

Città di OMEGNA

Ordine del Giorno proposto dai Gruppi consiglieri di Maggioranza

IL NUOVO CODICE DELLA STRADA RISPETTI IL PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE 2030.

Comune di Omegna
Data 13/06/2024
N. Prot. **0017405 / 2024**

Il Consiglio Comunale di Omegna,

PREMESSO CHE

- ad aprile 2022 l'Italia approvava il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) 2030, che prevede la riduzione del 50% entro il 2030 delle vittime e dei feriti gravi per incidenti stradali rispetto al 2019 e il loro azzeramento entro il 2050, in ottemperanza alla Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020 che auspica una vision "zero vittime" per il 2050. Per l'attuazione del PNSS sono stimate necessarie risorse complessive per 1,4 miliardi di euro, tra fondi nazionali e cofinanziamento degli enti locali;
- il 28 settembre 2023 il Ministro dei Trasporti Matteo Salvini ha presentato il disegno di legge "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285", che è ora oggetto di discussione parlamentare;

CONSIDERATO CHE

- sono 3.159 le persone morte in collisioni sulle strade nel 2022, con un aumento del 9% rispetto al 2021 e solo una leggera diminuzione rispetto al 2019; mentre 223.475 sono stati i feriti;
- l'assenza di sicurezza stradale è la prima causa di morte per le e i giovani sotto i trent'anni. La situazione italiana è un'anomalia in Europa: se in Gran Bretagna i morti in strada per milione di abitanti sono 26, in Germania 34, in Spagna 36, in Italia siamo a 53 (Fonte: Commissione Europea 2022), dato in crescita rispetto all'anno precedente;

*Segret
Sindaco +
Ambr
Presidente e/r
Seg. General*

- il costo sociale degli incidenti stradali rilevati da Polizia Stradale, Polizia Municipale e Carabinieri, di cui ISTAT e ACI hanno aggiornato i parametri, ammonta a quasi 18 miliardi di euro nel 2022 (0,9% del PIL nazionale);
- secondo l'ISTAT, il 73% delle collisioni avviene in ambito urbano e le principali cause di morte in ambito urbano sono l'eccesso di velocità (23%), la guida distratta (20%) e la mancata precedenza ai pedoni sugli attraversamenti (17%);
- queste cause non vengono prese in considerazione dalla riforma del Codice della Strada voluta dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti;

RILEVATO CHE

- nella sostanza, la riforma:
 - a) limita pesantemente l'autonomia di azione delle Amministrazioni comunali, prevedendo l'intervento del Ministero per la decisione circa la progettazione e realizzazione di piste ciclabili, ZTL, aree pedonali, aree di sosta nelle città, comportando così di fatto un arresto della realizzazione di strumenti di incremento della sicurezza stradale, oltre che di contrasto alle emissioni climalteranti collegate alla mobilità;
 - b) introduce una nuova previsione che subordina le ZTL alle esigenze della mobilità automobilistica e dell'economia, indebolendo con ciò la possibilità per le Amministrazioni comunali di assumere provvedimenti volti alla riduzione del traffico; non tutela chi è più vulnerabile, indebolendo la convivenza tra diversi utenti della città (pedoni, ciclisti, micromobilità, bambini, anziani, disabili);
 - c) usa un approccio repressivo, concentrando il focus sull'abuso di alcol e di sostanze stupefacenti che sono tuttavia causa di solo circa il 5% degli incidenti (Fonti: Relazione annuale sul fenomeno delle tossicodipendenze anno 2022 - Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche Antidroga);
 - d) non interviene sulla prevenzione delle principali cause di collisioni, come l'alta velocità, la distrazione alla guida e le mancate precedenza; complica e restringe la possibilità di installare e usare gli

autovelox fissi, mobili e in movimento (benché già omologati) per far rispettare i limiti di velocità;

e) introduce la possibilità di violare i limiti di velocità anche più volte ricevendo una sola multa ogni ora, anziché una per ogni infrazione;

f) delega al Governo l'assunzione di provvedimento volto a introdurre l'obbligo generale di casco, targa e giubbotto riflettente per le biciclette, equiparandole ai veicoli a motore in deroga alla normativa UE (articolo 17 comma 3 lettera e);

g) delega al Governo la revisione dei limiti di velocità, prevedendo la possibilità di innalzamento rispetto a quelli attuali;

- si tratta di misure inefficaci che non migliorano le norme attuali e addirittura vanno ad aggravare la situazione, poiché non agiscono sulle cause della mortalità stradale e sulla prevenzione. Così facendo, allontanano l'Italia dal raggiungimento degli obiettivi del Piano Sicurezza Stradale 2030;

SOTTOLINEATO CHE

- al fine di diminuire la mortalità stradale, serve un approccio scientifico e sistemico, che agisca sulla moderazione della velocità, non solo attraverso i limiti, ma anche con controlli e con un ridisegno dello spazio pubblico;
- occorre realizzare interventi normativi a favore della mobilità attiva e del potenziamento del trasporto pubblico, e agevolare percorsi verso le Città 30, con risorse adeguate che tuttavia il Governo non sta stanziando, diminuendo anzi quelle già previste;

TENUTO CONTO CHE

- dal 9 al 12 marzo in tante città italiane, a partire da Bologna, Torino, Milano, Padova, Firenze, Modena, Roma, Napoli, Lecce, Perugia, Varese, si è svolta la mobilitazione "Stop al Nuovo Codice della Strada";
- la mobilitazione parte dalla piattaforma #Città30Subito, composta da: Legambiente, FIABFederazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Clean Cities Campaign, ASviS, Amodo, Fondazione Michele Scarponi, Associazione Lorenzo Guarnieri, Fondazione Marco Pietrobono, Fondazione Luigi Guccione e Vivinstrada;

- è dovere dell'Amministrazione comunale fare tutto ciò che è nelle sue possibilità per diminuire (tendendo alla "Vision Zero") i morti e i feriti sulle proprie strade;

IMPEGNA

il Sindaco e la Giunta a intervenire urgentemente, anche attraverso l'ANCI, sia regionale che nazionale, presso il Governo e il Parlamento affinché:

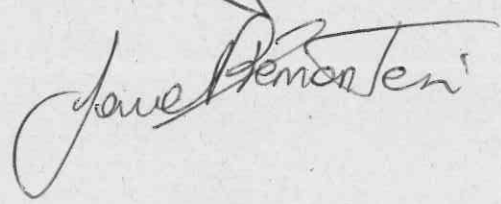
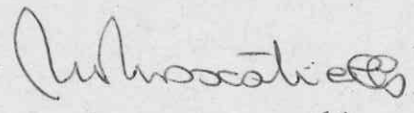
- siano eliminate dalla riforma del Codice della Strada e dai successivi decreti legislativi delegati e decreti attuativi le norme in contrasto con il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) 2030;
- siano eliminate dalla riforma del Codice della Strada e dai successivi decreti legislativi delegati e decreti attuativi le norme che limitano la possibilità dei Comuni di intervenire sulla gestione del traffico e della viabilità stradale, nel rispetto dell'attribuzione agli stessi delle funzioni amministrative prevista dall'articolo 118 della Costituzione;
- siano promossi interventi normativi a favore della mobilità attiva e del potenziamento del trasporto pubblico, che agevolino i percorsi verso le Città 30 e che vengano individuate con urgenza le risorse previste dal Piano per la realizzazione degli interventi ivi previsti;
- venga favorita la crescita di una nuova cultura della sicurezza stradale nella popolazione, in particolare nei giovani, per cui gli incidenti stradali sono la prima causa di morte;
- venga in particolare ridotta l'incidentalità nelle intersezioni e nei tronchi della rete stradale primaria, in quanto luoghi con i più alti indici di lesività per tutte le categorie di utenti;

IN PARTICOLARE

1. a relazionare almeno con cadenza annuale al Consiglio Comunale sullo stato di attuazione del presente OdG;
2. a monitorare e definire, in collaborazione tra il comando della Polizia Municipale e la Commissione Consiliare, un elenco di strade cittadine, in base al traffico veicolare esistente, che possano essere assoggettate al limite dei 30 km/h

3. a rendere sempre ben visibile la segnaletica stradale soprattutto in relazione alle strisce pedonali, che, in alcuni punti particolari delle strade cittadine, debbono svolgere la doppia funzione di passaggio in sicurezza dei pedoni e rallentamento del transito veicolare;
4. a coinvolgere il Comando della Polizia Municipale affinché attivi un monitoraggio attento e costante dei punti più a rischio per potenziali incidenti stradali nella rete urbana della città;
5. potenziare i controlli della circolazione urbana mediante apposite pattuglie di polizia stradale presenti sul territorio;
6. organizzare corsi di educazione e sicurezza stradale presso le scuole primarie e secondarie cittadine;
7. sostenere iniziative di formazione e prevenzione nelle scuole secondarie presenti sul territorio, atti a educare e sensibilizzare alla sicurezza stradale i più giovani, quali maggiori fruitori dei nuovi mezzi di trasporto diffusi da pochi anni (vedi in particolare i monopattini elettrici).

FRANCO
GEMELLI



MARCO QUARETTA