

Memoria scritta per la Commissione Trasporti della Camera Audizioni sui progetti di legge relativi alle modifiche al codice della strada

PREMESSA

L'Associazione Lorenzo Guarnieri onlus è attiva dal 2011 nelle attività di prevenzione per la sicurezza stradale e supporto alle vittime di violenza stradale. Promotrice insieme ad ASAPs e Associazione Gabriele Borgogni della prima raccolta firme (80.000) per l'introduzione del reato di Omicidio Stradale. Collabora da anni con la Polizia Stradale nell'attività di educazione stradale nelle scuole e nel supporto alle vittime. Negli anni abbiamo partecipato a diversi progetti sulla sicurezza stradale e scritto articoli su stampa tecnica e libri sul tema. Vedi profilo in allegato_1

I seguenti commenti saranno relativi alle proposte di legge n.1435 di Salvini e all'interno sono citate anche la n. 526 di Berruto e altri e la n. 1265 di Morassut e altri

PREMESSA

Il nostro codice della strada entrato in vigore nel 1959 necessita di una profonda revisione di principio. Nacque infatti in un periodo dove lo scopo più importante era quello della motorizzazione del Paese con l'obiettivo di completare la ricostruzione dell'Italia e favorire uno sviluppo economico anche attraverso la diffusione dell'auto. Pertanto, le norme sono state concepite avendo in mente come priorità la mobilità automobilistica. Il concetto lo articola bene l'articolo 140 che inizia la parte relativa alle norme di comportamento del codice della strada. Al primo comma indica: **“gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale”**. **Per il nostro codice della strada viene prima il non essere di intralcio alla fluidità e poi salvarsi la vita.**

Adesso i tempi sono cambiati e le necessità sono diverse. La mobilità nelle città sta cambiando rapidamente con l'avvento di nuovi mezzi, nuove tecnologie e la maggiore consapevolezza della necessità di movimento fisico per combattere obesità e malattie metaboliche e non ultimo anche ridurre l'inquinamento. Il mercato dell'auto non è più di espansione ma solo di sostituzione essendo il nostro paese completamente saturo di auto. Nel 1969 in Italia c'erano 9 milioni di veicoli e adesso nel 2023 siamo intorno ai 40 milioni di autovetture: con 663 auto ogni 1.000 abitanti siamo ai vertici d'Europa per densità automobilistica.

Questi fattori: codice della strada scritto per favorire il traffico automobilistico; il cambiamento del modello di mobilità urbana e alta densità di auto; una carenza culturale sulla sicurezza, portano **l'Italia ad avere un tasso di mortalità e feriti gravi doppio rispetto ai paesi migliori d'Europa¹** e a trovarsi al diciannovesimo posto in Europa per morti sulla strada su milione di abitanti.

Su questa premessa queste sono le nostre osservazioni.

Legge 1435 - DISEGNO di LEGGE SALVINI – modifiche al CdS

OSSERVAZIONE 0 – NEANCHE 1€ DESTINATO ALLA SICUREZZA STRADALE

Il disegno di legge in oggetto non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Questo significa che:

- non ci saranno investimenti in educazione stradale nelle scuole (con quali investimenti si formano i docenti? Con quali materiali didattici si insegna ai ragazzi? Chi paga i corsi di formazione?);
- non ci saranno aumenti dei controlli (i controlli alcolemici e antidroga richiedono l'impegno di forze dell'ordine e quindi assunzioni o straordinari);
- non ci saranno incentivi per l'installazione sui mezzi di sistemi di trasporto di sistemi di assistenza alla guida, come ad esempio la visione dell'angolo cieco nei mezzi pesanti;
- non aumenteranno le pattuglie in strada. Come dice ASAPs nella sua audizione “sulle strade statali

¹ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/ERSO_annual_report_20220509.pdf pagina 4

e provinciali le pattuglie della Polizia Stradale sono passate da 293.711 nel 2008 a 214.157 nel 2018, - 79.554 pattuglie (il 27% in meno). Nel 2021 le pattuglie sulle strade extraurbane, quelle più pericolose col tasso di mortalità più elevato, sono scese ancora a quota 189.228. Come dire che dal 2008 al 2021 il calo è stato di ben 104.483 pattuglie cioè oltre il 35%! Questo per dare solo lo spessore della situazione che si è determinata con scelte veramente dissennate negli anni passati. L'organico previsto della Polizia Stradale è di 12.986 operatori. Oggi sono sotto a quota 10.000";

- non viene finanziato il Centro Ricerca Nazionale sulla Sicurezza Stradale come individuato dal Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030;
- non vengono finanziate campagne di comunicazione e controlli a livello nazionale;
- non vengono finanziate le modifiche infrastrutturali alle città per renderle più adatte a una mobilità dolce, anzi sono stati tolti investimenti per la realizzazione di infrastrutture ciclabili nelle città.

Pertanto, **riteniamo che senza un adeguato investimento in educazione, controlli, tecnologia e infrastrutture queste modifiche normative, alcune delle quali anche giuste, avranno un effetto estremamente limitato sulla sicurezza stradale.**

Osservazioni su TITOLO I:

Degli illeciti, delle sanzioni, della formazione e del rafforzamento del controllo

OSSERVAZIONE 1: Capo I - Cambi normativi per guida in stato di ebrezza e dopo aver assunto stupefacenti

Siamo favorevoli all'inasprimento delle norme per questo fenomeno che uccide molto sulla strada. Ottimo l'alcol lock per i recidivi, misura utile. Giusta anche la modifica del 187 togliendo il "sotto l'effetto di stupefacenti" e sostituendolo con "dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti".

Non è chiaro ancora dalla legge come si individua un positivo. **Sarebbe utile nei decreti attuativi inserire dei valori soglia per le varie sostanze come nell'antidoping nello sport e come recentemente introdotto nel Regno Unito nel 2015 con la modifica al Road Act 5A².**

OSSERVAZIONE 2: Capo II – Introduzione della sanzione accessoria della sospensione della patente per alcuni illeciti se il punteggio della patente è minore di 20 punti

Crediamo che l'idea di base sia giusta. Purtroppo, nella realtà, come indicato da ASAPS, sarà applicabile in modo marginale in quanto i guidatori con **meno di 20 punti rappresentano solo poco più del 2% della popolazione dei patentati**. Per ovviare occorre eliminare il meccanismo di aggiunta di punti ogni tre anni senza sanzioni e la possibilità di non dichiarare chi era alla guida in caso di sanzione remota pagando il doppio.

OSSERVAZIONE 3: Capo III – Punteggi per corsi extracurricolari di sicurezza stradale

Innovazione positiva ma si attendono i decreti dei ministeri per capire l'effettiva possibilità di realizzazione senza finanziamenti.

OSSERVAZIONE 4: Capo III – Limitazioni di potenza alla guida per neopatentati

Innovazione positiva il ritorno a tre anni per i neopatentati per la guida di auto più potenti.

OSSERVAZIONE 5: Capo III – Eliminazione dell'ambiguità "omologato" "approvato" per gli autovelox

Innovazione positiva, servirà per eliminare tanti contenziosi inutili.

OSSERVAZIONE 6: Capo III – Estensione della possibilità di rilevazione infrazioni attraverso la tecnologia e da remoto

Innovazione positiva, amplierà la possibilità di fare controlli sulle infrazioni

² <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/section/5A/2015-03-02>

OSSERVAZIONE 7: Capo III – Attesa del regolamento per la segnalazione e l'installazione di autovelox

Come sostiene anche ASAPS non è minimamente accettabile non avere ancora approvato a 13 anni e mezzo di distanza un decreto attuativo previsto dall'art. 25 comma 2 della Legge nr. 120/2010 – ultima grande riforma del Codice della Strada – che riguarda le modalità di attuazione dei controlli velocità con apparecchiature automatiche. L'uso degli autovelox va esteso, soprattutto in ambito urbano, non limitato. L'interpretazione attuale sul posizionamento e sulla segnalazione è una fra le più restrittive in Europa³ e fa sì che spesso gli autovelox sono posizionati in zone dove hanno meno efficacia.

Osservazioni su TITOLO II: Micromobilità

OSSERVAZIONE 8: Capo I – Regolamentazione Monopattini

I monopattini rappresentano un veicolo marginale per la sicurezza stradale. È corretto regolarlo ma una regolamentazione troppo restrittiva rischia di ridurre l'uso a favore dell'uso di mezzi più inquinanti. Appare singolare che si limiti (giustamente) la velocità in città dei monopattini che pesano 20 kg e non si limiti invece la velocità delle auto che possono arrivare a pesare sino a 2 tonnellate e fare quindi danni enormi. Crediamo che i monopattini in sharing rappresentino un problema di decoro urbano e saremo favorevoli a non fornire questo servizio nelle città, mentre quelli personali rappresentano un buon modo per affrontare le distanze brevi da fare alla fine dell'uso di un mezzo pubblico.

OSSERVAZIONE 9: Capo II – Disposizione in materia di percorsi ciclabili

L'argomento è troppo tecnico e non ci sentiamo di commentarlo nel dettaglio, riteniamo solo di dover dire che la mobilità ciclabile nelle città va incentivata con interventi infrastrutturali che ne favoriscano lo sviluppo.

OSSERVAZIONE 10: Capo II – Sorpasso ciclisti e metro e mezzo

Sarebbe una norma sacrosanta per la sicurezza dei ciclisti ma, nel modo in cui è scritta è zoppa. La dizione "ove le condizioni della strada lo consentano" andrebbe rimossa e utilizzata una dizione simile a quella usata nel nuovo codice della strada inglese:

Un mezzo a motore può superare la linea continua di mezz'ora se necessario (assumendo che la strada sia libera e non provengano veicoli in senso contrario) per sorpassare ciclisti se questi stanno procedendo a una velocità minore di 18 km/h. Occorre superarli lasciando uno spazio di almeno 1 metro e mezzo se procediamo a velocità minori di 50 km/h, altrimenti uno spazio maggiore. Nel caso si debba superare un pedone in una strada senza marciapiede, i mezzi meccanici devono lasciare fra loro e il pedone almeno 2 metri. Se non è possibile avere questi spazi o non è sicuro il sorpasso aspettare dietro di loro e non sorpassare.

In alternativa è migliore su questo tema la proposta di legge n.526

Osservazioni su TITOLO III: Dei segnali e delle regole di comportamento in casi particolari

Nessuna osservazione su questa parte tecnica.

Osservazioni su TITOLO IV: Della sosta, della circolazione in casi particolari e delle strade

OSSERVAZIONE 11: Capo I – Regolamentazione della sosta riservata e il sistema di tariffazione

Per principio la sosta nelle città non dovrebbe essere gratuita, in quanto è un'occupazione di suolo pubblico. L'uso dell'auto, soprattutto nel centro delle grandi città va disincentivato soprattutto. Pertanto, la sosta a pagamento e a tariffe alte servirebbe allo scopo. Aspettiamo il decreto per vedere i dettagli ma per il momento siamo contrari a questa modifica, che non riteniamo certo utile per la sicurezza

³ <https://www.lorenzoguarnieri.com/wp-content/uploads/2021/09/Finale-studio-comparativo-EU-autovelox-con-copertina.pdf> pagina 44 e succ.

OSSERVAZIONE 12: Capo I – Inasprimento sanzioni per sosta stallo disabili

Concordiamo con questa misura. Parcheggiare nei posti riservati ai disabili deve giustamente essere punito in maniera severa

OSSERVAZIONE 13: Capo II – Limitazioni dimensioni aree a traffico limitato

Di principio siamo contrari a limitare la possibilità dei Comuni di istituire limitazioni al traffico che sono utili per ridurre l'inquinamento e aumentare la sicurezza stradale. Ma in mancanza dei criteri da determinare con apposito decreto ci asteniamo da ulteriori commenti. Si tratta comunque di una variazione che può potenzialmente peggiorare la sicurezza stradale e non migliorarla.

Osservazioni su TITOLO V:

Delega al governo e delegificazione in materia di circolazione stradale

Vediamo in maniera positiva un riordino del codice della strada, che ne ha bisogno.

OSSERVAZIONE 14: - Criteri

Ad una prima lettura i criteri indicati nella legge delega ci appaiono tutti condivisibili tranne uno: il criterio q) che recita: “*miglioramento della fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina relativa ai limiti di velocità*”. Si tratta di un criterio pericoloso, perché mette al primo posto la fluidità anziché la sicurezza e quindi può portare all'aumento dei limiti di velocità e quindi all'aumento dei morti sulle strade.

La fluidità del traffico è un concetto trasportistico legato ad una mobilità basata solo sulle auto e quindi vecchia e pericolosa. Occorre passare ad un concetto di mobilità che protegga gli utenti della strada più vulnerabili e favorisca i mezzi pubblici e quelli alternativi leggeri come le bici.

Per la modifica del codice della strada ci **permettiamo di indicare alla Commissione i seguenti suggerimenti**

Suggerimento #1 – INSERIRE UNA GERARCHIA FRA GLI UTENTI DELLA STRADA

La prima modifica dovrebbe essere una modifica “di principio” del nostro codice della strada prendendo spunto, ad esempio, dalle recenti modifiche al codice della strada nel Regno Unito. Il 29 gennaio del 2022 nel Regno Unito⁴ sono state introdotte delle regole che stravolgono il principio della “fluidità del traffico” e del “dominio dell'auto” e spostano il codice verso la protezione di chi è più vulnerabile sulla strada, in particolare ciclisti e pedoni. Il codice della strada inglese **introduce per la prima volta il principio della gerarchia dei veicoli: quelli più pericolosi** (camion, pullman, van, auto moto) **hanno maggiori responsabilità e doveri rispetto agli utenti più vulnerabili** (ciclisti e pedoni).

Di seguito la regola H1 nella sua interezza, tradotta dal testo originale

- *È importante che tutti gli utenti della strada conoscano il codice della strada e che siano rispettosi degli altri utenti della strada e capiscano la propria responsabilità per la sicurezza degli altri. Tutti soffrono quando c'è uno scontro stradale sia che siano feriti oppure no. Ma quelli che guidano i veicoli che possono causare il danno maggiore in un evento di collisione hanno la più alta responsabilità di fare attenzione e ridurre il pericolo che possono portare agli altri. Questo principio si applica in maniera ancora più forte ai guidatori di camion, pullman, van, minibus, auto, taxi e motocicli [...]*

⁴ <https://www.gov.uk/government/news/the-highway-code-8-changes-you-need-to-know-from-29-january-2022>

Quest regola di principio ha portato poi significativi cambiamenti al codice della strada. Non è detto che debbano essere esattamente gli stessi nel caso dell'Italia ma sono citati come esempio di cosa significhi praticamente identificare delle gerarchie, che tengano conto della pericolosità da una parte e vulnerabilità dall'altra, dei mezzi di trasporto.

- **Pedoni che attraversano in prossimità di incroci**
 - quando i pedoni attraversano o stanno per attraversare ad un incrocio, hanno sempre la precedenza su tutto l'altro traffico.
- **Posizione del ciclista sulla strada**
 - I ciclisti devono guidare nel centro della corsia nelle strade extraurbane a bassa percorrenza, quando il traffico è lento e quando si avvicinano a incroci o strade che si restringono. Devono mantenersi almeno a mezzo metro di distanza dal marciapiede o banchina quando viaggiano su strade trafficate con veicoli che si muovono più veloci di loro. Per i ciclisti che viaggiano in gruppo, possono andare uno accanto all'altro, anzi è più sicuro se lo fanno, particolarmente se sono in gruppo o se accompagnano bambini o ciclisti inesperti. I ciclisti devono essere consapevoli dei veicoli che sono dietro di loro e quando possibile facilitare il sorpasso.
- **Sorpassare un ciclista lento**
 - Un mezzo a motore può superare la linea continua di mezz'ora se necessario (assumendo che la strada sia libera e non provengano veicoli in senso contrario) per sorpassare ciclisti se questi stanno procedendo a una velocità minore di 18 km/h. Occorre superarli lasciando uno spazio di almeno 1 metro e mezzo se procediamo a velocità minori di 50 km/h, altrimenti uno spazio maggiore. Nel caso si debba superare un pedone in una strada senza marciapiede, i mezzi meccanici devono lasciare fra loro e il pedone almeno 2 metri. Se non è possibile avere questi spazi o non è sicuro il sorpasso aspettare dietro di loro e non sorpassare.
- **Ciclisti sulle rotonde**
 - I mezzi a motore devono dare la precedenza ai ciclisti sulla rotonda e in particolare: non cercare di superarli e permettere loro di svoltare in uscita sul percorso da loro desiderato. I mezzi a motore devono usare molta attenzione quando entrano in una rotonda per essere sicuri di non tagliare la strada ai ciclisti che la percorrono.
- **Uscita dal veicolo parcheggiato**
 - Il nuovo codice raccomanda massima attenzione quando si esce dal veicolo parcheggiato per non urtare ciclisti e pedoni e in particolare di usare la tecnica nota come 'Dutch Reach'. Quando si apre lo sportello dell'auto per uscire farlo con la mano opposta al lato della porta dalla quale si vuole uscire (esempio per il guidatore aprire con la mano destra). In questo modo si gira la testa verso la direzione di un potenziale ciclista che passa e si diminuiscono le probabilità di creare un pericolo per un veicolo a due ruote

Si tratta solo di alcuni degli esempi di modifiche alle norme che vanno tutte nella direzione di dare protezione e priorità agli utenti della strada che si trovano in condizioni di vulnerabilità come pedoni e ciclisti.

In realtà si tratta di un principio ben noto da tempo, ad esempio, nelle regole di navigazione dove esiste una chiara gerarchia sulla base della difficoltà di manovra e le barche a vela hanno sempre (tranne particolari eccezioni) la precedenza sulle barche a motore.

Suggerimento #2 – LOTTA ALL'ECCESSO DI LIMITI DI VELOCITA'

Da tempo è chiaro in letteratura scientifica che **la velocità è una delle prime cause di scontri stradali e che all'aumentare della velocità di percorrenza dei mezzi su strada aumentano gli scontri e la gravità degli stessi** come indicato anche dalla Commissione Europea⁵ e da vari test scientifici.

⁵ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_speeding.pdf

Per far rispettare i limiti di velocità si può senza dubbio agire sulle infrastrutture che rallentano “fisicamente” la velocità ma questo non è un compito del codice della strada (se non nel senso di favorirne la diffusione non ostacolando né passaggi pedonali rialzati né “bumpers”). **Il codice della strada dovrebbe favorire i controlli automatici sulla velocità**, invece che ostacolarli come fa adesso ad esempio con una normativa fra le più restrittive in Europa per il posizionamento degli Autovelox.

Le modifiche in tal senso potrebbero essere:

- Diffondere nel parco veicolare circolante in Italia il nuovo **sistema “ISA” (Intelligent Speed Adaptation)**, previsto dal regolamento UE come obbligatorio dal 2022 nelle nuove immatricolazioni), facendo in modo che sia possibile renderlo obbligatorio per l’accesso in aree urbane selezionate (come, ad esempio, ad oggi è obbligatorio il limitatore di velocità per i monopattini in ambito urbano)
- **Favorire una maggiore e più sistematica installazione e impiego, a livello sia nazionale che locale, dei sistemi di rilevamento e accertamento automatico delle violazioni in materia di velocità**, sia fissi che mobili e dinamici. La modifica di legge è indicata nello Studio comparativo fra la legislazione e regolamentazione italiana e quella dei paesi esteri in maniera di misurazione automatica della Velocità. Tali modifiche riguardano: l’eliminazione di gran parte delle limitazioni all’installazione di sistemi fissi; la semplificazione/eliminazione degli obblighi di segnalazione.

Suggerimento #3 – RIDUZIONE DEI LIMITI DI VELOCITA’ IN AMBITO URBANO

Come accaduto in Spagna nel 2022, si suggerisce di modificare il codice della strada all’articolo 142 mantenendo il limite dei 50 km/h sulle strade urbane di scorrimento (tipo D) e stabilendo invece quello dei 30 km/h sulle strade di quartiere e locali (tipo E e F) e in prossimità di scuole, ospedali e altre aree critiche. Eliminare inoltre dal 142 la possibilità di avere velocità in autostrada di 150 km/h

È provato scientificamente che la diminuzione dei limiti di velocità ha un effetto sulla velocità media di percorrenza di quel tratto. Una metanalisi su 51 studi scientifici⁶ stima che per una riduzione del limite di 10km/h la velocità media di percorrenza del tratto si riduce di 2,5 km/h. Pertanto, ridurre in ambito urbano il limite a 30 km/h comporta, solo per l’introduzione del limite stesso, una riduzione della velocità media di percorrenza di 5 km/h. Sempre applicando il modello scientifico *power model of speed*⁷ **nel caso di una riduzione in una zona del limite di velocità da 50 km/h a 30 km/h** (senza ulteriori interventi) e assumendo una velocità media nel tratto di 50 km/h **gli scontri con esito mortale si stimano ridursi del 37% e i feriti gravi del 27%**. Per aumentare ulteriormente l’efficacia del provvedimento è auspicabile che ci siano maggiori controlli elettronici sulla velocità anche e soprattutto in ambito urbano accompagnati da interventi strutturali di “*traffic calming*”, che inseriscano ostacoli al procedere ad alta velocità.

Su questo tema siamo favorevoli alla proposta **Città 30 km/h** contenuta nella proposta di legge n. 1265.

Suggerimento #4 – RILASCIO, RINNOVO E DURATA PATENTE

Auspichiamo che i rinnovi della patente di guida vengano fatti anche attraverso la necessità di una educazione continua. Come avviene nelle professioni si suggerisce un **sistema di crediti formativi obbligatori al fine di mantenere la licenza di guida**. Si suggerisce inoltre che l’idoneità alla guida venga data dal medico di base che certifichi, come nel caso del porto d’armi, che il paziente non fa uso abituale di droghe o di farmaci che

⁶ Si veda Elvik, Høy, Vaa, Sørensen, The Handbook of road safety measures, Second Edition – pagina 448

⁷ Si veda Elvik, Høy, Vaa, Sørensen, The Handbook of road safety measures, Second Edition – pagina 449

non sono compatibili alla guida. Si richiede inoltre di identificare un'età di uscita dopo la quale non è più possibile ottenere una licenza di guida. Per i guidatori professionali esiste già. Dopo i 65 non è più possibile guidare professionalmente. Non vediamo perché non si possa identificare un'età massima per la quale si può detenere una patente di guida.

Suggerimento #5 - CREAZIONE DI UN CENTRO RICERCA PER LA SICUREZZA STRADALE

Il tema della sicurezza stradale è un tema complesso che richiede conoscenze scientifiche multidisciplinari. Per questo, come indicato nel Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale PNSS⁸, **c'è la necessità della creazione di un centro ricerca, sulla linea di quello, ad esempio, in Olanda lo SWOV⁹**, in grado di aiutare a prendere le decisioni sulla base di indicazioni scientifiche e aiutare i vari Comuni e le varie istituzioni ad applicare le migliori pratiche per la sicurezza stradale in maniera omogenea, efficace ed efficiente in Italia. Il finanziamento deve in gran parte essere pubblico e potrebbe essere intorno a cinque milioni di € annui.

Suggerimento #6 - NECESSITÀ DI UN'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE CONTINUA

Si auspica che all'interno dell'insegnamento dell'educazione civica **vengano inserite ore obbligatorie per l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado**. A questo si deve accompagnare la necessità di definire programmi, formare di docenti a tale scopo e fornire docenti e studenti del materiale educativo necessario (cartaceo per i più piccoli e digitale per i più grandi), al fine di espletare la meglio l'educazione stessa.

Per l'Associazione Lorenzo Guarnieri – Ing. Stefano Guarnieri

Firenze, 20 novembre 2023

Allegato_1 Breve profilo della Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus

Autorizzo la Commissione a pubblicare questo documento e gli allegati sul sito internet della Camera dei deputati

⁸ <https://www.mit.gov.it/node/15908>

⁹ <https://swov.nl/en>

ALCUNE INFORMAZIONI

Perché esistiamo

L'Associazione Lorenzo Guarnieri è nata nel 2010 per ricordare Lorenzo e per salvare vite umane. **Lorenzo aveva 17 anni e mezzo** quando è stato ucciso nella notte del 2 giugno 2010. A Firenze un uomo di 45 anni che guidava sotto effetto di alcol e di droga ha invaso la sua corsia di marcia e lo ha investito in pieno. Lorenzo aveva **diritto di vivere** e il suo omicidio, come quelli di tantissimi altri giovani, poteva essere evitato. Occupandosi seriamente di prevenzione per la sicurezza stradale si possono **salvare tante vite umane**: questo è il nostro obiettivo.

Come combattere la violenza stradale

È necessario un **cambio di mentalità** negli amministratori e nei cittadini. Gli scontri stradali non sono frutto del caso o del destino, quindi non sono *incidenti*. Dietro ogni scontro grave ci sono sempre **delle scelte e dei comportamenti sbagliati** da parte degli individui (la velocità, la distrazione, l'alcol o la droga). I comportamenti si possono cambiare se i cittadini e chi governa capiranno che questa è una vera e propria emergenza sociale. Allora la sicurezza stradale diventerà una **priorità per le nostre amministrazioni**.

Con un intervento integrato e persistente fatto di formazione continua, comunicazione trasparente ed efficace, regole, controlli, sanzioni adeguate, interventi infrastrutturali preventivi, mezzi ed equipaggiamenti più sicuri, si possono salvare tante vite umane.

Attività dell'Associazione e risultati principali

- Promotori della proposta di legge popolare insieme ad ASAPS, Associazione Gabriele Borgogni e Comune di Firenze, per inserire il nuovo reato di **omicidio stradale** nel codice penale. Raccolte a fine 2014 circa 85.000 firme. L'omicidio stradale è diventato legge il 25 marzo 2016.
- Attività di **educazione alla sicurezza** con interventi nelle scuole superiori.
- Scrittura e diffusione di numerosi articoli sul tema della sicurezza stradale e dei libri: ***Felici di seguirvi, Il torto di essere vittime e il valore delle parole***
- Collaborazione con la Fondazione ANIA e **Università la Sapienza** nel progetto "ANIA Cares" (www.aniacares.it) per fornire assistenza psicologica alle famiglie delle vittime di violenza stradale.
- Collaborazione con la **Polizia Stradale** nel "Progetto Chirone" per determinare delle linee guida nell'approccio alle vittime e ai loro familiari rivolte agli operatori di Polizia Stradale e Ferroviaria.
- Collaborazione con l'associazione per l'adozione di bambini a distanza **Progetto Agata Smeralda** e creazione in Brasile, a Salvador de Bahia, di due spazi multifunzionali per sport e cultura.
- Vincitori del bando promosso dalla **Lega Calcio di Serie B – Lega B Solidale** per il campionato 2015/2016 nella categoria "disagio sociale" con il progetto "Rispetta le REGOLE, Vinci la VITA".
- Collaborazione con il Comune di Firenze all'implementazione del **Piano DAVID**, il Piano strategico per la sicurezza stradale 2011-2020 sviluppato grazie all'aiuto di McKinsey e con segnato alla città nel giugno 2011. A Firenze la mortalità sulle strade è passata da 25 nel 2010 a 6 nel 2019 con una riduzione della mortalità del 76% a fronte di una riduzione nazionale nello stesso periodo del 23%.
- Diffusione, attraverso progetti specifici, di una cultura della **sicurezza stradale** agli **atleti delle società sportive** dilettantistiche del territorio fiorentino.
- Organizzazione di **eventi** di aggregazione e di divertimento che diventano occasione per dare un'informazione corretta sul problema della violenza stradale.
- Con i fondi raccolti l'Associazione **aiuta** anche **altri enti no profit** e in particolare quelli che seguono persone con disabilità gravi come, ad esempio, il Pianeta Elisa Onlus e l'Associazione Cerebrolesioni Acquisite.
- Vincitori del premio **Buone Notizie 2013 del Corriere della Sera**