

Egregio Ministro Salvini,

come associazioni, che da tempo lavorano insieme per promuovere la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale, troviamo urgente rinnovare la richiesta di **un incontro presso il Ministero a Roma.**

Vorremmo esporLe con una delegazione di Legambiente, Fiab, Asvis, Kyoto Club, Vivinstrada, ANCM, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO, gli interventi che riteniamo prioritari e più urgenti in tema di sicurezza stradale.

A tal proposito, riteniamo importante riprendere il **tema delle Città 30**, strettamente collegato alla problematica della sicurezza su strada, visto l'eco che ha appena avuto sulla stampa.

Come Lei sicuramente sa, **il 73% degli incidenti stradali in Italia avviene sulle strade urbane** e le prime tre cause sono distrazione alla guida, velocità eccessiva e mancate precedenza (ISTAT 2021): **ne consegue che la priorità di intervento, se vogliamo veramente salvare vite umane, riguarda le città, l'abbassamento della velocità urbana e l'inasprimento di controlli e sanzioni contro la violazione dei limiti e la guida distratta da smartphone.** È importante ovviamente contrastare anche chi guida drogato o ubriaco, sapendo però che contribuisce solo al 4% degli incidenti (6.500 su 151.875 totali, Ministero dell'interno).

Partendo da tale peculiarità italiana che vede anche un'incidenza della mortalità in ambito urbano del 44%, mentre in molti paesi europei è del 25-30% siamo tutti consapevoli che la priorità degli interventi relativi alla sicurezza stradale deve avere particolare riguardo alle **città, ove quattro morti su cinque sono utenti vulnerabili della strada.**

Con una media di 561 feriti e 7,9 vittime ogni giorno, 1 ogni 3 ore, soprattutto in ambito urbano, gli incidenti stradali attualmente sono in Italia la prima causa di morte per i giovani oltre a essere la prima causa di morte anche in ambito lavorativo, con un costo sociale complessivo pari a 16,4 miliardi di euro, pari allo 0,9% del PIL nazionale, secondo dati ACI-ISTAT 2021.

Stanti tali drammatici dati, **l'istituzione delle Città 30 è il provvedimento più innovativo ed efficace per contrastare l'incidentalità sulle strade urbane**, in quanto coniuga una drastica riduzione delle stragi stradali, l'integrazione tra le diverse composizioni modali di trasporto, il rispetto degli impegni climatici, il miglioramento della vivibilità, oltre che una significativa fluidificazione del traffico.

La caratteristica della Città 30 che prevede arterie a maggior scorrimento con il limite cittadino di 50 km/h, mentre il restante reticolo urbano è a 30 km/h, permette di avere minori rallentamenti, una ottimizzazione della mobilità urbana e una netta diminuzione della mortalità tra gli utenti della strada.

Per tali motivi tante città europee l'hanno già realizzata, solo per fare alcuni esempi Grenoble, Parigi, Bruxelles, Helsinki, Valencia, Zurich, Lille e Bilbao, o come Londra, dove già con lo studio BMJ 1986-2006¹ fu dimostrata l'efficacia dell'intervento in termini di dimezzamento della mortalità.

Visti i risultati ottenuti altrove, oltre cinquanta città in Italia, dopo Olbia e Cesena anche Bergamo, Torino, Bologna e solo ultima Milano, stanno avviando percorsi per diventare Città 30, consapevoli che - in conformità a quanto richiesto dal PNSS Orizzonte 2030 - occorre trovare le risorse per pianificare interventi soprattutto strutturale e non solo di segnaletica, oltre che a monitorare i risultati.

Moderare la velocità come previsto dalle Città 30 non rappresenta un limite alla libera e celere circolazione delle persone e delle merci, in quanto attualmente com'è a tutti noto la velocità media all'interno delle città è di 29,4 km/h (secondo l'Osservatorio UnipolSai sulle abitudini al volante), scendendo fino a 7-8 km/h nelle ore di punta (secondo l'ultimo libro bianco dei trasporti di Confcommercio).

L'automobile privata non è il mezzo più veloce e affidabile nei centri urbani, solo l'intermodalità tra i vari mezzi di trasporto, quali trasporto pubblico urbano, sharing e mobilità attiva, si potrà ottenere una riduzione del tasso di motorizzazione di cui l'Italia detiene primato europeo con relativa congestione

¹ Department of Public Health and Policy, London School of Hygiene and Tropical Medicine, BMJ 2009; 339:b4469

del traffico, difficoltà negli spostamenti e aumento degli agenti inquinanti, oggetto spesso di procedure di infrazione da parte dell'Europa.

Queste sono alcune delle tematiche e riflessione sul tema della sicurezza stradale che vorremmo discutere e argomentare con lei e i tecnici del Ministero perché siamo convinti che il bene vita messo ogni giorno a repentaglio sulle strade urbane può essere salvaguardato solo attraverso **nuove politiche più rapide ed efficaci**, in grado di cambiare le città, le strade, il sistema della mobilità, gli stili di vita e di guida, per fermare crisi climatica e strage stradale.

Inviata da

Legambiente, Fiab, Asvis, Kyoto Club, Vivinstrada, ANCMA, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO