



MOZ 136

Al Presidente del Consiglio regionale della Lombardia

Oggetto: NUOVO CODICE DELLA STRADA E RISPETTO DEL PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE 2030

Il Consiglio Regionale della Lombardia

PREMESSO CHE

- Ad aprile 2022 l'Italia ha approvato il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) 2030, che prevede, entro il 2030, la riduzione del 50% 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 PNSS, votato dal Parlamento, indica 5 "elementi della sicurezza stradale": strade e margini stradali più sicuri, veicoli più sicuri, uso della strada più sicuro da parte degli utenti e velocità adatte alla funzione e al livello di sicurezza della strada, oltre alla conseguente maggiore sicurezza in caso di incidente. Per garantire questo, sempre stando al PNSS:
 - o dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h;
 - o nelle intersezioni non controllate, dove possono avvenire urti laterali, la velocità consentita non dovrebbe essere superiore ai 50 km/h;
 - o laddove possono avvenire urti frontali, la velocità massima non dovrebbe essere superiore a 70 km/h;
 - o solo quando si possono escludere urti frontali (strade a carreggiate separate) si può accettare una velocità superiore ai 100 km/h.
- 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. 223.475 sono stati i feriti;
- L'assenza di sicurezza stradale è la prima causa di morte per le e i giovani tra i 5 e i 29 anni di età. Secondo dati della Commissione Europea del 2022, 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, dato in crescita rispetto all'anno precedente;
- Il costo sociale degli incidenti stradali rilevati da Polizia Stradale, Polizia locale 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 i dati ISTAT 2021, il 94% degli incidenti stradali che coinvolgono ciclisti è causato dal traffico motorizzato e non dai

comportamenti scorretti degli stessi;

- 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;
- Secondo l'organizzazione mondiale della sanità (OMS) la possibilità di sopravvivere di un pedone ad un impatto con un veicolo varia in base alla velocità come da elenco seguente:
 - ? 30 km/h: il pedone sopravvive nel 90% dei casi;
 - ? 40 km/h: il pedone sopravvive nel 70% dei casi;
 - ? 50 km/h: il pedone sopravvive nel 15% dei casi;
 - ? 60 km/h: il pedone sopravvive nel 5% dei casi;
 - ? 70 km/h: il pedone sopravvive in meno dell'1% dei casi;

RILEVATO CHE

La proposta di riforma del Codice della Strada attualmente in discussione in Parlamento:

- Limita pesantemente l'autonomia di azione delle amministrazioni comunali, prevedendo l'intervento vincolante del Ministero per la decisione circa la progettazione e realizzazione zone 30, di piste ciclabili, ZTL, aree pedonali, aree di sosta nelle città. Ciò comporterebbe l'arresto della realizzazione di strumenti di incremento della sicurezza stradale, di nuova ciclabilità, di limitazione della velocità urbana, e addirittura metterebbe in discussione i provvedimenti presi fino ad ora, riducendo la sicurezza stradale e aumentando le emissioni climalteranti collegate alla mobilità;
- Introduce una nuova previsione che subordina le ZTL alle esigenze della mobilità automobilistica e dell'economia, indebolendo con ciò la possibilità per le amministrazioni 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);
- Usa un approccio repressivo e in contrasto con i dati ufficiali, concentrando il focus sull'abuso di alcol e di sostanze stupefacenti, che sono tuttavia causa di solo circa il 5% degli incidenti secondo la Relazione annuale sul fenomeno delle tossicodipenze anno 2022, redatta dal Dipartimento per le Politiche Antidroga della Presidenza del Consiglio dei Ministri, mentre restringe le possibilità di limitare la velocità e di sanzionarne l'eccesso, che causa invece oltre il 23% degli incidenti mortali;
- Non interviene sulla prevenzione delle principali cause di collisioni, come l'alta velocità, la distrazione alla guida e le mancate precedenza;
- Non interviene sui veicoli di categoria M ed N prevedendo l'installazione obbligatoria di dispositivi per gli angoli ciechi, che sta causando numerosi incidenti anche mortali tra i suddetti mezzi e l'utenza considerata debole dal PNSS (pedoni, ciclisti, ciclomotori a due ruote);
- 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;
- Introduce la possibilità di violare i limiti di velocità anche più volte ricevendo una sola multa ogni ora, anziché una per ogni infrazione;
- 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;
- Delega al Governo la revisione dei limiti di velocità, prevedendo la possibilità di innalzamento rispetto a quelli attuali;

RITENUTO CHE

- Quelle citate rappresentano misure inefficaci e addirittura dannose, che non migliorano le norme attuali, ma vanno addirittura 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 in termini di riduzione di morti

e feriti gravi;

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 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, avendo scelto anzi di diminuire quelle già previste e di contrastare pubblicamente azioni amministrative basate sui dati prodotti dal Governo e dal Parlamento stesso nel PNSS, nonché unanimemente condivise dalla letteratura scientifica;

TENUTO CONTO CHE

- Dal 9 al 12 marzo in numerose città italiane (tra le altre: Milano, Roma, Genova, Napoli, Torino, Bologna, Treviso, Padova, Firenze, Modena, Lecce, Perugia, Trento, Varese, Bari, Aosta, Alessandria, Ascoli Piceno, Chieri, Ferrara, Fano, Pesaro, Jesi, Lodi, Modena, Monza, Olbia, Reggio Emilia, Trieste, Udine) si è svolta la mobilitazione "Stop al nuovo codice della strage", promossa da una galassia estremamente eterogenea di associazioni e gruppi a partire dalle associazioni familiari vittime sulla strada e dalla piattaforma #Città30Subito;
- Un gruppo di 130 esperti del settore ha promosso una lettera aperta al ministro delle Infrastrutture e dei trasporti per esprimere la propria profonda preoccupazione per l'involuzione che il Paese sta subendo sui temi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile;
- A tali manifestazioni molti familiari di vittime di incidenti stradali hanno lanciato un accorato appello e testimoniato sulle loro vite la violenza e la sofferenza che la scarsa sicurezza stradale dell'Italia ha portato ai suoi cittadini, spezzando vite e storie che non verranno restituite. Le associazioni dei familiari di vittime della strada hanno sottoscritto questo appello;

RICORDATO CHE

- Nella seduta del 28 Giugno 2022 il Consiglio Regionale ha approvato all'unanimità la RIS 58 sulla mobilità dolce, che impegna l'amministrazione regionale a sostenere lo sviluppo della mobilità dolce e la sicurezza dei ciclisti, risoluzione apertamente contrastata dalla proposta di nuovo codice della strada avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità al Parlamento;

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE a interloquire con il Governo ed il Parlamento, nei luoghi preposti, al fine di:

- Coinvolgere immediatamente nei processi parlamentari le associazioni dei familiari delle vittime della strada, le associazioni di promozione della mobilità dolce, nonché gli esperti firmatari dell'appello;
- Eliminare dalla proposta di riforma del Codice della Strada e dai successivi decreti legislativi delegati e decreti attuativi tutte le norme che siano direttamente o indirettamente in contrasto con il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) 2030;
- Eliminare 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, della viabilità stradale e della sosta, nel rispetto dell'attribuzione agli stessi delle funzioni amministrative prevista dall'art. 118 Cost.;
- Promuovere interventi normativi a favore della mobilità attiva e del potenziamento del trasporto pubblico, che agevolino i percorsi verso le Città 30 e l'autonomia dei Comuni su questa tematica, e vengano individuate con urgenza le risorse previste dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) per la realizzazione degli interventi ivi previsti;
- Promuovere interventi normativi a favore dell'intermodalità potenziando gli investimenti necessari a realizzare parcheggi di interscambio e sostenendo l'espansione nelle città del bike sharing;
- Inserire nella proposta di riforma una regolamentazione chiara che preveda l'obbligo per i mezzi pesanti del sensore per l'angolo cieco, a tutela dell'utenza debole della strada.

Firmatari

ROMANO Paolo (PD), 26/03/2024

BORGHETTI Carlo (PD), 26/03/2024

NEGRI Alfredo Simone (PD), 26/03/2024

PILONI Matteo (PD), 26/03/2024
CASATI Davide (PD), 26/03/2024
BUSSOLATI Pietro (PD), 26/03/2024
BOCCI Paola (PD), 26/03/2024
MAJORINO Pierfrancesco (PD), 26/03/2024
PONTI Pietro Luigi (PD), 26/03/2024
CARRA Marco (PD), 26/03/2024
ROZZA Maria (PD), 26/03/2024
COMINELLI Miriam (PD), 26/03/2024
VALLACCHI Roberta (PD), 26/03/2024
FRAGOMELI Gian Mario (PD), 26/03/2024
PALESTRA Michela (Patto Civico), 26/03/2024
POLLINI Paola (M5S), 26/03/2024
DELBONO Emilio (PD), 26/03/2024
ASTUTI Samuele (PD), 26/03/2024
SCANDELLA Jacopo (PD), 27/03/2024
NOJA Lisa (Azione Italia Viva- RE), 27/03/2024
ORSENIGO Angelo Clemente (PD), 28/03/2024

Atto presentato il 29/03/2024 10:04:54

Firmatari dopo la presentazione

PALADINI Luca (Patto Civico), 04/04/2024