Comune di Bologna

ORDINE DEL GIORNO PER CHIEDERE A GOVERNO E PARLAMENTO DI SOSPENDERE E RISCRIVERE IL NUOVO CODICE DELLA STRADA E INVESTIMENTI NELLA LEGGE DI BILANCIO 2027 PER IL TRASPORTO PUBBLICO, LA MOBILITA' SOSTENIBILE E LA SICUREZZA STRADALE

“““Il Consiglio comunale di Bologna

Premesso che:

– con la legge 177/2024 il Parlamento ha approvato una prima serie di modifiche al vigente Codice della strada del 1992 e, anche tramite la successiva legge 171/2026, ha conferito al Governo una delega per la predisposizione di un nuovo testo normativo organico;
– in data 13 ottobre 2026 il Consiglio dei Ministri ha approvato in via preliminare il nuovo Codice della strada predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
– tale schema è sottoposto ai pareri della Conferenza Unificata e delle Commissioni Trasporti e Bilancio di Camera e Senato, cui seguirà l'approvazione definitiva da parte del Governo;
– in queste settimane il Parlamento è anche chiamato a discutere la Legge di bilancio 2027;
– domenica 15 novembre 2026 ricorre la Giornata Mondiale delle Vittime della Strada.

Considerato che il nuovo Codice della Strada:

– si ispira ad una visione che privilegia la circolazione e la velocità del traffico privato motorizzato, invece che garantire a tutti i cittadini il diritto a una mobilità accessibile, efficiente e sicura: addirittura sopprime le “finalità primarie” della sicurezza, della salute pubblica e della tutela dell'ambiente (attuale art. 1, comma 1);
– non recepisce l'evoluzione culturale, normativa e pianificatoria della mobilità sostenibile e sicurezza stradale, e anzi arriva a cancellare entrambe dai “principi fondamentali”, con un arretramento grave rispetto alla disciplina vigente (attuale art. 1, comma 2);

– mette al primo posto il principio della libertà di circolazione e sottopone le ordinanze di regolamentazione alle esigenze della mobilità privata, degli scambi economici, della produzione e dei servizi, favorendo il contenzioso contro i provvedimenti comunali e gli strumenti di pianificazione della mobilità, come PGTU, PUMS e Biciplan;
– limita l'autonomia politico-amministrativa dei Comuni, attraverso la centralizzazione delle competenze in capo ai Ministeri dei Trasporti e dell'Interno e ai Prefetti, la previsione di direttive, regolamenti e decreti ministeriali e l'espansione dei poteri di controllo e sostitutivi verso gli enti locali, in molteplici ambiti di intervento sulla mobilità urbana;
– riduce le tutele di pedoni e ciclisti, statisticamente tra gli utenti più vulnerabili della strada - con dati in crescita - e particolarmente esposti al rischio di lesioni gravi e mortali in ambito urbano, e restringe l'azione delle amministrazioni locali per sviluppare e proteggere la pedonalità e la ciclabilità;
– ostacola le politiche di riduzione della velocità (che è la prima causa degli scontri con esito mortale in ambito urbano secondo i dati ACI-ISTAT), gli interventi di moderazione del traffico e i controlli elettronici sul rispetto dei limiti di velocità, e riduce l'importo delle sanzioni per il loro superamento, in particolare nelle città;
– non interviene efficacemente sulla distrazione (che è la prima causa degli incidenti stradali con feriti in Italia secondo i dati ACI-ISTAT), non aumentando le sanzioni e continuando a vietare i controlli elettronici dell'uso del cellulare alla guida;
– indebolisce l'efficacia di ZTL e aree pedonali, sottoponendole a decreti ministeriali, stabilendo a livello nazionale ampie deroghe di accesso per categorie di veicoli e di utenti, prevedendo una sola multa al giorno in caso di ripetuti accessi non autorizzati;
– introduce ulteriori vincoli ai controlli elettronici automatizzati e riduce drasticamente i tempi di notifica dei verbali col rischio che siano tardivi e quindi nulli, compromettendo gli strumenti di prevenzione propri del *Safe System Approach*, alla base delle politiche europee di sicurezza stradale;
– prevede un calo generalizzato dell'importo delle sanzioni e quindi una riduzione della loro funzione deterrente dei comportamenti scorretti e pericolosi, senza garantire un'adeguata progressività in relazione alla gravità e favorendo le violazioni ripetute.

Considerato inoltre che:

– la Città di Bologna persegue con determinazione gli obiettivi di neutralità climatica al 2030 nell'ambito della *Missione UE 100 Città Clima-Neutrali e Intelligenti* e della propria Agenda per lo Sviluppo Sostenibile, integrata nel Documento Unico di Programmazione (DUP) e nel Piano Urbanistico Generale (PUG);
– il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) metropolitano e il relativo Biciplan costituiscono gli assi portanti della rigenerazione urbana e della decarbonizzazione dei trasporti nell'area bolognese;
– il progetto "Bologna Città 30", attivo sul territorio comunale, ha posto Bologna all'avanguardia a livello nazionale ed europeo nell'applicazione del paradigma del *Safe System Approach* e nella riduzione del differenziale di velocità, registrando una

significativa contrazione dell'incidentalità grave e confermando che la moderazione della velocità è la misura più efficace per salvare vite umane;
– la Città di Bologna ha in corso una storica trasformazione infrastrutturale incentrata sul trasporto rapido di massa, con la realizzazione della nuova rete tramviaria e il rafforzamento delle connessioni con il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e la rete filoviaria integrata.

Rilevato infine che in merito alla legge di bilancio 2027:

– il Fondo Nazionale Trasporti, principale fonte di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale, risulta strutturalmente sotto-finanziato. Il suo stanziamento è rimasto pressoché invariato negli ultimi dieci anni (da 4,9 miliardi nel 2014 a 5,3 miliardi nel 2025), mentre l'inflazione del settore ha eroso il potere d'acquisto delle risorse, generando una perdita cumulata di 4 miliardi negli ultimi cinque anni; secondo il rapporto Clean Cities 2025, per riportare il Fondo ai livelli reali del 2010-2011 sarebbe necessario un primo incremento di almeno 1,2 miliardi di euro;
– il Fondo Unico Infrastrutture destinato alla realizzazione di opere di trasporto pubblico rapido di massa nelle città risulta di fatto privo di risorse utili all'avvio di nuovi investimenti. All'avviso pubblico n. 3 del MIT di due anni fa, per la prima volta emanato senza alcuna copertura finanziaria, sono arrivate dagli enti locali proposte di progetti del valore stimato di oltre 10 miliardi di euro. Secondo il rapporto Legambiente 2025, nelle città italiane mancano almeno 1.500 km di reti metropolitane, tranviarie e di bus a trasporto rapido, mentre il ritmo di realizzazione degli ultimi vent'anni è largamente insufficiente per colmare il gap infrastrutturale rispetto ai principali Paesi europei e rischia ora di fermarsi dopo la conclusione del PNRR;
– il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale non dispone delle risorse necessarie alla sua attuazione. Il PNSS 2030, approvato con delibera CIPESS n. 13/2022, prevede un fabbisogno di 1,4 miliardi di euro ma non è finanziato. Nel 2025 l'Italia registra un calo dei decessi pari soltanto a –9,6% rispetto al 2019, a fronte dell'obiettivo europeo del –50% entro il 2030, e con un tasso di mortalità stradale di 49 morti per milione di abitanti si colloca al 21° posto, in fondo alla graduatoria UE;
– il Piano Generale della Mobilità Ciclistica non dispone di un capitolo di bilancio per la sua attuazione, mentre il Fondo ciclabili urbane è stato azzerato con le ultime leggi di bilancio. Secondo la campagna Clean Cities 2024, il fabbisogno nazionale per portare la ciclabilità urbana a livelli europei è stimato in almeno 1 miliardo di euro annuo: nelle città italiane mancano oltre 2.500 km di infrastrutture ciclabili sicure e continue, e la quota di spostamenti in bicicletta resta tra le più basse d'Europa.

Tutto ciò premesso, considerato e rilevato, esprime:

– grave preoccupazione e contrarietà sull'impostazione di fondo e sui contenuti principali del nuovo Codice della strada approvato dal Consiglio dei Ministri, che limita in modo significativo l'autonomia dei Comuni nella pianificazione e

regolamentazione della mobilità urbana, comporta ricadute economico-finanziarie negative sugli enti locali ed è in contrasto con gli obiettivi di mobilità sostenibile, sicurezza stradale e tutela dell'ambiente e della salute delle persone;
– grave preoccupazione per l'assenza, nel Documento Programmatico di Bilancio 2027 e nella proposta di Legge di bilancio 2027, di risorse adeguate per il finanziamento dei servizi di TPL, delle infrastrutture di trasporto pubblico rapido di massa, delle politiche di mobilità sostenibile e dei piani nazionali per la sicurezza stradale e la mobilità ciclistica, nonostante il fabbisogno documentato dai principali rapporti tecnici e analisi indipendenti.

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA A:

1. farsi parte attiva presso ANCI affinché in sede di Conferenza Unificata esprima parere contrario a questa proposta di nuovo Codice della Strada, per tutte le criticità sopra descritte per l'autonomia del sistema istituzionale e le politiche dei Comuni;

2. chiedere alle Commissioni Trasporti e Bilancio della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica di esprimere il parere di loro competenza chiedendo al Governo una profonda revisione dei principi di fondo e di tutte le norme problematiche;

3. chiedere al Governo e al Ministero dei Trasporti di sospendere l'iter in corso e avviare un confronto reale con i Comuni italiani e l'associazionismo per arrivare a una riscrittura pienamente condivisa del nuovo Codice della Strada;

4. chiedere a Parlamento e Governo che nella Legge di bilancio 2027 in discussione siano previsti l'incremento delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti per i servizi TPL, e il finanziamento dei fondi, attualmente a zero euro, per la realizzazione di nuove Infrastrutture di Trasporto Rapido di Massa e per l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e del Piano Generale della Mobilità Ciclistica;

5. trasmettere il presente ODG approvato alla Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro dei Trasporti, ai componenti delle Commissioni parlamentari citate, ad ANCI, alla Regione e alla Conferenza delle Regioni.

F.to.: Simona Larghetti, Detjon Begaj, Porpora Marcasciano.”””