

Cambiare il modello in funzione della mobilità delle persone e non della velocità dei veicoli. Riorganizzare il trasporto urbano per contenere i molteplici costi della congestione da traffico e aumentare la sicurezza e la vivibilità sulle strade.

La zavorra della congestione è costata al nostro Paese 142 miliardi di euro negli ultimi dieci anni (*Fonte Confcommercio-Libro Bianco sui trasporti in Italia*).

La mobilità urbana, locale e pendolare, assorbe il 97,2% di tutti gli spostamenti. Senza mettere in discussione l'autogoverno dei territori (le politiche per la mobilità su scala urbana e periurbana sono di competenza di Comuni e Regioni), **sono necessarie linee guida di carattere nazionale con obiettivi vincolanti per le Amministrazioni territoriali, seguendo la proposta di legge elaborata da Rete Mobilità Nuova** (coalizione di 200 associazioni nazionali e locali fra cui Legambiente).

Le proposte

Le misure che proponiamo:

- 1) **Abbassare in modo significativo gli spostamenti motorizzati individuali con mezzi privati all'interno delle aree metropolitane e del territorio comunale, fissando target nazionali validi per tutti i Comuni capoluogo di Provincia e i Comuni con più di 50.000 abitanti. Stabilire che entro due anni la quota massima di spostamenti individuali su mezzi privati a motore non potrà superare il 50%.** Negli anni successivi, attraverso un cronoprogramma ben definito, i Comuni sono vincolati al raggiungimento di una ripartizione modale degli spostamenti che veda la domanda di mobilità soddisfatta per due terzi da Tpl, ciclabilità, pedonalità e altre forme di mobilità sostenibile (car sharing, car pooling, bike sharing) e solo per un terzo dai mezzi privati a motore. L'obiettivo del 50% è già una realtà in diversi Comuni italiani ed è a portata di mano di tante città.
- 2) **Far viaggiare in sede protetta e in corsie preferenziali almeno un terzo dei percorsi della rete di trasporto pubblico di superficie.**
- 3) Introdurre nel nuovo Codice della Strada, attualmente in discussione in Parlamento, un **nuovo limite di velocità a 30km orari su tutta la rete viaria dei centri abitati** eccezion fatta per le principali arterie di scorrimento e per le strade le cui caratteristiche costruttive e funzionali consentano che all'aumentare della velocità non aumenti l'insicurezza.

Benefici attesi

Alleggerire la congestione permetterebbe di:

- 1) **Salvare vite umane.** La moderazione della velocità in ambito urbano salverebbe ogni anno la vita di almeno mille persone ed eviterebbe oltre 20mila nuovi invalidi permanenti, liberando nel contempo un tesoretto di almeno 8-10 miliardi di euro. Per gli incidenti stradali l'Italia spende dai 24 ai 31 miliardi di euro l'anno, tra costi della

mancata produttività, danni biologici e morali, danni patrimoniali, costi amministrativi e costi sanitari diretti in acuto (spesa di accesso e cura in ospedale).

- 2) **Migliorare l'aria che respiriamo in città.** Attualmente lo smog prodotto dal traffico riduce di 24 mesi l'aspettativa di vita nelle aree urbane più inquinate e provoca 8220 decessi prematuri l'anno nelle 13 principali città italiane. Oltre il 50% delle città europee più inquinate si trova in Italia, in particolare nella pianura padana.
- 3) **Aumentare l'efficienza del trasporto pubblico,** attraverso percorsi dedicati, si traduce immediatamente in un aumento dell'efficienza e in una riduzione dei costi di esercizio per le singole aziende di Tpl.

Si sappia che...

In Italia sono **immatricolate 36 milioni di auto, il 17% dell'intero parco veicolare europeo** a fronte di una popolazione pari al 7% di quella dell'intero continente. Le esperienze internazionali dimostrano che la moderazione della velocità in ambito urbano, senza un significativo aumento dei tempi di percorrenza, porta a una riduzione dell'uso dell'auto e incentiva modalità di trasporto alternative.