

AUDIZIONE IX COMMISSIONE  
CAMERA DEI DEPUTATI 14 NOVEMBRE 2023

**FERMARE LA VIOLENZA STRADALE SI PUÒ.  
Molte misure sono già nel codice della strada.  
Bisogna applicarle.**

**CITTÀ 30 E STRADE SICURE E VITALI  
INSIEME PER VISION ZERO CONTRO LA VIOLENZA STRADALE**

24 Atti Camera solo in due di loro si individua una visione sul medio-lungo periodo (Santillo, Morassut). Negli altri si intravede la richiesta, legittima, di manine esterne alle Istituzioni. Di “visione” si può pensare, in questo caso, solo a quella notturna.

Non possono bastare gli AC di Santillo e Morassut. Solo con queste si aspetterebbero anni e non abbiamo tutto questo tempo se non contando oltre 3.000 morti ogni anno a causa della violenza stradale. Ma bisogna cominciare da subito come ha fatto il Governo Spagnolo con una legge quadro apposita.

Sugli AC interverrà Alfredo Giordani, Coordinatore della Rete #VIVINSTRADA, che ha inviato un documento dettagliato dove sono indicate soluzioni immediate necessarie per evitare il conteggio quotidiani di morti. DA SUBITO.

Tra le tante cose condivise quella dell’abrogazione del comma 6 bis dell’articolo 142 del Codice della strada. *(Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all’impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice).*

Perché i controlli devono essere segnalati? Senza i quali chi non rispetta il limite di velocità su quella strada può impugnare la sanzione. In tutto questo c’è dietro un “escamotage”, estraneo in tutti nei Codici della strada di tutta Europa, l’intento nascosto (ma non tanto!) di dire: andate spesso sopra i limiti previsti dal CdS vi avvisiamo di rallentare per evitare la sanzione!

La violenza stradale va colpita violentemente per evitare il massacro di innocenti che vengono citati solo al momento della morte e nell'immediatezza della Giornata Mondiale del Ricordo delle vittime della strada.

Nel 2022 ci sono stati 3.158 morti sulle strade italiane vicini al dato del 2019. Nel primo semestre 2023 si registra un nuovo aumento di morti e feriti. Nel **2019**, ultimo anno pre-Covid, la violenza stradale ha fatto **in Italia 20.773 vittime**, di cui 3.173 morti e 17.600 feriti gravi (Istat, 2019).

L'obiettivo zero morti e feriti gravi sulle strade, assunto a livello sia internazionale (ONU) che europeo (UE), richiede un'**alleanza** fra tutti gli utenti della strada per la tutela primaria della vita umana e impone **nuove politiche più rapide ed efficaci**, in grado di cambiare le città, le strade, il sistema della mobilità, gli stili di vita e di guida, per fermare la strage stradale.

Per questo serve **uno sguardo lungo ed un agire perseverante e convergente** tra Governo, Comuni, Organizzazioni della mobilità attiva e sostenibile, delle vittime della strada ed economico-sociali, che sottoscrivono insieme questo Manifesto e ne seguiranno l'attuazione.

In questo senso, vi è **piena disponibilità e volontà di coinvolgere le Associazioni della mobilità attiva e sostenibile** in gruppi di lavoro, task force tematiche e nell'osservatorio nazionale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza stradale per un sistematico e continuo apporto di idee e proposte sulla sicurezza stradale e per un'analisi delle statistiche e monitoraggio dell'efficacia delle politiche.

## LE PRIORITÀ DI AZIONE: VELOCITÀ E CITTÀ

La stragrande parte degli scontri e investimenti stradali (il 73,3% per Istat, 2020) ormai in Italia avviene **su strade urbane**, dove, ancor più dopo la pandemia, maggiore è la necessità di convivenza nello spazio pubblico fra veicoli a motore, ciclisti, pedoni, bambini, anziani, disabili.

La **violazione dei limiti massimi di velocità** è in assoluto una delle prime tre cause dell'incidentalità stradale in Italia (Istat, 2020). La velocità, inoltre, è sempre fattore di aggravamento degli effetti degli incidenti provocati da distrazione, mancata precedenza, etc. Non a caso, la Terza Conferenza Globale Ministeriale per la sicurezza stradale nel febbraio 2020 a Stoccolma ha affermato che **"l'azzeramento delle vittime della strada è un obiettivo necessario e richiede maggiori azioni per la gestione della velocità"**.

## CITTÀ 30 KM/H COME POLITICA NAZIONALE DI SICUREZZA STRADALE

Come in altri Stati UE, è necessario assumere anche a livello nazionale, a supporto delle scelte degli Enti locali, la politica delle **"Città 30"**, ossia della generalizzazione del limite massimo dei 30 km/h in ambito urbano almeno sulla rete viaria secondaria, così come sulle strade secondarie extraurbane.

Occorre perciò:

- **modificare il Codice della strada** per mantenere il limite dei 50 km/h sulle strade urbane di scorrimento (tipo D) e stabilire invece quello dei 30 km/h sulle strade di quartiere e locali (tipo E e F), **ferma restando l'autonomia dei Comuni nella classificazione delle strade**;
- **destinare ai Comuni, nell'ambito delle risorse del PNSS 2030, fondi adeguati e vincolati** in specifico per l'attuazione delle "Città 30" e dei connessi interventi

infrastrutturali necessari per la moderazione della velocità e del traffico nelle città, vincolandoli alla diminuzione delle vittime della strada.

## TECNOLOGIA E *NUDGING* PER IL RISPETTO DELLE REGOLE IN STRADA

Lo sviluppo tecnologico e le moderne tecniche di *nudging* sono un'opportunità anche per un *enforcement* del rispetto delle regole stradali, in particolare sulla velocità.

### **È necessario a tal fine:**

- verificare, rafforzare e accelerare l'implementazione e diffusione nel parco veicolare circolante in Italia del nuovo sistema "**ISA**" (**Intelligent Speed Adaptation**), previsto dal regolamento UE 2021/1958 introdotto dal 2022 e dal 2024 in quelle di nuova immatricolazione; accompagnando e supportando il cambiamento e la responsabilizzazione dei comportamenti alla guida anche mediante il ***nudging***; semplificare le disposizioni legislative e amministrative per consentire agli enti gestori un maggiore e più sistematico impiego dei sistemi di **accertamento automatico delle violazioni in materia di velocità**, sia fissi che mobili e dinamici oltre a un potenziamento dei controlli mediante un uso continuativo di risorse umane e finanziarie impiegate sul tema.

## UNA LEGGE PER L'ASSISTENZA ALLE VITTIME DI VIOLENZA STRADALE

Il comune impegno per la sicurezza stradale e per una nuova mobilità non si può chiudere senza la messa in cantiere di una legge per l'assistenza alle vittime della violenza stradale.

**È un dovere morale e civile, per rispetto verso le vittime, i sopravvissuti, i loro familiari** che lottano tutta la vita spesso senza alcuna assistenza da parte dello Stato. Questa legge dovrebbe tra l'altro **orientare in modo più cogente l'uso dei circa 2.000 milioni di euro** che ogni anno vengono versati con il contributo sanitario della RCAuto allo Stato e da questo trasferiti alle Regioni per l'assistenza alle vittime della strada.

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE **Onlus**, Ente Morale (Decreto Ministero dell'Interno 27.01.2000)

Sede Centro "Marcel Haegi", Via Marsala, 14b "Galleria Caracciolo", 00185 Roma,  
Giuseppe Guccione (Presidente FLG) 393.3322565 - Anna Maria De Luca (Segretario) 328.7354778  
Numero Verde: 800.47.33.33 - Email: flgonlus@gmail.com - www.flg.it - Pec: giuseppe.guccione@legalmail.it