

ORDINE DEL GIORNO CONSIGLIO COMUNALE CITTA' DI CASTELLO

Oggetto: Nuovo Codice della Strada.

Città di Castello 08 Aprile 2024

Il Consiglio Comunale di Città di Castello

PREMESSO CHE

- l'Italia approvava ad aprile 2022 il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) 2030, che prevede la riduzione del 50% delle vittime e dei feriti gravi per incidenti stradali rispetto al 2019 entro il 2030 e il loro azzeramento entro il 2050, in ottemperanza alla Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020 che auspica "zero vittime" per il 2050;
- Il 28 settembre 2023 il Ministro dei Trasporti 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 stato approvato dalla Camera dei Deputati e ora passerà all'esame del Senato;

CONSIDERATO CHE

- L'assenza di sicurezza stradale è la prima causa di morte per le giovani generazioni sotto i trent'anni, con l'Italia al primo posto in Europa per incidenza di morti per strada per milione di abitanti (pari a 53);
- Secondo l'ISTAT il 73% degli incidenti stradali avvengono in ambito urbano e le principali cause di morte in questo ambito 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, zone a traffico limitato (ZTL), aree pedonali, aree di sosta nelle città, bloccando così di fatto la realizzazione di strumenti di incremento della sicurezza, 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 comunali di assumere provvedimenti volti alla riduzione del traffico;
 - Non tutela chi è più vulnerabile, indebolendo la convivenza tra diversi utenti del contesto urbano (pedoni, ciclisti, micro-mobilità, bambini, anziani, disabili);
 - Concentra l'attenzione sull'uso di alcol e stupefacenti, responsabili di circa il 5% degli incidenti, e 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 per far rispettare i limiti di velocità;
 - Introduce la possibilità di violare i limiti di velocità anche più volte ricevendo una sola sanzione ogni ora, anziché una per ogni infrazione;
 - Delega al Governo l'assunzione di provvedimenti volti a introdurre l'obbligo generale di casco, targa e giubbotto riflettente per le biciclette, equiparandole ai veicoli a motore, in deroga alla normativa dell'Unione Europea;
 - Delega al Governo la revisione dei limiti di velocità, prevedendo la possibilità che questi vengano innalzati rispetto a quelli attuali;
- Le misure previste sono inefficaci a migliorare, anzi le peggiorano, le cause di mortalità stradale e non intervengono sulla prevenzione, allontanando così l'Italia dal raggiungimento degli obiettivi del Piano della Sicurezza Stradale 2030;
 - 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;

tutto ciò premesso, considerato e rilevato,

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta comunale ad intervenire urgentemente 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 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 previste dall'art. 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 PNSS per la realizzazione degli interventi ivi previsti, stimate complessivamente in 1,4 miliardi di euro fra fondi nazionali e cofinanziamento degli enti locali.

Claudio Serafini

Consigliere Comunale

