

comunicato stampa

Piano nazionale sicurezza stradale 2030: manca focus sulla prevenzione e le vittime rimangono più deboli

È appena stata trasmessa alle Camere dal Ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile la proposta di indirizzi del [Piano nazionale sicurezza stradale 2030](#) (PNSS), con le aree di intervento per il prossimo decennio in tema di sicurezza stradale, con l'obiettivo di dimezzare il numero di morti e feriti sulle nostre strade.

Bambini, anziani, pedoni, ciclisti e motociclisti sono indicate come categorie a maggior rischio, ma secondo le linee guida del PNSS la responsabilità della sicurezza è tutta a carico loro: una impostazione inaccettabile, che le Associazioni del Terzo Settore, le reti territoriali e i movimenti per la sicurezza stradale e la promozione della mobilità ciclistica **denunciano e portano all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**.

Si parla finalmente di "migliorare le caratteristiche dell'infrastruttura" pedonale e ciclabile e di "ridurre le differenze di velocità" tra le utenze vulnerabili e i mezzi a motore: come sappiamo la riduzione della velocità è lo strumento più efficace per azzerare la mortalità sulle strade in quanto permette, prima di tutto, la visibilità reciproca oltre a diminuire la gravità dell'impatto.

La cornice del piano è però al contrario quella **della deresponsabilizzazione degli utenti forti**, riconducendo il fattore "errore umano" in fatalità, nella previsione - e rassegnata accettazione - che tali conducenti siano necessariamente distratti e, oltre ad impattare tra loro, non si possano accorgersi della presenza di pedoni e ciclisti. Ricorrono nel piano continui e **allarmanti richiami alla responsabilizzazione dell'utenza vulnerabile e alla protezione passiva**

Ad esempio l'ipotesi del **casco obbligatorio, provvedimento considerato perdente** da tutta la letteratura internazionale sulla sicurezza stradale in caso di impatto con veicoli di massa e peso maggiore, in quanto il casco per bicicletta è un dispositivo omologato per cadute individuali inferiori a 25 km/h. Nel resto dei paesi europei si punta piuttosto sulla prevenzione e sull'eliminazione del rischio per avere un'effettiva diminuzione della mortalità.

Il piano così impostato rischia di rendere del tutto vano l'impegno dichiarato dal Ministro Giovannini sulla mobilità sostenibile, l'accessibilità e la sicurezza stradale, i recenti stanziamenti del PNRR lo confermano, infatti invitare chi viene colpito, e non chi colpisce, a prendere precauzioni risponde evidentemente a una logica conservativa almeno quanto arretrata, che ha quale risultato accertato diminuire gli incidenti totali, ma al contempo aumentare costantemente la mortalità dell'utenza debole.

Solo prevenendo l'incidentalità con una strategia attiva di riduzione della velocità, delle opere di moderazione del traffico e di ridisegno dello spazio pubblico possiamo sperare

di raggiungere questi obiettivi. Mentre Parigi, Madrid, Bruxelles hanno già scelto di abbassare i limiti di velocità ed Helsinki ha raggiunto le zero vittime grazie al limite dei 30 km/h nelle aree urbane. Ai primi di ottobre 2021 il Parlamento Europeo ha votato (615 favorevoli, 24 contrari, 48 astenuti) una risoluzione per abbassare a 30 Km/h il limite di velocità in tutte le aree edificate: mentre l'Europa va verso il futuro, l'Italia torna indietro di decenni.

Il Ministro Giovannini, attento alla sostenibilità ambientale e sociale, non può permettere che venga avallata un'impostazione di fondo del Piano centrata sull'automobile di massa e basata su una colpevolizzazione delle vittime più vulnerabili e la deresponsabilizzazione dei conducenti dei veicoli a motore, in quanto tale Piano risulterebbe antiquato e inefficace; mentre, di contro, pedoni e ciclisti continuano a morire ogni giorno a causa di un traffico motorizzato pervasivo, aggressivo e pericoloso.

Si chiede pertanto a gran voce al Governo e al Parlamento che le linee guida per il PNSS siano ridiscusse e riviste perché possano davvero salvare delle vite.

Coordinamento
Associazioni e Movimenti
Cicloattivisti e Ambientalisti

Salvaiciclisti Bologna
Salvaiciclisti Roma - Sic Roma
Ciclostile - ciclofficina popolare del Centro Sociale Bruno - Trento
hub.MAT APS - Olbia
Milano Bicycle Coalition ASD
Legambici APS Milano
Kyoto Club
Alleanza Mobilità Dolce
Rete Vivin strada
Bikeitalia.it
Greenpeace Italia
Cittadini per l'Aria Onlus
Bike to School
Bike4City
Napoli Pedala
Fiab - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta