

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – RISOLUZIONE

**Oggetto n. 2579 - Risoluzione proposta dal consigliere Defranceschi per impegnare la Giunta nella ricerca di soluzioni idonee alla tutela della sicurezza stradale dei motociclisti e, in particolare, a istituire un tavolo di confronto fra enti e associazioni interessate e adottare misure di prevenzione nel nuovo Programma triennale di intervento sulla rete viaria di competenza regionale. (Prot. n. 38292 del 2 ottobre 2012)**

---

## RISOLUZIONE

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

### Premesso che

è finalità condivisa da tutti l'obiettivo di una maggiore tutela della pubblica incolumità attraverso interventi sulla sicurezza stradale;

nel 2010 sono stati registrati in Italia 211.404 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti è stato pari a 4.090, quello dei feriti ammonta a 302.735. Rispetto al 2009, si riscontra una leggera diminuzione del numero degli incidenti (-1,9%) e dei feriti (-1,5%) e un calo più consistente del numero dei morti (-3,5%) (Fonte ISTAT);

rispetto all'obiettivo fissato dall'UE nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, l'Italia ha raggiunto una diminuzione del 42,4% del numero dei morti, valore in linea con la media europea UE27, pari al -42,8% (Fonte ISTAT);

nel 2011, in Emilia-Romagna, ci sono state 286 vittime di incidenti stradali, di cui 87 motociclisti (Fonte Comitato per la sicurezza stradale "F.Pagliolini", dati aggiornati al 07/12/2011);

in applicazione della Legge Bassanini (L. 59/97) e del successivo Decreto legislativo 112/98, la maggior parte delle strade statali sono state trasferite al demanio delle Regioni o delle Province. In particolare sono 23.739 i km di strade di competenza ANAS che sono stati trasferiti alle Regioni a statuto ordinario, ognuna delle quali ha adottato soluzioni diverse per il controllo e la gestione delle strade trasferite. In particolare sono stati anche individuati i beni, le risorse finanziarie e umane da trasferire per fare fronte alle nuove competenze, lasciando a ciascuna Regione, nell'ambito della propria autonomia, la decisione sulle modalità di gestione della rete stradale e sulle risorse;

per quanto riguarda la nostra Regione, a seguito del processo di decentramento delle funzioni in materia stradale, l'ANAS è rimasta titolare di 1.225 km di strade nel territorio dell'Emilia-Romagna (considerando anche le tangenziali ai principali capoluoghi lungo la via Emilia) e sono state trasferite alle Province della Regione 1.940 km di strade (considerando anche i 31 km di SP258R "Marecchiese" trasferita alla Provincia di Rimini il 29 dicembre 2009 a seguito del distacco di sette comuni dal territorio della Regione Marche all'Emilia-Romagna);

le nuove funzioni della Regione, individuate dalla L.R. 3/99, riguardano soprattutto la pianificazione, la programmazione e il coordinamento della rete delle strade e autostrade di interesse regionale, mentre alle Province, in materia di strade trasferite, sono attribuite competenze di gestione, vigilanza, manutenzione, progettazione ed esecuzione degli interventi sulla viabilità;

per l'esercizio delle funzioni trasferite è stato individuato un nuovo strumento di programmazione, il Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, con il quale la Regione definisce, basandosi sulle indicazioni fornite dalle Province, gli interventi da promuovere per la riqualificazione, l'ammodernamento, lo sviluppo e la grande infrastrutturazione delle strade.

#### **Valutato che**

i guardrail non sono pensati per assorbire l'urto, ma solo per impedire che le auto escano di strada;

negli ultimi anni vi sono state manifestazioni, appelli alle autorità competenti, petizioni online e pagine web dedicate, per chiedere maggiore sicurezza per i motociclisti con l'adozione di guard rail modificati; come la manifestazione a Roma e a Milano, il 26 Aprile 2009, organizzata dal "forum Sicurezza & Prevenzione" (S&P); la raccolta firme a Riva del Garda promossa dal "Comitato Guard Rail in Sicurezza" e le varie campagne sul blog dell'AMI (Associazione motociclisti incolumi).

#### **Considerato che**

per quel che riguarda le barriere sono in atto dei progetti e delle sperimentazioni, come ad esempio la collaborazione della Regione con la Provincia di Forlì-Cesena per l'installazione di barriere "salva - motociclisti" sulla S.P. 4 del Bidente, un'arteria particolarmente a rischio (il progetto prevede un accordo con associazioni di motociclisti per l'individuazione di tratti critici), e lo studio realizzato con l'Università di Bologna, DISTART, che ha prodotto la pubblicazione "Infrastrutture stradali: Sicurezza dei motociclisti - linee guida per chi progetta e costruisce le infrastrutture stradali";

si rende necessaria l'adozione di misure per tutelare l'incolumità dei motociclisti, in particolare nei confronti dei "guardrail killer";

le soluzioni per rendere i guardrail più sicuri per i motociclisti ci sono, senza doverli per forza sostituire, ma realizzando una copertura sui paletti di fissaggio al terreno, limitandone i costi ; ad esempio:

- 1) cilindri in materiale plastico che rivestono il paletto di supporto dei guardrail composti da una doppia banda cilindrica con all'interno disposti dei cilindretti che svolgono la funzione di cuscinetto. In caso di impatto la banda esterna distribuisce l'energia ai cilindretti interni che fungono da ulteriore elemento smorzante.

Queste protezioni, prodotte tramite stampaggio a iniezione, hanno inoltre la caratteristica, entro certi limiti, di mantenere la forma: quindi una volta impattate riprendono la loro forma originaria.

2) Paracolpi (“paracadute”) strutture orizzontali in materiale gommoso termo-modellato, che percorrono tutta la lunghezza del guardrail, evitando in caso di caduta il cosiddetto “effetto ghigliottina”.

Diversi “attenuatori d’urto” sono già stati sottoposti a crash test e sono quindi disponibili sul mercato (indicativamente al prezzo di 20-30 euro al metro);

in varie Province italiane sono già stati applicati “attenuatori d’urto” nei tratti stradali più critici.

### **Impegna la Giunta a**

- istituire all’interno dell’Osservatorio per la sicurezza stradale un tavolo di confronto con ANAS, enti provinciali e principali associazioni e moto club locali, per individuare immediatamente i tratti di strada più critici nel territorio regionale, ed individuare la soluzione più idonea per tutelare l’incolumità dei motociclisti;
- adottare delle misure di prevenzione, nel nuovo Programma triennale di intervento sulla rete viaria di interesse regionale, come gli “attenuatori d’urto” nei guardrail; per mettere in sicurezza, fin da subito, i tornanti e i tratti di strada più pericolosi, dichiarando in tal modo il rispetto della vita e l’importanza della sicurezza stradale, con particolare riferimento ai motociclisti;
- continuare a promuovere l’uso sperimentale dei guardrail “intelligenti”;
- attivarsi in tutte le sedi più opportune per l’individuazione delle risorse per un Programma degli investimenti per gli interventi finalizzati alla sicurezza delle infrastrutture.

*Approvata all’unanimità dei presenti nella seduta pomeridiana del 2 ottobre 2012*