



Egregio signor Ministro

il primo gennaio del 2015 un gruppo di esperti del settore del traffico e della mobilità - professionisti, ambientalisti e docenti universitari- lanciava l'appello "Un Filo di Sicurezza", volta al contrasto dell'incidentalità grave sulle strade.

L'automobile è uno strumento importante, spesso indispensabile, che ci permette di lavorare, di viaggiare, in una parola di vivere. Però l'automobile ancora troppo spesso uccide, 3500 volte all'anno solo in Italia; il 95% degli incidenti è dovuto a cause imputabili ai conducenti, e la velocità eccessiva è la causa principale di quelli che comportano gli esiti più gravi.

Questo tributo non è inevitabile: in particolare, semplicemente connettendo i sistemi di navigazione satellitare e l'apparato elettronico di controllo del motore, cioè due dispositivi ormai installati su tutti i nuovi veicoli, è possibile fare in modo che l'automobile rispetti automaticamente i limiti di velocità in vigore sulle strade.

Questo dispositivo esiste da tempo e si chiama ISA (Intelligent Speed Adaptation): esso è stato a più riprese e positivamente valutato in diversi studi e ricerche internazionali, ma la sua introduzione, per quanto sempre raccomandata, si è scontrata sino a oggi con una mai esplicitata e motivata ma evidentemente ben efficace opposizione.

Da qui è nata la necessità di chiedere al Parlamento e al Governo Italiano, e per suo tramite a quelli Europei, che venga finalmente avviato un processo che porti, nei tempi più rapidi possibile, all'introduzione di un sistema che, stando alle stime effettuate, potrebbe consentire di dimezzare i morti sulle strade.

In questi tre anni l'appello ha ricevuto l'adesione e il sostegno di molti enti, organizzazioni, figure professionali e intellettuali, semplici cittadini.

Vogliamo ricordarne due che ci paiono particolarmente significative: quella dell'ASAPS- Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale e quella del professor Migliaccio, tra i maggiori esperti italiani dei motori a combustione interna.

Le sottoponiamo dunque oggi l'appello lanciato tre anni fa, sollecitandola a un incontro che possa con Lei esplorare le possibili azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo posto.

Nel ringraziarLa della attenzione che vorrà dedicarci, restiamo in attesa di un Suo riscontro.

Il gruppo promotore:

Paolo Beria, Politecnico di Milano; Andrea Boitani, Università Cattolica di Milano; Teresa Borgonovo, Legambiente; Teresa Cardona, esperta in comunicazione; Aldo Ciocia, architetto urbanista; Alberto Colorni, Politecnico di Milano; Damiano Di Simine, Legambiente; Anna Donati, Kyoto Club; Matteo Dondè, architetto; Alfredo Drufuca, Polinomia; Alberto Fiorillo, Legambiente; Edoardo Galatola, FIAB; Paolo Giachetti, ispettore Polizia Municipale; Patrizia Malgieri, esperta mobilità; Valerio Montieri, architetto; Paolo Pinzuti, Bikeitalia.it; Andrea Poggio, Legambiente; Luigi Torriani, Polinomia; Mariarosa Vittadini, Istituto Universitario di Architettura di Venezia; Mario Zambrini, Ambiente Italia.

Milano, 1 Gennaio 2018

**Appello al Governo e al Parlamento italiano
per l'introduzione della limitazione automatica della velocità
sui veicoli a motore (intelligent speed adaptation)**

Nonostante i significativi progressi ottenuti nella sicurezza stradale, anzi forse proprio grazie a tali progressi, è molto cresciuta la consapevolezza della insostenibilità sociale dei morti e dei feriti provocati dagli incidenti, per i quali ancora oggi in Italia ogni anno perdono la vita 3400 persone (dati 2013). Più del 42% di quelle morti, contro una media europea del 33%, avviene sulle strade urbane dove la metà è rappresentata da pedoni e ciclisti.

Questa consapevolezza si è tradotta nella cosiddetta "visione 0", fatta propria da molti paesi nel mondo, secondo la quale l'unico obiettivo accettabile che la collettività può darsi è quello dell'eliminazione totale dell'incidentalità grave sulle strade.

La realizzazione di questo obiettivo comporta una profonda evoluzione tecnologica dei veicoli a motore, evoluzione che richiederà ancora diversi anni per essere completata; tuttavia già con le attuali tecnologie possono essere raggiunti importanti effetti di riduzione dell'incidentalità grave, come ben dimostra l'introduzione del tutor sulle autostrade dove ha ridotto il tasso di mortalità di oltre il 70%.

Il provvedimento che appare più semplice da introdurre e allo stesso tempo più efficace è l'installazione sui veicoli di un dispositivo di controllo 'intelligente' di velocità che si adatti automaticamente ai limiti vigenti sulle diverse categorie di strade.

Già a partire dagli anni '90 tale dispositivo (ISA, intelligent speed adaptation) è stato a più riprese analizzato, valutato e anche sperimentato in diversi paesi, con esiti sempre positivi in termini sia di abbattimento dell'incidentalità, che arriverebbe a dimezzarsi, sia di riduzione dei consumi e delle emissioni, sia infine di regolarità e fluidità del traffico.

I limiti delle tecnologie allora disponibili, i costi necessari per superarli e una forse eccessiva preoccupazione circa l'accettabilità sociale e l'impatto sull'industria dell'automobile sembrano essere i motivi che ne hanno frenato sino ad oggi l'introduzione.

La situazione attuale è profondamente differente, sia per il perfezionamento e la ampia diffusione delle tecnologie necessarie (navigatori satellitari, controllo elettronico del motore), sia per la nuova consapevolezza sopra ricordata; gli impedimenti all'introduzione dell'ISA possono quindi essere considerati superati o facilmente superabili. La mancata adozione pertanto non solo non trova alcuna giustificazione razionale, ma pone oggi un problema di responsabilità oggettiva da parte dei decisori pubblici per le morti e le sofferenze che si potrebbero altrimenti evitare.

La recente Legge Delega per la riforma del Codice della Strada già offre importanti aperture in questa direzione, aperture che possono essere ulteriormente rafforzate; siamo tuttavia consapevoli del fatto che i passaggi tecnici e normativi che occorre ancora compiere per arrivare alla concreta attuazione di un tale intervento non sono né semplici né immediati.

Per questo chiediamo al Governo e al Parlamento:

- di riprendere, valutare e sviluppare in tempi rapidi una proposta operativa di introduzione di dispositivi ISA sui veicoli;*
- di attivare contemporaneamente una iniziativa in sede europea per estendere e coordinare tale azione con gli altri Stati membri.*

Chiediamo che a questa richiesta si associno le Istituzioni, gli Enti Locali, le Associazioni, il mondo dell'Educazione e della Cultura, le Imprese e tutti i soggetti pubblici e privati che intendono attraverso questa iniziativa contribuire a costruire un Paese più civile.

Le adesioni

Il mondo tecnico e scientifico

Paolo Bozzuto	docente Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Politecnico di Milano
Mariano Migliaccio	professore a r. ordinario Motori a Combustione Interna Un.Federico II Napoli
Veziò de Lucia	architetto urbanista
Marco Ponti	professore ordinario di economia applicata al Politecnico di Milano
Gianluigi Sartorio	professore ordinario a r. Tecnica e Pianificazione Urbanistica Politecnico Milano
Edoardo Croci	docente Università Bocconi, presidente Milanosimuoove
Davide Corritore	presidente Metropolitana Milanese SpA
Roberto Ceresoli	direttore sviluppo infrastruttura Ferrovie Nord
Edoardo Salzano	professore ordinario a r. urbanistica IUAV
Luca della Lucia	docente Sistemi di Trasporto Università di Padova
Mario C.Cirillo	responsabile Servizio Valutazioni Ambientali ISPRA
Maria Berrini	amministratore unico AMAT - Agenzia Mobilità Comune di Milano
Eliot Laniado	direttore Poliedra - Politecnico di Milano
Dovile Adminaite Dovile Adminaite	Project Officer at European Transport Safety Council (ETSC)
Silvia Maffii	economista dei trasporti e amministratore delegato TRT
Hunter Oatman-Stanford	writer and street safety activist San Francisco, California
Salvatore Crapanzano	presidente commissione infrastrutture Ordine degli Ingegneri Milano
Donatella Bianchi	architetto e Presidente WWF Italia
Damiano Rossi	ingegnere di Polinomia, ispettore sicurezza infrastrutture stradali del MIT
Armando Barp	professore associato a r. urbanistica IUAV
Dario Vangi	professore associato UniFi - Laboratorio Sicurezza e Infortunistica Stradale
Matteo Colleoni	ricercatore sociologia università Milano Bicocca
Pietro Menga	presidente CIVES Commissione Italiana Veicoli Elettrici Stradali
Andrea Debernardi	ingegnere dei trasporti studio META
Fabio Casiroli	presidente Systematica Italia
Franco Aprà	architetto urbanista
Giancarlo Mattioli	architetto urbanista
Federico Parolotto	senior partner Mobility in Chain
Marco Engel	architetto urbanista
Giuglietta Pagliaccio	presidente FIAB
Gianni Silvestrini	direttore scientifico Kyoto Club e QualEnergia, Presidente GBC Italia
Francesco Petracchini	coordinatore Gruppo Mobilità Sostenibile Kyoto Club
Franco Mazzetto	architetto urbanista
Dario Balotta	responsabile trasporti Legambiente
Stefano Lenzi	responsabile Ufficio Relazioni Istituzionali WWF Italia.
Angelo Martino	responsabile area progetti di ricerca, TRT
Riccardo Rocco	architetto progettista
Claudi Nanni	Sisplan Srl
Alberto Santel	esperto mobilità sostenibile e trasporto pubblico
Eugenio Galli	FIAB Ciclobby Milano
Paolo Pomodoro	architetto urbanista
Paolo Berdini	architetto urbanista

Fioretta Gualdi	architetto trasportista
Massimo Ferrari	presidente UTP utenti del trasporto pubblico
Roberto Farina	ingegnere urbanista Oikos Bologna
Francesco Mazza	presidente Airis Srl
Maurizio Tira	ordinario urbanistica Un.Brescia-consulente European Transport Safety Council
Claudio Troisi	docente PTUPA - Università Federico II Napoli
Marco Prusicki	docente Architettura Politecnico Milano
Elena Jachia	Fondazione Cariplo, Direttore Area Ambiente
Stefano Cima	Fondazione Cariplo, Valutazione dell'attività di erogazione
Gerardo Marletto	docente di economia dei trasporti e dell'ambiente, Università di Sassari
Luca Studer	docente Mobilità e Trasporti Politecnico di Milano
Valerio Parigi	consigliere nazionale FIAB
Laura Bellia	docente Fisica Tecnica Università Federico II Napoli
Marco de Mitri	NIER ingegneria - associazione Nuova Mobilità
Marco Passigato	ingegnere e docente Corso Promotore mobilità ciclistica UniVr
Alberto Croce	esperto pianificazione sistemi di mobilità e trasporto
Fulvio Fiorentini	ITALIA NOSTRA
Raffaele Grimaldi	ricercatore DASTU - Politecnico di Milano
Antonio Sforza	professore ordinario Ricerca Operativa Università Federico II Napoli
Luca Bisogni	NQA - Nuova Qualità Ambientale Srl
Lorenzo Bertuccio	Direttore Scientifico Euromobility
Polinomia Srl Milano	ingegneria dei trasporti e matematica applicata
AIRIS Srl Bologna	ingegneria per l'ambiente
Systematica Italia	piani e progetti per la mobilità

Enti e associazioni

ASAPS	associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale
Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus	associazione per la sicurezza stradale e l'assistenza alle famiglie delle vittime della strada
Legambiente	ambientalismo scientifico, volontariato, solidarietà
WWF	associazione per la difesa dell'ambiente
FIAB	associazione di Protezione Ambientale per la mobilità ciclistica
Genitori Antismog	associazione di volontariato
UTP	associazione utenti del trasporto pubblico
Associazione Città Possibile	associazione educativa e culturale
AIPSS	associazione Italiana Professionisti per la Sicurezza Stradale
Debora Sanna	segretario generale Confederazione Mobilità Dolce (Co.Mo.Do.)
AIFVS	associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada - sede di Bergamo
Associazione Gabriele Borgogni	assistenza vittime della strada
Camina	associazione culturale "per la città a misura di bambino"
Ciclammino	associazione culturale per la mobilità sostenibile e accessibile
Fondazione Luigi Guccione	Ente Morale Vittime della Strada
Fondazione Michele Scarponi	associazione nata con l'obiettivo di istruire tutti ad un corretto comportamento stradale.

Cultura

Cino Zucchi	architetto
Vittorio Emiliani	giornalista e scrittore
Maria Ciceri	professore associato psicologia Università Cattolica Milano
Marco Pagani	attore e doppiatore
Annamaria Migliore	psicologa e saggista
Sergio Giuntini	storico e scrittore
Marisa Galbiati	vice preside School of Design, Design Department, Politecnico di Milano
Anna Guri	direttore artistico teatro Giuditta Pasta di Saronno, docente alla Milano Teatro Scuola Paolo Grassi
Alfredo Bellini	direttore del magazine BiciZen.it
Anna Patrizia Stipcovich	psichiatra Milano Ospedale Sacco
Giovanni Maria Palmieri	insegnante e critico letterario
Luisa Fontana	Atelier Architettura
Fabrizio Bottini	blogger urbanista
Valter Baruzzi	pedagogista
Renzo Corritore	docente storia economica e sociale Università di Pavia
Gianfranco Chierchini	giornalista-pubblicista
Alfredo Giordani	Cicloattivista, esperto sicurezza stradale
Andrea Rovatti	fotografo, designer della comunicazione
Paolo Hutter	giornalista

Pubblici Amministratori

Paolo Gandolfi	deputato membro della Commissione Trasporti della Camera
Stefano Maggi	assessore ai Trasporti e Traffico del Comune di Siena
Angelo Bosani	vicesindaco del Comune di Pregnana Milanese (Mi)
Massimo Zonca	sindaco del Comune di Filago (Bg)
Sergio Maestroni	sindaco del Comune di Pregnana Milanese (Mi)
Giovanni Micheloni	assessore al Territorio del Comune di Settimo Milanese (Mi)
Francesco Sommaruga	sindaco del Comune di Albizzate (Va)
Massimo Sacchi	responsabile enti locali PD metropolitano milanese
Emilio Lunghi	assessore politiche sociali e scolastiche Comune di Pero (Mi)
Carlo Monguzzi	presidente commissione consiliare mobilità e ambiente Comune di Milano
Roberto Corradini	assessore Urbanistica e LL.PP. Comune di Albizzate (Va)
Fabio Calvi	sindaco del Comune di Rivolta d'Adda (Cr)
Onorio Rosati	membro commissione consiliare Territorio e Infrastrutture Regione Lombardia
Davide Tronconi	assessore urbanistica e Mobilità del Comune di Imola
Alberto Monti	vicesindaco Comune di Lomazzo (Co)
Mirko Tutino	assessore ambiente, mobilità, infrastrutture Comune di Reggio Emilia
Edoardo Marini	assessore mobilità Comune di Sesto San Giovanni (Mi)
Yuri Santagostino	sindaco del Comune di Cornaredo (Mi)
Emanuela Duina	presidente commissione ambiente mobilità CdZ 5 Comune di Milano
Stefano d'Onofrio	presidente commissione mobilità e traffico CdZ 1 Comune di Milano

Tecnici degli enti locali

Piacquadio Carlo	dirigente LL.PP. e assetto del territorio Comune di Cento
Monica Porta	comandante Polizia Locale Comune di Magenta (Mi)
Alessandra dell'Orto	comandante Polizia Locale Comune di Pregnana (Mi)
Antonello Grassi	comandante Polizia Locale Comune di Busto Garolfo (Mi)
Daniele Ruggeri	comandante Polizia Locale Comune di Legnano (Mi)
Milva Motta	comandante Polizia Municipale Comune di Castelfranco Emilia (Mo)
Paolo Bagnoli	comandante Polizia Municipale Comune di Sesto Fiorentino (Fi)
Salvatore Sanacuore	comandante Polizia Locale Comune di Pero (Mi)
Alessandro Manni	direttore area LL.PP. Provincia di Modena
Piero Lorini	direttore settore mobilità e trasporti Comune di Como
Alessandro Meggiato	dirigente servizio politiche per la mobilità del Comune di Reggio Emilia
Fabio Lopez	direttore progetto ciclabilità Comune di Milano
Gilda Greco	dirigente PISAMO - azienda mobilità Comune di Pisa
Carlo Andriolo	dirigente settore mobilità del Comune di Vicenza
Raffaele Sforza	mobility manager Regione Puglia
Bruna Paderni	funzionario Pianificazione Territoriale Provincia di Modena
Patrizia Borghi	responsabile rapporti istituzionali Consorzio Villoresi
Beatrice Contri	resp.servizio OO.PP. e mobilità Comune di Cento
Mauro Baioni	staff Assessorato Trasformazione Urbana Comune di Roma
Tommaso Bonino	dirigente Società Reti e Mobilità del Comune e della Provincia di Bologna
Maurizio Andorlini	ex comandante pm, formatore polizia municipale e protezione civile
Fausto Fedele	dirigente Regione Valle d'Aosta - Motorizzazione Civile
Gloria Gelmi	mobility manager Provincia di Bergamo

Enti locali

Comune di Filago (Bg)	
Comune di Pregnana (Mi)	
Comune di Albizzate (Va)	
Comune di Magenta (Mi)	
Comune di Settimo Milanese (Mi)	
Comune di Milano	Consiglio di Zona 7
Comune di Milano	Consiglio di Zona 1
Comune di Pero (Mi)	
Comune di Milano	Consiglio di Zona 5
Comune di Imola (Bo)	
Comune di Berzo S.Fermo (BG)	
Comune di Como	
Comune di Reggio Emilia	
Comune di Pavia	

Adesioni individuali

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
Valeria	Lampariello			
Giorgio	D Aquino		Italia	la vita è preziosa e bisogna fare di tutto per preservarla
Alessio	Sitran	TRT Trasporti e Territorio		
Nicola	Scanferla	Comune di ravenna	Italiana	mi occupo di sicurezza stradale e conosco le difficoltà nel far rispettare i limiti imposti e i danni derivanti dal mancato rispetto dei limiti e delle regole
Raffaele	Bruno			
Paola Adelaide	Cofano		italiana	
Serena	Drufuca			
Adriano	Comai	FIAB Torino Bici e DIntorni		
Stefano	Sfondrini		italiana	
Marco	Melillo		Italiana	perché è una questione di civiltà
giancarlo	romanini		italiana	l'automobile nuoce gravemente alla salute
giancarlo	Fiorito		it	
Andrea	Raparo		Italiana	
sara	Santus			
Adelio	Mazzoleni		italiana	
Paolo	Nisi	privato	italiana	Sono d'accordo con la necessità di innalzare i livelli di sicurezza stradale
Veronica	Gaiani	AMAT		
Davide	Leidi	AMAT		
Anna Elena	Cantatori			
davide	cassinadri	polinomia	italiana	
Micol	Maggiolini		italiana	
ilia	ticcianti	salvaiciclisti	italia	si possono salvare delle vite umane
Fabio	Spelta		Italiana	
Alberto	Leccardi			
Dario	Lucarelli		Italiana	Aderisco perchè limitare la velocità e rispettare gli utenti deboli della strada è l'unico mezzo per avere città e strade sicure!
fabrizio	chiappa			ritengo che l'alta velocità nei centri abitati va assolutamente monitorata .
rossana	diotti			
emanuele gianmaria	ferrara			
Piera	Belloni		italiana	
Giovanni	Marcucci			
Stefano	Battaiotto		Italiana	
fabrizio	calloni			

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
Davide	Bassi			
alberto	carangelo	amat	italiana	
Chiara	Gruppo		italiana	
guido	paraboni		italia	sono un automobilista, ma soprattutto un ciclista.
Gabriele	Bollini			
Giulio	Filisetti			
Federico	Cupellini		Italiana	
Rosaria	trotta		italiana	E' importante
Giovanna	Brendolin			E' una bella idea
Simonetta	Valenti	L.S. Advanced Software	italiana	perché è giusto farlo
claudio	cocco		italiana	perché tengo alla mia vita
Luca	Giugno		Italia	
alberto	perini		italia	
Giuseppe	Zambarbieri		Italiana	
anna maria	biraghi		italiana	
piero	quaglia		italiana	
Paola	Zoccarato	Architetto	Italia	
FULVIO	FIORENTINI	ANGEV-PRO.CIV.	ITALIANA	
Ferdinando	Laserra		italiana	E' una questione di sicurezza,per potere esprimere il diritto della libertà di mobilità
Alessandro	Abaterusso			unfilodisicurezza in più è meglio.
Roberto	Caironi			
carlo	riparbelli		italia	
Alberto	Radice			
PAola	Marciani			
Gianni	Bovini		italiana	consente di "risparmiare" vite umane, sofferenze e costi.
LUCIA	RATTI		Italiana	
Matteo	Borbonese		IT	Sarebbe importante se tutte queste tecnologie di cui le auto sono dotate, fossero non solo dei gadget, ma anche dei sistemi per migliorare la sicurezza "attiva" dei mezzi e delle persone, soprattutto alla luce dell'elevato numero di incidenti e morti cau
Bonaria	Aramu			
Elena	Campostrini		Italiana	
Paolo	Valenti			
giacomo	drufuca		italiana	
juan carlos	guarrera		italiana	
claudio	pasero	FIAB Alessandria gliamicidellebici		E' necessario cambiare radicalmente la cultura della mobilità
paolo	greco		italiana	aderisco perchè sono stufo di vedere

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
				macchine che sfrecciano da ogni parte ogni volta che vado a fare qualche passeggiata con la mia bici e qualche macchina mi passa velocissimo a pochi centimetri da me mi da immensamente fastidio
Piera Domenica	Lora	FIAB Alessandria	italiana	per la sicurezza sulla strada dei più deboli:pedoni e ciclisti
luisella	era	fiab alessandria	italiana	chiedo sicurezza per utenti deboli della strada
daniela	pestarino		italiana	sono una ciclista preoccupata
francesco	paladini			
Nadia	Buzzetti			
Rosaria	trotta		italia	E' una iniziativa intelligente
Riccardo	Badagliacca			
carlotta	praolini		italiana	
Francesca	Vezzani	Architetto		
Elisia	Nardini		italiana	ogni giorno ci sono morti e feriti sulle strade! E' inaccettabile.
Matteo	Gornati		italiana	
Giuseppe Andrea	Furcas		Italiana	Nessuno può avere il diritto di uccidere solo perchè non vuole rispettare i limiti di velocita
marcello	bindi		italiana	lo ritengo giusto, attuale ed interessante
PAOLA	ROSA			
teresa	santos			
Giuseppe	Bordoni		italiana	
Elisabetta	Clariond		italiana	
Paolo	Zaffaroni			
Chiara	Brambilla			
Anita	Canale		italiana	
Roberto	Peia		italiana	
Valentina	Borgogni		Italia	Per diminuire i morti sulla strada.
angelo	velatta		italiana	si combatte una guerra sulle strade: è tempo di disarmare gli automobilisti
DANIELA	BITTINI			
Filippo	Sannazzaro		italiana	Aderisco perchè la guerra contro gli incidenti stradali non si deve fermare. Facciamo sentire forte la nostra voce perchè le urla delle vittime sono troppe
Paolo	De Felice			condivido il concetto di sicurezza
Paolo	De Felice		Italiana	Aderiamo perchè la sicurezza sulle strade sia una priorità e non una lotta continua contro l'immobilismo delle istituzioni. Il movimento #salvaiciclisti con i suoi attivisti in prima persona, si impegna continuamente a sostegno dell'utente debole della

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
Maria	Costa		italiana	L'eccessiva velocità , il mancato rispetto dei limiti sono le principali cause degli incidenti e quindi dei morti sulle strade. Credo che lo capisca anche una bambina! Ben venga quindi la campagna per "unfilodisicurezza"
Gianluca	Fazzolari		Italia	E' un contributo alla sicurezza stradale
sergio	tralli			
Paolo	De Felice			
CATERINA	PITTI		ITALIANA	PER SENSO CIVICO
monica	ferroni			
carla	almirante			
paolo	grulla			
grazia	pozzoni		italiana	
Fatima	Lavezzari		italiana	
Giorgio	Cozzi			L'iniziativa mi sembra molto interessante
Dariush	Kian			
Denise	Ertugral			
Giovanni	Vecchio			
Giovanni	Ghidotti			Lo ritengo importante
Dragan	Ahmetovic			
Dario	Catanese		Italiana	La tecnologia per ridurre gli incidenti e salvare molte vite è disponibile e non è costosa. Adottarla è soltanto una scelta politica.
ANGELA	CERESOLI		it	
gabriella	marchesi			la lentezza offre infinite possibilità di vita migliore...in questo caso garantisce vita.
tatiana	gaetani			aderisco perchè ritengo veramente importante non morire sulla strada e questo mi sembra un metodo e una proposta davvero efficace
Renato	Caldarelli		Italiana	La politica del continuo miglioramento delle condizioni di sicurezza sulle strade può decisamente crescere con questa iniziativa
ileana	colombo			
Luca	Tinelli		Italiana	
Andrea	Barbisotti			
Mabel	Valli			
SILVIA	ZANETTI			
Patrizio	Carlet			
Nicola	Cremaschi			
Marco	Caglioni			
massimo	bernardelli			
Fabio	Pozzi		Italiana	Perchè mi sembra giusto sfruttare la tecnologia anche per ottenere più

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
				sicurezza sulle strade.
ORietta	CASALI		italiana	Servirebbe molto una cosa del genere.
Alfredo	Sangalli			
Carmela	Magno			Mi pare l'unico modo per costringerci a rispettare i limiti di velocità
Pierino	Fratelli		italiana	venga limitata la velocità sulle strade ed autostrade, causa di molti gravi incidenti
Marco	Di Girolamo			
Daniela	Amati			
leone	sottocornola		italiana	
Giorgio	Paris		Italiana	Per il rispetto della vita
sergio	marletta		italiana	Se è tecnicamente possibile far rispettare i limiti di velocità ,evitando incidenti mortali o invalidanti,occorre farlo al più presto
Valentina	Siotto			
Luisella	Pasquadibisceglie			
paolo	greco		italia	mi da grandissimo fastidio continuare a vedere auto che sfrecciano a destra e sinistra senza che nessuno faccia niente.
Armida	Forlani		italiana	
francesco	micalizzi			E' importante
Adriano	Baroni		Italiana	
monica	Gualandris			
Max	Archetti		Italia	E' sano, giusto, utile!
Giovanna	Savoldelli			Mi muovo sovente in bicicletta e sono consapevole di correre il rischio di essere travolta con conseguenze per me irreparabili proprio a causa dell'elevata velocità con cui i veicoli a motore si muovono anche in ambito urbano.
Emanuele	Gissi			Vado in bici con if figli
linda	maggiori		italia	Siamo una famiglia senz'auto e crediamo che questo modello di sviluppo attuale, basato sull'auto privata sia insostenibile.
Sergio	Spagnolo		italiana	Concordo pienamente sia da ciclista che da motociclista e automobilista
claudio	bacigalupo		ita	il rispetto automatico dei limiti è un grande risultato. Mi auguro però limiti ragionevoli in relazione alle caratteristiche stradali.
Pietro	Gigante		Italiana	Da mobility manager e componente associazione che si occupa anche di sicurezza stiamo diffondendo le zone 30 in città e ridurre la velocità delle auto anche con un dispositivo elettronico ci trova favorevoli ed in linea con la nostra mission.
Irma	Poulsen		danese	
Roberta	Letorio			
Marco	Villa		Italiana	

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
Silvia	Sizana		italiana	
Simone	Lunghi		Italia	Preferisco vivere
mirko	caravita			
Stefano	Gerosa		Italia	Sono d'accordo che la velocità degli autoveicoli va diminuita per la sicurezza di tutti.
Luigi Angelo	Cazzani			
marisa	testa		italiana	MATTEO
cristian	guidotti		italiana	non voglio piu vedere morti per mano di pazzi furiosi che guidano auto sotto effetto dialcolici, droghe o chissà qual altra merda! (Chiedo scusa per il linguaggio ma non ne posso piu di sentire ogni giorno una nuova e poterla commentare fino che non...
stefano	gandolfi		italiana	basta morti in strada .
guia	biscaro			
Maria Rita	Castaldi			
Alessandro	Tursi		italiana	Voglio vivere la città e il territorio senza temere per la vita mia, dei miei cari e di tutti gli altri. Le morti sulla strada non sono inevitabili
Lucio	Beltrami			
Marco	Tognoli		Italiana	
CRISTIANO	GALBIATI			
Enrico	Melissano		Italiana	La diminuzione dei morti in strada soprattutto ciclisti.
luca	mazzotti		ita	La velocità è un lusso
Maurizio	Fioravanti		Italiana	La sicurezza di chi si trova a camminare negli spazi aperti o a usare mezzi pubblici o privati in città dovrebbe essere un fatto assodato.
Riccardo	Revello		italia	Vorremmo una Città' da vivere e non come ora per sopravvivere al rischio d'incidente!
GIANLUIGI	ROLANDI		italiana	E' una iniziativa sacrosanta
Davide	Bombini			
Rocco	Siclari		Italiana	
Peter	Reister		tedesca	Voglio strade più sicure per tutti
Michele	Pellegrino			La sicurezza stradale è un bene di tutti
elisa	sottotetti			
Leonardo	Agapito		italiana	
Francesco	Valezano		Italia	
Daniele	Vigano			
Davide	Nassuato			
Alessandro	Berni			
andrea	mazzetti		italiana	mi sembra una buona iniziativa di sensibilizzazione

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
Nicola	Montanari			Per una maggiore diffusione della cultura della sicurezza stradale
ROBERTO	TOMESANI		italia	E' tanto che penso che non dovrei essere io a limitare la velocità dell'auto ma un automatismo che oggi dovrebbe essere già disponibile..
Silvia	Rigato		Italiana	La macchina è un mezzo troppo pericoloso per lasciare che siano i singoli individui a gestirne la velocità in autonomia.
Guido	Tondelli		italiana	1) la strada è anche mia; 2) la legge del più forte (auto e moto) non è tollerabile
alessandro	paci			mi sembra un ottimo strumento per ridurre le morti da incidenti stradali
Sara	Poluzzi			#bastamortinstrada
frederic	gnuffi			Gli ospedali sono pieni di feriti gravi e meno gravi dovuti a "trauma stradale".
Paolo	Roppolo		Italiana	Sono un ciclista vorrei andare a lavoro in biciclette, ma non posso a causa delle macchine
Massimo	Serrao		italiana	condivido in toto l'appello
Guido	Tondelli		italiana	Credo che sia l'unico sistema efficace oggi in Italia
Anna	lori		italiana	Vorrei un trasporto progettato che non riesci a farti male neanche se ti vuoi fare male, economico, automatico, non ingordo di spazio tempo vite salute e risorse come le auto, tipo lo skytran.us. Nell'attesa che la gente capisca che anche l'auto a guida a
Marco filippo	Gandolfo		Italia	
Daniele	Zanatta			
Valerio	Palini			
Guido	Bartolomeo		Italia	Perchè mi sembra una soluzione assolutamente ovvia al problema dei limiti di velocità troppo spesso elusi. ovviamente sarebbe opportuno che i limiti vengano adeguati e non utilizzati per far cassa o per scaricare le proprie responsabilità quando non si
giulia	baroncini		Italia	per migliorare la sicurezza sulla strada
Anna	lori		italiana	Più forte vai più male ti fai
Giusy	Codraro		Italiana	
Giuseppe	Guccione		Italiana	Uno strumento utile per far diminuire incidenti, morti e feriti.
Paola	Marciani		Italia	
PIERGIORGIO	TOMBOLAN		italiana	
Gaetano	Romano		italiana	
Francesco	Ranieri			
Leonardo	Rignanese			
Francesca	Fabiani		Italiana	Se c'è una soluzione agli incidenti stradali

Nome	Cognome	Ente	Nazionalita	Commento
				e' solo limitare la velocità degli autoveicoli
Giuseppe	Guccione		Italiana	Tra gli obiettivi della nostra organizzazioni: controllo intelligente della velocità in area urbana ed extraurbana, favorevoli alla riduzione a 30 e 20 km/h nelle aree urbane, Chiusura progressiva dei centri urbani al traffico veicolare privato
Stefano	Battaiotto			
Andrea	Bertone			Istruttore di guida.
Marco	Passigato			credo che la velocità sia una delle cause principali delle incidentalità gravi
Carlo	Carminati			
saskia	wahlberg			
Antonella	Tampellini			Credo sia necessario potere utilizzare ogni mezzo che la tecnologia ci offre per prevenire incidenti e salvare vite.
Marco	Frascaroli			non bisogna perdere il filo, del pensiero, della vita
Alberto	Malaroda			Credo che il sistema isa sia estremamente efficace. Ho scritto e inviato una proposta di legge sull'adozione del sistema isa a molti parlamentari, nella speranza che qualcuno sia interessato
Giovanni	Giallombardo			
aldo	stentella			la strada è un bene comune e deve essere fruibile da tutti i cittadini, con pieno diritto e in sicurezza, sempre



PETIZIONE su CHANGE.ORG

PRESENTAZIONE GIOVEDÌ 21 FEBBRAIO 2019 – ORE 16
SALA STAMPA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

#ISA (intelligent speed adaptation)

Il dispositivo per la limitazione automatica
della velocità sui veicoli a motore conviene a tutti.

Più vite salvate e meno multe sulle strade.

Roma, 20 febbraio 2019, Comunicato stampa. Ricordiamo i numeri della violenza e della strage stradale nel 2017: In Italia 3.383 morti e 17.000 feriti gravi, in Europa 25.300 morti e 135.000 feriti gravi e nel mondo 1.350.000 vittime.

Non solo le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, disabili, bambini anziani) pagano un prezzo altissimo ad un sistema di mobilità violento e costoso ma anche gli stessi automobilisti e motociclisti. Nel 2017, nel nostro Paese, oltre a 40 bambini uccisi, 600 pedoni e 274 ciclisti, ben 1.464 automobilisti e 735 motociclisti sono rimasti vittime di schianti stradali.

Questo **sanguinoso tributo**, che vede la velocità come causa principale di sinistri stradali ed elemento che ne determina la gravità, non è inevitabile: in particolare, semplicemente connettendo i sistemi di navigazione satellitare e l'apparato elettronico di controllo del motore, cioè due dispositivi ormai installati su tutti i nuovi veicoli, è possibile fare in modo che l'automobile rispetti automaticamente i limiti di velocità in vigore sulle strade.

Questo dispositivo esiste da tempo e si chiama **ISA (Intelligent Speed Adaptation)**: esso è stato a più riprese e positivamente valutato in diversi studi e ricerche internazionali, ma la sua introduzione, per quanto sempre raccomandata, si è scontrata sino a oggi con una mai esplicitata e motivata ma evidentemente ben efficace opposizione.

Anche l'ETSC (European Transport Safety Council) lo promuove come una soluzione importante per ridurre la mortalità e la lesività degli scontri stradali.

La Campagna per l'introduzione del dispositivo ISA è veicolata in tutti i Paesi dell'Unione Europea e fatta conoscere al resto del mondo perché possano svilupparla in tutti i Paesi aderenti all'ONU.

I destinatari della petizione sono:

Il Presidente del Consiglio dei Ministri italiano Giuseppe Conte, **la Presidente del Senato della Repubblica Italiana**, Maria Elisabetta Alberti Casellati, **il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**, Danilo Toninelli, **il Presidente della Camera dei Deputati**, Roberto Fico, **il Presidente della Commissione Europea**, Jean Claude Juncker, **il Presidente del Parlamento Europeo**, Antonio Tajani, **il Segretario Generale delle Nazioni Unite**, António Manuel de Oliveira Guterres, **il Direttore Generale Dell'Organizzazione Mondiale della Sanità**, Tedros Adhanom Ghebreyesus, **l'Inviato Speciale del Segretario Generale dell'ONU per la sicurezza stradale**, Jean Todt

Il gruppo promotore:

Paolo Beria, Politecnico di Milano; **Andrea Boitani**, Università Cattolica di Milano; **Teresa Borgonovo**, Legambiente; **Teresa Cardona**, esperta in comunicazione; **Aldo Ciocia**, architetto urbanista; **Alberto Colorni**, Politecnico di Milano; **Damiano Di Simine**, Legambiente; **Anna Donati**, Kyoto Club; **Matteo Dondè**, architetto; **Alfredo Drufuca**, Polinomia; **Edoardo Galatola**, FIAB; **Paolo Giachetti**, ispettore Polizia Municipale; **Patrizia Malgieri**, esperta mobilità; **Valerio Montieri**, architetto; **Paolo Pinzuti**, Bikeitalia.it; **Andrea Poggio**, Legambiente; **Luigi Torriani**, Polinomia; **Mariarosa Vittadini**, Istituto Universitario di Architettura di Venezia; **Mario Zambrini**, Ambiente Italia; **Giovanna Martellato**, ISPRA.; **Alfredo Giordani**, **Rete Vivin strada**; **Giuseppe Guccione**, **Fondazione Luigi Guccione**, **Ente Morale Vittime della strada**; **Marco Scarponi**, **Fondazione Michele Scarponi**; **Franco Piacentini**, **AIFVS.eu**; **Vito De Russis**, **Associazione Diritti del Pedone**; **Bruno Pietrobono**, **Marco Pietrobono Onlus**; **Stefano Giannini**, **SULPL Roma**; **Sabrina Grisoli**, **Salvaiciclisti Roma**; **Enrico Botti**, **Associazione Motociclisti Vittime della Strada**, **Manuel Massimo**, **Bikeitalia.it**, **Alberto Fiorillo**, **Legambiente**.

COMITATO PROMOTORE ISA (Intelligent speed adaptation)

Sede. Centro "Marcel HAEGI", Via Marsala, 14 "Galleria Caracciolo", 00185 ROMA, Tel. 06.4567.4284 - Numero Verde: 800.47.33.33 -
Giuseppe Guccione (Presidente Fondazione Luigi Guccione Onlus, Ente Morale vittime strada) Cell. 393.3322565
Alfredo Giordani, Presidente Rete #VIVINSTRADA – Cell.: 333.3440189 – [mail: isaspeedcontrol@gmail.com](mailto:isaspeedcontrol@gmail.com)

OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

RETE VIVINSTRADA

promuove la ricerca e la sensibilizzazione in ambito di cultura e prevenzione stradale e riunisce 28 tra associazioni, fondazioni e movimenti italiani che si occupano a vario titolo di sicurezza stradale, utenze vulnerabili e mobilità sostenibile.

La **città** è il territorio di massima promiscuità e conflittualità stradale, qui la guida del mezzo privato a motore assume i massimi connotati di elemento patologico invasivo e di minaccia per i propri utenti e per gli altri soggetti circostanti, in particolar modo quelli non protetti dalla blindatura dell'abitacolo.

È quindi, prima di tutto, la realtà urbana l'ambiente in cui bisogna dispiegare ogni soluzione idonea e urgente affinché l'attuale modello comportamentale generale di guida sia reso innocuo e incapace di ledere o uccidere, in **qualsunque condizione** si trovino gli attori della strada.

Recenti ricerche attribuiscono a ogni singola unità di velocità (1 km/h) in più la causa di oltre 2000 vittime in Europa.

<https://etsc.eu/in-vehicle-technology-vital-to-tackling-speeding-in-europe/>

CON QUESTO OBIETTIVO LA RETE DI ASSOCIAZIONI VIVINSTRADA

SOSTIENE:

- l'adozione di valori di **VELOCITA' URBANE MASSIME** compatibili con i principi di sicurezza e prevenzione procedendo dalla individuazione della viabilità principale di scorrimento su cui applicare il limite di 50 km/h e dedicando alla restante rete una disciplina di traffico differenziata con velocità 40, 30, 20, 10 e 5 km/h. L'estesa complessiva su cui insisteranno limiti di velocità superiori ai 30 km all'ora non dovrà superare il 15% del totale.

Bambini, anziani, disabili e utenti vulnerabili in genere dovranno avere la possibilità di **muoversi in sicurezza** con **ogni mezzo** a loro disposizione, compresi carrozzine, pattini, monopattini tradizionali ed elettrici, overboard, skateboard, segway e monoruota, almeno sulla viabilità sottoposta alla disciplina del limite dei 30 kmh e valori inferiori.

Anche a tal fine necessita di massima espansione la soluzione della **zona residenziale** come inteso dal CdS ovvero "zone urbane in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente" dove la precedenza è riconosciuta all'utenza fragile e il contesto stradale fonde strutture funzionali alla prevenzione e all'estetica urbana.

Il controllo e l'imposizione del rispetto dei limiti di velocità avvengono tramite:

infrastrutturazione fisica del disegno delle strade e dell'arredo urbano (road diet, aree sosta alternate a sinistra e destra del flusso di traffico, sensi unici contrapposti, trasformazione del traffico di attraversamento in traffico locale, attraversamenti pedonali e intersezioni rialzate, colorazione e diversificazione dei materiali di pavimentazione, segnaletica, ecc.);

utilizzo di **strumenti tecnologici** per la rilevazione della velocità puntuale (istantanea) e lineare (media), per la segnalazione della velocità rilevata (display), legalizzazione dei semafori collegati a misuratori di velocità, rilevatori di passaggio con semaforo rosso, ecc;

impiego di **personale** designato dal CdS per le funzioni di accertamento infrazioni in tema di velocità dei veicoli.

COLLAUDO STRADALE DELLA VELOCITA' MASSIMA

Ogni strada o tratta di essa dovrà essere sottoposto a relativo **test** teso a comprovare la funzionalità di contenimento della velocità delle infrastrutture, in alternativa sarà la presenza di dispositivi tecnologici a garantire il rispetto della velocità massima. Se la prova pratica dimostra la possibilità di transitare sulla strada in oggetto a velocità superiori a quelle massime previste il collaudo si considera di esito negativo.

Prioritariamente tale collaudo deve riguardare le **rotatorie**, strutture di alto conflitto tra veicoli a 4 e 2 ruote, sia moto che biciclette, nonché per i pedoni in attraversamento.

Altra situazione conflittuale è rappresentata, soprattutto per le utenze più vulnerabili, dalle aree di **intersezione e confluenza di flussi**, ovvero in presenza di preincanalamenti in prossimità di raccordi di immissione o uscita dove si verifica l'attraversamento del flusso dei veicoli della corsia lenta di destra da parte di chi è in uscita o in entrata rispetto il percorso di marcia.

L'utilizzo del personale adibito a rilevazione e sanzione del mancato rispetto delle velocità massime ha luogo solo in sostituzione temporanea e in previsione dell'adeguamento strutturale e tecnologico della viabilità e relativo collaudo con esito positivo.

SOLUZIONE GLOBALE PER IL RISPETTO DEI LIMITI DI VELOCITA'

La soluzione globale e alternativa a queste misure di controllo e regolazione della velocità, perfettamente valida sia in ambito urbano che extraurbano, è l'introduzione del sistema **ISA, Intelligent Speed Adaptation**, previsto con risoluzione legislativa del parlamento Europeo P8_TA-PROV(2019)0391, approvata in data 16.4.2019.

Tale soluzione è di **gran lunga preferibile** alle altre sopracitate in quanto non richiede scelte amministrative locali e complessi passaggi burocratici per ogni tratto di viabilità interessato dalla messa in sicurezza, consente notevoli risparmi di risorse economiche ed evita interventi strutturali non coerenti con l'obiettivo di rendere l'ambiente urbano gradevole e piacevole, anche rispetto alla pura e importante percezione estetica d'insieme.

Si rende perciò auspicabile

L'ADOZIONE PER TEMPO DI OGNI MISURA NECESSARIA AL **RECEPIMENTO IMMEDIATO** DELLA RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO IN MERITO ANCHE AL DISPOSITIVO DI LIMITAZIONE AUTOMATICA ADATTIVA DELLA VELOCITA' (ISA).

L'obbligatorietà del dispositivo ISA, inoltre, non può riguardare solo le auto di nuova immatricolazione ma deve essere gradualmente e progressivamente esteso a **tutto il parco auto circolante, auto e motoveicoli**, nell'arco di tempo di 6 anni massimo, procedendo per criteri di priorità legati alle potenze motori, iniziando quindi da quelle più alte.

- CONTINUITA' DEI PERCORSI PEDONALI

I marciapiedi non devono essere interrotti da dislivelli dovuti ai passaggi carrabili che li attraversano per consentire entrata e uscita di veicoli da pertinenze in affaccio sulla strada. **Il percorso pedonale resterà a livello rialzato** rispetto al livello della pavimentazione carrabile anche in corrispondenza di detti passaggi in modo che dovrà essere il mezzo a salire all'altezza del marciapiede e non il pedone a scendere all'altezza del livello di transito o attraversamento veicolare.

Il marciapiede, inoltre, proseguirà, indicativamente, allo stesso livello anche in fase di attraversamento del flusso veicolare (marciapiedi ortogonali), per lo stesso principio di cui sopra, ovvero evidenziando nel conducente il significato di ingresso del veicolo sul territorio di sicurezza del pedone piuttosto che una discesa del pedone nell'ambito di prevalenza veicolare.

Nel caso di viabilità interessata da particolare flusso di veicoli di soccorso medico per trasporto pazienti si può valutare, in alternativa, l'installazione di soluzioni denominate cuscini berlinesi che evitano sobbalzi ai mezzi in emergenza di soccorso.

LA RETE DI ASSOCIAZIONI VIVINSTRADA SI DICHIARA INOLTRE

A FAVORE:

- INTRODUZIONE DI ADEGUATA OBBLIGATORIA FORMAZIONE ED EDUCAZIONE ALLA PACIFICA E RESPONSABILE CONDIVISIONE DEGLI SPAZI PUBBLICI VIARI.

L'attività di formazione in ambito scolastico, lavorativo e nelle collettività deve vertere non solo su nozioni normative e tecniche ma soprattutto sulle dinamiche che governano il **fattore umano alla guida**, prima causa di sinistrosità e mortalità stradale, puntando a riconoscere i fenomeni di emotività, impulsività e istintività e sviluppare adeguata capacità di **valutazione situazionale** e **percezione del rischio** nel contesto stradale. Fondamentale risulta anche il riferimento alla sostenibilità e compatibilità delle varie **modalità di spostamento**, promuovendo quelle ad impatto minore sull'ambiente. La quantità di traffico è fattore che statisticamente e a livello comportamentale incide direttamente sui valori indice del fenomeno stradale.

La stessa adeguata formazione deve essere svolta in **aggiornamento permanente** anche per i titolari di ogni titolo di guida secondo prestabilite periodicità.

Lo Stato e ogni soggetto pubblico non devono promuovere eventi o veicolare messaggi che possano incentivare comportamenti stradali illegali o pericolosi. Particolare attenzione va riservata a spettacoli motoristici e cinematografici e a pubblicità tendenti a mitizzare la velocità e i suoi eroi.

- MISURE A DISINCENTIVO DELL'UTILIZZO DEL MEZZO PRIVATO

Proprio al fine di ridurre la mole di traffico privato si ritiene necessario procedere a misure legislative ed economiche utili a disincentivare l'uso del mezzo privato. La fiscalizzazione di scopo delle somme introitate è destinata a obiettivi mirati, primo tra tutti il finanziamento del trasporto collettivo urbano ed extrurbano.

Anche i criteri di assicurazione da responsabilità civile alla guida devono tendere a diminuire l'uso del mezzo meno compatibile con la vivibilità urbana, prevedendo ad esempio la maggiore diffusione dei premi legati alla effettiva percorrenza.

Risulta auspicabile l'introduzione di adeguata comunicazione di avvertimento riguardo dannosità e pericolosità di auto e moto veicoli, analogamente a quanto avviene per l'uso di alcolici e sostanze psicotrope.

Il trasporto pubblico deve risultare altamente competitivo e vantaggioso rispetto al mezzo privato grazie anche alla massima diffusione di corsie e strade riservate ad esso. Importante avviare una sperimentazione riguardo la concessione di priorità al mezzo pubblico anche ove non sia possibile ricavare percorsi riservati permanenti, utilizzando ad esempio semafori "intelligenti" che blocchino il flusso delle auto private e lascino via libera al tpl.

- ABOLIZIONE COMMA 6 BIS ART 142 CDS (obbligo di segnalazione degli strumenti di rilevazione elettronica della velocità);

Devastante unicum nel panorama legislativo stradale internazionale, ha impedito e continua ad impedire efficaci controlli sulla velocità. I controlli della velocità non devono essere segnalati, pena la mancanza dell'effetto deterrente.

- TRASPARENZA SU ARTT. 208 e 142 c12 bis e ter del CdS. (Obbligo di dichiarazioni degli enti locali su proventi delle multe e loro gestione);

- INTRODUZIONE NORMA DI AUTORIZZAZIONE PER SANZIONE DA REMOTO (VIDEOSORVEGLIANZA) PER VIOLAZIONI ARTT. 141 (guida pericolosa), 149 (distanza di sicurezza), 191 (inosservanza della precedenza al pedone sugli attraversamenti pedonali), 158 (sosta vietata);

- INTRODUZIONE OBBLIGO DI STRUMENTI DI CONTROLLO SPAZIO PERIFERICO A 360° SUI MEZZI DI GRANDI DIMENSIONI

Un'adeguata assistenza elettronica e tecnologica può consentire ai conducenti dei mezzi pesanti di gestire in modo più sicuro lo spazio intorno al veicolo e i pericolosi "blind spot" in particolare.

- DOPPIO SENSO DI CIRCOLAZIONE DELLE BICI NELLA VIABILITA' A SENSO UNICO PER AUTO E MOTOVEICOLI

Misura dimostratasi valido strumento di moderazione del traffico e di sicurezza in ogni realtà urbana in cui è stato applicato;

I requisiti di applicazione di questa soluzione riguardano solamente la velocità massima di circolazione che deve essere imposta effettivamente sulla viabilità in oggetto e che non deve superare i 30 km/h.

- POSSIBILITA' DI OCCUPARE LO SPAZIO STRADALE PIU' SICURO PER CHI UTILIZZA LA BICI

Revisione e modifica art. 182 CdS nel senso che consenta al ciclista di procedere sulla corsia che garantisca meglio la sua sicurezza e dunque, al bisogno, anche affiancato ad altro ciclista.

- LINEA ARRESTO AVANZATA PER LE BICI

La tutela dell'utenza ciclabile e la promozione di questa tipologia di mobilità sostenibile comprende anche la presenza di attestazioni avanzate riservate ai ciclisti in prossimità delle intersezioni semaforizzate.

- USO PROMISCUO TRA BICI E BUS DI PERCORSI E CORSIE RISERVATE;

Le esperienze nazionali e internazionali hanno confermato anche in questo caso l'utilità e l'efficacia della soluzione in promiscuo tramite appropriata formazione del personale di guida del trasporto pubblico e la sussistenza del requisito di sicurezza della sufficiente larghezza della corsia;

Tale soluzione va perseguita solamente se non è possibile ricavare spazio ciclabile dallo spazio dedicato al mezzo privato a motore, misura sempre preferibile.

- SVOLTA A DESTRA CONTINUA PER LE BICI IN INTERSEZIONI REGOLATE DA IMPIANTO SEMAFORICO E SPERIMENTAZIONE IDAHO STOP

Queste misure non sono ispirate solo o principalmente ad una visione di promozione o tutela della ciclabilità ma a principi di moderazione del traffico e prevenzione generale.

<https://komonews.com/news/local/oregon-lawmakers-considering-idaho-stop-which-allows-cyclists-to-ride-through-stop-signs>

- AUTORIZZAZIONE AD ATTRAVERSAMENTO IN BICI, IN SELLA, SU STRISCE PEDONALI IN ASSENZA DI OPPORTUNO ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

E' necessario chiarire la norma che attualmente risulta interpretabile in modo equivoco.

- ABOLIZIONE OBBLIGO ESCLUSIVO DI USO DELLE PISTE CICLABILI;

Coerentemente con una visione globale di mobilità e città sostenibili l'uso della bicicletta non può essere relegato obbligatoriamente in "riserve ciclistiche" ma incentivato per la più ampia diffusione possibile anche contestualmente su percorsi riservati e promiscui.

- INTERMODALITA' E MULTIMODALITA'

Il trasporto multimodale e intermodale della bici sui mezzi collettivi deve essere promosso e diffuso prevedendo la possibilità di disporre di strutture portabiciclette anteriori a pullman e bus, spazi di stallo sui treni, tram e metropolitane.

Stazioni ferroviarie urbane ed extraurbane e le linee metropolitane devono essere attrezzate per essere utilizzate agevolmente dai disabili, dagli utilizzatori di bici e da chi ha bagaglio su rotelle al seguito (trolley). In particolare per il superamento di ostacoli in dislivello rappresentati da scale e gradini.

- RICONOSCIMENTO DI "STATUS" A SE' PER IL MEZZO A PEDALI.

La bicicletta, o velocipede, è considerato attualmente un veicolo con pari diritti e doveri rispetto a moto e auto di grandi dimensioni e con potenziali di alte velocità.

Il buon senso e l'osservazione pratica hanno da tempo consentito che si avviasse un processo di assimilazione tra bicicletta e pedone, prima di tutto nel senso di categorie fragili della strada. Anche se bici e pedone non sono la stessa cosa è pure vero che la due ruote a pedali, seppure assistita da motore elettrico, non può essere considerata un veicolo al pari di mezzi di massa e potenze sproporzionatamente maggiori. Risulta più adeguato riconoscere e delineare una nuova figura di mezzo di trasporto che si ponga tra il veicolo e il pedone e sicuramente più vicina a quest'ultimo.

LA RETE DI ASSOCIAZIONI VIVINSTRADA SI DICHIARA INOLTRE

CONTRO:

- INCREMENTO DEI LIMITI DI VELOCITA' SULLE AUTOSTRADE.

L'introduzione del sistema di rilevazione della velocità media Tutor Sicve, dall'anno 2006, ha consentito in pochi anni il dimezzamento delle vittime sulle autostrade, a dimostrazione che la velocità è il primo problema di sicurezza. Tornare indietro sarebbe devastante.

- OBBLIGATORIETA' DEL CASCO PER I CICLISTI.

provvedimento che non risponde a criteri fondamentali di efficacia nella lotta alla violenza stradale e che invece può avere dannose conseguenze per la diffusione della modalità ciclistica. Stesso dicasi per altri presidi di protezione obbligatori per gli utenti deboli atteso per certo che la loro sicurezza e quella di tutti gli altri utenti della strada dipende in via quasi esclusiva dalla violenza del traffico.

- INDICAZIONE ESCLUSIVA DI SOGGETTI SE NON RAPPRESENTATIVI DI TUTTE LE UTENZE DELLA STRADA, IN PARTICOLARE QUELLE FRAGILI, COME TITOLARI DI COMPETENZE EDUCATIVE ALL'INTERNO DEL CODICE DELLA STRADA.

Il riferimento specifico è al soggetto Aci e alle prerogative lui riconosciute nell'art. 230 del CdS.

- IL PRINCIPIO CARDINE DELLA FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO.

Rimozione del concetto di **intralcio** relativo alla figura del pedone e dell'utenza fragile in genere sulla viabilità in ambito urbano. Si sottolinea quanto l'utilizzo della strada ha come riferimento primario l'essere umano a cui va riconosciuta dignità primaria rispetto a tutti gli altri mezzi di trasporto.

CONSIDERAZIONI GENERALI SULLA GOVERNANCE DELLA PREVENZIONE STRADALE

In Italia la competenza sulle questioni di sicurezza e prevenzione stradale, seppure attraverso una articolata pluralità di mansioni e materie, è demandata al Ministero dei Trasporti e Infrastrutture e non risulta esistere un ente o soggetto che sia politicamente responsabile dei risultati di azioni e interventi a contrasto della strage stradale.

Auspicabile dunque l'assegnazione di competenze particolari sulla sicurezza stradale a specifico soggetto alle strette dipendenze della Presidenza del Consiglio o al Presidente stesso, attesa la massima rilevanza della materia.

CONSIDERAZIONI GENERALI SUL CODICE DELLA STRADA

E' importante sottolineare che l'attuale Codice della Strada ha bisogno di profonda e radicale revisione, sia nella struttura che nel significato. Si auspica una adeguata rinnovata impostazione fondata prioritariamente sulla normativa riguardante i comportamenti dei soggetti utenti della strada, mirata specificamente alla tutela della prevenzione e della sicurezza stradale, a partire dalle utenze più vulnerabili.

A tal fine risulta adeguato un principio di responsabilità nei comportamenti stradali strettamente legato, in modo crescente, alla massa e alla potenza dei mezzi di cui si è alla guida.

Si auspica la realizzazione di un corpo normativo principale sintetico, funzionale e orientato alla consapevolezza e responsabilità degli atteggiamenti stradali, con, a margine e complemento, l'insieme di norme strutturali e tecniche su requisiti delle infrastrutture viarie e dei veicoli.

Dallo Statuto di Vivinstrada Aps

Art 2. SCOPO

....

b) Studiare e definire analiticamente i modelli comportamentali di mobilità e di guida correnti al fine di intervenire nel tessuto sociale e nelle istituzioni per modificarli e trasformarli in modelli sostenibili, sicuri ed eticamente compatibili con tutti gli esseri viventi, le realtà urbane nella loro complessità e con l'intero ecosistema.

Alfredo Giordani

Vivinstrada APS

<https://blogvinstrada.wordpress.com/>