

INCIDENTI L'AQUILA: "RALLENTATORI E ZONA 20KM", FIAB, "TASK FORCE AL PALO, TRAGEDIE DIMENTICATE"

20 Febbraio 2026



L'AQUILA - "Rallentatori per ridurre la velocità, segnaletica che ricordi 'qui è morto qualcuno', una zona a 20 km/h per almeno due settimane".

Sono alcune delle misure richieste avanzate da Fiab -Federazione italiana ambiente e bicicletta - all'Amministrazione comunale dell'Aquila, a seguito dell'ennesimo investimento in città, l'ultimo registrato nei giorni scorsi in zona Torrione.

All'Aquila, ricorda la Fiab, esiste una Task Force per la sicurezza stradale, "finora poco incisiva, e un Piano Comunale di Sicurezza Stradale adottato e approvato, di cui attendiamo i primi effetti concreti. Il risultato, nel frattempo, è sempre lo stesso: morti dimenticate e strade che rimangono pericolose", viene evidenziato.

Un'iniziativa che si era resa necessaria a seguito dei numerosi incidenti, anche mortali, che hanno destato clamore mediatico, sulle strade più trafficate della città, in particolare lungo viale Corrado IV. [\(Qui il link\)](#)

"Come suggerisce il ricercatore Kevin Krizek - continua la Fiab, dopo ogni incidente grave dovremmo intervenire immediatamente sulla strada con misure temporanee: rallentatori, segnaletica, velocità ridotta. L'obiettivo è rendere visibile il pericolo, far sì che chi passa, chi guida, chi amministra, veda con i propri occhi cosa significa una strada pericolosa. È un'azione shock, ma necessaria per rompere il silenzio, coinvolgere la comunità e spingere le istituzioni a cambiare. Alle istituzioni, del resto, basterebbe copiare gli innumerevoli esempi virtuosi già esistenti in Italia e in Europa".

Quindi, le proposte della Fiab per L'Aquila: "che l'Amministrazione Comunale attui il PCSS adottando il modello Vision Zero; che vengano condotte indagini approfondite dopo ogni incidente, non solo per le assicurazioni, ma per comprenderne le cause strutturali; che si sostengano interventi temporanei post-incidente per sensibilizzare e testare soluzioni; che la comunità venga coinvolta nelle decisioni sulla mobilità, perché le strade sono di tutti; che la violenza stradale venga riconosciuta per quello che è: una crisi sanitaria".

"Un recente rapporto dell'Urban Cycling Institute (Amsterdam, gennaio 2026), presentato durante il Cycling Research Board Conference, ci ricorda una verità scomoda: la violenza stradale non è un 'incidente', è una crisi sanitaria pubblica. Eppure, in Italia e in molti altri paesi, continuiamo a trattare ogni morte e ogni ferimento come eventi isolati, da attribuire a 'distrazione', 'velocità eccessiva' o 'mancanza di attenzione'. La colpa è sì del conducente, e non vogliamo assolvere chi guida in modo irresponsabile, ma il principale imputato è il sistema che ha progettato le strade per le auto, non per le

persone”, viene sottolineato.