

MANIFESTO PER CITTÀ 30 E STRADE SICURE E VITALI

INSIEME VERSO LA VISION ZERO CONTRO LA VIOLENZA STRADALE

Nel **2019**, ultimo anno pre-Covid, la violenza stradale ha fatto **in Italia 20.773 vittime**, di cui 3.173 morti e 17.600 feriti gravi (Istat, 2019).

L'obiettivo zero morti e feriti gravi sulle strade, assunto a livello sia internazionale (ONU) che europeo (UE), richiede un'**alleanza** fra tutti gli utenti della strada per la tutela primaria della vita umana e impone **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 la strage stradale.

Per questo serve **uno sguardo lungo ed un agire perseverante e convergente** tra Governo, Comuni, Organizzazioni della mobilità attiva e sostenibile, delle vittime della strada ed economico-sociali, che sottoscrivono insieme questo Manifesto e ne seguiranno l'attuazione. In questo senso, vi è **piena disponibilità e volontà di coinvolgere le Associazioni della mobilità attiva e sostenibile** in gruppi di lavoro, task force tematiche e nell'osservatorio nazionale di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza stradale per un sistematico e continuo apporto di idee e proposte sulla sicurezza stradale e per un'analisi delle statistiche e monitoraggio dell'efficacia delle politiche.

LE PRIORITÀ DI AZIONE: VELOCITÀ E CITTÀ

La stragrande parte degli scontri e investimenti stradali (il 73,3% per Istat, 2020) ormai in Italia avviene su **strade urbane**, dove, ancor più dopo la pandemia, maggiore è la necessità di convivenza nello spazio pubblico fra veicoli a motore, ciclisti, pedoni, bambini, anziani, disabili.

La **violazione dei limiti massimi di velocità** è in assoluto una delle prime tre cause dell'incidentalità stradale in Italia (Istat, 2020). La velocità, inoltre, è sempre fattore di aggravamento degli effetti degli incidenti provocati da distrazione, mancata precedenza, etc. Non a caso, la Terza Conferenza Globale Ministeriale per la sicurezza stradale nel febbraio 2020 a Stoccolma ha affermato che *"l'azzeramento delle vittime della strada è un obiettivo necessario e richiede maggiori azioni per la gestione della velocità"*.

CITTÀ 30 KM/H COME POLITICA NAZIONALE DI SICUREZZA STRADALE

Come in altri Stati UE, è necessario assumere anche a livello nazionale, a supporto delle scelte degli Enti locali, la politica delle **"Città 30"**, ossia della generalizzazione del limite massimo dei 30 km/h in ambito urbano almeno sulla rete viaria secondaria.

Occorre perciò:

- mantenere il limite dei 50 km/h sulle strade urbane di scorrimento (tipo D) e promuovere invece quello dei 30 km/h sulle strade di quartiere e locali (tipo E e F), **ferma restando l'autonomia dei Comuni nella classificazione delle strade;**
- **destinare ai Comuni, nell'ambito delle risorse del PNSS 2030, fondi adeguati e vincolati** per la realizzazione di interventi di gestione e controllo della velocità, adottando dal punto di vista progettuale ed esecutivo, tecniche consolidate come il traffic calming, l'implementazione di "zone 30" e "isole ambientali" per ridisegnare le città e progettare ambienti urbani e spazi pubblici sicuri, di qualità e con elevati standard di accessibilità e fruibilità, da parte di tutti gli utenti.

TECNOLOGIA E NUDGING PER IL RISPETTO DELLE REGOLE IN STRADA

Lo sviluppo tecnologico e le moderne tecniche di *nudging* sono un'opportunità anche per un *enforcement* del rispetto delle regole stradali, in particolare sulla velocità.

È necessario a tal fine:

- verificare, rafforzare e accelerare l'implementazione e diffusione nel parco veicolare circolante in Italia del nuovo sistema **"ISA" (Intelligent Speed Adaptation)**, previsto dal regolamento UE 2021/1958 obbligatorio dal 2022, accompagnando e supportando il cambiamento e la responsabilizzazione dei comportamenti alla guida anche mediante il **nudging**;
- semplificare le disposizioni legislative e amministrative per consentire agli enti gestori un maggiore e più sistematico impiego dei sistemi di **accertamento automatico delle violazioni in materia di velocità**, sia fissi che mobili e dinamici, oltre a un potenziamento dei controlli mediante un uso continuativo di risorse umane e finanziarie impiegate sul tema.

UNA LEGGE PER L'ASSISTENZA ALLE VITTIME DI VIOLENZA STRADALE

Il comune impegno per la sicurezza stradale e per una nuova mobilità non si può chiudere senza la messa in cantiere di una legge per l'assistenza alle vittime della violenza stradale.

È un **devere morale e civile, per rispetto verso le vittime, i sopravvissuti, i loro familiari** che lottano tutta la vita spesso senza alcuna assistenza da parte dello Stato. Questa legge dovrebbe tra l'altro **orientare in modo più cogente l'uso dei circa 2.000 milioni di euro** che ogni anno vengono versati con il contributo sanitario della RCAuto allo Stato e da questo trasferiti alle Regioni per l'assistenza alle vittime della strada.

Si propone la sottoscrizione congiunta di:

