MOBILITÀ. CODICE DELLA STRADA, APPELLO DELLE CITTÀ CAPOLUOGO: "UN CODICE CHE PENALIZZA LE CITTÀ. VA RISCRITTO"

Appello al Governo e al Parlamento per un Codice della Strada che metta al centro la vita delle persone e il ruolo delle città

Noi, assessore e assessori alla mobilità delle città capoluogo italiane, ci rivolgiamo al Governo, al Parlamento e alla Conferenza Unificata. Il nuovo Codice della Strada, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri e ora all'esame per il parere, così com'è scritto penalizza le città e chi le vive: ostacola le politiche di sicurezza stradale e mobilità sostenibile, limita pesantemente l'autonomia dei Comuni, toglie tutele alle persone più vulnerabili sulla strada. Ci uniamo alla richiesta già avanzata dalle grandi città metropolitane e chiediamo che il testo venga riscritto profondamente prima di qualsiasi approvazione.

Nelle nostre città assistiamo ogni anno a una vera e propria strage sulle strade. In Italia muoiono quasi tremila persone l'anno in incidenti stradali e decine di migliaia restano ferite, spesso in modo grave. Gran parte di queste tragedie avviene in ambito urbano e colpisce soprattutto pedoni, ciclisti, motociclisti, bambini, anziani e persone con disabilità. Dietro ogni numero ci sono famiglie e comunità che portano il peso di una perdita che si poteva evitare.
I nostri Comuni stanno investendo risorse, progettazione e impegno politico sulla sicurezza stradale e la mobilità sostenibile. Per continuare a farlo ci servono più strumenti e più autonomia decisionale, non meno. Questa riforma va nella direzione opposta.

1. La sicurezza stradale e la mobilità sostenibile non sono più la priorità.
Nel nuovo testo la sicurezza e la mobilità sostenibile vengono cancellate come finalità primarie dello Stato. Al suo posto entra come principio fondamentale la "libera circolazione", e la tutela della vita, della salute e dell'ambiente diventano interessi da bilanciare con la libertà di muoversi in auto e con esigenze economiche e produttive. È un passo indietro culturale prima ancora che normativo. È anche un affronto alle vittime sulla strada e alle loro famiglie, che da anni chiedono di considerare ogni morte evitabile come inaccettabile. Manca inoltre ogni riferimento all'approccio "Safe System", adottato in Europa, che gradua le responsabilità in base a massa, potenza e velocità dei veicoli: chi guida il mezzo più pericoloso deve avere la responsabilità maggiore.

2. Meno autonomia per i Comuni.
Sono le amministrazioni locali a conoscere le proprie strade, i punti critici, i quartieri dove i bambini vanno a scuola a piedi e gli anziani a fare la spesa. Ma il nuovo Codice accentra i poteri nel Ministero e nelle Prefetture. Piani urbani del traffico, limiti di velocità in deroga, ZTL, sosta e dispositivi di controllo dovranno sottostare a direttive ministeriali rigide, con tanto di poteri sostitutivi e commissariamenti. Molte norme decisive, dalla segnaletica ai dissuasori di velocità alle piste e corsie ciclabili, vengono rimandate a decreti futuri. I Comuni restano così senza certezze e con le mani legate proprio sulle scelte che spettano a loro.

3. Ostacoli alle Zone 30 e ai controlli sulla velocità.
La velocità è il primo fattore di gravità degli incidenti, la prima causa di quelli mortali nelle città in base ai dati ACI-ISTAT. A 30 km/h un pedone investito nella stragrande parte dei casi sopravvive; a 50 km/h le probabilità crollano. Le città europee che hanno introdotto le Zone 30 su larga scala hanno ridotto morti e feriti gravi. Nonostante tra 30 e 50 km/h passi la differenza tra la vita e la morte, il nuovo Codice ostacola le Zone 30 nei quartieri: le deroghe sono ammesse solo per singole strade o tratti e solo dimostrando incidenti già avvenuti. In altre parole, si interviene solo dopo le vittime, non per prevenirle. A questo si aggiunge il divieto di usare autovelox per controllare il rispetto del limite salvavita di 30 km/h e l'alleggerimento delle sanzioni per eccesso di velocità in città, con riduzioni abnormi: a 70 km/h in un centro urbano la multa scenderebbe dagli attuali 173 a 75 euro. Il termine per notificare le infrazioni rilevate a distanza si dimezza da 90 a 45 giorni, con il rischio concreto che multe legittime vengano annullate per carenza di personale negli uffici. Il risultato è meno deterrenza proprio dove servirebbe di più.

4. ZTL e ciclabili
Il nuovo Codice prevede l'accesso libero e gratuito per legge di tutte le auto elettriche e ibride, che sono milioni in Italia, alle ZTL, rendendo inefficace uno strumento fondamentale per contenere gli effetti negativi del traffico sulle città, dimenticando che le ZTL prima che per ragioni ambientali nascono per ridurre la congestione delle aree urbane, sviluppatesi prima della motorizzazione di massa. Inoltre, limita fortemente la possibilità di realizzare corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili e zone di attestamento ciclabile, che in questi anni si sono rivelati decisivi per aumentare la rete ciclabile e il numero di persone che usano la bici nelle città.

5. La colpa viene spostata sugli utenti più fragili.
Il nuovo testo scarica la responsabilità della sicurezza sulle persone più vulnerabili, disincentivando gli spostamenti a piedi e in bici che le città sono impegnate ogni giorno a promuovere anche per ridurre traffico e smog. Per il pedone viene disposto l'obbligo di "fermarsi e verificare di essere stato visto" prima di attraversare sulle strisce pedonali, annullando in pratica il diritto di precedenza. È un'inversione di fatto della presunzione di responsabilità dell'automobilista: chi è più esposto diventa chi deve dimostrare di essersi protetto. Per i ciclisti la distanza di sicurezza di 1,5 metri nel sorpasso viene svuotata dalla clausola "ove possibile". Viene poi introdotto l'obbligo per i ciclisti di tenersi a distanza dai mezzi pesanti, anziché chiedere ai mezzi pesanti di prestare attenzione a chi va in bicicletta. Un Codice moderno dovrebbe proteggere chi cammina e chi pedala, non scaricare su di loro il peso della sicurezza.

Le nostre richieste
Vogliamo poter continuare a costruire città per le persone, mettendo al centro la loro vita e salute, il loro diritto a una mobilità sicura e sostenibile, la qualità dello spazio pubblico.
Per questo chiediamo al Governo e al Parlamento di:

- non approvare il testo nella sua forma attuale, procedendo a una profonda riscrittura condivisa con gli amministratori locali di ogni colore politico;

- riportare la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile a principi fondamentali del Codice, adottando l'approccio Safe System;
- garantire ai Comuni piena autonomia nell'istituire e regolamentare Zone 30 di quartiere, ZTL, aree pedonali, ciclabili;
- mantenere sanzioni efficaci per l'eccesso di velocità e tempi di notifica compatibili con le risorse delle amministrazioni;
- eliminare le norme che spostano la responsabilità su pedoni e ciclisti e rafforzare invece la loro tutela;
- aprire subito un confronto istituzionale con ANCI e i Comuni, nelle diverse competenze che attengono alla Mobilità, che il Codice dovranno applicarlo ogni giorno.

La sicurezza sulle strade non può essere un interesse tra gli altri: ne va della vita delle persone. Un codice della strada nuovo non può fare passi indietro su questo, deve mettere al primo posto la tutela della vita umana e una mobilità più sicura e sostenibile.

FIRME

Tommaso Ferrari, assessore alla Mobilità, Comune di Verona
Francesco Italia, Sindaco di Siracusa
Gianluca Borghi, assessore alla Mobilità, Comune di Parma
Andrea Ragona, assessore alla Mobilità, Comune di Padova
Giovanna Cepparello, assessore alla Mobilità, Comune di Livorno
Giovanni Gurrieri, assessore alla Mobilità, Comune di Ragusa
Carlotta Bonvicini, assessore alla Mobilità, Comune di Reggio Emilia
Giulio Guerzoni, assessore alla Mobilità, Comune di Modena
Cristiano Spiller, assessore alla Mobilità, Comune di Vicenza
Federico Manzoni, Vicesindaco e Delegato Anci all'Osservatorio Mobilità MIT, Comune di Brescia
Marco Berlanda, assessore alla Mobilità, Comune di Bergamo
Davide Provenzano, assessore alla Mobilità, Comune di Mantova
Luca Zanacchi, assessore alla Mobilità, Comune di Cremona
Irene Zappalà, assessora alla Mobilità, Comune di Monza
Alice Moggi, assessora alla Mobilità, Comune di Pavia
Andrea Civati, assessore alla Mobilità, Comune di Varese
Michele Brugnara, assessore alla Mobilità, Comune di Trento
Diego Blasi, assessore alla Mobilità, Comune di Prato
Mattia Giorno, assessore alla Mobilità, Comune di Taranto
Michelangelo Serra, assessore alla mobilità, Comune di Alessandria
Mattia Morolli, assessore alla Mobilità, Comune di Rimini
Luca Pellegrino, assessore alla Mobilità, Comune di Cuneo
Ivano Marchiol, assessore alla Mobilità, Comune di Udine
Adriana Fantini, assessore alla Mobilità, Comune di Piacenza
Pierluigi Vossi, assessore alla Mobilità, Comune di Perugia
Massimo Cameliani, assessore alla Mobilità, Comune di Ravenna
Sara Mengucci, assessore alla Mobilità, Comune di Pesaro