

## DICHIARAZIONE DI MONZA SULLA SICUREZZA STRADALE

Le associazioni aderenti alla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB), riunite in Assemblea nazionale a Monza il 29 e 30 aprile 2017, si uniscono al cordoglio per la scomparsa di Michele Scarponi, investito mortalmente la mattina del 22 aprile mentre, in sella alla propria bici, stava pedalando lungo una strada secondaria delle sue Marche.

Nel rilevare che, a fronte di un aumento del numero dei ciclisti, la mortalità si è ridotta del 25% in 10 anni, va anche notato che tale riduzione è molto più lenta di quanto richiesto dall'Unione Europea (IV Programma quadro) e che il tributo di vittime sulla strada è sempre troppo elevato (solo nel 2015 hanno perso la vita 251 ciclisti e 602 pedoni, ma anche 891 motociclisti, 1.504 automobilisti e 180 conducenti di mezzi pesanti); senza trascurare i feriti, in numero di gran lunga maggiore (16.454 ciclisti, 20.511 pedoni, 55.971 motociclisti, 143.965 automobilisti e 10.019 conducenti di mezzi pesanti), la cui gravità determina poi in molti casi anche invalidità permanenti.

Queste cifre, che denunciavamo da anni, non dicono molto delle sofferenze individuali, spesso anonime o dimenticate, che stanno dietro ciascuna delle persone direttamente colpite e delle rispettive famiglie, ma certamente rivelano una delle prime emergenze del nostro Paese: quella della sicurezza sulle strade, i cui costi umani e sociali sono gravissimi ed ingenti.

È inaccettabile morire mentre ci si reca a scuola, al lavoro, a fare la spesa, in gita con gli amici. **È necessario ripensare la mobilità, in un'ottica di sostenibilità e partendo dagli anelli più deboli della catena: le strade devono essere a misura di persona.** In questo senso, la bici è parte della soluzione, non del problema. Non è un caso che i paesi a più elevata ciclabilità (Olanda, Danimarca) sono anche quelli a più bassa incidentalità.

Dopo anni di inerzia e di arretratezza culturale, nel fare proprie le istanze della Mobilità nuova e le proposte di riforma che giacevano da tempo invecchiate, è stato intrapreso un percorso partecipato, culminato nella presentazione del **Disegno di Legge-delega per la riforma del Codice della Strada**, votato e approvato alla Camera il 9 ottobre 2014; purtroppo tale disegno di legge n. 1638 è **fermo al Senato da due anni e mezzo**.

Così ancora si discute su quale sia il migliore *"attaccapanni normativo"* (se all'interno di un ennesimo decreto o invece in una legge, secondo voci recentemente rilanciate dalla stampa) per le utenze vulnerabili; oppure nascono proposte estemporanee dalle pretese salvifiche (oggi il rispetto della distanza di 1,5 metri nel sorpasso - condivisibile in via di principio e come campagna informativa, ma di difficile applicabilità pratica come sanzionabilità - ieri la proposta di targare le bici o rendere obbligatorio l'uso del casco).

In realtà quello che serve è un disegno organico e strutturato, come quello intrapreso dal citato Disegno di legge delega per la **riforma del Codice della Strada, che riporti la persona al centro della normativa, individuando sicurezza e mobilità sostenibile come criteri di premessa per la scrittura delle norme del Codice**: controllo della velocità, condivisione degli spazi, riorganizzazione del traffico urbano, ricognizione dell'incidentalità in ambito extraurbano, regolamentazione separata del ciclismo amatoriale e sportivo,

promozione della mobilità pedonale e ciclabile e del TPL (Trasporto Pubblico Locale), per citare solo alcuni dei punti salienti.

Si pensi, d'altronde, quando si parla di copertura finanziaria, che il costo degli incidenti (secondo i criteri associati del calcolo del danno sociale) è oggi pari a 23 miliardi di euro l'anno, di cui 4 solo per gli incidenti a pedoni e ciclisti. Questo senza tenere conto dei costi da inquinamento imputabili al traffico veicolare e stimati in circa 70 miliardi di euro l'anno. Il colpevole blocco della programmazione è dimostrato dalla mancata emanazione del PNSS (Piano Nazionale della Sicurezza Stradale) orizzonte 2020 che dovrebbe pianificare le attività da svolgere tra il 2011 ed il 2020 e che invece a tutto il 2017 non è ancora redatto in via definitiva.

**Per questi motivi, i delegati della FIAB sollecitano il Parlamento ed il Governo nazionale a dimostrare la volontà dichiarata di ridurre l'incidentalità stradale e a seguire i dettami dell'Unione europea completando urgentemente e senza ulteriore ritardo l'iter legislativo della riforma del Codice della Strada, oltre ad approvare finalmente la legge-quadro sulla mobilità ciclistica.**

**Solo una rapida approvazione della legge-delega potrà permettere la riscrittura delle norme e dei regolamenti, compreso quello delle ciclabili, sulla base dei nuovi criteri sopra richiamati, su cui restiamo a disposizione per continuare a fornire il nostro contributo tecnico che non abbiamo mai fatto mancare.**

Monza, 30 aprile 2017