

VERBALE DI DELIBERAZIONE della GIUNTA COMUNALE
n. 6 del 11/02/2020.

Oggetto: ADESIONE ALLA CAMPAGNA ATTENTA-MENTE! – PROGRAMMA VELOCITY E APPROVAZIONE DELL'ANNESSO PROTOCOLLO OPERATIVO ASAPS PER LA SICUREZZA STRADALE URBANA

L'anno DUEMILAVENTI.. addì UNDICI del mese di FEBBRAIO ., alle ore 11.00., nella sala delle adunanze.

Previa osservanza di tutte le formalità prescritte dal vigente D.Lgs 18 agosto 2000, n.267, si è riunita la Giunta Comunale nelle persone dei Signori:

<i>Cognome e nome</i>	<i>Carica</i>	<i>Presente</i>
PERSI FRANCO RITONDALE CARMELO BIGIORNO LUCA	SINDACO ASSESSORE ASSESSORE	
<i>Presenti:</i>	3	<i>Totale assenti:0</i>

Assiste il Segretario Generale Alessandro Dr. Parodi, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti, il Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto sopra indicato.

PREMESSO:

- che l'incidentalità stradale rappresenta una delle più gravi e emergenze sociali a livello europeo e mondiale, soprattutto per la fascia più giovane della popolazione e che l'Italia non fa eccezione, visto che nel nostro paese l'incidente stradale rappresenta la principale causa di morte fino ai 40 anni di età ed oltre il 50% fino all'età di 18 anni;
- la principale criticità è rappresentata dal comparto urbano (caratterizzato secondo le statistiche ufficiali dalla presenza di oltre il 75% degli incidenti e dei feriti complessivi, dal 65% dei costi sociali, e da quasi il 50% della mortalità complessiva) e dalle utenze deboli (pedoni e ciclisti) che proprio in tale contesto quasi esclusivamente si muovono;
- tutti gli studi di settore concordano nell'individuare nei cattivi comportamenti sulla strada l'elemento di maggior pericolosità, responsabile principale di oltre il 90% degli incidenti.
- i principali fattore di incidentalità sono rappresentati dalla distrazione e dalla velocità (soprattutto come concausa di incidente e causa di gravità dello stesso);
- il fattore comportamentale e la criticità dei centri urbani chiamano dunque in causa in modo chiaro e diretto le amministrazioni locali come soggetti chiamati ad educare ed a fare rispettare le regole sul territorio urbano.

CONSIDERATO CHE:

- nonostante lo Stato, in linea con gli orientamenti più volte forniti dalla Commissione Europea nella comunicazione abbia messo in atto politiche volte all'abbattimento del numero dei sinistri stradali gravi ed il Codice della Strada prescriva nei suoi principi generali massimo rigore nei confronti dei trasgressori, in via generale, nella realtà quotidiana:
 - il livello comportamentale dell'utente su strada continua ad essere fortemente scorretto;

- le infrazioni sono di fatto ampiamente tollerate e non si vede nell'opinione pubblica, nei media e neppure negli organi di governo una adeguata sensibilità sul problema e una conseguente reale determinazione ad incidere in modo decisivo sul grave fenomeno;
 - I provvedimenti normativi degli ultimi anni appaiono contraddittori, poco efficaci e sono spesso applicati in chiave fortemente garantista per l'utente trasgressore;
 - L'attività di contrasto da parte degli enti locali è estremamente controversa, impopolare, spesso contrastata dai media e poco sostenuta dalle componenti istituzionali;
 - Conseguentemente l'azione di contrasto delle forze di polizia appare indebolita e sempre più ardua.
- gli Enti Locali, chiamati direttamente in causa dalla legge per esplicitare competenze nella disciplina della circolazione urbana, nella pianificazione del traffico e nell'azione di controllo stradale, hanno necessità di:
- disporre di mezzi di contrasto alle infrazioni e metodologie operative perfettamente legittime ed efficaci ad affrontare la vastità e l'eterogeneità dell'utenza stradale, costituita per lo più da soggetti esterni al comune;
 - attivare forme di contrasto alle infrazioni realmente efficaci nonostante:
 - l'impossibilità di ricorrere a forme di controllo automatiche e costanti che garantiscano i cittadini per tutte le 24 ore,
 - le ridotte forze di polizia a disposizione che limitano ulteriormente l'efficacia dei controlli;
 - un quadro normativo complesso che offre alibi e scappatoie al trasgressore;
 - applicare azioni educative efficaci, allo scopo di contenere il livello generale di diseducazione e migliorare nel tempo la cultura della sicurezza stradale;
 - adottare una informazione corretta ed efficace al fine di controbilanciare i messaggi forvianti lanciati talvolta dai media sulle attività di controllo e sanzione.
- nell'attività di prevenzione, in concreto, è necessario provvedere sia al contrasto dei comportamenti estremi e direttamente più pericolosi per la vita e l'incolumità degli utenti della strada, sia alla riduzione dei comportamenti singolarmente meno gravi ma complessivamente pericolosi per il numero enorme nel quale sono quotidianamente ripetuti.
- Si rendono quindi necessarie:
- L'assunzione da parte dell'amministrazione delle proprie responsabilità come soggetto garante della sicurezza del cittadino;
 - Un'analisi rigorosa e completa delle criticità connesse al problema al fine di definire, nel rispetto del quadro normativo vigente, le possibilità operative per una efficace azione di contrasto affidata agli organi di polizia;
 - L'assunzione di linee guida generali di intervento consequenzialmente più idonee a ridurre drasticamente la pericolosità sulle strade.

PRESA VISIONE DELLA:

Offerta di adesione alla articolata campagna di contrasto alla disattenzione e ai comportamenti pericolosi denominata **ATTENTA-MENTE!** (n° 2020.01.20_NSP_Offerta ATTENTA-MENTE!_VILLALVERNIA e acquisita agli atti) presentata dalla società NOISICURI PROJECT S.R.L. in collaborazione con la FONDAZIONE ASAPPS, comprendente:

- A) l'attivazione del programma di riduzione delle velocità in ambito urbano denominato **PROGRAMMA VELOCITY**, strutturato su diverse azioni sinergiche:
- fase di studio del problema e analisi dei risultati,
 - fase di contrasto alle infrazioni (basata su una metodologia innovativa di prevenzione e controllo con box mobili attivabili in modalità random sul territorio),
 - protocollo operativo,
 - fase educativo-culturale,
 - fase mediatica,
- B) L'adesione al protocollo per la sicurezza stradale urbana della Fondazione ASAPPS, parte integrante dello stesso progetto e di seguito integralmente riportato:

PROTOCOLLO OPERATIVO PER LA S.S.U.
(CODICE ETICO-FUNZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE URBANA)

1) AZIONE EDUCATIVO-CULTURALE

Diffondere la cultura della sicurezza stradale e della legalità a tutti i livelli (a partire dagli istituti scolastici) promuovendo in particolare il rispetto e la tutela delle utenze deboli.

2) AZIONE DI CONTRASTO AI COMPORTAMENTI ILLECITI E PERICOLOSI SU STRADA

Intervenire efficacemente e con la giusta severità sulle condotte illegittime, in particolare modo quelle che concernono:

- la velocità elevata nei punti più critici della viabilità,
- la distrazione alla guida,
- la guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche o stupefacenti.

3) PROMOZIONE DELLA COLLABORAZIONE, CONDIVISIONE E MUTUO AIUTO TRA E.L.

Valorizzare il ruolo delle Amministrazioni Comunali nella promozione della cultura della sicurezza stradale attraverso la collaborazione e il reciproco sostegno tra gli E.L. impegnati nella sicurezza.

Sviluppare in concreto il principio di sussidiarietà tra gli Enti Locali impegnati sulla sicurezza, con ottimizzazione e messa in comunione di:

- Esperienze,
- Risorse umane,
- Strumenti tecnici.

4) UTILIZZO ETICO ED EQUILIBRATO DELLA TECNOLOGIA

Utilizzare i sistemi tecnologici per effettive finalità di prevenzione evitando che generino sanzioni seriali senza alcun effetto educativo sull'utenza stradale o che possano essere percepiti come espedienti contabili di bilancio.

Bilanciare l'uso della mera tecnologia con presenza e azione diretta sul territorio, per contrastare l'illegalità in modo globale e capillare.

5) TUTELA DEL VALORE CORRETTIVO DELLA SANZIONE

Garantire all'azione sanzionatoria la massima funzione correttiva, favorendo quando possibile la contestazione immediata della violazione o riducendone il più possibile i tempi di notificazione.

Per evitare multe seriali agli stessi soggetti e favorire l'effetto correttivo della sanzione, effettuare nuovi controlli sullo stesso punto stradale solo dopo l'avvenuta notifica delle precedenti infrazioni.

6) MONITORAGGIO E DIVULGAZIONE

Svolgere una periodica azione di monitoraggio con pubblicazione dei dati statistici ottenuti rapportati ai dati relativi alle contravvenzioni.

7) SOSTEGNO E FORMAZIONE DEL PERSONALE

Assistere e sostenere l'azione del personale preposto a garantire la sicurezza stradale e curarne la formazione professionale e giuridica al massimo livello.

8) SOSTEGNO GIUDIZIALE OPERATO DELLA POLIZIA LOCALE

Opporsi giudizialmente a decisioni ritenute in contrasto con le linee enunciate, collaborando alla formazione di una giurisprudenza in linea con i principi fondanti della sicurezza stradale e con la positiva azione di prevenzione svolta sul territorio di riferimento.

9) GESTIONE VIRTUOSA DEI PROVENTI SANZIONATORI

Destinare i proventi contravvenzionali, nelle quote di legge, prioritariamente alle azioni contemplate nel protocollo Carta.

10) SOSTEGNO E SOLIDARIETA' ALLE VITTIME

Partecipare alle politiche di sostegno alle vittime della strada.

VALUTATO CHE:

- L'articolato insieme delle attività, delle metodologie e delle iniziative contenute nella sopra citata campagna sembrano in grado di soddisfare con successo le esigenze e le complesse problematiche dell'Ente in seno alla sicurezza stradale, ampiamente descritte nei punti precedenti.
- L'adesione alla proposta tecnico-operativa comporta numerosi vantaggi operativi per l'Ente, così

riassumibili:

- Maggior sicurezza per il cittadino,
- Maggiore informazione e controllo sul fenomeno velocità,
- Maggiore educazione nell'utenza,
- Migliore rapporto con i media,
- Ottimizzazione del problema contenzioso.

LETTI:

- gli artt. 48 e 107, commi 1 e 2 del d.leg.vo 18 agosto 2000, n. 267;
- il decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14, convertito in legge 18 aprile 2017, n. 48
- la Direttiva del Ministero dell'Interno n. 300/A/5620/17/144/5/20/3 del 21 luglio 2017
- il D. Min. Int. 15 agosto 2017

OSSERVATO CHE:

- la già richiamata direttiva n. 300/A/5620/17/144/5/20/3 del 21 luglio 2017, che mira a garantire un'azione coordinata di tutte le forze di polizia, compresa la Polizia Locale, al fine di prevenire e contrastare i principali comportamenti alla base degli incidenti stradali sottolinea in merito alla tematica in narrativa:
 - A) la necessità di contrastare i fenomeni più pericolosi su strada tra cui la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, la velocità e i comportamenti causa di distrazione del conducente.
 - B) La necessità di una maggior collaborazione tra tutti gli Enti chiamati in causa.
 - C) La piena legittimità operativa della metodologia basata sull'utilizzo di box dissuasivi periodicamente attivati con la funzione di controllo.
 - D) La metodologia VeloCITY proposta ha caratteristiche di assoluta peculiarità nel settore e risulta di esclusiva proprietà della società Noisicuri Project S.r.l..
 - E) L'articolatissima campagna proposta risulta altrettanto esclusiva nel panorama della sicurezza stradale offerta agli Enti Locali, per i suoi contenuti tecnici, operativi, culturali, mediatici, legali ed etici.

VISTO:

- l'allegato parere di regolarità tecnica espresso dal Responsabile di Servizio il Sindaco Persi Franco ai sensi dell'art. 49, comma 1, del d.lgs.vo n. 267 del 18 Agosto 2000;

VISTO CHE:

- il Responsabile del Servizio di Ragioneria, Dania Donatella, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del d.lgs.vo n. 267 del 18 Agosto 2000, non ha espresso alcun parere sulla proposta, in quanto la stessa è priva di rilevanza contabile e finanziaria, come da allegato;

DELIBERA

Di approvare, per le motivazioni di cui in narrativa:

- l'adesione alla campagna di sicurezza stradale ATTENTA-MENTE! e all'annesso programma di contrasto della velocità in ambito urbano denominato PROGRAMMA VELOCITY, per i quali incarica il dirigente del settore Polizia Locale di assumere gli adempimenti necessari per perfezionare formalmente l'adesione all'offerta presentata.
- l'adesione integrale all'allegato Protocollo Operativo per la Sicurezza Stradale Urbana proposto dalla Fondazione ASAPS.

Il presente verbale viene letto e sottoscritto come segue.

Il Sindaco

F.to Persi Franco

Il Segretario Comunale

F.to Dr. Alessandro Parodi

REFERTO DI PUBBLICAZIONE (art. 124 comma 1, del T.U. 18.08.2000 n. 267)

Certifico io sottoscritto Segretario Comunale , che copia del presente verbale è stato pubblicato il 18/02//2020 all'Albo Pretorio on-line nel sito web istituzionale di questo Comune ove rimarrà esposto per 15 giorni consecutivi ed e' comunicata ai Capogruppo Consiliari.

Villalvernia , 18/02//2020

Il Segretario Comunale

f.to Dr. Alessandro Parodi

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA' (art. 134 del T.U. 18.08.2000 n. 267)

Si certifica che la suestesa deliberazione non soggetta al controllo preventivo di legittimità è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio del Comune senza riportare nei primi dieci giorni di pubblicazione denuncia di vizi di legittimità o competenza, per cui la stessa è divenuta esecutiva ai sensi del 1° comma dell'art. 134 del T.U. 18.08.2000 n. 267 in data

Il Segretario Comunale

Dr. Alessandro Parodi

Si certifica che la stessa deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi del 4° comma dell'art. 134 del D.lgs 18/8/2000 n. 267.

Villalvernia, 18/02/2020

Il Segretario Comunale

F.to Dr. Alessandro Parodi

Copia conforme per uso amministrativo e d'ufficio.

Villalvernia, 18/02/2020

Il Segretario Comunale

Dr. Alessandro Parodi