

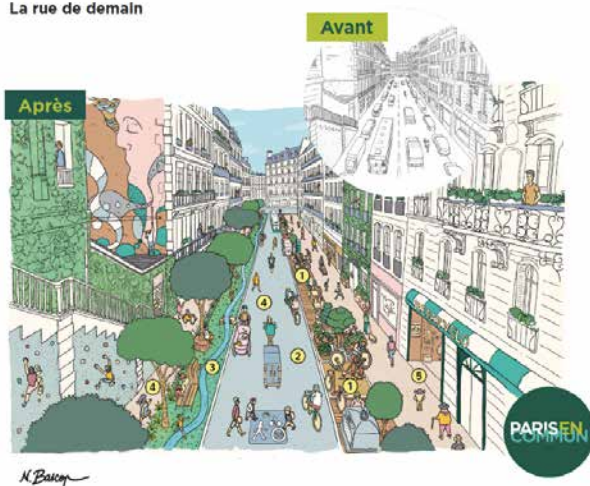
NEXT GENERATION EU

LA SFIDA della Vision Zero

Per cambiare paradigma di mobilità,
azzerare i morti in strada in Italia
e rendere le città sicure, sostenibili e resilienti



La rue de demain



- 1 I posti auto trasformati in terrazze e giardini
- 2 Una strada tranquilla per pedoni e biciclette
- 3 Un giardino al piano di sotto
- 4 Percorsi sicuri per i bambini
- 5 Più servizi di prossimità

*“Accogliamo con favore la risoluzione 70/1
dell’Assemblea Generale delle Nazioni Unite del 25 settembre 2015,
intitolata “Trasformare il nostro mondo: 2030 Agenda per lo sviluppo sostenibile”
e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS)
come quadro per integrare la sicurezza stradale
in altri settori politici in particolare quelli relativi
agli obiettivi degli OSS per azioni per il clima, uguaglianza di genere,
salute e benessere, istruzione di qualità, riduzione delle disuguaglianze,
città e comunità sostenibili, infrastrutture e consumo
e produzione responsabili per vantaggi reciproci per tutti...”*

**Terza Conferenza Ministeriale Globale sulla sicurezza stradale
per il raggiungimento degli obiettivi ONU 2030**

NEXT GENERATION EU: LA SFIDA DELLA VISION ZERO

PER CAMBIARE PARADIGMA DI MOBILITÀ, AZZERARE I MORTI IN STRADA
IN ITALIA E RENDERE LE CITTÀ SICURE, SOSTENIBILI E RESILIENTI



IL CONTESTO INSOSTENIBILE NEL QUALE CI MUOVIAMO OGGI

Il 19 e 20 febbraio 2020 a Stoccolma si è tenuta la Terza conferenza ministeriale globale sulla sicurezza stradale per il raggiungimento degli obiettivi globali 2030 alla quale hanno partecipato oltre 1700 tra ministri e capi delegazione, rappresentanti di organizzazioni governative e non governative internazionali, regionali e subregionali e il settore privato, riunite per ricordare che l’azzeramento delle vittime della strada è un obiettivo necessario che richiede impegno politico e maggiore azione e che deve passare *“per la gestione della velocità, il rafforzamento delle forze dell’ordine per*

prevenire gli eccessi ed imporre una velocità massima di marcia su strada di 30 km/h in aree in cui utenti vulnerabili e veicoli si mescolano in modo frequente e pianificato”.

*Un fenomeno quello delle collisioni stradali che uccide ogni anno 1,35 milioni di persone, e sono la principale causa di morte per bambini e giovani di età compresa tra 5 e 29 anni, con una **previsione al 2030 di 500 milioni di morti e feriti nel traffico stradale in tutto il mondo.***

Numeri spaventosi, quelli della strage stradale, che non colpiscono solo le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, disabili, bambini anziani) ma anche gli stessi automobilisti e motociclisti e che nel nostro paese nel 2019 oltre a 35 bambini uccisi, 534 pedoni e 253 ciclisti, hanno ucciso ben 1411 automobilisti e 698 motociclisti.

Tra collisioni stradali e per inquinamento urbano nel 2019 sono morte più di 83.000 persone: tumori, cardiopatie, ictus, infarto, diabete (per 4 quinti da particolato, usura gomme auto e freni, uso idrocarburi fossili, ecc.). **Il costo sociale sempre secondo i dati ISTAT 2019 risulta pari a 16,9 miliardi di euro, l'1% del pil nazionale.**

PONTEVEDRA

OK

L'espressione "ok" trae origine dalla frase "zero assassini" (zero morti), utilizzata in ambito militare. Zero morti è anche l'ispirazione di tutto il modello urbano che chiede di lottare efficacemente contro la violenza stradale. A Pontevedra il cambio di paradigma è realtà da circa 20 anni.

MODELO ANTERIOR DE PRIORIDADES	MODELO ACTUAL DE PRIORIDADES
1	1
2	2
3	3
4	4

OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile ingloba 17 obiettivi, uno dei quali, il numero 11, riguarda città e comunità sostenibili da raggiungere entro il 2030

Questo sanguinoso tributo, che ha un costo sociale ed economico enorme, vede la velocità come causa principale delle collisioni stradali ed elemento che ne determina la gravità, ma non è inevitabile: in particolare, semplicemente attivando il dispositivo **ISA (Intelligent Speed Adaptation)**, moderando la velocità con maggiori controlli e la riduzione delle sezioni stradali e della velocità, aumentando il modale share e dissuadendo l'uso dell'automobile privata, rimettendo al centro delle città e della viabilità le persone e non le automobili, al centro della mobilità gli utenti e non i mezzi di trasporto. In una sigla: **Città Vision Zero**.



PRIMA LE PERSONE: LA MOBILITÀ NEL NEXT GENERATION EU

Vision Zero vuol dire Nuova mobilità, Sicurezza stradale, Ambiente, democrazia rappresentativa e diretta, rigenerazione urbana, decarbonizzazione.

È giunto il momento di accompagnare un cambio di paradigma nell'ambito della mobilità per invertire la piramide e rimettere al primo posto nei sistemi di trasporto le persone, non le macchine.

Sarà un "percorso" lungo di riappropriazione di spazi urbani non solo per le persone ma anche per il verde e le piante, per gli animali, per la socialità.

Una "visione" di città che ridisegni il suo assetto urbano di mobilità dolce e la sua sostenibilità (economica, sanitaria, sociale). Idee della città intelligente dalle quali far scaturire progetti di "adeguamento" e sistemazione coerente. Interventi urbanistici possibili e necessari, sviluppo urbano (ridefinizione spazi, isole ambientali, verde pubblico, mobilità per lavoro e studio).

Ridefinizione delle quote delle differenti modalità di trasporto. Riequilibrio e sicurezza delle modalità di spostamento (pedonale, ciclabile, merci e persone, Trasporto Pubblico Locale e intermodalità), moderazione traffico, infrastrutture sicure e manutenzione programmata, innovazioni tecnologiche; enforcement: controllo velocità, sosta selvaggia, messa in sicurezza attraversamenti pedonali; marciapiedi e scivoli, piste ciclabili, zone semaforiche, interventi progettati con accuratezza e competenza.

Bisogna costruire una nuova "visione" di convivenza civile che guardi allo sviluppo come fattore di crescita che non minacci e distrugga l'ambiente, che dia pari opportunità ai cittadini e alle generazioni.



Una mobilità in prevalenza incentrata sul trasporto pubblico locale e su quello condiviso a basso impatto ambientale che dia, però, centralità alla pedonalità ed alla ciclabilità (anche nel codice della strada).

Non è solo per parlare di sicurezza stradale, ma anche delle cause che generano la violenza sulle nostre strade e i danni – umani e materiali ingenti - prodotti da modelli di sviluppo e mobilità di persone e merci che causano, anche, gravissime patologie, mortali ed invalidanti, alla salute delle persone (tumori, cardiopatie, infarti, malattie neurologiche, all'apparato respiratorio, ecc.) tanto che da anni l'OMS le annovera in un nuova categoria che ha denominato “**Patologie da Ambiente Costruito**”.

Ora col **Next Generation Eu**, le altre misure europee si può cominciare un'azione di trasformazione in senso eco-sostenibile radicale del Paese e non solo nelle sue città. Bisogna anche avere coraggio per definire un **Piano nazionale di riconversione industriale delle filiere produttive automotive non sostenibili. Oggi non è più rinviabile nell'ambito anche di un quadro nazionale di Piano industriale che l'Italia non ha mai avuto.**

Una riconversione produttiva s'impone: superamento della filiera legata al fossile, potenziamento (e incentivi) per le flotte aziendali elettriche in particolare del settore pubblico, sviluppo dell'elettrico e sostituzione delle flotte TPL fossili (compreso il metano).

L'impiego dell'enorme massa finanziaria che il Governo è riuscito a “strappare”, prima volta nella storia dell'Europa, dovrà diventare la testimonianza che si vuole cambiare davvero.

Alcune idee per la Governance della mobilità dolce e sostenibile e per un programma “radicale” con al centro le persone e non la motorizzazione privata.

**€ 23 MLD (11% DEL TOTALE)
LA PROPOSTA DI UTILIZZO DI PARTE
DELLE FINANZE DEL RECOVERY FUND**

Riqualificazione delle città/Vision zero	euro	5.000.000.000,00
Trasporto Ferroviario Regionale	euro	5.000.000.000,00
Trasporto Pubblico Locale: bus, tram e metro	euro	10.000.000.000,00
Formazione e Comunicazione	euro	3.000.000.000,00
TOTALE	euro	23.000.000.000,00

VISION ZERO significa riqualificazione delle città,
PEDONALITÀ, CICLABILITÀ, MICRO MOBILITÀ ELETTRICA,
CONTROLLO DELLA VELOCITÀ E FORMAZIONE,
PIANO STRAORDINARIO PER MOBILITÀ NUOVA, FERROVIE, TPL,
TATTICISMO URBANO e AZZERAMENTO DELLE VITTIME.



1. RIQUALIFICARE LE CITTÀ (€ 5 MLD)

Rifinanziare il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (L.144/1999) per progetti di mobilità dolce cofinanziati dagli Enti Locali (vincolati all'ottenimento del finanziamento statale) con impegni dello Stato al 50% e per **alcune priorità a fondo perduto fino al 70/100%**:

- A) Mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali (finanziamenti fino al 70%).
- B) Mettere in sicurezza - con la chiusura ai veicoli motorizzati e realizzazione dei percorsi casa-scuola per ogni plesso - le zone scolastiche (**finanziamenti fino al 100%**).
- C) Realizzare aree pedonali e ciclabili sicure (finanziamenti al 70% vincolati ai PUMS anche per le città di medie dimensioni e fino al 100% in caso di avanzamento del PUMS).
- D) Piani di chiusura al traffico veicolare privato nelle aree urbane (finanziamenti fino al 70%).
- E) Organizzare **Zone 30 nelle città** e il controllo degli attraversamenti pedonali e della **velocità (finanziamenti fino al 100% in caso di alto tasso di collisioni e mortalità)**, raggiungendo l'obiettivo dei 5 milioni di controlli all'anno, con piena applicazione ed attuazione dell'art. 11 del Codice della Strada con coordinamento provinciale dei servizi di polizia stradale da chiunque svolti, tramite pianificazione ed assegnazione dei servizi alle forze di Polizia dello Stato e locali, con centrali operative uniche, come avviene per il 118.
- F) Modifica delle sezioni stradali per la diminuzione velocità: rialzamento attraversamenti pedonali, chicanes, restringimento sezioni, ecc. (finanziamenti fino a 70% e in caso di tatticismo urbano partecipato al 100%).

2. TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (15 MLD)

Potenziare il Trasporto ferroviario regionale (€ 5 Mld) e il Trasporto Pubblico Locale e sharing mobility (€ 10 Mld); finanziamenti che dovrebbero attivare cofinanziamenti già predisposti nei Piani di Comuni ed Aziende. Divieto assoluto di entrata nelle città per auto di grossa cilindrata. Servono forti investimenti sul **trasporto regionale ferroviario** (in particolare con l'idrogeno verde). Ed il trasporto ferroviario regio-

nale sia regolato con una “visione” nazionale e non solo locale: a)nuove infrastrutture moderne (nel trasporto regionale siamo fermi ancora al diesel!); b) Nuovi mezzi efficienti e moderni (confort adeguati a lavoratori, studenti e turisti che non sono cittadini di serie c); Puntualità, pulizia, concorrenza con il trasporto privato; d) Intermodalità in primo luogo con le bici ed anche con le auto (parcheggi di interscambio molto fuori dal centro delle aree urbane). Potenziamento ed ammodernamento della rete ferroviaria locale (RFI) e del parco rotabile con almeno 500 nuovi treni (azzerare il parco rotabile diesel!). Potenziare i passanti ferroviari delle Città metropolitane anche al servizio della mobilità nuova delle città.

3. ORGANO DI GOVERNANCE

Affidare ad un **Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri** un *Organo di governance* per **coordinare**, ed **armonizzare** le **loro azioni** aiutando **tutti i ministeri** che hanno competenze su politiche mobilità, inquinamento e clima, sicurezza stradale (Infrastrutture e Trasporti, Ambiente, Salute, Politiche sociali, Istruzione) **organo di indirizzo e controllo su obiettivi di Vision Zero, di spesa del fondo multe e di attivazione del dispositivo ISA Intelligent Speed Adaptation, accompagnando la ricezione della Direttiva europea** approvata dal **Parlamento Europeo** del dispositivo per la limitazione automatica della velocità sui veicoli a motore conviene a tutti. Organo di controllo della manutenzione programmata delle strade con rigoroso rispetto dell'utilizzo dei proventi delle contravvenzioni (Articoli 142 e 208 del Codice della strada), pretendendo e presidiando l'obbligo di rendicontazione da parte degli enti locali e delle amministrazioni centrali ed esercitando eventualmente la sussidiarietà.

4. FORMAZIONE E COMUNICAZIONE (€ 3 MLD)

Predisporre un **Piano per la Formazione e la comunicazione per la VISION ZERO**. La Formazione e l'educazione sono “strumenti” formidabili per fermare la violenza stradale e per “costruire” una nuova mobilità e un nuovo sviluppo, sostenibili, sicuri, resilienti. Occorre dotarsi di una **Centro di alta formazione** come “palestra” di una nuova cultura di governo delle politiche di mobilità, della sicurezza stradale, dei cambiamenti climatici per tecnici, professionisti, operatori dei vari settori, amministratori e dipendenti, scuole, Mobility Manager Aziendali e Scolastici, fondi di accompagnamento alla strutturazione di piani di mobilità aziendale e scolastica e sostegno a realtà come i Bicibus e i Pedibus.

Esistono in Francia, Inghilterra, Germania, Olanda, Polonia da molti anni.

Coordinamento Sottosegretario Presidenza Consiglio. (€ 3 MLD).



Stampa: *PRESS UP S.R.L.*
Via Cassia 36/300 - Nepi (VT)
Chiuso in tipografia Dicembre 2020

Fondazione Luigi Guccione Onlus
Via Luigi Adimari, 14
87100 Cosenza

Foto di copertina di Sergio Souza su Unsplash

NEXT GENERATION EU

LA SFIDA della Vision Zero



<http://www.flg.it/>

<https://www.legambiente.it/>

<https://blogvivinstrada.wordpress.com/>