

Punto n. 18

MOZIONE PRESENTATA DALLA CONSIGLIERA LANCONI CLAUDIA DEL GRUPPO CONSILIARE MOVIMENTO 5 STELLE, AD OGGETTO: INTERVENTI A TUTELA DELLA SICUREZZA DEI PEDONI NELLA FRUIZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI IN ALCUNE ZONE DELLA CITTA'

PREMESSO CHE:

- nella consapevolezza che l'incidentalità stradale è un problema di tutto rilievo, sia sociale che economico, e che non riguarda solo gli utenti della strada, i cittadini sono ben consapevoli del fatto che le migliaia di eventi ogni anno sulle strade italiane non possono essere semplicemente considerati come un qualcosa di eccezionale. Non è, quindi, un fenomeno su cui è impossibile intervenire: al contrario, gli incidenti e la mortalità sulle strade devono essere considerati come veri e propri piaghe sociali e come tali la Politica deve porsi in un'ottica quantomeno di prevenzione tesa a limitarne l'insorgenza;
- dalla stampa locale è facile evincere come questi eventi siano oramai all'ordine del giorno e indipendenti dalle condizioni atmosferiche <<Ammonta a 288 il numero degli incidenti rilevati dalla Polizia locale di Jesi, di cui 170 con danni ai mezzi, 117 con feriti e 1 mortale. Due gli incidenti con conducenti in stato di ebrezza alcolica>>, in aumento rispetto agli anni precedenti <<Nel 2016, si sono registrati 162 incidenti, 228 con feriti e 3 decessi. Nel 2015 gli incidenti con danni ai mezzi sono stati 185, 275 con feriti e 0 vittime.>>;
- nel 2016 si sono verificati nelle Marche 5.185 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 100 persone e il ferimento di altre 7.406. (dati ISTAT);
- secondo report ISTAT nelle Marche fra il 2010 e il 2016 l'indice di mortalità sul territorio regionale è aumentato da 1,6 a 1,9 deceduti ogni 100 incidenti mentre quello medio nazionale è rimasto inalterato (1,9);
- sempre da fonte ISTAT nel 2016, l'incidenza degli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani e anziani), deceduti in incidente stradale nelle Marche resta al di sopra della media nazionale (49,0% contro 46,1%);
- aggiunge ancora l'ISTAT: tra il 2015 e il 2016 l'indice di lesività resta stabile poco al di sotto dei 143 feriti ogni 100 incidenti; l'indice di mortalità invece aumenta, passando da 1,7 a 1,9 decessi ogni 100 incidenti; cresce quindi anche l'indice di gravità (decessi per 100 persone infortunate) che passa da 1,2 a 1,3;

CONSIDERATO CHE:

- l'articolo 208 del Codice della Strada detta regole ben precise ai Comuni su come utilizzare i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie. Impone, infatti, il riutilizzo di parte di questi denari per opere atte al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, per finalità connesse al miglioramento della sicurezza ed alla tutela degli utenti deboli, quali bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti, nonché allo svolgimento di corsi didattici da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, finalizzati all'educazione stradale;
- il Decreto Ministeriale 05/11/2001 ("Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali" modificato in seguito con i D.M. del 22 aprile 2004 e del 19 aprile 2006) dà indicazioni sulle aree destinate ai flussi di utenze deboli che devono essere verificate in una fase di progettazione preliminare e, poi, approfondite di risoluzione tecnica in sede di progetto definitivo ed esecutivo. In particolare, focalizza l'attenzione su problemi quali la visibilità notturna, visibilità reciproca veicolo-pedone, ingombro delle carrozelle per disabili motori, opportuna segnaletica orizzontale e verticale (sia per il veicolo che per il pedone). Inoltre, nel 13 decreto, viene anche fatta una distinzione a seconda della tipologia di intersezione in cui si deve realizzare l'attraversamento;

- nelle strade (ad esempio via XXIV Maggio, Via del Prato, Via Gallodoro, Viale della Vittoria ecc..) diverse sono le situazioni a rischio per il pedone:
 - strisce pedonali usurate dal traffico e dalle condizioni meteorologiche, scarsamente mantenute, con conseguente compromissione della visibilità sia da parte dell'automobilista (soprattutto in orario diurno) che dal pedone stesso;
 - zone oscure causate dalla vegetazione ai margini della strada che, soprattutto nella stagione primaverile ed estiva, creano coni d'ombra particolarmente pericolosi per il pedone e per l'automobilista in approccio all'attraversamento pedonale;
 - assenza di segnalazione luminosa e/o strisce rumorose di avvertimento e dissuasione;
 - scarsa illuminazione a causa di tecnologie superate o posizionamento di lampioni a volte non coerenti con la disposizione della segnaletica orizzontale;
 - non ultima una scarsa "civiltà" di automobilisti che, in totale disprezzo dell'altrui incolumità, non rispettano i limiti di velocità imposti dal codice della strada ma soprattutto dal buon senso ;

RITENUTO CHE:

- fondamentale è adottare tutte quelle iniziative e soluzioni tecnologiche che favoriscano la sicurezza dei nostri cittadini che fruiscono degli attraversamenti pedonali dislocati nella nostra città;
- importante è intensificare la presenza di forze dell'ordine che possano attuare azioni deterrenti e sanzionatorie verso tutti coloro colti ad infrangere il codice della strada;
- efficace è la progettazione di un piano di investimento finalizzato al potenziamento della segnaletica luminosa ad alto impatto visivo e un utilizzo di tecnologie LED a basso consumo, con passaggi pedonali luminosi intelligenti con modalità sia "attiva" (a chiamata) che "passiva" (con sensore di prossimità e utilizzo di sistemi con tecnologia "intelligent dimming");
- indispensabile creare la cultura del rispetto di regole elementari per una guida sicura degli automobilisti ed un comportamento consapevole e rispettoso da parte dei pedoni (ad esempio l'uso di telefoni cellulari da parte dei pedoni in approccio ad un attraversamento pedonale dovrebbe essere sanzionato quanto l'uso dello stesso da parte degli automobilisti);

Alla luce di tutto quanto premesso,

IMPEGNA

Il Sindaco e l'Assessore competente:

1. ad attuare un piano di intervento al fine di progettare e realizzare, nel più breve tempo possibile, iniziative volte alla messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali attraverso l'utilizzo di tecnologie di ultima generazione e soluzioni intelligenti, oggi disponibili nel mercato ed adottate da molti comuni italiani;
2. a migliorare la manutenzione del verde cittadino prestando maggior attenzione al contenimento della crescita degli alberi frondosi in prossimità degli impianti di illuminazione stradale collocati a ridosso degli attraversamenti pedonali;
3. a pianificare un presidio costante di polizia municipale a tutela dei pedoni e con azione deterrente verso abitudini scorrette e potenzialmente pericolose caratterizzanti la guida di automobilisti e pedoni.