

Alla cortese attenzione:
Il Presidente del Senato della Repubblica
I Capigruppo del Senato della Repubblica

I componenti della 8^a Commissione permanente - Ambiente, transizione ecologica, energia,
lavori pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica - del Senato della Repubblica

E per opportuna conoscenza:
Il Presidente del Consiglio dei Ministri
Il Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti
Il Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti

Roma, 3 aprile 2024

Oggetto: FERMIAMO LA STRAGE STRADALE RISCRIVENDO INSIEME
IL NUOVO CODICE DELLA STRADA

Onorevole Presidente del Senato della Repubblica, Onorevoli Senatori e Senatrici,

Siamo fondazioni e associazioni di familiari di vittime sulla strada e pensiamo che l'Italia abbia un bisogno urgente di un Nuovo Codice della Strada. Nuovo, sì, ma ben diverso da quello approvato dalla Camera dei deputati.

Il nostro codice entrato in vigore nel 1959 (e aggiornato oltre 30 anni fa, nel 1992) necessita certamente di una profonda revisione di principio, essendo stato concepito in un periodo con tutt'altri scenari tecnologici, sociali, industriali e antepoendo - all'art. 140 - una supposta fluidità della circolazione alla tutela della vita umana. Sono proprio quei principi vetusti, infatti, a determinare il perdurare della strage sulle strade del nostro Paese.

La riforma che attualmente si prevede di esaminare al Senato, purtroppo, per la stragrande parte delle disposizioni rafforza questa visione e si allontana ancora di più dalle legislazioni degli Stati che in questi decenni hanno ottenuto i migliori risultati nel campo della sicurezza stradale, richiamate anche in un recente appello unitario.

Ricordiamo che nel 2022 in Italia si sono registrate 3.159 persone morte e 204.728 ferite in seguito a scontri stradali. E se nel 2018 l'UE si è fissata un obiettivo di riduzione del 50% per le vittime sulla strada e, per la prima volta, anche per i feriti gravi, entro il 2030, la Commissione europea, rilasciando pochi giorni fa i primi dati sull'incidentalità stradale del 2023, certifica che l'Italia è tra i paesi con la minore riduzione dei morti e feriti gravi, fuori linea rispetto al target di dimezzamento entro il 2030, e che solo sette Stati su trenta in Europa hanno un tasso di mortalità peggiore del nostro.

Con questa lettera unitaria chiediamo quindi al Senato e al Governo di mettere in pausa l'iter di approvazione del Nuovo Codice e di riscriverlo veramente con noi, a partire dalle osservazioni del dossier sintetico allegato, a differenza di quanto avvenuto alla Camera, dove le nostre proposte per la stragrande parte sono state ascoltate sì, ma poi rigettate.

Il concetto che esprimiamo è semplice: si tratta di decidere - e siete ancora in tempo a farlo - se volete dare o meno priorità alla protezione della vita.

Rimaniamo in attesa di un vostro riscontro e di poterci sedere - davvero - al tavolo della riscrittura con Voi, a partire dalle Audizioni in Commissione.

Elenco in ordine alfabetico delle prime associazioni firmatarie al 2/4/2024

AFVS - ASSOCIAZIONE FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA ETS	AIFVS - ASSOCIAZIONE ITALIANA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA APS	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	FEVR - FEDERAZIONE EUROPEA DELLE VITTIME DELLA STRADA
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	

Altre adesioni:

Giordano Biserni, giornalista pubblicista, già Ispettore Superiore. della Polizia Stradale e Esperto in sicurezza stradale | **Ilia Ticciati** in memoria di mio figlio Valerio Riparbelli vittima della violenza stradale | **Marina Fontana**, Vittima sopravvissuta e familiare di vittima deceduta (Roberto Cona, marito) - Palermo | **Achille Sepe**, papà di Francesco Sepe 16 anni ucciso da un'auto a velocità folle in pieno centro abitato | **Sonia Fusco**, mamma di Fernanda Neve Marino | **Gioia Bucarelli**, in memoria del mio compagno Huub Pistoro vittima di omicidio stradale | **Antonella Lascala**, mamma di Mattia Roperto ucciso mentre attraversava sulle strisce pedonali a 14 anni | **Giuseppina Piantadosi**, mamma di Carmen Gattullo 15 anni uccisa sulle strisce pedonali | **Scalisi Morena**, a nome di Scravaglieri Salvatore, vittima di violenza stradale | **Marilena e Michele Boscarelli**, Genitori di Giuseppe Boscarelli - 14 anni per sempre | **Cinzia e Antonio Di Bitetto**, genitori di Fabrizio Di Bitetto, 21 anni, vittima di omicidio stradale | **Giulia Barillaro**, mamma di Edoardo Divino, 17 anni, deceduto a Roma per incidente stradale | **Erminia Capriglione**, mamma di Pietro Villani | **Antonia Nardi** familiare di Ferrante Battistin vittima sulla strada | **Erina Panepucci e Antonio Magnifico** genitori di Giuseppe Magnifico vittima della criminalità stradale

FERMIAMO LA STRAGE STRADALE

DOSSIER SINTETICO

Alla luce delle nostre storie personali e della conoscenza approfondita dei dati, abbiamo avuto modo di esaminare con attenzione la proposta di Nuovo Codice appena approvata dalla Camera dei Deputati.

Ne evidenziamo alcune misure positive

- Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti
In particolare il passaggio da "sotto l'effetto di" a "dopo aver assunto"
- Uso del dispositivo alcolock
- Sospensione della patente per uso dello smartphone
Sebbene con efficacia notevolmente limitata essendo prevista solo per chi ha meno di 20 punti sulla patente, cioè meno del 3% dei patentati italiani
- Promozione dell'attività formativa nelle scuole
Sebbene senza alcuna risorsa economica dedicata e senza un chiaro indirizzo di "gerarchia delle responsabilità"
- Estensione ai primi tre anni delle limitazioni per i neopatentati

Ne evidenziamo molte di più, invece, che vanno manifestamente contro le evidenze scientifiche di sicurezza stradale e le conclusioni delle istituzioni internazionali, a partire dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. A titolo di esempio non esaustivo:

→ *Disposizioni che modificano il codice vigente*

- Uso dei dispositivi di controllo automatico
La mancanza della possibilità di sanzionare da remoto - es art. 172, cinture di sicurezza e art 173, uso dello smartphone - limita notevolmente la capacità delle Forze dell'Ordine di sanzionare questi comportamenti pericolosi alla guida. Viene inoltre introdotta la norma che fa sì che non si possano cumulare sanzioni reiterate entro la stessa ora nello stesso tratto rendendo di fatto conveniente il reiterarsi di un comportamento pericoloso per la sicurezza delle persone.
- Violazioni plurime di ZTL e Aree Pedonali
Comporta che pagando la sanzione ridotta di 58,1€ potremmo entrare e girare per un giorno intero nei centri storici delle nostre città d'arte come Firenze, Roma, Verona e così via, peraltro con l'inquietante trasformazione dall'attuale "dare la precedenza" (agli utenti fragili) a "prestare attenzione"
- Ciclabilità
il Disegno di Legge disegna un insieme di interventi tesi a ridurre notevolmente le condizioni di accessibilità e sicurezza per gli utenti fragili della strada e a ridurre pesantemente le possibilità di realizzazione di infrastrutture ciclabili diffuse nelle città, come corsie ciclabili, doppi sensi ciclabili, case avanzate, strade urbane ciclabili, corsie bus e bici; inoltre introduce l'obbligo di sorpasso dei ciclisti a un metro e mezzo ma la formula "ove le condizioni della strada lo consentano" lo rende di fatto inapplicabile
- Aree a traffico limitato e a basse emissioni
La proposta rende molto più difficile per i Comuni introdurre zone a traffico limitato e aree a basse emissioni, un provvedimento che però è scientificamente dimostrato determinare un calo dei problemi cardiaci, degli ictus e delle malattie respiratorie, con un risparmio di 4,4 miliardi di euro per la sanità pubblica.

→ *Principi e criteri direttivi di delega per il nuovo codice*

- **Limiti di velocità**
Si considera pericoloso considerare la possibilità di un aumento dei limiti massimi di velocità, considerato che la velocità è una delle primissime cause di incidentalità mortale ed è in ogni caso sempre fattore di aggravamento degli effetti delle altre violazioni.
- **Mobilità attiva**
Tre principi e criteri di delega di fatto si fondano sull'idea errata che il problema della sicurezza delle persone in bici sono i comportamenti dei ciclisti stessi e le infrastrutture ciclabili, anziché, per lo meno nella maggior parte dei casi, il traffico motorizzato (a cui, in base ai dati ISTAT 2021, è imputabile il 94% degli incidenti stradali). L'esperienza degli Stati con tassi di incidentalità ben inferiori a quelli italiani dimostra che, per mettere in sicurezza le persone in bicicletta, è necessario promuovere fortemente la mobilità attiva e ridurre la velocità dei veicoli motorizzati.
- **Velocipedi e micromobilità**
Non appare corretto il persistente richiamo congiunto dei velocipedi e dei dispositivi di micromobilità elettrica: i primi sono a propulsione umana (totalmente muscolare o, al più, assistita), mentre i secondi sono a propulsione motorizzata. Perciò si ritiene debba essere evitata la sostanziale equiparazione tra le due tipologie di veicoli e l'assoggettamento alle medesime regole (peraltro in coerenza con la recentissima Sentenza della Corte di giustizia UE del 12/10/2023 nella causa C-286/22).

Il complesso degli interventi sopra citati dipinge un quadro che ci provoca grande preoccupazione e timore, difficile da comprendere con il principio della logica.

Serve infatti ricordare che i piani di sicurezza stradale dei Paesi - di ogni colore politico - che più rapidamente stanno procedendo verso la "vision zero" (salvando vite umane!) stabiliscono chiaramente una gerarchia delle responsabilità direttamente proporzionale al peso e alla dimensione dei veicoli, rendono più capillari ed efficienti i controlli elettronici sulla velocità massima, incentivano la mobilità ciclopedonale in ambito urbano anche quale fattore di riduzione del traffico. **La proposta di Nuovo Codice, invece, raffigura un mondo al contrario, dove complicando l'introduzione di aree a traffico limitato e pedonali, rendendo sostanzialmente impossibile l'installazione di autovelox, riducendo le opzioni per i progettisti per creare piste ciclabili le strade dovrebbero diventare misteriosamente più sicure, invece che scientificamente più pericolose.**

Preoccupa molto inoltre il Decreto Interministeriale ex art. 25 legge n. 120/2010 noto come decreto Autovelox che limita ulteriormente l'utilizzo delle postazioni di misurazione automatica della velocità e ne rende praticamente impossibile l'utilizzo in ambito urbano, dove servirebbero di più. **Occorre ricordare che i meccanismi sanzionatori automatici per il superamento dei limiti di velocità salvano vite, riducendo gli scontri mortali dal 7 al 60%**

Complessivamente, le limitazioni ai poteri dei Comuni introdotte da questa proposta di modifica al Codice della Strada, dal "decreto autovelox", nonché dalla "direttiva 30 km/h" delineano un quadro dove **gli enti più vicini al territorio**, che meglio conoscono rischi e conseguenze di una scarsa sicurezza stradale, **vedono ridotte le possibilità d'intervento a loro disposizione**, in contrasto con il principio di sussidiarietà dell'art 118 della Costituzione nonché in maniera non coerente con il principio espresso nell'articolo 11 comma 3 dello stesso Codice della Strada che attribuisce chiaramente, nel caso di centri abitati, la tutela e il controllo della strada ai Comuni.

Con il presente Dossier Sintetico ribadiamo quindi la richiesta al Senato e al Governo di mettere in pausa l'iter di approvazione del Nuovo Codice e di riscriverlo con noi.

Chiediamo di incontrarci, ascoltarci e soprattutto di coinvolgerci davvero nella riscrittura del codice, dove non mancheremo di portare proposte estremamente puntuali non solo su ciò - tratteggiato sopra - che nell'attuale proposta ostacola la riduzione di morti e feriti sulle strade, ma anche, ma anche su tutte quelle misure fattibili, concrete, già introdotte in altri Paesi che hanno portato a salvare vite in strada.

Vi chiediamo di non fare come avvenuto alla Camera dove la stragrande maggioranza delle proposte delle associazioni familiari vittime sono state ascoltate sì nelle audizioni, ma poi non accolte, andando a comporre un testo che attualmente prefigura semplicemente il perdurare della strage stradale.

Le associazioni familiari vittime sulla strada in questo paese non dovrebbero esistere, perché non dovrebbero esserci più storie di tragedie personali, non dovrebbero esserci più morti sulla strada. Invece di morti ce ne sono ancora a migliaia all'anno e di conseguenza esistono decine di associazioni familiari: noi.

Il concetto che esprimiamo è semplice:

**SI TRATTA DI DECIDERE - E SIETE ANCORA IN TEMPO A FARLO -
SE VOLETE DARE O MENO PRIORITÀ ALLA PROTEZIONE DELLA VITA**