



COMUNE DI GENOVA
MOZIONE COMPRENSIVA DI EMENDAMENTO
APPROVATA DAL CONSIGLIO COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 10 DICEMBRE 2015

OGGETTO: Ottimizzazione dei proventi derivanti da contravvenzioni e destinati alla sicurezza stradale.
Acquisto e messa in opera di dispositivi di sicurezza di tipo continuo per ciclisti e motociclisti.

IL CONSIGLIO COMUNALE

PREMESSO CHE:

L' aumento del traffico su strade e autostrade necessita di un aumento dell'attenzione sul tema della sicurezza stradale: nell'anno 2009, l'Europa ha contato 1.150.000 incidenti, 35.000 decessi e 1.500.000 feriti, con un costo per la società europea di circa 160 miliardi di euro (il 10 per cento delle risorse stanziare in campo medico-sanitario). Una delle categorie più esposte agli incidenti stradali è quella dei motociclisti: secondo dati dell'Istituto nazionale di statistica (Istat) in Italia, tra il 2007 e il 2011, circa il 30 per cento delle vittime di sinistri mortali appartiene alla categoria dei motociclisti, una percentuale che in valore assoluto, per il solo 2011, corrisponde a 1.088 deceduti, un dato impressionante se si considera che i motociclisti rappresentano una piccola minoranza degli utenti della strada, senza considerare poi, il numero di motociclisti che sono rimasti feriti, spesso in modo grave.

Nel 2014, sulla base di una stima preliminare, si sono verificati in Italia 174.400 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti, entro il trentesimo giorno, è pari a 3.330, mentre i feriti ammontano a 248.200.

L'indice di mortalità (calcolato come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni moltiplicato 100), è pari a 1,91. Tale valore è in lieve aumento rispetto a quello registrato nel 2013 (1,87).

Per l'anno 2014, in base alle stime preliminari, si sarebbero avute 3,06 vittime ogni 100 incidenti sulle autostrade e 4,78 sulle strade extraurbane principali. L'indice di mortalità scende a 1,08 per le strade urbane ed extraurbane secondarie. Rispetto al 2001, il numero di morti è diminuito nel 2014 del 53,1% tra il 2013 e il 2014 il calo è contenuto (-1,6%) ma in linea con l'andamento medio europeo, mentre tra il 2010 e il 2014 è pari a -19,1%.

Il maggior contributo alla diminuzione delle vittime è dato dalla flessione del numero dei morti sulle autostrade (-11,5%). Più modesto il calo sulle strade urbane (-1,0%) e sulle strade extraurbane (-0,3%).

• Tra i Paesi dell'Ue 28, le stime preliminari dei tassi di mortalità (per milione di abitanti, calcolati come rapporto tra il numero dei morti in incidente stradale e la popolazione residente), riferite al 2014, variano tra 26 morti per milione di abitanti di Malta e 28 della Svezia e 106 e 91, rispettivamente di Lettonia e Romania. Il valore dell'Italia è pari a 55, a fronte di una media europea di 51 morti per milione di abitanti.

Per proseguire l'azione di miglioramento e sensibilizzazione promossa dall'Unione Europea (per la decade 2001-2010) attraverso il Libro Bianco del 2001, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione Europea hanno proclamato nel 2010 un nuovo decennio (2011-2020) di iniziative per la Sicurezza Stradale. L'obiettivo è quello di dimezzare ulteriormente il numero di decessi da incidenti stradali in Europa e nel mondo e diminuire il numero di feriti gravi. Tra gli altri obiettivi c'è anche il miglioramento della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture e la sensibilizzazione degli utenti della strada a comportamenti corretti e responsabili. Nel 2013, la Seconda Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale (6-12 maggio 2013), lanciata dalle Nazioni Unite, è stata dedicata alla sicurezza del pedone.

In Italia nell'anno 2013 tra i 2.297 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, il 42,1% aveva un'età compresa tra i 20 e i 44 anni (968 in totale), con valori massimi registrati soprattutto tra i giovani 20-24enni (219) e tra gli adulti nella classe 40-44 anni (215).

La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (67,5%); seguono i motocicli (12,8%), gli autocarri (6,4%), le biciclette (5,3%) e i ciclomotori (4,5%).

I motocicli rappresentano la categoria di veicolo più a rischio: l'indice di mortalità è pari a 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti; seguono biciclette (1,41) e ciclomotori (0,84).

CONSIDERATO CHE

Secondo il Motorcycle Accidents in Depth Study, fattori esterni (condizioni meteorologiche, del traffico e delle infrastrutture) determinano circa l'8 per cento degli incidenti motociclistici e ne sono concausa in circa un ulteriore 15 per cento. Le infrastrutture inadeguate sono concausa di incidenti nel 25 per cento dei casi, circa il doppio rispetto alla media europea. Nel 2011 la presenza di ostacoli accidentali o fissi sulla strada ha provocato la morte di 96 centauri e il ferimento di altri 2.033.

Questi numeri riconfermano la grande importanza che un intervento sulle infrastrutture può avere nella riduzione degli infortuni per i conducenti di motocicli e di ciclomotori. Un impegno in questa direzione della sfera pubblica comporterebbe anche un forte contenimento dei costi sociali provocati dagli incidenti stradali, la cui cifra ammonta, complessivamente, a 30 miliardi di euro.

Molte lesioni permanenti e molti decessi in seguito a cadute con motocicli sono imputabili alle infrastrutture stradali inadeguate, soprattutto le barriere di sicurezza, più che all'impatto dei motocicli con il suolo o con un altro ostacolo.

Il protocollo europeo EN 1317-8 (Road restraint system – Motorcycle road restraint system which reduce the impact severity of motorcyclist collisions with safety barriers), studiato dal Comitato europeo per la normalizzazione, è nato con l'obiettivo di mitigare gli effetti dell'urto di un motociclista che, caduto al suolo e separatosi dal motociclo, scivola verso l'ostacolo. Nel giugno scorso, l'Unione europea ha ridotto la proposta di protocollo EN 1317-8 a semplice specifica tecnica, nonostante l'esempio della Spagna avesse dimostrato come potesse essere efficace e nonostante la risoluzione europea 319 del 2010 invitasse a mettere a punto uno standard di omologazione dei guard rail, con test specifici per i motociclisti.

L'Italia ha votato a favore del protocollo proposto, ritenendo necessario definire i requisiti, la classificazione e le modalità di valutazione e di accettazione di sistemi volti a migliorare la sicurezza passiva delle barriere di sicurezza stradali e degli ostacoli nei casi di eventuali impatti dei motociclisti e la legge 29 luglio 2010, n. 120, già prevede l'obbligo per gli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade nelle quali si registrano più elevati tassi di incidentalità di effettuare specifici interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale e autostradale, delle pertinenze, degli arredi, delle attrezzature e degli impianti, nonché di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica e delle barriere volti a ridurre i rischi relativi alla circolazione.

L'articolo 47 della stessa legge al comma 2 prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti siano individuate le tipologie di interventi per la sostituzione della segnaletica obsoleta o danneggiata, per la sostituzione delle barriere obsolete o danneggiate, per l'utilizzo di strumenti e dispositivi, anche realizzati con materiale proveniente da pneumatici usati, idonei a migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché per la sistemazione, il ripristino e il miglioramento del manto stradale, che devono essere effettuati dagli enti proprietari e concessionari delle strade e delle autostrade.

VISTI

I seguenti estratti dai Resoconti delle Giunte e Commissioni CAMERA DEI DEPUTATI di Martedì 28 Maggio e Martedì 11 giugno 2013 - Trasporti, poste e telecomunicazioni (IX) sulla Risoluzione di Michele DELL'ORCO (M5S) , 7-

00011 Dell'Orco: Adeguamento dei guardrail al fine di diminuirne la pericolosità in caso di impatto di conducenti di veicoli a due ruote.

“Nel segnalare che la normativa europea di riferimento non prevede l'obbligo di barriere stradali omologate per i motociclisti, sottolinea tuttavia che il dibattito a livello europeo è stato già avviato da qualche anno, con varie fasi di stallo dovute a suo giudizio al disinteresse dei Paesi del nord Europa, dove i veicoli a motore a due ruote sono meno diffusi, su questo tema. Rammenta ai colleghi infatti che era stata avanzata una proposta di protocollo di omologazione dei guardrail (1317-8) diretta a modificare le suddette norme europee, inserendo crash test specifici sulle barriere ma che, a giugno 2011, il Comitato Europeo Normazione (CEN), agendo in forza della propria autonomia, contrariamente alle richieste della Commissione ha ridotto la proposta di protocollo a semplice specifica tecnica e che solo in risposta ad una interrogazione al Parlamento europeo in data 12 aprile 2012, la Commissione si è adoperata per correggere la situazione e pervenire ad una revisione entro l'anno in corso. Sottolinea l'opportunità di un intervento da parte del Governo soprattutto nel nostro Paese, anche in considerazione del fatto che il settore è stato gestito per più di un quadriennio da un cartello di aziende che riuniva i principali produttori italiani, sanzionato dall'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato con il provvedimento n° 23931 del 28 settembre 2012 per un totale di oltre 40 milioni di euro, che ha cristallizzato il mercato ponendo barriere anche all'entrata di novità di tipo tecnico. Nel fare presente che la normativa vigente non permette di installare sulle barriere stesse nessun dispositivo che possa comprometterne la struttura e quindi la stessa omologazione, osserva che, in conseguenza delle numerose segnalazioni provenienti dalle associazioni e dell'opinione pubblica, numerosi Stati europei ed enti pubblici italiani hanno installato, nell'ambito di progetti sperimentali, barriere «salva motociclisti» ossia coperture dei paletti con materiali atti ad assorbire l'urto, oppure sistemi «continui» che chiudono lo spazio tra il terreno e la sbarra in lamiera ondulata. Giudicando necessario che da tale fase sperimentale e a macchia di leopardo, lasciata per lo più all'iniziativa delle amministrazioni più sensibili, si passi ad una fase normativa, che preveda l'utilizzo di sistemi che non richiedono una sostituzione completa del guardrail ma che possono installarsi sulla struttura con costi relativamente contenuti, osserva che i fondi possono essere reperiti dando attuazione all'articolo 25, comma 2, della legge n. 120 del 2010, che destina il 50% dei fondi delle sanzioni amministrative dei comuni alla manutenzione e ad interventi di sicurezza stradale, attraverso la previsione espressa che una quota parte di tali proventi sia destinata all'adeguamento di guardrail a prova di motocicli almeno nei tratti stradali più a rischio. Auspica in conclusione che, essendo in gioco la vita umana, la Commissione possa approvare all'unanimità la risoluzione ed impegnare il Governo a dare concretezza alla sua azione agendo sia in sede europea, affinché si porti a termine al più presto la revisione della normativa facendovi rientrare i guardrail e creando delle specifiche riserve per l'adeguamento dei sistemi di ritenuta stradale adeguati alle salvezza delle due ruote e individuando i tratti di strada più critici sul territorio nazionale per metterli in sicurezza con l'installazione di barriere «salva motociclisti», anche solo attraverso l'adeguamento a basso costo delle barriere già esistenti.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA, “il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto fondamentale intervenire nel settore, considerato che la categoria dei motociclisti rappresenta un'importante percentuale degli utenti della strada e che nell'ambito delle prove d'urto previste dalla normativa europea e dalla legislazione italiana vigente, ai fini della verifica di conformità dei dispositivi di protezione della circolazione, l'urto del motociclista contro la barriera non è di fatto preso in considerazione. Sottolinea, infatti, che nell'elenco delle prove richieste per la marcatura CE dei dispositivi di ritenuta stradale non risultano presenti prove d'urto di motociclisti contro le barriere stradali. Fa presente che, per superare tale vuoto, il Ministero e l'UNI nel giugno 2008, in stretta collaborazione con le Associazioni e gli esperti di settore, hanno fatto istanza al Comitato Europeo di Normazione (CEN) per l'elaborazione di una norma tecnica sui dispositivi di protezione ausiliari per i motociclisti, istituendo un apposito gruppo di lavoro europeo. Giudica utile ricordare che nel momento in cui si costituisce un gruppo di lavoro europeo non è possibile emanare norme nazionali (vige il cosiddetto stand-still) e che l'Italia, ipotizzando che i tempi per l'approvazione della norma tecnica europea (denominata EN 1317-8) potessero protrarsi a lungo, ha in più occasioni richiesto una deroga allo stand-still, ma la richiesta non è mai stata accolta in ambito europeo.

In questo contesto, mentre il CEN proseguiva nel proprio lavoro, elaborando una bozza della norma tecnica denominata prEN 1317-8, su sollecitazione e con la collaborazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'UNI ha elaborato e pubblicato un progetto dal titolo UNI TR11370 «Dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti – Classi di prestazioni, modalità di prova e criteri di accettazione» pubblicato nel luglio 2010.

Ricorda che l'approvazione del passaggio della prEN 1317-8 a norma tecnica europea (quindi come EN1317-8) da parte del CEN si sarebbe dovuta concretizzare nel 2011, ma in sede di riunione CEN tenutasi il 16-17 giugno 2011 è stata votata a maggioranza una risoluzione (con voto contrario del rappresentante italiano) che ha determinato il declassamento della prEN 1317-8 da possibile norma tecnica (EN) a Technical Specification (TS), come peraltro già correttamente evidenziato dal presentatore nella scorsa seduta. Rileva che questa circostanza ha di fatto determinato un ulteriore ritardo nella possibilità di emanare una norma tecnica europea in grado di determinare le prove da eseguire per i dispositivi di protezione stradale per motociclisti. Rammenta che la differenza tra bozza di norma prEN e specifica tecnica TS è notevole, poiché l'approvazione di norma come EN avrebbe comportato una probabile obbligatorietà della adozione della norma stessa in tutti i Paesi della CE. In risposta ad una interrogazione al Parlamento europeo in data 12 aprile 2012, la Commissione si è adoperata per correggere la situazione e pervenire ad una revisione entro l'anno in corso.

Sottolinea l'opportunità di un intervento da parte del Governo soprattutto nel nostro Paese, anche in considerazione del fatto che il settore è stato gestito per più di un quadriennio da un cartello di aziende che riuniva i principali produttori italiani, sanzionato dall'Autorità garante per la concorrenza ed il mercato con il provvedimento n. 23931 del 28 settembre 2012 per un totale di oltre 40 milioni di

euro, che ha cristallizzato il mercato ponendo barriere anche all'entrata di novità di tipo tecnico.

Fa comunque presente che la TS può essere adottata dagli Stati, permanendo la possibilità che possa essere promossa a norma tecnica europea, ed eventualmente diventare norma armonizzata.

Sottolinea che, in seguito al declassamento sopra descritto, ed essendo dunque venuto meno l'obbligo del rispetto dello stand-still, il Ministero si è subito attivato per predisporre un provvedimento che disciplini le prove d'urto e l'installazione dei dispositivi di protezione per i motociclisti. Tale provvedimento è in fase avanzata di elaborazione all'interno del gruppo di lavoro succitato istituito presso il Ministero e prevede l'adozione della UNI CEN/TS1317-8 e l'installazione dei dispositivi stradali di sicurezza per motociclisti (DSM) continui su barriere di sicurezza stradale discontinue... Fa presente che, nelle more della definizione della suddetta norma italiana, che come già detto è in fase avanzata di elaborazione, gli enti proprietari o concessionari delle strade possono richiedere al Ministero l'autorizzazione per l'installazione, in via sperimentale, di dispositivi di protezione per motociclisti.

VISTA ANCHE

La PROPOSTA DI LEGGE d'iniziativa dei deputati Prativiera, Bragantini M., Allasia, Attaguile, Borghesi, Bossi, Busin, Caon, Caparini, Fedriga, Giorgetti G., Grimoldi, Guidesi, Invernizzi, Marcolin, Molteni, Pini G., Rondini, Simonetti presentata il 14/05/2014

Modifica all'articolo 47 della legge 29 luglio 2010, n. 120, concernente il miglioramento della sicurezza passiva delle barriere stradali

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. Dopo il comma 1 dell'articolo 47 della legge 29 luglio 2010, n. 120, è inserito il seguente:

«1-bis. Gli enti proprietari e concessionari delle strade extraurbane principali e delle autostrade di cui alle lettere A e B al comma 2 dell'articolo 2 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, provvedono, entro il 31 dicembre 2015, a modificare o a installare barriere di protezione stradale laterale marginale al fine di mitigare gli effetti dell'urto delle cadute dei motociclisti».

Art. 2.

1. Agli oneri derivanti dalla disposizione di cui all'articolo 1 della presente legge si provvede utilizzando le risorse allo scopo destinate dall'articolo 142, comma 124-ter, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

VISTO ANCORA

il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15/04/2013 e gli articoli 3, 5, 6, del relativo allegato.

CONSIDERATO INFINE CHE

la Corte di cassazione con sentenza n. 6537/2011 che ha posto in capo all'ente proprietario della strada la responsabilità dei danni provocati dai guardrail.

Il Programma Europeo di azione per la sicurezza stradale 2011-2020 prevede il dimezzamento del numero dei morti sulle strade entro il 2020 e una riduzione dei feriti gravi, secondo la definizione armonizzata di gravità delle lesioni, stabilita a livello internazionale, che i Paesi Ue si sono impegnati ad applicare.

All'adesione ai Programmi di azione Europei di salvaguardia della Salute dei Cittadini sono tenute tutte le Amministrazioni Pubbliche dello Stato,

i "guard-rail" sono progettati per contenere automobili e camion in caso di urto, ma non tengono in considerazione la presenza dei motociclisti e dei ciclisti;

i "guard-rail" in caso di impatto con lo sfortunato motociclista sono causa di morte o mutilazione;

l'urto diretto contro la struttura portante della barriera (pali in acciaio), costituisce la maggior fonte di pericolo per un motociclista durante una caduta;

il problema è risolvibile attraverso il posizionamento nell'estremità inferiore del "guard-rail" della barriera "salva motociclista", già omologata e disponibile all'acquisto

dal punto di vista normativo esiste già una risoluzione avanzata dal M5S in parlamento ed approvata all'unanimità il 25 Giugno 2013.

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

A partire dal bilancio previsionale 2016, ad utilizzare una parte dei proventi delle contravvenzioni che devono essere investiti per la sicurezza stradale, per l'acquisto di questo tipo di "guard-rail" che salvaguardano motociclisti e ciclisti, e successiva installazione nei tratti di competenza stradale del Comune.

Proponenti: Boccaccio, Putti, De Pietro, Muscarà, Burlando (MOV.5STELLE).

Proponente emendamento: Grillo (PDL)

Al momento della votazione sono presenti, oltre il Sindaco Doria, i consiglieri: Anzalone, Balleari, Baroni, Boccaccio, Bruno, Burlando, Campora, Canepa, Caratozzolo, Chessa, De Benedictis, De Pietro, Farello, Gibelli, Gozzi, Grillo, Guerello, Lauro, Lodi, Malatesta, Mazzei, Muscarà, Musso E., Musso V., Nicoletta, Padovani, Pederzoli, Piana, Pignone, Putti, Repetto, Vassallo, Veardo, Villa, in numero di 35.

Esito della votazione: approvata con n. 19 voti favorevoli; n. 14 voti contrari (Sindaco Doria; PD; LISTA DORIA; SEL; Malatesta); 2 astenuti (Mazzei, Nicoletta).