



Lettera aperta

ZONE 30, RILEVATORI DI VELOCITA' E "FLEXIMAN"

23/01/2024

Gestire la prevenzione secondo il PNSS 2030, con valutazioni al 2024 e al 2027

Alle Autorità Politiche e alla Stampa

Le posizioni del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Galeazzo Bignami, critiche in merito alle Zone 30, e del Ministro Salvini, critiche in merito agli autovelox ed anche alla riduzione della velocità a 30 km/h, hanno innescato in Italia nelle ultime settimane un clima pericoloso non più accettabile, con l'escalation degli abbattimenti dei sistemi di rilevamento della velocità, coniando nei social il fenomeno Fleximan, considerato da tanti automobilisti addirittura un super eroe.

Noi familiari di vittime, che sopportiamo il peso umano della strage, riteniamo che ripristinare gli autovelox abbattuti ed assicurare alla giustizia gli esecutori è fondamentale, ma non basta: è necessario che il Governo deliberi delle misure per oscurare sui social comunicazioni ed immagini di violenza che suscitano consensi ed emulazione contro i sistemi di prevenzione adottati dal nostro Stato. Parimenti, il Procuratore della Repubblica Marco Martani ha dichiarato alla stampa che le approvazioni e le esortazioni a ripetere i gesti di Fleximan sulle piattaforme social potrebbero comportare l'apologia di reato.

Le Zone 30, ricordiamolo, sono raccomandate nelle zone residenziali e con alto numero di pedoni ed è possibile alzare il limite dei 30 km/h solo se il territorio è provvisto di misure di protezione per gli utenti vulnerabili della strada, ad esempio innalzamento di barriere di sicurezza e costruzione di percorsi sicuri. Se queste protezioni non ci sono il limite dei 30 km/h deve rimanere.

Chiediamo, inoltre, che le comunicazioni delle istituzioni non lascino spazio alle ambiguità, creando disorientamento e siano coerenti con la risoluzione del Parlamento Europeo del 6 ottobre 2021, che costituisce il quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 (Rif. A9-0211/2021) con tappe verso l'obiettivo "Zero Vittime".

Il nostro PNSS 2030 fa riferimento a tale risoluzione ed anche alle indicazioni di altre istituzioni internazionali attive nella promozione della sicurezza stradale a livello mondiale, tra cui Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile adottata dall'ONU. Le istituzioni debbono, pertanto, puntare sull'obiettivo "Vittime Zero" da raggiungere con adeguate interazioni di sistema – uomo-infrastruttura-veicolo – nel quale ciascun elemento svolge la propria parte, e tenuto conto che la guida è un'attività pericolosa, che può arrecare danni irreversibili a sé ed agli altri, il guidatore deve adeguare i propri comportamenti all'osservanza delle norme per evitare le derive individualistiche di prepotenza e di trasgressione delle norme a cui si legano conseguenze irreversibili.

Deve essere adottato l'approccio Safe System e deve diffondersi maggiormente a tutti i livelli la cultura della sicurezza con i suoi 4 principi guida: 1) I guidatori commettono errori che possono portare a incidenti; 2) Il corpo umano ha una capacità fisica limitata per tollerare le azioni di impatto senza subire danni; 3) Esiste una responsabilità condivisa tra coloro che progettano, costruiscono, gestiscono e utilizzano il sistema stradale nelle sue componenti (uomo, infrastruttura, veicolo), nel prevenire incidenti che provocano lesioni gravi o morte; 4) tutte le parti del sistema devono essere rafforzate per moltiplicare i loro effetti in una visione olistica, in modo tale che, se una parte si guasta o fallisce, gli utenti della strada siano comunque protetti.



La sicurezza stradale è un obiettivo raggiungibile con strade e margini più sicuri, veicoli più sicuri, uso della strada più sicuro da parte degli utenti, velocità adatte alla funzione e al livello di sicurezza della strada.

Chiediamo al Governo italiano di rinnovare l'impegno alla sicurezza, e con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti attuare gli obiettivi indicati nel PNSS: dimezzare la strage nel 2030 e "Zero Vittime" nel 2050, valutando, come stabilito nel Piano, nel 2024 e nel 2027 l'andamento dei risultati rispetto agli obiettivi del 2030 ed apportando eventuali integrazioni negli interventi. Inoltre, disporre risorse sia per raggiungere gli obiettivi del PNSS 2030 e sia per individuare i responsabili che distruggono i sistemi di prevenzione.

A proposito dei rilevatori di velocità (autovelox), la loro installazione, decretata dal Prefetto, non avviene per "fare cassa", ma per contrastare l'incidentalità nei tratti esposti ad un maggiore tasso di incidentalità, considerate anche le condizioni strutturali, plano-altimetrici e di traffico, per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o agli agenti operanti e dei soggetti controllati.

In applicazione dell'art. 141 del CdS è obbligo del conducente regolare la velocità al fine di conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizioni di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile. I limiti di velocità devono essere progettati e determinati in modo corretto (non aleatorio) dagli enti proprietari o concessionari delle strade; tali limiti devono essere segnalati preventivamente da appositi segnali, ben visibili e mantenuti efficienti nel tempo.

A nostro parere gli autovelox debbono essere posizionati nei tratti, con limiti di velocità progettati e determinati in modo corretto, utili per la prevenzione; non debbono essere nascosti, ma ben visibili, per indicare al conducente che può essere controllato sempre anche a distanza e sanzionato, allorquando al dovere di osservare le norme sostituisce il piacere della trasgressione alla guida, a partire dall'eccesso di velocità, che risulta essere tra le prime cause di incidente, e unita ad altre trasgressioni alla guida ne incrementa le conseguenze.

Il Governo non può sottovalutare la stagnazione e la gravità della strage e deve tendere al raggiungimento degli obiettivi indicati nel PNSS 2030: dimezzare le vittime e i feriti gravi, passando dalle 3.029 vittime stimate per il 2020 a 1.515 vittime, e per i feriti gravi dai 18.614 del 2018, ultimo dato disponibile, ai 9.307 feriti gravi entro il 2030.

In merito al fenomeno Fleximan, caratterizzato dagli atteggiamenti criminosi di taluni soggetti che abbattano i rilevatori di velocità e dalle centinaia di persone che via social approvano ed esortano a continuare, ricordiamo che la velocità uccide, e per non continuare ad essere complici di nuove tragedie stradali, essendo "la prevenzione responsabilità condivisa" come da indicazione europea, chiediamo, nel caso in cui si rilevano autovelox in posti inopportuni, di non seguire scelte distruttive, ma la via di un civile confronto con le istituzioni per chiarire e proporre soluzioni adeguate.



associazione italiana familiari e vittime della strada - aps
www.vittimestrada.org

via A. Tedeschi, 82 - 00157 Roma - tel. 06 41734624 - c.f. 97184320584



A coloro che hanno utilizzato scelte distruttive chiediamo di fermarsi.

L'AIFVS, la cui mission è "fermare la strage stradale e dare giustizia ai superstiti" sostiene le misure che garantiscono maggiore sicurezza, come le zone 30 nelle città, già presenti all'estero ed anche in Italia, adattandole alle singole realtà territoriali.

Inoltre, si riserva di costituirsi parte civile nei processi in difesa del diritto alla vita e alla salute, compromesso o distrutto dall'arma letale della trasgressione alla guida o dalle omissioni delle istituzioni.

**Dott.ssa Giuseppa Cassaniti
Presidente AIFVS – APS**

**Perito Leopoldo Comparin
Consulente Tecnico Tribunale di Venezia
Ispettore c/o enti di certificazione
Membro Comitato Scientifico
Gruppo Prevenzione AIFVS Aps**