

**GRUPPO CONSILIARE
MOVIMENTO 5 STELLE**



**CONSIGLIERI
COMUNALI:**

*MARIA ROSSI (CAPOGRUPPO)
VALERIA PARESCHI
ANTONIO STELLATO*

*Al sig. Sindaco Claudio Pezzoli
Comune di San Pietro in Casale*

OGGETTO: MOZIONE GUARD RAIL SALVA MOTOCICLISTI

PREMESSO CHE

I conducenti di motocicli e ciclomotori sono da considerarsi utenti deboli della strada, ossia soggetti che, in caso di collisione, risultano estremamente vulnerabili e come tali è dovere delle istituzioni prevedere per essi forme di tutela;

in un contesto europeo, l'Italia si trova in una condizione tra le più critiche essendo nel 2010 il 1o Paese in UE per numero di morti sulle due ruote e 3° per quanto riguarda i morti sulle biciclette e pedoni;

l'aumento del traffico su strade e autostrade necessita di massima 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 stanziato 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.

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 ridurre 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.

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).

Nell'area bolognese, nell'anno 2014, si sono verificati 3.886 incidenti stradali con infortunati che hanno causato 5.394 feriti e 80 morti; tra i veicoli coinvolti in un incidente nell'area metropolitana bolognese, le autovetture rappresentano il 66%, i motocicli il 13%, i ciclomotori il 4%, gli autocarri, autotreni ed autoarticolati l'8%, le biciclette il 6%.

Per quanto concerne il Comune di San Pietro in Casale, sono 34 gli incidenti avvenuti nell'anno 2014, con un costo sociale stimato pari a 2.442 euro.

Diverse segnalazioni di cittadini dimostrano come, nel nostro territorio, i guard rail installati siano inadeguati o addirittura assenti.







Secondo i dati ISTAT (<http://www.istat.it/it/archivio/137546>) i motocicli continuano a rappresentare la categoria di veicolo più a rischio.

Per il Motorcycle Accidents in Depth Study, i 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.

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 guardrail, 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.

VISTA

la presente proposta di legge, che prevede l'immediato adeguamento dei guard-rail ai veicoli a due ruote a motore nei tratti di strade più a rischio:

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei deputati:

PRATAVIERA, MATTEO BRAGANTINI, ALLASIA, ATTAGUILE, BORGHESI,
BOSSI, BUSIN, CAON, CAPARINI, FEDRIGA, GIANCARLO GIORGETTI,
GRIMOLDI, GUIDESI, INVERNIZZI, MARCOLIN, MOLTENI, GIANLUCA PINI,
RONDINI, SIMONETTI

Modifica all'articolo 47 della legge 29 luglio 2010, n. 120, concernente il
miglioramento della sicurezza passiva delle barriere stradali Presentata il 14 maggio 2014

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

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

- 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 guard-rail.

- 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 a cui sono tenute tutte le Amministrazioni Pubbliche dello Stato,

CONSIDERATO CHE

- 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.

Dispositivo di sicurezza di tipo continuo per ciclisti e motociclisti

<http://www.diss-it.org/www/images/stories/documenti/Diss%20Sicurezza>

[%20Motociclisti%20indice%20%2B%20introduzione%20%2B%20selezione](http://www.diss-it.org/www/images/stories/documenti/Diss%20Sicurezza%20Motociclisti%20indice%20%2B%20introduzione%20%2B%20selezione%20testo.pdf)

[%20testo.pdf](http://www.diss-it.org/www/images/stories/documenti/Diss%20Sicurezza%20Motociclisti%20indice%20%2B%20introduzione%20%2B%20selezione%20testo.pdf)

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

Tutto ciò premesso

IL CONSIGLIO COMUNALE DELIBERA

- Ad effettuare, mediante gli Uffici, una ricognizione del territorio comunale per valutare l'eventuale pericolosità di tratti stradali, tenendo conto in fase istruttoria delle osservazioni pervenute dalle associazioni dei motociclisti e moto-club del territorio.
- A chiedere un effettivo riscontro ad Anas in merito al rapporto costo/beneficio dei guard-rail in oggetto.
- A presentare un progetto di riqualificazione idoneo a mettere in sicurezza eventuali tratti stradali pericolosi individuatisi precedentemente, prevedendo in fase esecutiva l'utilizzo di parte dei proventi delle contravvenzioni, la cui naturale destinazione si sostanzia in investimenti per la sicurezza stradale.