

#VIVINSTRADA



fondazione
LUIGI GUCCIONE

IX Commissione - Trasporti
c.a. del Presidente, dei Relatori e del Comitato ristretto
Camera dei Deputati

MEMORIA SULLE PROPOSTE DI MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

La Fondazione Luigi Guccione Onlus, Ente Morale Vittime della Strada, la Fondazione Michele Scarponi Onlus e l'Associazione di Promozione Sociale Vivinstrada depositano la presente memoria scritta, che illustra le proprie osservazioni e proposte nell'ambito dell'esame delle proposte di legge recanti "Modifiche al codice della strada" da parte di codesta Commissione (C. 24, C. 192, C. 193, C. 219, C. 234, C. 264, C. 367, C. 681, C. 777, C. 1051, C. 1113, C. 1187, C. 1245, C. 1358, C. 1366, C. 1368).

Prima di illustrare nel dettaglio le proposte, riteniamo importante sottolineare che la velocità è la causa principale dei sinistri stradali e determina la gravità delle collisioni a causa dell'energia cinetica prodotta (effetto quadratico della velocità).

Per questo promuoviamo l'installazione di **I.S.A. (Intelligent Speed Adaptation)** sui veicoli a motore, "sistema di adattamento intelligente della velocità" di tipo attivo (e non passivo) che interviene a variare la velocità a seconda della lettura della strada che ne fa il GPS del veicolo stesso.

SI ALLEGANO:

- 1. Il testo della petizione Tutti per #ISA, ISA per tutti, online caricata su Change.org**
- 2. Il testo della Proposta di legge per l'assistenza delle vittime della strada**
- 3. Il testo della petizione caricata su change.org "Siamo Sulla Stessa Strada" promossa dalla Fondazione Michele Scarponi Onlus e dall'Accpi (Associazione Corridori Ciclisti Professionisti Italiani) in merito alla distanza di sicurezza di 1,5 metri, alla definizione delle sanzioni, all'interno della Legge 366 del 19/10/1998 e alla definizione delle misure minime di sostegno psicologico alle vittime e ai loro parenti durante tutto il percorso post trauma.**

DA TENERE BENE IN EVIDENZA QUANDO SI LEGIFERA

Il Codice della strada per quale mobilità?

Nel 1969 c'erano 9.173.700 veicoli circolanti in Italia. Nel 2017 i veicoli circolanti sono stati 51.448.065!

I viadotti, come quello di Genova (1963-1967), sono stati costruiti quando in Italia c'era un numero 6 volte inferiore di veicoli!

Nel 2017 hanno perso la vita, nel Mar Mediterraneo, 3.116 migranti, nel tentativo di raggiungere l'Europa. Un dato, seppure drammatico, in forte calo rispetto agli ultimi anni.

Tra collisioni stradali e per inquinamento urbano nel 2017 sono morte 94.378 (per 4 quinti da particolato, usura manto stradale gomme e freni veicoli, uso idrocarburi fossili, ecc.) l'Italia conta 250 morti e 245 milioni di euro di costi sociali ogni giorno!

#RESPONSABILITAISTITUZIONALI: #MORTISULLASTRADA, #ASFISSIATINCITTÀ

A quando l'inversione di marcia?

Le città già pensano, per ora, di permettere la circolazione dei veicoli diesel solo fino al 2024. Trenitalia non programma ancora nulla: nel resto del Mondo sono già in esercizio i treni ad idrogeno, in Italia no.

Per 60 anni si è puntato solo sulla mobilità privata. Il Codice della strada ne è stato e ne è lo strumento di morte (240 articoli e 320 articoli del Regolamento di esecuzione e di attuazione!).

I Governi di tutti questi decenni subalterni ai produttori di auto, di carburanti fossili per autotrazione, alle compagnie di assicurazione ed alle "Agenzie" di esperti (ACI, FMI, CONI, FCI, ANIA e senza dimenticare la Polizia Stradale) "custodi" della vecchia mobilità che tanti danni ha prodotto.

Pedoni, ciclisti, bambini, disabili, anziani le vittime predestinate. Senza che le Istituzioni, locali e nazionali predisponessero idee ed azioni per porre rimedio al disastro. #Bambini vittime in aumento. #Pedoni vittime in aumento.

Da oltre dieci anni nessun finanziamento per una mobilità alternativa, per la sicurezza stradale e per combattere la morte da inquinamento nelle città..

Occorre un cambiamento di paradigma culturale della mobilità di persone e merci per oggi e per il futuro. Al centro del sistema ci devono stare le persone non le auto.

Occorrono azioni di sistema (ad esempio un Codice della strada che inverta la piramide e le gerarchie che stanno nel suo articolato da circa 60 anni, dal 15 giugno 1959!). VECCHIA MOBILITA': 1. Auto, 2.TPL, 3.Pedoni e Disabili, 4. Ciclisti. NUOVA MOBILITA': 1. Pedoni e Disabili, 2. Ciclisti, 3. TPL, 4. Auto!

E cambiamenti diffusi nello "scardinare" modi ed abitudini di vita che ci complicano l'esistenza. Ma il Governo deve "imporre", fino ad esercitare la sussidiarietà, agli stessi enti locali, azioni più "effettive" per il bene dei cittadini che amministrano attraverso i fondi che introitano a cominciare da quelli dei proventi contravvenzionali..

Quando si tratta di mobilità Governo e Comuni devono pensare ai bambini, ai disabili, alle persone anziane. Se lo faranno, la vita migliorerà per tutti

Riforma del Codice della strada (e suo snellimento, 50/60 articoli sui comportamenti delle persone e delle amministrazioni pubbliche ed uno che disciplini le norme su Veicoli ed Infrastrutture) dando centralità, nei primi articoli, al forte potenziamento delle Isole Ambientali

nelle città (fino alla chiusura graduale e completa dei centri urbani) e protezione dei Bambini, Anziani, Pedoni, Ciclisti, Diversamente abili.

Predisporre la normativa e sperimentazione diffusa della guida autonoma secondo criteri di sostenibilità: piccola, leggera, elettrica e condivisa.

Una articolazione adeguata di formazione permanente sulla cultura della strada a tutti i livelli, da scuola a decisori, passando per mondo del lavoro e tecnici/professionisti e formatori stessi. Manutenzione programmata delle strade con rigoroso rispetto dell'utilizzo dei proventi delle contravvenzioni (Articoli 142 e 208 del Codice della strada). Pretendere obbligo di rendicontazione da parte degli enti locali e delle amministrazioni centrali ed esercitare eventualmente la sussidiarietà.

L'articolo 1 del Codice della strada restituisca il territorio urbano alla pedonalità e ciclabilità, con particolare attenzione, a bambini, disabilità ed anziani.

Predisposizione di un piano di controlli efficaci (ed effettivi) per il rispetto delle norme del Codice della strada raggiungendo subito l'obiettivo dei 5 milioni di controlli all'anno, con piena applicazione ed attuazione dell'art. 11 del Codice della Strada (Servizi di polizia stradale) con coordinamento provinciale dei servizi di polizia stradale da chiunque svolti, tramite pianificazione ed assegnazione dei servizi alle forze di Polizia dello Stato e locali, con centrali operative uniche, come avviene per il 112.

Rendere più vincolante l'utilizzo degli apparati di controllo elettronici.

Cancellare la norma del comma 6-bis dell'articolo 142 del Codice della strada (segnalazione preventiva dell'apparecchiatura di controllo elettronico).

Art. 9

Competizione sportive su strada

Eliminare comma 3 e seguenti. Per impedire che le corse cosiddette "sportive" su strada non vengano più autorizzate. Insieme alla pubblicità sui veicoli sono due "azioni" perverse che favoriscono quella cultura aggressiva e violenta nella guida dei veicoli e che provoca migliaia di morti sulle strade italiane e del mondo.

Art. 11

Servizio di polizia stradale

Al Comma 1, lettera e) aggiungere dopo la parola strada "in particolare degli attraversamenti pedonali, della sosta abusiva e la velocità nelle vicinanze delle aree scolastiche". E rendere lo spirito dell'articolo più effettivo (coordinamento di tutte le forze in campo (Polizia stradale, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia Penitenziaria, Polizia Provinciale, Polizia Locale e Funzionari del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che hanno possibilità di effettuare controlli sulle strade ed elevare anche sanzioni)

Art. 141.

Velocità

Cancellare il comma 6. Introdurre la norma per l'autorizzazione delle sanzioni da remoto (videosorveglianza): guida pericolosa, inosservanza della precedenza al pedone sugli attraversamenti pedonali, sosta vietata.

Art. 142.

Limiti di velocità

Il comma uno è sostituito dal seguente:

Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, nonché, nei centri abitati, i 30 km/h per le strade urbane classificate di tipo "E" o inferiore ai sensi dell'articolo 2 del presente codice, i 50 km/h per le strade urbane classificate di tipo "D" o superiore in ogni caso purché venga attestata la sussistenza di adeguate condizioni di sicurezza per tutti gli utenti della strada, con la possibilità di elevare eccezionalmente tale ultimo limite fino ad un massimo di 70 km/h qualora particolari caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano in sicurezza, in ogni caso previa installazione degli appositi segnali.

Previsione di isole ambientali, seppur temporanee, nelle aree scalastiche almeno fino al livello di quelle frequentate da bambini da 0 a 14 anni (scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di primo grado).

Introduzione del dispositivo I.S.A. (Intelligent Speed Adaptation) sui veicoli a motore, "sistema di adattamento intelligente della velocità" di tipo attivo (e non passivo) che interviene a variare la velocità a seconda della lettura della strada che ne fa il GPS del veicolo stesso.

Art. 142,

Abolizione del comma 6-bis (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

Chiediamo, al fine diminuire l'incidentalità nelle città, di istituire limite di velocità dei 30 km/h in tutte le strade urbane secondarie, mantenendo i 50 km/h nelle strade urbane primarie.

Siamo contrari all'aumento della velocità in autostrada fino ai 150 km/h in quanto è ampiamente dimostrato che l'alta velocità è una delle prime cause di incidentalità e mortalità sulle strade italiane, in base a tutte le statistiche ISTAT, Polizia stradale e da una letteratura scientifica mondiale decennale.

Art. 148

Sorpasso

a) Dopo il primo comma è aggiunto il seguente : "1-bis. Il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di una bicicletta è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della rilevante probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte della bicicletta stessa. Prima di effettuare il sorpasso di una bicicletta, il conducente del veicolo valuta l'esistenza delle condizioni per compiere la manovra, rinviando la manovra di sorpasso qualora tali circostanze non possano essere garantite. Nell'effettuare un sorpasso di una bicicletta, il conducente del veicolo deve procedere a distanza laterale di sicurezza in modo tale che, nonostante una qualsiasi deviazione della traiettoria della bicicletta, possa essere evitata la collisione, anche se tale circostanza imponga il rinvio della manovra di sorpasso in modo da effettuarla successivamente in maggiore sicurezza."

b) Dopo il comma 14 è aggiunto il seguente: "14.bis. È vietato ai veicoli di cui all'art.47 comma 2 lettere b), c), e d) il sorpasso di velocipede nelle strade nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore ai 30 km/h."

Art. 149

Distanza di sicurezza tra veicoli

- a) Al primo comma, dopo le parole “veicoli che precedono.” Sono aggiunte le seguenti “Durante la marcia i veicoli devono tenere anche una distanza di sicurezza laterale sia rispetto al bordo laterale della strada che ad altri veicoli presenti da commisurarsi alle condizioni del traffico ed a quelle di visibilità, in modo tale da consentire in ogni caso la normale manovra di arresto, così da evitare eventuali ostacoli esistenti sulla carreggiata. Per quanto riguarda il limite laterale della distanza di sicurezza dalle biciclette esso deve risultare maggiore in ragione degli ondeggiamenti e delle oscillazioni proprie di questo tipo di veicolo. Fuori dai centri urbani, purché occorran le condizioni di sicurezza e le condizioni della circolazione lo consentano, il sorpasso dei velocipedi deve essere svolto lasciando una distanza laterale di almeno 1,5 metri.”
- b) Al quarto comma, dopo le parole “euro 168” sono aggiunte le seguenti “Quando dall’inosservanza delle disposizioni di cui al presente articolo deriva una collisione con una bicicletta si aggiunge la frequenza obbligatoria di un corso sulla sicurezza stradale di almeno due ore formative.”

Art. 158

Divieto di fermata e di sosta dei veicoli

Diffusione e potenziamento dei controlli elettronici in remoto (street control) in ambito urbano.

Art.182

Circolazione dei velocipedi

- a) All’art.182 del c.d.s., di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n°285, e successive modificazioni il comma 1 è sostituito dal seguente: *“I ciclisti possono procedere affiancati nel numero massimo di due nelle strade urbane e extraurbane. In tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedono devono invece procedere in fila indiana.”*

La norma già in vigore in Spagna e in altri paesi europei consente di dare maggiore visibilità e sicurezza ai ciclisti. È noto, dalle statistiche impietose, che la maggior parte dei ciclisti vengono travolti quando sono soli.

- b) All’art.182 del c.d.s., di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n°285, e successive modificazioni, il comma 3 è aggiunto il seguente: *“3-bis. Ai ciclisti, anche in corrispondenza degli attraversamenti semaforizzati o comunque segnalati, è garantita in condizioni di sicurezza la svolta a destra continua.”*

Art.191

Comportamenti dei conducenti nei confronti dei pedoni

Sopprimere al comma 1 la parola “all’occorrenza”. I veicoli si devono fermare, comunque, sempre e lasciar passare i pedoni. Oggi molte persone vengono uccise a causa del fatto che comunque i veicoli non si fermano e cercano di “aggirare” il pedone mentre sta attraversando.

Art. 208 e 142 (c12 bis e ter)

Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie

Dichiarazioni degli enti locali sui proventi delle multe e loro gestione. Rendicontazione in entrata ed uscita come prevede la legge senza dare discrezionalità ai Comuni per l’impiego dei fondi. che se vogliono possono utilizzare non solo il 50% degli introiti come dice la legge ma l’intero ammontare.

Art. 230

Educazione stradale

Introduzione di adeguata 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, puntando a riconoscere i fenomeni di emotività, impulsività e istintività e sviluppare adeguata capacità di valutazione situazionale del contesto stradale.

SANZIONI PER GUIDA CON LO SMARTPHONE

Favorevoli a innalzare l'entità delle sanzioni pecuniarie e soprattutto di prevedere la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida già alla prima violazione, in caso di guida con smartphone e analoghi. Il grave aumento di sinistri e morti causati dall'uso di dispositivi elettronici alla guida richiede una forte risposta repressiva per salvare vite umane.

SOPPRESSIONE DEL COMMA 9 BIS DELL'ARTICOLO 7 DEL D.LGS. 30 APRILE 1992, N. 285, INTRODOTTO DALL'ARTICOLO 1, COMMA 103, DELLA LEGGE 30 DICEMBRE 2018, N. 145

Chiediamo con fermezza l'eliminazione dell'obbligo di consentire l'accesso di tutti i veicoli elettrici e ibridi nelle ZTL e aree pedonali, recentemente introdotto con la Legge di Stabilità 2019. I veicoli ibridi o elettrici non risolvono i problemi di occupazione e saturazione dello spazio pubblico di strade e piazze delle nostre città, di congestione veicolare, e di incidentalità. Occorre ripristinare l'autonomia dei Comuni in materia di ZTL e aree pedonali.

USO PROMISCUO BICI E BUS SULLE CORSIE RISERVATE AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Anche in questo caso le esperienze nazionali e internazionali hanno confermato l'utilità e l'efficacia della soluzione tramite appropriata formazione del personale di guida del trasporto pubblico e la presenza di adeguati requisiti di sicurezza. Tale soluzione va perseguita solamente se non è possibile ricavare spazio ciclabile dallo spazio dedicato al mezzo privato a motore

INTRODUZIONE 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 "blind spot" in particolare.

ABOLIZIONE OBBLIGO USO PISTE CICLABILI RISERVATE;

Coerentemente con una visione 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.

TRASPORTO BICI SU BUS CON STRUTTURE PORTABICICLETTE ANTERIORI

NO AL CASCO OBBLIGATORIO 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. Si alla volontarietà del suo uso.

LINEA D'ARRESTO AVANZATA PER LE BICI

Le "linee d'arresto o case avanzate" per biciclette negli incroci semaforizzati tutelano i ciclisti evitando loro di inalare i gas di scarico delle automobili durante le attese quando è rosso. Inoltre per le bici partendo in posizione favorevole si riduce la percentuale di collisioni con altri veicoli. Siamo favorevoli che venga concessa la facoltà ai Comuni di valutare caso per caso.

CASCO OBBLIGATORIO IN BICI

Siamo contrari alla previsione di un obbligo generalizzato di indossare il casco per l'uso della bicicletta. Ci sono studi che dimostrano come l'obbligo del casco abbia di fatto dimezzato la mobilità ciclistica e attività come il bike sharing sarebbero fortemente danneggiate da tale misura. Si deve incentivare la mobilità ciclistica aumentando i ciclisti e diminuendo la mobilità motorizzata in città. Il casco deve essere consigliato e non solo ai ciclisti ma anche agli automobilisti in quanto le maggiori morti per trauma cranico riguardano chi guida automobili!

DOPPIO SENSO CICLABILE

Concordiamo nel dare facoltà ai Comuni di istituire il "senso unico eccetto bici", nelle strade urbane secondarie e con limite di velocità a 30 km/h.

L'esperienza è già in atto in Europa (Francia, Germania, Belgio solo per citarne alcuni) e in alcune città italiane (come Reggio Emilia e Bologna) dimostra che il pericolo di collisione non aumenta, anzi cala. La misura ben segnalata garantisce maggiore visibilità e agevola il percorso del ciclista nei centri storici dove i sensi unici sono parecchi.

OMICIDIO STRADALE

**Art 589-bis Codice Penale
Reato di Omicidio stradale**

**Art. 590-bis Codice Penale
Lesioni personali stradali**

Introdotti con la legge n. 41/2016 che hanno riscritto alcuni articoli del Codice della strada. Ora occorre modificare il codice di procedura penale esistente assicurando alle vittime sopravvissute ed ai parenti delle vittime decedute e sopravvissute di poter partecipare a pieno titolo all'interno del processo.

Creazione di pool di investigatori nelle Procure per le indagini di omicidio stradale (intervento tempestivo sulla scena del crimine), il First Responders che coordina tutte le forze che intervengono per evitare inquinamento di prove (che poi fanno la differenza nel dibattimento per dare giustizia alle vittime), coordinare mezzi e forze di soccorso, effettuare rilievi, utilizzare mezzi ecc.

In Italia alcune Procure lo hanno già fatto (Udine, Firenze tra i primi). Si tratta di prevedere per legge l'attuazione di questi principi di nuova organizzazione investigativa per questo specifico reato.

**Fondazione Luigi Guccione Onlus Ente Morale Vittime strada, Cell.393.3322565, Presidente Giuseppe Guccione
Fondazione Michele Scarponi Onlus, info Cell. 347.5929666, Marco Scarponi Segretario Generale
Rete #VIVINSTRADA, vivinstrada@outlook.it, cell. 333.3440189, Presidente Alfredo Giordani**



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)

#VIVINSTRADA



fondazione
LUIGI GUCCIONE

UNA LEGGE PER L'ASSISTENZA ALLE VITTIME DELLA STRADA ENTRO IL 2020

LA SITUAZIONE ITALIANA

Nel 2017 hanno perso la vita, nel Mar Mediterraneo, 3.116 migranti, nel tentativo di raggiungere l'Europa. Un dato, seppure drammatico, in forte calo rispetto agli ultimi anni.

Per collisioni stradali nel 2017 sono stati 174.933 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia, in leggero calo rispetto al 2016, con 3.378 vittime (morti entro 30 giorni dall'evento) e 246.750 feriti.

Il numero dei morti torna a crescere rispetto al 2016 (+95 unità, pari a +2,9%). Tra le vittime sono in aumento i pedoni (600, +5,3%) e soprattutto i motociclisti (735, +11,9%) mentre risultano pressoché stabili gli automobilisti deceduti (1.464, -0,4%); in calo ciclomotoristi (92, -20,7%) e ciclisti (254, -7,6%).

Rispetto all'anno precedente gli incidenti e i feriti registrano una lieve diminuzione (-0,5% e -1,0%). Stabile il numero dei feriti gravi: sulla base dei dati di dimissione ospedaliera nel 2017 sono stati 17.309, valore pressoché analogo a quello del 2016 (-0,1%).

L'Italia, si legge nel rapporto **"La sfida della qualità dell'aria nelle città italiane"** presentato al Senato dalla Fondazione sviluppo sostenibile, ha circa 91.000 morti premature all'anno per inquinamento atmosferico, contro le 86.000 della Germania, 54.000 della Francia, 50.000 del Regno Unito, 30.000 della Spagna. Dei 91.000 morti in Italia, 66.630 sono per le polveri sottili PM2, 5, 21.040 per il disossido di azoto (NO₂), 3.380 per l'ozono (O₃).

Ecco le **10 malattie che rischiamo di più** per questi "motivi": infarto, ictus, trombosi, aritmie, scompenso cardiaco, asma, bronchiti acute e croniche,

polmonite, virus influenzali, tumori polmonari. (per 4 quinti da particolato, usura gomme auto e freni, utilizzo idrocarburi fossili, ecc).

L'Italia, in totale, sono più di 94.000 vittime all'anno a causa di un modello di sviluppo e di mobilità non più sostenibili. E si stenta a rendersene conto.

L'Italia subisce pesanti danni umani ed economici per tutto ciò: 250 morti e 245 milioni di euro di costi sociali AL GIORNO!

Perchè fanno meno rumore dell'immigrazione? *Sono invisibili!*

Non è una provocazione. I morti da collisioni stradali tornano a crescere in Italia: oltre il 2,9% nel 2017 rispetto al 2016. L'Italia è tra i peggiori Paesi europei per l'inquinamento atmosferico che fa più morti degli scontri stradali, con 1.500 decessi per milione di abitanti.

Governi e Parlamento hanno fatto poco dagli anni '60 in poi. Lasciando che le auto occupassero (sono 37.160.00, dati ACI 2017), "manu militari", le nostre città (le auto stesse sono delle vere e proprie armi pericolose). Infatti prima che entrasse in vigore il Codice della Strada (promulgato il 15 giugno 1959) ***"le strade urbane erano considerate di pertinenza dei pedoni e i mezzi motorizzati [...] erano considerati degli intrusi che dovevano fare attenzione a quanti vivevano sulla strada..."***

(Ippolito Lamedica, "Bambini e città, deboli, ma preziosi" in AAVV a cura di Francesco Indovina, Laura Fregolent, Michelangelo Savino, 1950 - 2000: ***l'Italia è cambiata***, Franco Angeli, Milano, 2000).

Da 60 anni non è più così! Bisogna invertire la rotta. **Le famiglie, i bambini devono tornare al centro del progetto; per invertire il paradigma della mobilità: i loro bisogni ad una mobilità autonoma, sicura, non inquinata.**

Una mobilità in prevalenza incentrata sul trasporto pubblico locale e su quello condiviso a basso impatto ambientale che dia, però, centralità alla pedonalità ed alla ciclabilità (anche nel codice della strada).

Bambini "sentinelle" della qualità della vita, della sicurezza urbana. Per farlo bisogna recuperare l'impegno attivo delle famiglie, dei genitori in particolare.

Bisogna costruire una nuova "visione" di convivenza civile che guardi allo sviluppo come fattore di crescita che non minacci e distrugga l'ambiente, che dia pari opportunità ai cittadini e alle generazioni.

Una nuova "VISIONE" per uno sviluppo economico diffuso e di mobilità sostenibili che abbandoni, progressivamente, le energie da combustibili fossili per quelle alternative.

I cittadini devono riappropriarsi del territorio urbano, a piedi, in bicicletta principalmente. Con un sistema integrato di trasporto pubblico (treni, metropolitane, tramvie, in parte con auto a guida autonoma condivisa, funivie).

La città deve essere "ridisegnata" da un punto di vista della mobilità e le modalità di spostamento di persone e merci devono essere radicalmente riviste.

IL QUADRO DI RIFERIMENTO EUROPEO E INTERNAZIONALE

Nel Piano "Decennio d'Azione 2011-2020 per la sicurezza stradale" - approvato a Washington il 15 marzo 2011 e presentato in tutto il mondo il giorno 11 maggio 2011 da parte di ONU, OMS e circa 100 ONG che hanno contribuito a elaborarlo - è scritto al 5° Pilastro (sono cinque):

"Migliorare l'assistenza post-incidente e rafforzare i servizi sanitari alle vittime della strada" e nella sua traduzione italiana – firmata da 37 Organizzazioni economico-sociali nazionali italiane il 15 maggio del 2011 alla Camera dei Deputati – è ribadito: **"Prevedere una legge di assistenza alle vittime della strada e realizzare un Centro nazionale di assistenza"**.

Le vittime abbiano riconosciuto dallo Stato lo status di danneggiati dal sistema di circolazione stradale e ne abbiano ristoro ed assistenza.

LA SITUAZIONE ITALIANA

Nel 2012 la Fondazione Luigi Guccione Onlus, Ente Morale, FLG, l'Istituto Internazionale per il Consumo e l'Ambiente - IICA e il CILD - Centro di iniziative per la legalità democratica, hanno inoltrato, prima al Ministero della Salute e poi al Ministero dell'Economia e Finanze, MEF, una **richiesta di accesso agli atti** ai sensi della Legge 241/90 finalizzata a verificare e a conoscere l'entità complessiva delle somme erogate negli ultimi anni al Servizio Sanitario Nazionale tramite il contributo forfettario **"per il rimborso delle prestazioni erogate ai danneggiati dalla circolazione dei veicoli"**, effettuato con prelievo coatto dai premi pagati dagli assicurati, nonché ad avere un prospetto delle spese sostenute dalle singole Regioni per far fronte alle conseguenze sanitarie degli incidenti stradali e per conoscere i criteri con i quali è stato attribuito questo contributo.

Questo contributo, che è stato inizialmente introdotto con legge n. 526/82 e poi via via modificato in termini percentuali nell'arco degli anni, fino ad arrivare nel 2005 al 10,5%, ha determinato il trasferimento dalle compagnie assicurative alle casse dello Stato e delle Regioni di diversi miliardi di euro.

Ed invero con l'art. 25 del decreto legge n. 415/89 (convertito in legge n. 38/90), il contributo era stato fissato nella misura del 6,5% dei premi di tariffa e direttamente incluso dall'assicuratore nel premio di polizza e, dal 2005, con l'emanazione del "Codice delle Assicurazioni" (D.Lgs. n. 209/05), lo stesso è stato portato al 10,5% sui premi incassati.

Nello specifico l'art. 334 del Codice delle assicurazioni stabilisce espressamente che *"sui premi delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli..... si applica un contributo, sostitutivo delle azioni spettanti alle Regioni e agli altri enti che erogano prestazioni a carico del Servizio Sanitario Nazionale, nei confronti dell'impresa di assicurazione e del responsabile*

del sinistro... per il rimborso delle prestazioni erogate ai danneggiati dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti; il contributo si applica nella misura del 10,5% sui premi incassati...".

Nell'istanza di accesso gli enti di cui sopra hanno precisato che tali somme sono state erogate a prescindere dalla entità e dalla natura dei servizi effettivamente prestati dal Servizio Sanitario Nazionale ai danneggiati da sinistri stradali e senza che questo sia mai stato oggetto di controlli e/o verifiche.

Infatti come noto le prestazioni erogate dal Servizio Sanitario Nazionale sono di fatto limitate all'assistenza ed alla cura delle vittime da sinistri stradali sino all'eventuale recupero della loro mobilità fisica, mentre per quanto riguarda i soggetti che necessitano di prolungate cure riabilitative, o non è prevista alcuna tutela (tanto è vero che in molti casi sono le rispettive famiglie o associazioni ad hoc a farsi carico del problema), oppure i servizi e le strutture esistenti sono del tutto carenti.

E' stato inoltre precisato nell'istanza che, sussistendo un vincolo di destinazione di questo contributo (e cioè come detto l'assistenza sanitaria ai danneggiati da incidenti stradali), qualora dovesse risultare che la cifra forfettariamente determinata sia superiore ai costi sostenuti per erogare le prestazioni di diritto conseguenti agli incidenti stradali, la somma residua dovrebbe essere accantonata e destinata comunque a coprire le prestazioni non di diritto, come le cure riabilitative per i macrolesi che necessitano di assistenza prolungata (in alcuni casi anche per tutta la vita), oppure a coprire le prestazioni in astratto dovute, ma erogate con modalità finora carenti.

Ebbene il **Ministero della Salute** comunicava che i capitoli di bilancio relativi a tali somme erano gestiti dalle Regioni e dal Ministero dell'Economia ed delle Finanze. A sua volta il MEF forniva i dati delle somme versate dal 2001 al 2011 in base alla legge 526/82 (e successivamente in base all'art. 334 del codice ass.ni) per un totale annuo di circa un miliardo e mezzo di euro nel 2001, fino ad un miliardo e 700 milioni nel 2011.

Delle Regioni alle quali l'istanza veniva successivamente inoltrata (Lazio, Toscana e Calabria) nessuna rispondeva.

Nel dicembre del 2015 venivano inoltrate le suddette istanze a tutte le Regioni italiane e, non avendo ricevuto risposta nei termini di legge, nel febbraio del 2016 venivano notificati tre ricorsi ai TAR di altrettante Regioni (Toscana, Calabria e Lombardia) allo scopo di ottenere un provvedimento giudiziario che imponesse loro di fornire riscontro alle istanze di accesso agli atti.

I ricorsi venivano rigettati sostanzialmente sul presupposto che l'accesso agli atti non poteva comportare, per l'amministrazione destinataria dell'istanza, una attività di elaborazione di dati (anche se la legge prevede una rendicontazione) ma doveva riferirsi solo a specifici documenti.

Solo la regione Lazio rispondeva senza, tuttavia, fornire dati sull'utilizzo delle citate

risorse ed anzi lasciando intendere che la confusione regna sovrana. In particolare comunicava che:

1) "...non sussiste uno specifico finanziamento destinato e riversato a favore delle regioni, le quali sono invece destinatarie del solo finanziamento del servizio sanitario garantito dallo stato"; 2) "per quanto concerne l'entità della spesa pubblica sostenuta negli ultimi 10 anni a titolo di prestazioni sanitarie erogate a favore delle vittime da incidenti stradali, una simile informazione non è a disposizione della scrivente Direzione Regionale"; 3) infine, che detta informazione "potrebbe probabilmente essere acquisita, su base statistica, richiedendola invece al Ministero della Salute"...e cioè lo stesso ente che nel 2011 aveva risposto che "l'istanza di accesso" non doveva essere ad esso inoltrata, ma "all'Amministrazione regionale competente"!

Insomma uno scarica barile che non consente al cittadino utente della strada di conoscere come e dove vengono spesi questi denari.

Le somme sono state erogate a prescindere dalla entità e dalla natura dei servizi effettivamente prestati dal Servizio Sanitario Nazionale ai danneggiati da sinistri stradali e senza che questo sia stato oggetto di controlli e/o verifiche o rendicontazione come la legge prescrive.

Come è noto le prestazioni erogate dal Servizio Sanitario Nazionale sono di fatto limitate all'assistenza ed alla cura delle vittime da sinistri stradali sino all'eventuale recupero della loro mobilità fisica.

Mentre per quanto riguarda i soggetti che necessitano di prolungate cure riabilitative non è prevista alcuna tutela (tanto è vero che in molti casi sono le rispettive famiglie o associazioni ad hoc a farsi carico del problema), oppure i servizi e le strutture esistenti che sono del tutto carenti.

Ad esempio, in base ai protocolli del Ministero della Salute, dovrebbero essere presenti sul territorio nazionale unità di risveglio attrezzate per prestare assistenza a coloro che necessitano delle cure riabilitative, nonché programmi di supporto domiciliare, di assistenza diurna semi-residenziale e ambulatoriale, ma nella realtà ciò non è avvenuto o, nella migliore delle ipotesi, viene gestito da personale del tutto insufficiente e spesso senza competenze specifiche.

A prescindere dalla natura impositiva o meno del contributo in questione, resta il fatto che sussiste un vincolo di destinazione (assistenza sanitaria ai danneggiati da incidenti stradali) delle somme che l'ente pubblico incaricato dell'erogazione delle prestazioni sanitarie riceve dalle compagnie assicurative.

NON SERVE TASSARE I CITTADINI

I soldi ci sono. Dal 1982, quando una parlamentare, Rossana Rossanda del Partito Comunista Italiano ne propose - con un emendamento alla legge di riforma sulle Assicurazioni - la destinazione. E fu approvato ed è legge dello Stato.

Bisogna partire dall'organizzazione socio-sanitaria dei servizi di assistenza domiciliare, psicologica e psichiatrica in particolare, ma anche attività di cura per interventi di recupero dei danni all'apparato stomatognatico (è composto dai denti, dalle mascelle, dai muscoli della masticazione, dall'epitelio, dalle articolazioni temporomandibolari e dai nervi che controllano queste strutture) e maxillo-facciale che sono anche una delle cause di funzionalità ed inestetismi "residuali" importanti per molte persone ogni anno sotto i 40 anni (circa 150.000 persone all'anno, con cicatrici più o meno visibili).

Una risposta vuol essere l'istituzione di uno vero e proprio **Centro di assistenza per le vittime della strada** (assistenza medicolegale-psicoterapeutica e di medicina odontoiatrica, maxillofacciale e di chirurgia estetica) nel territorio che preveda la realizzazione di un'attività di informazione, assistenza, consulenza e patrocinio al cittadino vittima d'incidente stradale di natura medico-legale, in particolare: • sull'assistenza immediatamente successiva all'incidente • sull'avvio delle procedure di risarcimento del danno, su come ricevere assistenza durante i processi (civili e penali) e durante le trattative • sulle consulenze giuridiche, servizi medici, psicologici e psichiatrici.

L'obiettivo sociale deve essere quello di evitare che la sofferenza diventi, nella solitudine e nell'abbandono, disperazione e patologia.

E' un dovere dello Stato e delle sue Istituzioni offrire, invece, il necessario aiuto attraverso la creazione di appositi **Centri di assistenza nelle diverse province** – gestiti anche con il coinvolgimento delle organizzazioni della società civile - dove le vittime possano ricevere una assistenza qualificata. In Italia manca un'assistenza domiciliare altamente specialistica per il Traumatizzato Cranico (T.C.).

Per facilitare un reinserimento familiare precoce, mancano operatori capaci di fornire un valido supporto psicologico al malato e alla famiglia. Non meno gravi sono problemi in campo economico: spesso il traumatizzato perde il lavoro.

E nel caso il paziente non sia autosufficiente, ai precedenti costi sanitari (come le terapie aggiuntive che devono sopperire alle carenze delle strutture sanitarie pubbliche) vanno aggiunti i costi di assistenza.

Ma data l'enorme consistenza di questi ultimi, il più delle volte è un familiare a prendersi cura del traumatizzato assistendolo, controllandolo e aiutandolo nelle sue necessità con uno sforzo necessariamente costante. In questi drammatici casi le vittime dell'incidente diventano due: da un lato il malato e dall'altro il familiare. Il familiare che spesso deve rinunciare non solo al lavoro, patendo il relativo danno economico, ma subire anche le conseguenze di un isolamento sociale.

Purtroppo ci troviamo di nuovo di fronte all'impreparazione dei servizi sociali e al mondo del lavoro non sufficientemente permeabile al reinserimento professionale di soggetti con disabilità cognitiva e comportamentale.

Di fronte a tutti questi problemi **bisogna lavorare**: • nella prevenzione, attraverso testimonianze dirette di giovani Traumatizzati cranici (T.C.) nelle scuole • nell'assistenza domiciliare e nel servizio di accompagnamento dei pazienti specialmente in occasione di visite presso specialisti • nella formazione di un volontariato capace di assistere il Traumatizzato Cranico encefalico (T.C.E.) •

organizzando centri diurni per la riabilitazione e per l'alleggerimento dell'impegno della famiglia

É auspicabile che il secondo decennio (2011-2020) di lotta alla violenza stradale non si chiuda senza una legge per l'assistenza alle vittime della strada.

I soldi ci sono e non bisogna chieder soldi ai cittadini con nuove tasse. Basta che le Regioni, in ottemperanza alla legge, rendicontino in entrate e in uscita le ripartizioni finanziarie pro-quota (Contributo sanitario 10.50% dell RCAuto) che il Ministero dell'Economia e Finanze invia loro separatamente dalle provviste generali della spesa sanitaria a loro spettante per la gestione.

PROPOSTA DI LEGGE PER L'ASSISTENZA ALLE VITTIME DELLA STRADA

ARTICOLO 1

Ambito di applicazione della legge

Le disposizioni della presente legge si applicano alle vittime della strada che si intendono le persone offese decedute o rese invalide in conseguenza di una collisione stradale, i suoi prossimi congiunti, coloro che sono legati alla persona offesa dal vincolo dell'adozione e chi conviva stabilmente con essa.

ARTICOLO 2

Obiettivi della disciplina

Lo Stato promuove, organizza, cura l'assistenza delle vittime della strada fornendo loro il sostegno psicologico e psichiatrico, socio-sanitario, legale, con personale specializzato, formato allo scopo, specialmente a livello di polizie nazionali operanti nel territorio e di quelle locali, operatori del settore della giustizia, dell'istruzione e formazione, dell'informazione.

Lo Stato:

- incoraggia e sostiene le organizzazioni nazionali e locali di volontariato delle vittime della strada coordinandole con quelle dei servizi pubblici del settore
- promuove ed organizza presidi e servizi di assistenza per le vittime della strada in funzione delle loro specifiche necessità, attivando le Aziende Sanitarie territoriali
- assicura l'assistenza legale vigilando sul rispetto dell'applicazione delle norme relative al gratuito patrocinio per le famiglie delle vittime di cui al DPR n. 115 del 30.5.2002 (G.U. n. 139/2002) .

ARTICOLO 3

Casa di mutuo-aiuto per le vittime della strada

È costituita presso gli Uffici degli enti locali una Casa per le vittime della strada nelle città capoluogo di provincia.

La Casa per le vittime della strada:

- a) Coordina le attività delle istituzioni pubbliche e private esistenti e operanti nel territorio.
- b) Fornisce adeguata informazione sui diritti delle vittime in ordine all'assistenza socio-sanitaria per le vittime sopravvissute e per i familiari di quelle sopravvissute e decedute, l'assistenza legale favorendo anche l'attuazione delle norme relative a gratuito patrocinio.
- c) Organizza tutte quelle azioni di informazione e di collegamento con il sistema formativo, informativo e scolastico, del mondo della comunicazione atte a rimuovere la visione dello scontro stradale come fatalità.
- D) Favorisce l'incontro tra le vittime e i loro familiari, le loro Organizzazioni rappresentative, i gruppi di auto-mutuo-aiuto in appositi spazi attrezzati in luoghi pubblici e centrali delle città.

ARTICOLO 4

Centro nazionale di coordinamento

È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il Centro nazionale di coordinamento per l'assistenza alle vittime della strada del quale ne fanno parte:

Il Ministero della Salute,

Il Ministero dello Sviluppo Economico, del Lavoro e Politiche sociali

Il Ministero dell'Interno

Il Ministero della Famiglia e disabilità,

Il Ministero dell'Istruzione, Università e ricerca,

Il Ministero dell'Ambiente, tutela del territorio e del mare,

Il Ministero della Giustizia,

Il Ministero dell'Economia e Finanze,

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Una rappresentanza dei Sindaci e delle Regioni.

Le Organizzazioni rappresentative delle vittime della strada.

Il Centro nazionale di coordinamento cura l'attuazione della presente legge.

ARTICOLO 5

Giornata della memoria

Le Nazioni Unite, con Risoluzione 60/5, adottata dall'Assemblea Generale il 26 ottobre 2005 ha stabilito che la terza domenica di novembre è la Giornata Mondiale della Memoria per le vittime della strada.

Lo Stato riconosce la Giornata Mondiale della Memoria per le vittime della strada, e s'impegna a celebrarla, ogni anno, nelle scuole di ogni ordine e grado ed in iniziative nel Paese coinvolgendo le diverse articolazioni istituzionali.

ARTICOLO 6

Copertura finanziaria

All'onere di natura corrente derivante dall'attuazione della presente legge si provvede con i fondi di cui all'art. 334 del D.lgs. n. 209 del 7/9/2005 e successive

modifiche ed integrazioni.

Siamo sulla stessa strada: rendiamola sicura

ACCPI Ciclisti Italiani ha lanciato questa petizione e l'ha diretta a Giuseppe Conte, Presidente del Consiglio dei Ministri

«Sulla strada non vince chi arriva primo, ma vinciamo se arriviamo tutti sani e salvi». Con queste parole Marco Scarponi ricorda il fratello Michele, ucciso il 22 aprile 2017 mentre si stava allenando in sella alla sua bici per l'imminente Giro d'Italia in occasione del lancio di #SiamoSullaStessaStrada.

«Come Michele mise il piede a terra sul Colle dell'Agnello per aspettare Vincenzo Nibali così noi dobbiamo ricordarci che la vittoria del gruppo vale molto di più di quella del singolo. Da quando mio fratello è morto, sulle strade d'Italia nulla è cambiato. Per me e la mia famiglia invece è cambiato tutto. Con la Fondazione Michele Scarponi, la nuova squadra di Michele, ACCPI e Marina Romoli Onlus, cerchiamo di trasformare il dolore in un germe di cambiamento per i bambini, i disabili, i pedoni, i ciclisti. Se è vero che siamo tutti sulla stessa strada, è anche vero che l'utente debole deve essere il più tutelato perché è il più fragile».

ACCPI, associazione che riunisce tutti i corridori professionisti italiani, che sulle strade svolgono la propria attività lavorativa, nel ricordo di Michele Scarponi, padre di famiglia, ciclista vincitore del Giro d'Italia 2011 e vittima della violenza stradale, vi chiede di supportare la presente campagna per la tutela della vita di tutti coloro che utilizzano la bicicletta sul territorio italiano.

Negli ultimi anni, in Italia, il numero degli incidenti che causano la morte o lesioni permanenti tra chi usa la bicicletta per spostarsi o praticare attività sportiva, è in costante aumento. Bambini, madri, padri che pedalano sulle nostre strade, lo fanno spesso in condizioni di pericolosità a causa dello scarso rispetto che l'insieme di leggi/infrastrutture/conducenti di autoveicoli ha nei loro confronti.

Le biciclette, sulle strade italiane, non vedono riconosciuto il loro diritto di circolare in sicurezza con uno spazio minimo definito che le tuteli durante i sorpassi degli autoveicoli. Gli enti proprietari delle strade disattendono una legge italiana del 1998, la nr. 366, che li obbliga, ogni qualvolta si effettui una manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare un percorso dedicato solo ai velocipedi.

Le vittime o i parenti delle vittime, non vedono riconosciuti pienamente i loro diritti legali ed etici, come aver diritto a partecipare all'eventuale processo penale a carico del conducente che ha causato l'incidente, ad un giusto indennizzo in caso di danni permanenti e invalidanti, a un sostegno psicologico che si protragga nel tempo per le persone coinvolte tra vittime, parenti e soprattutto bambini.

Per cambiare questa situazione, ACCPI con la presente raccolta firme indirizzata al Presidente del Consiglio dei Ministri Dr. Giuseppe Conte chiede di:

- Definire le sanzioni, all'interno della Legge 366 del 19/10/1998 per gli enti che non provvedono a realizzare percorsi ciclabili nel caso di strade di nuova realizzazione o manutenzioni straordinarie come previsto dall'Art. 10 della stessa;

- Definire una distanza minima di 1,5 metri, per il sorpasso dei velocipedi all'interno dell'art.148 del codice della strada, in sostituzione del termine "distanza adeguata" citato nello stesso;

- Definire misure minime di sostegno psicologico alle vittime e ai loro parenti durante tutto il percorso post trauma; riconoscere tale percorso come patologia con i diritti economici, di lavoro e di tutela che ne conseguono; modificare il codice di procedura penale esistente assicurando ai parenti delle vittime di poter partecipare a pieno titolo al processo penale conseguente; l'adeguamento delle tabelle di indennizzo per le vittime che subiscono danni permanenti, l'istituzione di un percorso di sostegno psicologico per loro e i familiari a carico del Servizio Sanitario Nazionale.