



Spett.le **MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E MOBILITA' SOSTENIBILI**  
c.a. On.le Matteo Salvini

Spett.le **SOTTOSEGRETARIO MIMS**  
c.a. On.le Tullio Ferrante

Spett.le S.E. **PREFETTO DI ROMA**  
c.a. On.le Bruno Frattasi

Spett.le **QUESTORE DI ROMA**  
c.a. Dottor Mario Della Cioppa

Spett.le **REGIONE LAZIO**  
c.a. On.le Presidente Nicola Zingaretti

Spett.le **ROMA METROPOLITANA**  
Spett.le **COMUNE DI ROMA**  
c.a. Egregio Signor Sindaco Roberto Gualtieri  
c.a. Gentile Assessore alla Mobilità Eugenio Patanè

Spett.le **ROMA SERVIZI PER LA MOBILITA'**  
c.a. Gentile Presidente Anna Donati

Spett.le **Consulta Cittadina Sicurezza Stradale,  
Mobilità Dolce e Sostenibilità**  
c.a. Dottor Roberto Pallottini

**OGGETTO: Transizione ecologica e sicurezza stradale – Il principio Safety in Numbers  
Istituzione Coordinamento Mobilità Ecologica e Ciclabile di Roma e del Lazio in un'ottica di  
sinergia tra associazioni, istituzioni ed enti di competenza**

Gentili in indirizzo,  
ci permettiamo di sottoporre alla Vostra attenzione e sensibilità una riflessione sui temi che riguardano la **sicurezza in strada**.

I fatti avvenuti a Roma così come in altre località italiane, Lazio compreso, hanno portato alla ribalta mediatica una situazione già da tempo oltre i limiti di massima gravità e generato un intenso e diffuso movimento di coscienza nell'opinione pubblica.

Non staremo in questa sede a snocciolare già noti dati statistici, anche se importanti ai fini della connotazione del fenomeno, perché riteniamo che ogni vittima di incidente stradale abbia una sua dignità e ogni incidente un suo valore in negativo.

Vorremmo, invece, sottoporvi e sollecitarvi un percorso e una visione d'insieme che, attraverso l'introduzione di un sistema di mobilità sostenibile, ecologica e attiva, ha la concreta possibilità di ridurre i rischi stradali ridonando quindi sicurezza, salubrità, decoro, in sostanza vivibilità agli ambienti urbani.

La Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta APS (che nel Lazio conta 6 associazioni aderenti, oltre 600 soci e una platea di simpatizzanti), fin dalla sua nascita si occupa di tali tematiche nella convinzione che l'uso della bici per gli spostamenti quotidiani o a fini ricreativi, incida in maniera determinante sulla qualità di vita collettiva e sul benessere delle persone.

Il nostro sguardo, però, va oltre: utilizzare la bici o camminare, infatti, in un contesto poco sicuro è un deterrente e inefficace allo scopo.

Il principio si chiama **Safety in Numbers**, ovvero la sicurezza sta nei numeri, che evidenzia la correlazione tra l'uso della bicicletta e la sicurezza del traffico generale.

Più ciclisti, meno vittime tra i pedoni e gli stessi ciclisti e meno rischi nel complesso, anche per gli automobilisti perché inevitabilmente ci saranno meno auto in circolazione.

Tale assioma, con tanto di conforto statistico, lo rammentiamo, è contenuto sia nel **Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024** sia nel **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030**, che ben conoscete, con la spiegazione sull'origine. "Safety in numbers, principio statisticamente accertato, che prende le mosse in origine da una campagna promozionale promossa a suo tempo dalla Cyclists' Touring Club. La Federazione ciclistica inglese individuava una forte correlazione, poi confermata dai dati, tra incremento della pratica della ciclabilità e riduzione dell'incidentalità".

"I dati statistici mostrano infatti che la mortalità da incidenti stradali diminuisce all'aumentare della percentuale degli spostamenti su due ruote sul totale, e che il tasso di mortalità dei ciclisti è inversamente proporzionale al tasso di utilizzo della bicicletta..."

Fiab Italia ritiene che "l'aumento di sicurezza è un processo integrato e che l'aumento di ciclisti perturba (in modo virtuoso) il traffico stesso riducendo le velocità di punta e contribuendo a fluidificarlo. Questo ci porta a fare un'ulteriore considerazione: investire in un incremento dell'uso della bicicletta è conveniente non solo per i ciclisti stessi, ma per l'intera organizzazione e sicurezza del traffico". (Articolo completo al link [Safety in numbers, ovvero più ciclisti e più sicurezza - FIAB Italia](#))

Siamo perfettamente consapevoli che si tratta di un cambiamento epocale e che occorrono consistenti investimenti, un impegno imponente e molto tempo affinché la transizione si compia. Ma siamo altrettanto consapevoli che la spinta più forte arrivi da volontà e lungimiranza politica. Automobilisti, autisti, motociclisti, ciclisti, pattinatori, pedoni sono tutte persone che hanno lo stesso diritto di occupare la strada. Ma la differenza sostanziale sta nel mezzo usato e nell'equilibrio di numeri e spazi tra i diversi soggetti. I mezzi a motore hanno svariati svantaggi: inquinano, fanno rumore, ingombrano e soprattutto sono equiparabili a delle armi che uccidono se non usate in maniera opportuna.

Dunque, veniamo alle ragioni della nostra lettera.

Chiediamo a Voi, istituzioni e amministratori in indirizzo, per quanto di rispettiva competenza e relative funzioni, di **accelerare quanto più possibile la transizione ecologica dei trasporti perché strettamente correlata ai livelli di sicurezza stradale. A tal fine è fondamentale dar seguito ai piani e agli investimenti già programmati o in fase di previsione.**

Chiediamo altresì di **intensificare la vigilanza stradale al fine di accrescere la percezione del controllo.**

In sintesi estrema, riteniamo indispensabile:

- Decongestionare i flussi del traffico motorizzato, interno alla Capitale e proveniente dall'esterno che si concentra ad imbuto verso l'area metropolitana dalle località del Lazio ad essa satellitari, orientando le persone a scegliere in maniera sempre maggiore i mezzi di trasporto pubblico (treno, autobus, metro) o la bicicletta o le gambe per gli spostamenti quotidiani;
- Incrementare la flotta dei mezzi pubblici comprese frequenza e capillarità;
- Disciplinare gli ingressi nella Capitale con nodi di scambio dove lasciare la macchina privata e servirsi dei mezzi di trasporto o biciclette (a noleggio o private);
- Favorire il trasporto bici sui mezzi pubblici (treni regionali compresi) con appositi alloggi;
- Incremento a tappeto dei percorsi per le biciclette (corsie o piste ciclabili) in modo da creare un sistema a rete senza soluzione di continuità e aderente a parametri di sicurezza (eccessiva esposizione al passaggio dei mezzi a motore);
- Installazione di rastrelliere o ricoveri per bici davanti agli uffici pubblici, stazioni ferroviarie e degli autobus;
- Valutare e introdurre forme di incentivo e riconoscimento del minor impatto urbano e ambientale, ovvero misure premianti per avviare o consolidare l'abitudine di preferire la bicicletta per lo spostamento urbano (esistono app per il conteggio chilometrico usate da alcuni enti o aziende per calcolare ricompense anche in denaro, un contributo a chi ha avuto il merito di alleggerire il traffico motorizzato e non aver immesso CO2 nell'ambiente)
- Valutare e introdurre forme di partenariato o campagne promozionali con gli operatori economici al fine di incentivare l'uso dei trasporti pubblici, delle bici o delle gambe anche per fare acquisti;
- Calmierare (anche attraverso dispositivi tecnologici) i comportamenti scellerati degli automobilisti, dalla velocità all'uso del telefono mentre si guida, oppure guidare sotto l'effetto di alcol o droghe, sosta sregolata. Reati che il codice della strada già conosce, ma a quanto pare non repressi in maniera sufficiente. Il timore di incorrere in severi controlli ed essere sanzionati è già un deterrente;
- Introdurre laddove necessario zone 30 o strade a velocità contenuta e indurre al rispetto dei limiti, è lampante ormai che la segnaletica stradale è invisibile ai più ed è anche inconcepibile lasciare una città di tali proporzioni come Roma in balia della sregolatezza assoluta;
- Installare passaggi pedonali rialzati come deterrente fisico alla velocità;
- Applicare le modifiche al codice della strada introdotte dal Decreto legge n. 34/2020 al fine di incentivare la mobilità sostenibile e gli spostamenti con velocipedi e mezzi assimilati in riferimento alle case avanzate, il senso unico eccetto bici, le zone o strade scolastiche, l'uso promiscuo delle corsie preferenziali del Trasporto Pubblico Locale.

Siamo anche consapevoli che probabilmente si tratta di provvedimenti ovvi e già inseriti nell'azione ordinaria o nella pianificazione. E che arginare e regolamentare le migliaia di automobili che si spostano in maniera massiccia e disordinata sulle strade appare al momento un'opera titanica. In pratica, significa invertire la rotta di decenni di interventi incentrati sugli spostamenti con i mezzi a motore e su uno stile di vita autocentrico.

Per questo, chiediamo uno sforzo congiunto, una strategia comune e unificata, in un'ottica di tangibile collaborazione continuativa e istituzionalizzata tra enti con **potenziamento degli Uffici preposti alla Mobilità** al fine di allineare anche Roma Capitale, Roma Metropolitana e la Regione Lazio ad altre amministrazioni italiane più avanzate in materia di mobilità.

A tal proposito, nel settembre scorso la scrivente associazione ha inviato ai rappresentanti istituzionali della Regione Lazio la proposta di un Ufficio regionale di coordinamento della Ciclabilità nel Lazio. Un ufficio interno all'ente che riesca ad armonizzare la frammentazione di procedure, azioni e investimenti sulla ciclabilità e che rafforzi l'attività dell'ente stesso sul territorio anche alla luce delle eventuali opportunità di finanziamento.

Ma un salto di qualità deciso e riunificante sarebbe l'**Istituzione di un Coordinamento Mobilità Ecologica e Ciclabile di Roma e del Lazio**, a carattere trasversale e permanente che riunisca enti e soggetti del territorio in considerazione della realtà che vede un prevalente movimento concentrico verso la Capitale dalle altre città e province della regione non avulse affatto dalle dinamiche quotidiane ma anch'esse alle prese con una difficile gestione del traffico veicolare e assenti, piccole o tormentate azioni nella direzione degli spostamenti ecocompatibili e sicuri.

Centrale la figura del **Mobility Manager** negli enti pubblici e privati, come da normativa.

Un valore aggiunto sono pure le sollecitazioni e gli indirizzi che arrivano dalle associazioni molte delle quali riunite nella Consulta Cittadina Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità. Riteniamo che da un'azione congiunta tra soggetti istituzionali e associativi potrebbe derivare una proficua sinergia.

Pertanto, confidando in un Vostro riscontro a questa nostra, restiamo a disposizione al fine di un confronto continuativo sulle dinamiche della mobilità e della sicurezza stradale, riservandoci iniziative e una mobilitazione di più ampia portata allo scopo di attuare una massiccia opera di sensibilizzazione.

Salutiamo cordialmente.

**Marina Testa**  
Coordinatrice FIAB LAZIO



FIAB ROMA RUOTALIBERA  
FIAB ROMA BICILIBERATUTTI  
FIAB ROMA NATURAMICI  
FIAB ROMA BICIPA  
FIAB OSTIAINBICI  
FIAB FROSINONE-Su2Ruote

**Coordinamento FIAB LAZIO: email: [coordinatore.lazio@fiabitalia.it](mailto:coordinatore.lazio@fiabitalia.it) – telefono 347.9081520**