

Decreto Autovelox: Così in Italia muore la prevenzione

Le Associazioni contestano il provvedimento: “Rafforza l’illegalità diffusa, sicurezza stradale a rischio”

Ieri, martedì 28 Maggio, in linea con la deriva antiscientifica e autoritaria del governo attuale, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale l’annunciato “Decreto Autovelox”, normativa che segna un ulteriore e pesante passo indietro nella tutela della sicurezza stradale e nella corretta gestione della mobilità nel nostro Paese.

Mentre la riforma del Codice della Strada attende la discussione in Senato, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) interviene con un decreto che, di fatto, riduce l’efficacia dei controlli e legittima l’impunità sulle violazioni dei limiti di velocità, cioè la prima causa degli incidenti gravi in base ai dati Istat, e che continua a limitare il margine d’azione dei Comuni, rendendo quasi impossibile fare prevenzione dell’eccesso di velocità sulle strade.

Questo decreto è un ulteriore e gravissimo attacco alla sicurezza stradale, alle vittime della strada e alla promozione della mobilità sostenibile. Il governo continua a legittimare il diritto alla velocità e l’abuso, a scapito delle regole e della sicurezza, del mezzo privato. Ignorando le evidenze scientifiche e gli indirizzi seguiti da altri Paesi che nel mondo stanno ottenendo riduzioni più marcate di morti e feriti in strada.

Diverse le criticità rilevate dalle **Associazioni***, che fanno un appello alle Istituzioni: “Chiediamo al Governo e al Senato di fermarsi e riscrivere il testo del Codice della Strada e il Decreto Autovelox, coinvolgendo le associazioni dei familiari delle vittime della strada e gli esperti del settore. Le Istituzioni tutte invertano questa preoccupante tendenza a difesa di una illegalità già diffusa sulle strade, assicurando le vittime e tutti i cittadini di questo Paese su una reale transizione a forme di mobilità più sostenibile e sicura per tutte le età, le abilità e i generi, in città così come nei territori.

Chiediamo a Governo e Senato una inversione di rotta attraverso una riforma condivisa e basata sui dati per sperare di ridurre veramente il numero di collisioni e salvare vite umane. Oppure, chiediamo coerenza. Nei fatti il Governo sta abbandonando gli obiettivi VisionZero dell’OMS sulla sicurezza stradale, recepiti nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale. Che lo ammetta anche a parole.”

Quali sono le criticità del Decreto Autovelox:

1. Deriva politica che legittima chi infrange le regole: Il decreto si allinea con una strategia volta a comprimere l’autonomia di Sindaci ed Amministrazioni, che in qualità di Enti Locali hanno la responsabilità della salute pubblica sul loro territorio, di cui ben conoscono criticità e caratteristiche. Questa normativa limita il potere locale in materia di tutela della sicurezza stradale, una coltellata in più, inaccettabile, ai familiari delle vittime della strada.
2. Dati ed evidenze Ignorati: Un approccio miope che contrasta con le pratiche di successo già adottate in altri Paesi europei, per cui i controlli diffusi sono un potente deterrente a morti e feriti in strada. Il Decreto del MIT ignora sistematicamente e scientemente, sulla scia dell’impianto della riforma del Codice della Strada, i dati scientifici, gli appelli delle associazioni delle vittime della strada e le esperienze di successo in Italia e all’estero. Ad esempio, nel Regno Unito le Istituzioni non soltanto registrano le violazioni comminando multe a chi infrange le regole, ma conducono anche analisi dei livelli del rispetto delle regole sulle strade, perché realmente interessate a monitorare un fenomeno per condurre in maniera più mirata i controlli,

laddove più serve. E in Germania non solo gli autovelox non sono segnalati, ma sono mimetizzati con apposite strutture per rilevare realmente i comportamenti scorretti, partendo dal presupposto che se ci sono dei limiti vanno rispettati da tutti.

3. Limitazioni agli Autovelox in città: Il decreto vieta l'uso di autovelox fissi e mobili in città dove il limite di velocità è inferiore ai 50 km/h. Questa restrizione riduce l'efficacia dei controlli e compromette la sicurezza nelle aree urbane, dove la maggior parte degli incidenti gravi avviene a causa dell'eccesso di velocità. Un far west, proprio dove invece ci sono maggiori rischi. Chi tutela quindi la sicurezza delle persone? L'unica alternativa è inviare una pattuglia (ben visibile) in loco, con un ingente e inutile sfruttamento di risorse locali già notoriamente scarse.
4. Limitazioni sulle strade extraurbane: non potranno essere installati autovelox dove il limite è inferiore di oltre 20 Km/h a quello previsto dal Codice della Strada: ad esempio, se in una strada c'è il limite dei 90 Km/h si potranno installare autovelox per rilevare multe a chi supera i 70 Km/h, ma non posizionare autovelox con limite dei 50 all'ora. Questo si applica anche laddove vi sono delle caratteristiche che notoriamente rendono la strada meno sicura (esempio: affioramento di radici degli alberi, strade dissestate, come ce ne sono migliaia in Italia) ma ponendo un limite inferiore, a tutela della sicurezza, l'Amministrazione può vedersi bloccare la possibilità di indurre al rispetto di limiti adeguati allo stato attuale delle strade.
5. Efficacia compromessa: Le modalità operative per l'uso degli autovelox mobili, che richiedono l'intervento immediato della polizia per fermare i veicoli, rendono i controlli discontinui e inefficaci. Questa misura penalizza la prevenzione continua e sistematica delle collisioni stradali.
6. Distanze di "sicurezza": Le nuove normative stabiliscono distanze minime obbligatorie tra i segnali di limite di velocità e gli autovelox, rendendo l'installazione dei dispositivi più complessa e burocraticamente onerosa.
7. Controllo centralizzato: Saranno i prefetti, e non i sindaci, a decidere le zone per l'installazione degli autovelox, concentrandosi solo su aree con elevata incidentalità e difficoltà di contestazione immediata. Questa centralizzazione del controllo riduce la flessibilità e la capacità delle autorità locali di intervenire in modo mirato e tempestivo.

Associazioni aderenti:

- Legambiente
- Movimento Diritti dei Pedoni APS
- FIAB Italia
- Città30 (Ferrara30, Firenze30, Lecce30, Modena30, Napoli30, Pesaro30, Torino30, Roma30)
- Clean Cities
- Genitori ECOattivi
- Salvaiciclisti
- Rete Vivin strada
- BiciPA
- Metrovia
- Comitato Via Vincenzo Tieri Roma
- Ciclomobilisti
- Hub.MAT APS
- Legambici APS milano

Contatti Stampa:

- Luisa Calderaro - Legambiente l.calderaro@legambiente.it 3496546593
- Francesca Chiodi - Movimento Diritti dei Pedoni APS dirittideipedoni@gmail.com
3204858565

