



MANIFESTAZIONE

"EMERGENZA STRAGE STRADALE"

MOTIVAZIONI

Sono passati oltre due anni dalla **grande manifestazione nazionale** per la prevenzione stradale di Roma 2020, la strage stradale non accenna a diminuire, né tantomeno a fermarsi, come era negli obiettivi e le speranze che accompagnarono la nostra iniziativa.

Dalla data della manifestazione a oggi abbiamo dovuto invece contare ancora oltre 4000 vittime e migliaia di feriti gravi e invalidi permanenti. Il nostro accorato appello purtroppo è caduto ancora nel vuoto. Tutto il nostro impegno non è servito a risparmiare alla comunità tragedie e dolore che potevamo e dovevamo evitare.

Le strade sembrano essere diventate ancora di più il luogo dove dare libero sfogo all'ansia e alla frustrazione accumulate in questo drammatico periodo di crisi sanitaria e sociale.

La forma di queste strade, le loro dimensioni, la carenza, troppo spesso assenza, di strutture fisiche, strumenti tecnologici, personale e cultura per il controllo e la moderazione delle velocità e dei comportamenti rendono ancora possibile, anzi, fin troppo agevole, ogni più **efferata azione di guida**.

Le tragiche notizie che continuano ad arrivare a getto continuo da tutta la rete viaria del nostro Paese cadono una dopo l'altra nell'**indifferenza generale**, politica e mediatica, rinnovando il dolore in chi è costretto a vedere nella morte di un proprio caro un sacrificio inutile e accrescendo la preoccupazione per l'incolumità personale e dei propri familiari in tutti gli utenti della strada, quelli fragili *in primis*.

Violenza e invasività motoristica non attengono solo alla mortalità stradale ma anche all'invivibilità degli spazi pubblici urbani, luogo di socializzazione per eccellenza, relegando, sempre più, nella solitudine delle proprie abitazioni, bambini, disabili, anziani e cittadini in genere.

I cittadini della strada tornano a mobilitarsi, stavolta a Roma e in tutta Italia, il **21 maggio 2022**, respingendo e denunciando con forza, per l'ennesima volta, l'inerzia di

amministratori locali, decisori politici e di tutte le istituzioni competenti di fronte a un **fenomeno di immane impatto sociale come la strage stradale**. Impatto che produce anche **pesanti effetti economici**, incidendo nella misura di circa il 2% del bilancio complessivo statale e sottraendo vitali risorse, dell'ordine di decine di miliardi di euro ogni anno, alla sanità, la scuola, le infrastrutture, gli investimenti e molto altro.

Respingiamo e andiamo oltre gli obiettivi internazionali Vision Zero che, proiettati su spazi temporali così lunghi, significano una inaccettabile dichiarazione implicita di condanna a morte per migliaia di persone. **L'unico target accettabile è Vision Zero Now** tramite **subitanea moratoria sul potenziale offensivo delle armi stradali** con immediato adeguamento e controllo delle velocità urbane consentite.

RICHIESTE

Sollecitiamo con decisione le istituzioni a rispondere all'emergenza straordinaria stradale con **interventi urgenti** ed immediatamente efficaci:

- **impiego delle Forze dell'Ordine, Carabinieri e Polizia in primis** anche e soprattutto in area urbana, per un controllo stringente sui comportamenti di guida più a rischio, come gli eccessi di velocità, il mancato rispetto delle utenze vulnerabili (art. 191 Codice della Strada), la sosta illegale e l'uso del cellulare alla guida.

Oltre al contributo professionale del personale di controllo, il cui **organico** deve essere costantemente monitorato e reso adeguato nella **consistenza** e nella **formazione**, è necessario anche un consistente impiego di **soluzioni tecniche** al servizio della prevenzione:

- **larga diffusione di strumenti tecnologici sia per il controllo delle violazioni alle norme stradali che per assistenza alla guida:**
Scout speed, autovelox, sistemi Tutor, T-Red/Photored, telecamere per controllo e sanzione illeciti da remoto, avvio sperimentazione **ISA- Intelligent Speed Adaptation**, a partire dal parco auto delle varie amministrazioni centrali e locali e progressivamente su tutto il circolante, altri dispositivi Adas, in particolare telecamere e sensori periferici per grandi mezzi di trasporto.
- modifiche al **Codice della strada** che consentano un più efficace impiego delle tecnologie di controllo, in particolare per la velocità con abolizione dell'obbligo di segnalazione delle postazioni per la rilevazione della velocità (art. 142, 6 bis);
- **una governance** del fenomeno strage stradale chiara e definita, con competenze e prerogative specifiche e all'altezza della situazione;

- individuazione di un **luogo d'incontro/laboratorio** tra istituzioni e associazioni per la concertazione degli interventi e di un organo operativo "alto", autorevole e competente, responsabile per la gestione delle politiche a contrasto del fenomeno della strage stradale.

Le **seguinti attività** portano risultati nel **medio e nel lungo periodo** ma hanno bisogno di essere avviate subito, a partire dall'imprescindibile attività di sensibilizzazione sociale:

- opera adeguata di **comunicazione, formazione ed educazione stradale PERMANENTE**, dai giovani studenti fino ai conducenti, i lavoratori e alle collettività in genere tramite tutti i canali, modalità e media disponibili. Introduzione di temi non-tecnici, anche nella formazione dei formatori, come valutazione situazionale, percezione del rischio, errore umano, sensibilizzazione alle mobilità e intermodalità sostenibili;
- introduzione del principio di **Responsabilità proporzionale**, ovvero obbligo di maggiore attenzione, con relativa attribuzione di responsabilità, in base alle dimensioni e al potenziale offensivo dell'utente della strada come recentemente introdotto in UK;
- **pacchetto ciclabilità**: per gli utenti della bici abolizione dell'obbligo di utilizzo delle piste ciclabili e del divieto di pedalare affiancati fuori centri urbani, equiparazione al pedone sugli attraversamenti pedonali in sella, introduzione di una distanza minima per il sorpasso degli utenti delle bici da parte di auto e motoveicoli;
- avvio delle **opere infrastrutturali** per il ridisegno delle aree urbane con la diffusione delle aree pedonalizzate all'interno di città a disciplina generale 30 km/h, realizzazione e cura di spazi e passaggi pedonali, con particolare attenzione alla mobilità dei disabili e delle utenze scolastiche, ma anche degli animali (punti passaggio fauna), sia in città che in ambito extraurbano;
- **incentivazione** delle modalità di trasporto sostenibili, collettive e leggere, compresa la micromobilità e logistica di prossimità;
- **disincentivo** all'uso del mezzo privato come **modalità di spostamento di massa**, compreso **l'inganno dell'auto elettrica**, tramite misure di road e parking pricing, fiscalità carburanti con proventi destinati al trasporto pubblico con misure perequative per categorie svantaggiate;
- valutazione delle modalità di applicazione e dei risultati dell'introduzione della **legge sul reato di omicidio e lesioni stradali**.

In attesa di una cortese, importante e urgente risposta, salutiamo cordialmente

I Cittadini della Strada

Associazioni, fondazioni, movimenti, familiari di vittime di violenza stradale, utenti della strada.