Consiglio regionale della Toscana (AOOCRT)
Protocollo. n. 0004500/02.18.01 del 10/04/2024
Fascicolo: LEX11_MOZ_1642;

REGIONE TOSCANA
Consiglio Regionale

AOOCRT Protocollo n. 0004500/10-04-2024
LEX 11
MOZ 1642
2.18.1

Firenze, 4 aprile 2024

Al Presidente del Consiglio regionale

Mozione ai sensi dell'articolo 175 del regolamento interno

Oggetto: In merito ai contenuti del disegno di legge di revisione del Codice della strada proposto dal Governo (AC n. 1435).

IL CONSIGLIO REGIONALE

Premesso che:

- ad aprile 2022 l'Italia ha approvato (Delibera 14 aprile 2022 del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS) 2030, che ha quale obiettivo, 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 coerenza con gli intendimenti della 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 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:
    - dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h;
    - nelle intersezioni non controllate, dove possono avvenire urti laterali, la velocità consentita non dovrebbe essere superiore ai 50 km/h;
    - laddove possono avvenire urti frontali, la velocità massima non dovrebbe essere superiore a 70 km/h;
    - 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" (AC 1435) che, dopo l'approvazione alla Camera in data 27 marzo u.s., è ora oggetto di discussione al Senato;

Preso atto che:

- sono 3.159 le persone morte in collisioni sulle strade nel 2022, con un aumento del 9,9% rispetto al 2021 e solo una leggera diminuzione rispetto al 2019, mentre 223.475 sono stati i feriti (Fonte: https://www.istat.it/it/archivio/286933);
- l'assenza di sicurezza stradale è la prima causa di morte nei soggetti tra i 5 e i 29 anni di età (Fonte: https://www.epicentro.iss.it/stradale/OmsEuropa09). 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 (Fonte: https://italy.representation.ec.europa.eu/notizie-ed-eventi/notizie/sicurezza-stradale-nellue ancora-insufficiente-il-calo-dei-decessi-rispetto-ai-livelli-pre-pandemia-2023-02-21_it);
- 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%) - (Fonte: https://www.istat.it/it/files//2023/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2022_IT.pdf);
- 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 (Fonte: https://www.who.int/publications/i/item/9789241565066):
    - 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;

Considerato 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 la realizzazione delle 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;

- 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 tossicodipendenze 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 precedenze;
- 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 e delega al Governo la revisione dei limiti, 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, oltreché agevolare percorsi verso le città 30, mediante lo stanziamento di ~~con~~ risorse adeguate;

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;

Richiamati, per quanto attiene alle azioni regionali:
- il Programma Regionale di Sviluppo 2021-2025 (PRS), approvato con Risoluzione del Consiglio regionale n. 239 del 27 luglio 2023, con particolare riferimento al Progetto regionale n. 10 riferito alla "Mobilità sostenibile" in cui si afferma la volontà di "proseguire gli sforzi fatti da tempo dalla Regione Toscana in direzione di una mobilità più pulita e sostenibile, che riduca gli impatti ambientali derivanti dalle scelte di mobilità di cittadini e imprese (...), contribuendo alla transizione ecologica della nostra regione e al raggiungimento di una Toscana carbon neutral, anche grazie alle risorse destinate alla Toscana dal PNRR e dal PNC";
- la legge regionale 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica), come recentemente modificata dalla la legge regionale 29 aprile 2022, n. 13 (Disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica. Modifiche alle leggi regionali 27/2012, 65/2014, 77/2017 e 55/2021);

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

ad attivarsi nei confronti del Governo e del Parlamento al fine di:

- assicurare, nel prosieguo del percorso parlamentare, il massimo coinvolgimento delle associazioni dei familiari delle vittime della strada, delle associazioni di promozione della mobilità dolce, nonché gli esperti firmatari dell'appello richiamato in narrativa;
- 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.

I Consiglieri
IACOPO MELIO
VINCENZO CECCARELLI
CRISTINA GIACHI

DONATELLA SPADI

ELENA ROSINGNOLI

ANDREA VANNUCCI

FAUSTO MERLOTTI