

SICUREZZA STRADALE. I FAMILIARI DELLE VITTIME SULLA STRADA SI APPELLANO A JEAN TODT, INVIATO ONU PER LA SICUREZZA STRADALE: “L’ITALIA CON IL NUOVO CODICE DELLA STRADA PEGGIORA LE NORME CHE SALVANO LA VITA DELLE PERSONE”

26 associazioni e fondazioni di familiari e vittime sulla strada italiane chiedono al Governo Meloni di accogliere le proposte avanzate durante le audizioni in Senato per la riforma del Codice della Strada

Milano, 2 settembre 2024. L'Italia sta peggiorando le norme del Codice della Strada che permettono di salvare vite umane e sta andando in direzione contraria alla campagna delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale [Streets for life](#), presentata oggi a Milano da Jean Todt, inviato ONU per la Sicurezza Stradale, Giuseppe Sala, sindaco della città, Matteo Salvini, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Lo denunciano le principali 26 associazioni e fondazioni italiane di familiari e vittime sulla strada, che hanno rivolto un accorato appello a Jean Todt in una lettera, nella quale vengono elencate le maggiori criticità del nuovo Codice della Strada.

“Abbiamo scritto a Jean Todt, come delegato delle Nazioni Unite sulla sicurezza stradale, perché siamo molto preoccupati - dichiarano Marco Scarponi e Stefano Guarnieri, familiari di vittime della violenza stradale -: l'Italia sta per approvare un Nuovo Codice della Strada che aumenterà il numero dei morti, anziché diminuirli. La riforma presenta poche cose buone, come la stretta sull'uso di droghe e alcool, e moltissime cose negative, tra cui l'aumento dei limiti di velocità, le restrizioni per l'installazione degli autovelox, le limitazioni ai benefici delle zone a traffico limitato e la riduzione dell'autonomia dei Comuni in materia di sicurezza stradale, che, in poche parole, sono tutti provvedimenti che ovunque nel mondo vengono realizzati per salvare la vita delle persone. Siamo stati ascoltati alle audizioni

in Senato sulla nuova riforma del codice, - continuano Scarponi e Guarnieri - abbiamo espresso la nostra contrarietà a questo grande passo indietro per l'Italia e abbiamo messo sul tavolo proposte concrete, che seguono l'esempio di quello che stanno facendo gli altri Paesi. Lo avevamo già fatto alla Camera, senza che nulla sia stato recepito. Se il ministro Salvini e il presidente Meloni vogliono salvare vite in strada e ascoltare davvero i familiari delle vittime lo dimostrano concretamente modificando il testo del Nuovo Codice della Strada accogliendo al Senato le nostre proposte di emendamenti, altrimenti si tratta solo di un Governo che fa unicamente propaganda sulla pelle della vite delle persone. Speriamo che l'autorevolezza di Jean Todt e delle Nazioni Unite possano aiutarci a salvare vite in strada, evitando che nuove norme addirittura peggiorino un bilancio già tragico.

Va ricordato - concludono - che Jean Todt - proprio in qualità di inviato ONU per la sicurezza stradale - nel 2022 ha firmato il [Manifesto per città 30 sicure e vitali](#) sostenendo i 30km/h nelle città, una delle politiche che a livello sia politico sia istituzionale Matteo Salvini sta più vigorosamente contrastando”.

Le quattro principali questioni della nuova riforma, che mettono in allarme tutte le persone e associazioni che hanno veramente a cuore la sicurezza stradale in Italia:

1. Limiti di velocità e controllo automatizzato: La proposta di Nuovo Codice apre addirittura all'aumento dei limiti di velocità (mentre in tutto il mondo abbassare i limiti massimi si è dimostrata la strategia migliore per salvare vite in strada) e impone severe restrizioni all'uso di autovelox e altri strumenti di controllo automatizzato. Queste misure ignorano la correlazione ben documentata tra velocità e gravità degli incidenti, specialmente nelle aree urbane. L'allentamento del controllo della velocità contraddice direttamente l'obiettivo di ridurre le vittime della strada.

2. Utenti vulnerabili della strada: Le riforme riducono significativamente le protezioni per ciclisti e pedoni, inclusa la limitazione dell'applicabilità delle piste ciclabili e di altre misure di sicurezza progettate per proteggere questi utenti vulnerabili. Ad esempio, la proposta di legge stabilisce che, nel sorpassare un ciclista, il conducente di un veicolo debba mantenere una distanza di un metro e mezzo solo "ove le condizioni della strada lo permettano," contrariamente alle migliori pratiche internazionali dove la distanza di un metro e mezzo deve essere sempre rispettata per la protezione della vita umana.

3. Zone a basse emissioni e aree pedonali: Le modifiche proposte alle normative che disciplinano le zone a basse emissioni e le aree pedonali renderebbero più facile per i veicoli non autorizzati accedere a questi spazi, minando i benefici in termini di sicurezza e salute che queste zone forniscono. Questo rappresenta un netto regresso rispetto a pratiche che si sono dimostrate efficaci nel ridurre gli incidenti stradali e migliorare la salute pubblica nelle aree urbane.

4. Autonomia municipale: Le riforme limitano significativamente i poteri dei Comuni di implementare misure di sicurezza stradale adattate alle loro specifiche esigenze, come i limiti di velocità nelle zone urbane e l'uso di strumenti di controllo della velocità. Questa centralizzazione dell'autorità non solo confligge con il principio di sussidiarietà, ma ostacola anche gli sforzi locali per migliorare la sicurezza stradale basandosi su dati e bisogni specifici delle comunità.

I DATI DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE 2023

Proprio poche settimane fa, a fine luglio, ISTAT e ACI hanno rilasciato [il report dell'incidentalità stradale del 2023](#): niente di nuovo o inaspettate.

Rispetto al 2022, si registra perfino un aumento sia degli incidenti che delle persone ferite, contenuto ma molto preoccupante per il trend in crescita anziché in diminuzione come dovrebbe essere. C'è un lieve calo delle persone morte, ma vale solo il -4,2% rispetto al 2019 (dovremmo essere invece attorno al -20% per raggiungere l'obiettivo europeo del dimezzamento al 2030) e non cambia il tasso di mortalità, che vede l'Italia sempre bloccata al 19° posto in Unione europea (dietro a tutti i Paesi avanzati).

Morti in incidenti stradali (1991-2023)

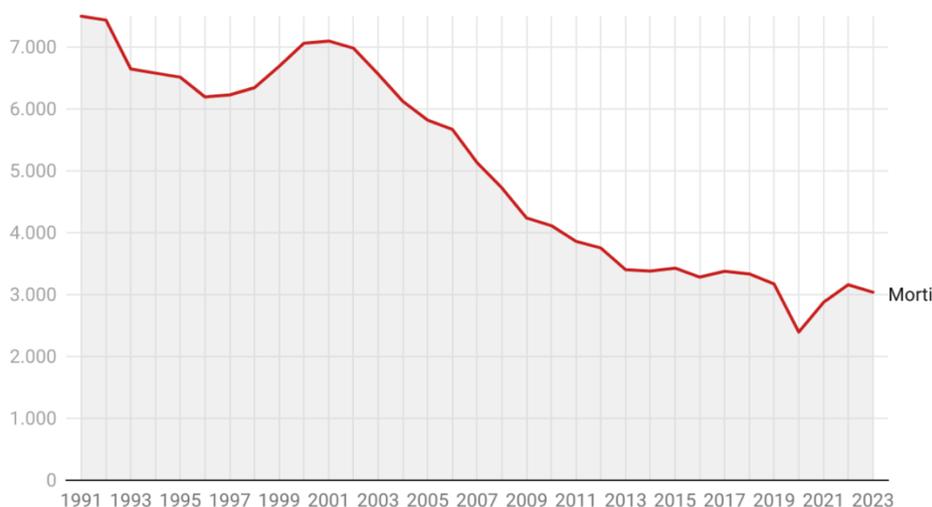


Grafico: Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - KC - CCC • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

[Fonte del grafico](#)

I dati, inoltre, ci dicono ancora una volta che:

- la gran parte degli incidenti (oltre il 73%) e dei feriti (quasi il 70%) è sulle strade delle città
- la riduzione delle vittime non riguarda di fatto le strade urbane (solo -0,3% rispetto a -19% in autostrada e -3,9% sulle extraurbane)
- le cause principali sono tutte relative ai comportamenti alla guida (distrazione, mancata precedenza e velocità troppo elevata sono le prime tre)

“A fronte di tutto questo, il nuovo codice della strada in esame al Senato, insieme alla direttiva sui limiti di velocità in ambito urbano e al decreto autovelox già emanati, rischia di allontanare ancora di più l'Italia dalle legislazioni di sicurezza stradale e mobilità sostenibile dei Paesi con una incidentalità e una mortalità stradali inferiori alle nostre” concludono Scarponi e Guarnieri.

Oltre ai familiari di associazioni di vittime sulla strada, infatti, **i principali tecnici esperti di sicurezza stradale in Italia hanno rilasciato nelle scorse settimane un dossier dal titolo: “[IN DIREZIONE SBAGLIATA E PERICOLOSA](#)”** analizzando dal punto di vista tecnico gli effetti congiunti degli ultimi provvedimenti del Ministero guidato da Salvini: direttiva limiti di velocità, decreto autovelox e proposta di Nuovo Codice della Strada. Ne emerge un quadro preoccupante e diametralmente opposto, nei principi e nelle azioni, ai provvedimenti decisi dai Paesi che più stanno riuscendo a ridurre la mortalità sulle strade.

LE ASSOCIAZIONI FIRMATARIE

AIFVS - ASSOCIAZIONE ITALIANA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA APS,
AFVS - ASSOCIAZIONE FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA ETS., ALINA ART
FOUNDATION, ASSOCIAZIONE ALBA: LUCI SULLA BUONA STRADA,
ASSOCIAZIONE ANGELI SULL'ASFALTO, ASSOCIAZIONE ANDREA NARDINI,
ASSOCIAZIONE DAVIDE MARASCO, ASSOCIAZIONE DOROTHY DREAM,
ASSOCIAZIONE GABRIELE BORGOGNI, ASSOCIAZIONE LORENZO GUARNIERI
ONLUS, ASSOCIAZIONE MANUEL BIAGIOLA, ASSOCIAZIONE MARCO
PIETROBUONO, ASSOCIAZIONE MASSIMO MASSIMI ONLUS, ASSOCIAZIONE
SONIA TOSI ODV, BASTA VITTIME SULLA STRADA STATALE 106 - ODV,
FONDAZIONE MATTEO CIAPPI ONLUS, AVISL ONLUS - ASSOCIAZIONE VITTIME
DI INCIDENTI STRADALI, FONDAZIONE CLAUDIO CIAI ETS, FONDAZIONE LUIGI
GUCCIONE ENTE MORALE, FONDAZIONE MICHELE SCARPONI ETS, INSIEME
PER FABRIZIO APS, NON CORRERE, ACCORRI! - GRUPPO PER LA SICUREZZA
STRADALE, RETE VIVINSTRADA, ROSE BIANCHE SULL'ASFALTO ASSOCIAZIONE,
VIVERE MEGLIO LA CITTÀ - COMITATO IN MEMORIA DI LUCIA POZZI.

CONTATTI

Ufficio stampa delle associazioni di familiari vittime sulla strada

Ilaria Bartolozzi

348.0016900

bartolozzi.ilaria@gmail.com