

Italia, la strage che non fa notizia: 120 pedoni uccisi in meno di 100 giorni

In Italia attraversare la strada continua a essere un rischio concreto, soprattutto nelle grandi città. Nei primi nemmeno cento giorni del 2026 sono già 120 i pedoni investiti e uccisi, con un aumento del 9,4% rispetto allo stesso periodo del 2025. Stiamo parlando di **più di una persona al giorno**. Il [dato](#), raccolto dall'Osservatorio Asaps-Sapidata, fotografa un'annosa emergenza che non accenna a diminuire e che colpisce soprattutto le fasce più vulnerabili della popolazione. Se guardiamo anche ai ciclisti il numero [sale](#) a 157. Il bilancio complessivo relativo ai soli pedoni registra 79 uomini e 41 donne, con metà delle vittime che ha più di 65 anni. **Il fenomeno riguarda però tutte le età**. L'ultimo caso è quello di Mattia Rizzetti, 16 anni, travolto mentre attraversava la strada a Roma nella notte prima di Pasqua. Ancor più allarmante la dinamica degli investimenti, con 58 decessi su 120, pari al 48,3%, **avvenuti sulle strisce pedonali**, cioè negli spazi che dovrebbero garantire la massima tutela ai pedoni.

Del totale, almeno 13 episodi sono classificati come vera e propria pirateria stradale, con il conducente fuggito senza prestare soccorso. La distribuzione geografica mostra poi una diffusione capillare del fenomeno. La Lombardia è la regione con più vittime (16), seguita da Lazio (13), Piemonte e Veneto (12 ciascuno), Campania (10) e Toscana (9). Numeri significativi si registrano anche in Liguria e Puglia (8), Emilia-Romagna (7), Sicilia (6) e Calabria (5), mentre nelle altre regioni i casi sono meno numerosi ma comunque presenti. In tutto lo scorso anno i pedoni morti sulle strade italiane sono stati invece 434, di cui 200 sulle strisce pedonali e 32 gli episodi di pirateria. Numeri simili anche nel 2024, quando i pedoni uccisi sono stati 470. Di fronte a questi numeri, è inevitabile tornare **a mettere in discussione** l'efficacia delle politiche pubbliche in fatto di sicurezza stradale. Nel novembre 2024 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini aveva elogiato la riforma del Codice della strada in nome di maggiore «sicurezza e prevenzione», ribadendo in varie occasioni quanto la nuova legge avesse ridotto gli incidenti stradali sulla base di dati allora palesemente parziali.

A oltre un anno dall'approvazione, la riforma si dimostra invece **ben lontana** dal garantire maggiore sicurezza stradale. Le modifiche introdotte si concentrano soprattutto sull'inasprimento delle sanzioni, in particolare per l'uso del cellulare alla guida, di alcol e sostanze stupefacenti. Per quanto discutibili nelle modalità proposte si tratta di interventi non irrilevanti, ma che comunque non affrontano il nodo principale, la vera causa alla base della strage in corso: **la velocità dei veicoli**. È proprio la velocità - come [dimostrato](#) anche dalla ricerca scientifica - il fattore determinante la gravità degli incidenti e, quindi, la probabilità di morte dei pedoni. Eppure, nel dibattito legislativo, ma anche mediatico, italiano questo tema resta marginale. Gli articoli di cronaca quasi non menzionano mai il fattore velocità dell'automobile, mentre nella riforma del codice della strada è stata

Italia, la strage che non fa notizia: 120 pedoni uccisi in meno di 100 giorni

praticamente dichiarata guerra agli autovelox. Un sistema che, certamente, in molti Comuni italiani è stato usato per fare cassa, eppure rimane ad oggi uno dei maggiori dissuasori contro chi preme troppo il piede sull'acceleratore.

In Italia, alla base di questa situazione c'è anche una cultura ancora radicata che vede nell'automobile **il mezzo che domina**, spesso percepito come irrinunciabile. I dati ACI mostrano che nel 2021 il parco auto italiano [ha raggiunto](#) 39,8 milioni di veicoli, il più alto d'Europa. Parallelamente, secondo Eurostat, è emerso che nel 2024 il 68% degli italiani [non ha mai utilizzato](#) il trasporto pubblico. Questa centralità dell'auto ha conseguenze che vanno oltre la sicurezza stradale. Secondo [ISPRA](#), nel 2020 il settore dei trasporti rappresentava il 22,4% delle emissioni nazionali di gas serra e il 27,9% della CO₂ totale, con il 92% attribuibile al solo trasporto su strada. Lo stesso settore è responsabile del 37,4% degli ossidi di azoto e del 9,4% delle polveri sottili, a loro volta responsabili di [un numero da brivido](#) di decessi prematuri **legati all'inquinamento atmosferico**. Secondo la Società italiana di medicina ambientale, i [costi sociali](#) legati a traffico e inquinamento possono arrivare fino a 34 miliardi di euro l'anno. Eppure, le alternative esistono. Studi come quello dell'Istituto di salute globale di Barcellona [indicano](#) che portare gli spostamenti in bici a poco più del 24% in 167 città europee potrebbe evitare **oltre 10mila morti premature ogni anno**. I benefici infatti riguardano non solo la sicurezza, ma anche la qualità dell'aria, la salute e la vivibilità urbana. Le politiche per una mobilità sostenibile e [più sicura](#) sono già previste anche in Italia dove, tuttavia, la loro applicazione resta limitata e frammentaria, mentre nel resto d'Europa la direzione intrapresa è chiara e sta già dando i suoi frutti. Ridurre la dipendenza dall'auto privata, ripensare lo spazio urbano e **abbassare le velocità** non sono interventi ideologici, come spesso si vuol far credere, ma misure concrete a favore della salute pubblica e la qualità della vita nel suo insieme. Senza un cambio di paradigma, in Italia, attraversare la strada continuerà a essere un pericolo quotidiano. Intanto basterebbe ricordare che in prossimità delle strisce pedonali bisogna **sempre** rallentare.



Simone Valeri

Laureato in Scienze Ambientali e in Ecobiologia, attualmente frequenta il Dottorato in Biologia ambientale ed evolutiva della Sapienza. Oltre alle attività di ricerca, si dedica al giornalismo

Italia, la strage che non fa notizia: 120 pedoni uccisi in meno di 100
giorni

ambientale e alla divulgazione scientifica.