



## **ORDINE DEL GIORNO AFFINCHÉ IL NUOVO CODICE DELLA STRADA RISPETTI IL PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE 2030**

### **Il Consiglio Comunale di Bologna**

#### **Premesso che**

Nell'aprile del 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 delle Infrastrutture e 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 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.

L'Italia è tra i Paesi dove si sta procedendo più lentamente verso l'obiettivo di zero morti in strada, e gli ultimi dati dell'Unione Europea confermano che le categorie più a rischio sono gli utenti fragili della strada.

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 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:

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;

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 motorizzato privato;

non tutela chi è più vulnerabile, indebolendo la convivenza tra diversi utenti della città (pedoni, ciclisti, micromobilità, bambini, anziani, persone con disabilità);

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);

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;

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;

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 (tra le altre: Bologna, Roma, Napoli, Torino, Milano, Padova, Firenze, Modena, Lecce, Perugia, Varese) si è svolta la mobilitazione "Stop al nuovo codice della strage", promossa da una galassia estremamente eterogenea di associazioni e gruppi a partire dalla piattaforma #Città30Subito. La mobilitazione, partecipata da centinaia di cittadini delle principali associazioni locali afferenti alla Consulta della Bicicletta Comunale, si è svolta anche a Bologna nella forma di una "ciclabile umana" in via Saragozza, una delle corsie ciclabili realizzate secondo la normativa introdotta nel decreto legge n.76 del 2020 e che ha consentito di raggiungere un +28% di flussi di ciclisti nel confronto 2023 su 2019 a fronte del minimo storico di ciclisti feriti, 3 nel 2023.

Un gruppo di 350 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.

La lettera è stata sottoscritta anche da decine di associazioni di familiari di vittime della strada.

Il Consiglio comunale di Torino discuterà presto un ordine del giorno sullo stesso argomento (testo al quale questo documento si ispira); altri consigli comunali di altre città si apprestano a fare lo stesso, sia a livello nazionale, come il Comune di Milano, che nella Città Metropolitana di Bologna, tra i quali Valsamoggia e Monte San Pietro.

### **Ricordato che**

- Grazie alle politiche di incentivo della mobilità ciclabili con attuazione di norme quali il doppio senso ciclabile, le case avanzate, l'apertura delle corsie preferenziale del tpl ai flussi ciclabili, la realizzazione di corsie ciclabili, il Comune di Bologna ha registrato il +80% degli spostamenti in bicicletta dal 2012, dimostrando l'efficacia di queste politiche.
- Da luglio 2023 il comune ha avviato un percorso amministrativo per rendere Bologna una città 30 a partire dal 16 gennaio 2024 e nelle prime otto settimane di Città 30 (15 gennaio - 10 marzo 2024), sulle strade urbane di Bologna si sono verificati in totale 377 incidenti, di cui 1 mortale, 252 incidenti con feriti (che hanno provocato 304 persone ferite), nessuno con feriti in prognosi riservata e 124 incidenti senza feriti.

### **Invita il sindaco e la giunta:**

- a intervenire urgentemente, anche attraverso l'ANCI, sia regionale sia nazionale, presso il Governo e il Senato, 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 e con il Piano globale per la sicurezza stradale 2021-2030 dell'ONU-OMS;
- 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 della mobilità urbana e della viabilità stradale, nel rispetto dell'attribuzione agli stessi delle funzioni amministrative secondo il principio di sussidiarietà prevista dall'articolo 118 della Costituzione;
- siano promossi interventi normativi e finanziari a favore della mobilità attiva e del potenziamento del trasporto pubblico locale, e che agevolino i percorsi verso le Città 30, e vengano individuate con urgenza le risorse previste dal Piano per la realizzazione degli interventi ivi previsti;
- siano portati a termine prima possibile tutti i progetti di mobilità sostenibile già approvati e finanziati sulla base delle precedenti disposizioni previste dal codice della strada.

f.to Simona Larghetti, Mery De Martino, Detjon Begaj, Porpora Marcasciano, Mattia Santori, Giacomo Tarsitano, Sefaf Siid Negash Idris, Rita Monticelli, Roberto Iovine