

Gentili candidati,

Nelle giornate del 14 e 15 maggio 2023 si voterà nei principali Comuni: Ventimiglia, Vallecrosia e Bordighera. In questi giorni sono in via di definizione i Vs programmi elettorali e subito sorge spontanea una domanda: quanti di voi considerano il tema della **mobilità sostenibile** e della **sicurezza stradale** una priorità?

La nostra associazione, riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli Enti e Associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale, vuole contribuire attraverso una proposta seria dopo decenni di scelte sbagliate, prive di quel metodo scientifico fondamentale nella gestione delle questioni relative alla mobilità, al traffico, all'inquinamento, alla sicurezza delle persone, alla qualità della vita.

Sono tematiche che richiedono preparazione e competenze, non è più il tempo delle improvvisazioni. Per questo vogliamo condividere con voi un [documento](#) redatto da FIAB insieme a molte altre associazioni, che riassumiamo qui di seguito.

Tutti i giorni si verificano scontri stradali a causa della **velocità elevata**, delle **mancate precedenze** e della **distrazione** che non possono essere più definiti "incidenti". Oltre il 70% di questi avvenimenti avviene su strade urbane e **l'80% delle vittime è un utente vulnerabile**. Oltre il 50% dei pedoni viene investito sulle strisce pedonali.

In risposta a quello che è una vera e propria ecatombe (oltre 200.000 feriti e ca. 3.000 decessi) la risposta del mondo scientifico è la **Città 30**, la città per le persone.

Si tratta di uno strumento efficace, sperimentato e consigliato dalle Istituzioni. Non è semplicemente la riduzione del limite di velocità a 30km/h bensì un intervento più ampio e complesso, infrastrutturale e culturale, di riqualificazione dell'ambiente urbano che vuole mettere al centro le persone, la loro sicurezza e la socialità.

Scriviamo questa lettera non per convincere ma per raccontare che il cambiamento è possibile; siamo certi che con impegno e determinazione si può fare la differenza (e ottenere i consensi per un secondo mandato come Anne Hildago, sindaco di Parigi).

Vediamo subito alcuni dati:

- Graz (Austria): dal 1986 ad oggi -50% di mortalità (-24% subito, dal primo anno), nel caso di bambini davanti alle scuole -90%. Rumore: fino a -2 dB (-30%).
- Helsinki (Finlandia): Negli anni 90 registrava 20/30 pedoni uccisi ogni anno. Con l'introduzione della zona 30 nel 2019 in tutta la città, 0.
- Bruxelles (Belgio): dopo appena 6 mesi, incidentalità -20% e i feriti gravi/morti -25%. Sensibile riduzione del rumore, fra i -2,5 e i -3,9 dB(A), equivalente a -50%.
- Londra (Regno Unito): da uno studio ventennale (dal 1986 al 2006) il risultato è stato in modo incontrovertibile il dimezzamento di morti e incidenti gravi.
- Toronto (Canada): da 2172 pedoni morti nel periodo 2005-2016 ad una riduzione delle lesioni gravi e decessi di 2/3 di oggi.
- Spagna: da Maggio 2021 il 70% di tutte le strade di Spagna è a 30 km/h, con riduzione del rumore fra il -6% e il -33%.

Perchè realizzare la città 30?

### **Miglioramento della viabilità**

A differenza di quanto si può pensare ridurre la velocità non comporta un aumento dei tempi di percorrenza. Questo perchè, a causa dell'uso eccessivo dell'auto e del conseguente traffico, la velocità media nelle città europee varia tra i 19 ed i 26km/h. Le strade italiane peraltro sono tra le più caotiche e congestionate d'Europa (646 auto/1000ab, 2° in Europa). La città 30 garantisce velocità medie costanti migliorando la viabilità e riducendo il traffico.

### **Riduzione dei costi economici, sociali e ambientali**

Il costo sociale degli incidenti 2021 è di € 14,6 miliardi (da molti considerata sottostimata). Un dimezzamento dell'incidentalità porterebbe a un risparmio di € 4,6 miliardi annui.

A parità di composizione modale la riduzione dello stop and go comporta un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione delle emissioni (CO2 e polveri sottili) oltre a un minor consumo di carburante da parte degli stessi automobilisti.

La città 30 garantisce finalmente di trascorrere notti tranquille poiché riduce l'impatto acustico fino a -50%.

Gli impatti della mobilità come costi ambientali e sociali esterni per l'Italia sono pari al 6,8% del PIL, ovvero 117,2 miliardi di euro all'anno.

La città 30, grazie ad azioni precise e investimenti economici anche limitati, può ridurre questi costi, legati al minor consumo di carburante, al valore aggiunto del turismo che cresce in città più vivibili, agli effetti sulla salute e molto altro.

### **Miglioramento della qualità della vita**

Le città hanno sempre esercitato un ruolo che andava al di là della mera funzione abitativa. Il cambiamento è avvenuto quando la rete viaria ha iniziato ad adattarsi al mezzo di spostamento motorizzato, mangiando spazi e diventando elemento di separazione e non più di aggregazione.

Non è un caso che oggi la qualità della vita sia associata alla riappropriazione degli spazi perduti, ai contatti di prossimità e allo spostamento lento, fermo restando la necessità di rapidi collegamenti col mondo esterno, motivo per cui nella città 30 gli assi principali di collegamento mantengono i 50km/h.

### **Promozione dell'uso della bicicletta**

È un processo automatico nonché uno degli obiettivi dello stesso Codice della Strada (Art.1, comma 2).

Da quando nel 2019 Lille ha intrapreso questa strada, le persone che hanno scelto la bicicletta quale mezzo di trasporto sono aumentati del 50%.

A Bilbao, da settembre 2020 gli ossidi di azoto e il PM10 sono calati del 10%, mentre gli spostamenti in bicicletta sono cresciuti di sei volte.

In Italia qualcuno si muove: Cesena (dal 1998), Rovereto (dal 2012) e Olbia (dal 2021) sono le prime città 30. Di recente anche Bologna, Torino e Milano hanno deliberato per il limite 30km/h in città per il bene delle persone. In questi giorni è nato un progetto di città30 che interessa ben 7 comuni: Martinsicuro, Alba Adriatica, Tortoreto, Giulianova, Roseto degli Abruzzi, Pineto e Silvi.

Riusciremo a mettere insieme 3 piccoli Comuni, uscire dall'isolamento e stare al passo con le più moderne città europee?

In conclusione vogliamo invitare tutti Voi a riflettere su quanto sopra riportato e inserire nei Vs programmi quello che può diventare il vero cambiamento per le nostre città, la realizzazione della **città 30**.

Arch. Giorgio Ceccarelli

Referente FIAB Riviera dei Fiori

FIAB Coordinamento Nordovest

FIAB Comitato Tecnico Scientifico Eurovelo Bicitalia