

Audizione dell'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile (ASviS)

Commissione Trasporti, 9 novembre 2023

www.asvis.it



L'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile



- **L'ASviS** nasce il 3 febbraio del 2016 per far crescere nella società, nei soggetti economici e nelle istituzioni la consapevolezza dell'importanza dell'Agenda 2030 per il futuro dell'Italia e per diffondere nel Paese la cultura della sostenibilità.
- È la più grande coalizione della società civile mai creata in Italia, con **più di 300 organizzazioni aderenti**, tra cui università, centri di ricerca, associazioni di imprese, fondazioni, sindacati e reti di istituzioni locali.
- Oltre **1.000 esperti** delle organizzazioni aderenti partecipano ai gruppi di lavoro sugli SDGs e su tematiche trasversali come cultura e finanza per lo sviluppo sostenibile.
- **L'ASviS svolge un'ampia gamma di attività**, che si possono ricondurre a quattro aree principali: **comunicazione e advocacy, educazione, ricerca e dialogo istituzionale.**



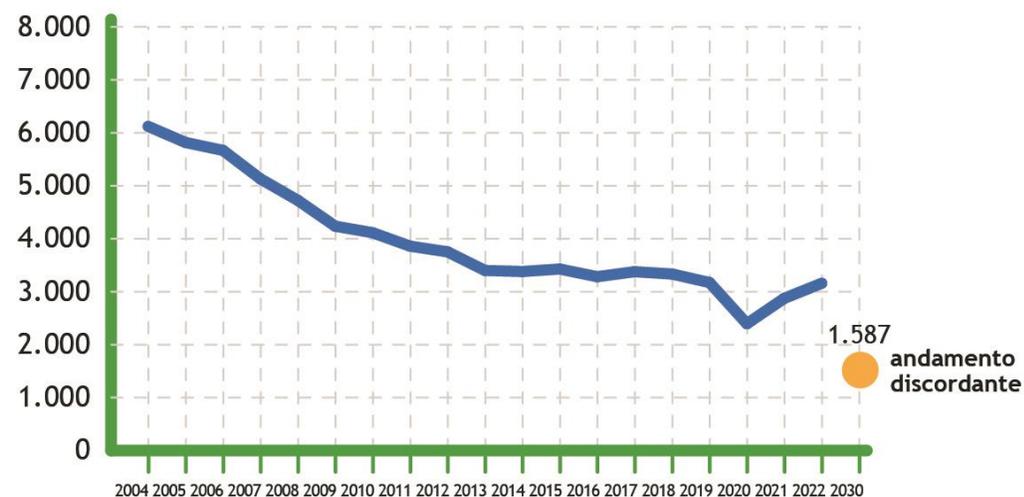
Sicurezza stradale e Agenda 2030



Il tema della sicurezza stradale è centrale per il **Target 3.6** dell'Agenda 2030, che recita: «Entro il 2020, dimezzare il numero di decessi a livello mondiale e le lesioni da incidenti stradali».

Stando ai dati del Rapporto ASviS 2023, per il Target 3.6 si registra un **andamento discordante** tra il lungo e il breve periodo, il che vuol dire che il risultato finale dipenderà dall'orientamento prevalente nelle politiche dei prossimi anni.

Target 3.6 - Entro il 2030 dimezzare i morti per incidenti stradali rispetto al 2019



Fonte obiettivo: Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita | Indicatore: Mortalità in incidenti stradali | Unità di misura: Numero di morti | Fonte indicatore: Istat



Sicurezza stradale e Agenda 2030



Il tema è rilevante anche per il **Target 11.2** «Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani».

Secondo i dati Aci-Istat, in Italia ci sono stati oltre 165mila incidenti nel 2022, con circa 3mila morti. Praticamente ogni giorno avvengono 454 incidenti, con 8,7 morti e 612 feriti.

Inoltre, il tasso di mortalità stradale italiano è nettamente peggiore di quello medio europeo, rispettivamente pari a 5,4 e 4,6 morti ogni 100mila abitanti



Una valutazione sulla sicurezza stradale



L'impatto degli incidenti stradali sulla salute delle persone è evidente e risulta evidente il ritardo dell'Italia rispetto all'obiettivo del target 3.6. Secondo i dati riportati nel Piano Nazionale della Prevenzione (PNP) 2020-2025, le conseguenze economiche degli incidenti stradali sono stimate pari a un valore tra l'1% e il 3% del PIL di ciascun Paese.

Le possibili strategie di prevenzione riguardano la sensibilizzazione fin dalla scuola primaria rispetto alla pericolosità della guida in condizioni psicofisiche alterate per effetto di alcol o di sostanze, il corretto utilizzo dei dispositivi di protezione individuale e le conseguenze dell'assunzione di farmaci compromettenti l'attenzione.

Il PNP richiama la necessità di programmi di lungo periodo per avere effetti sulla riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali e l'attuazione di interventi che incidano simultaneamente su più fattori di rischio. Si ricorda che il DPCM 12 gennaio 2017 definisce la promozione della sicurezza stradale come un LEA.

(Rapporto ASviS 2022)



Le proposte dell'ASviS



La sicurezza stradale è strettamente connessa alla mobilità sostenibile e quindi bisogna:

1. Sviluppare politiche di educazione alla mobilità sostenibile da parte della scuola.
2. Introdurre azioni di partenariato fra enti pubblici e associazioni che si occupano di mobilità sostenibile, con azioni organiche e continuative.
3. Ripensare le infrastrutture urbane in un'ottica di mobilità sostenibile (nuova mobilità, mobilità condivisa).
4. Promuovere le campagne sulla sicurezza stradale, la sensibilizzazione a comportamenti responsabili verso sé stessi e la comunità attraverso l'educazione civica nelle scuole, il coinvolgimento delle autoscuole per la promozione di comportamenti per la riduzione del rischio, l'introduzione nel test e nelle norme per il superamento dell'esame di guida di procedure per evitare i rischi, sviluppare progetti di formazione collegati con i percorsi di promozione di salute a scuola.

Inoltre, sono da incentivare:

5. Sviluppo delle 15 minute walking cities.
6. Sviluppo mobilità urbana sostenibile (micromobilità, car sharing, trasporto pubblico locale ecc.).
7. Responsabilizzazione per municipi nelle Aree metropolitane della corretta semaforizzazione e segnaletica automobilistica e pedonale.



Considerazioni sul DDL «Sicurezza Stradale»



Nonostante l'inasprimento delle pene per i comportamenti nocivi al volante (uso di alcool, droghe, cellulari ecc.), il DDL non prevede alcun aumento dei controlli, anzi, il decreto sembra andare nella direzione di ridurre i controlli e le sanzioni per l'eccesso di velocità, che è una delle cause principali di incidenti. Ad esempio, i Comuni vedono compressa la propria autonomia nell'esercizio dei poteri di polizia stradale per l'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di controllo elettronico.

Il DDL sembra non valorizzare le connessioni tra sicurezza stradale e decarbonizzazione, introducendo anzi restrizioni e limitazioni introdotte per la cosiddetta micromobilità elettrica: obbligo di targa e assicurazione, rafforzato il divieto di uso in aree extraurbane, equiparazione a motocicli e ciclomotori, casco obbligatorio per tutti, il divieto di sosta, il sequestro, etc. Questo, nonostante il fatto che i controlli siano bassi in tutta Italia, e che le norme già esistenti spesso non sono rispettate.

Per quanto riguarda le norme sulla ciclabilità, si osserva una potenziale riduzione della capacità tecnica e amministrativa dei Comuni in materia di progetti e appalti di infrastrutture ciclabili.

Infine, il DDL sembra ridurre l'autonomia dei Comuni nella istituzione e regolamentazione delle ZTL, strumento fondamentale per la sostenibilità nella mobilità urbana.



Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 del MIMS (ora MIT)



Il «Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030» che ha l'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2030 le vittime e i feriti gravi degli incidenti rispetto al 2019 è stato adottato dal MIMS (ora MIT) a aprile 2022.

Tra le linee generali di azione, ci sono: aumentare la sicurezza stradale intervenendo su diversi fattori di incidentalità, come il miglioramento delle infrastrutture e dei veicoli, anche attraverso l'uso dell'innovazione tecnologica; la maggiore consapevolezza di tutti gli utenti della strada dei fattori di rischio e della necessità di adottare comportamenti prudenti; l'aumento dei controlli delle forze di polizia anche per prevenire condotte scorrette.

Il PNSS 2030, che sostituisce il precedente Piano del 2007, stima un costo di 1,4 miliardi di euro (fino al 2030), tra finanziamento statale e cofinanziamento degli enti locali, per l'attuazione delle misure in esso contenute. Viene poi prevista l'attivazione di un sistema di monitoraggio, al fine di valutare l'efficacia delle azioni avviate e di individuare eventuali aggiornamenti del Piano. Il Piano prevede la declinazione in 'programmi di attuazione' specifici, concordati con gli enti centrali e territoriali, i cui risultati saranno riportati nell'annuale Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale.



La proposta #Città30subito



ASviS è tra le organizzazioni promotrici della campagna #Città30subito (Legambiente, Federazione italiana ambiente e bicicletta, Salvaiciclisti, Kyoto club, Amodo, Clean cities campaign, Fondazione Michele Scarpon), basata su un Manifesto che prevede tre linee d'azione principali:

- realizzare le cosiddette "Città 30", moderando la velocità a 30km/h nelle strade urbane di quartiere e locali e realizzando delle living streets dove lo spazio pubblico venga restituito dalle macchine alle persone;
- far applicare il rispetto delle norme di una guida corretta, in particolare per il rispetto dei limiti di velocità, attraverso la tecnologia e il nudging;
- prevedere una legge per l'assistenza delle vittime di violenza stradale.

Queste politiche sono già attive in molte capitali e città europee: Amsterdam, Copenaghen, Parigi, Berlino, Barcellona, Valencia, Bilbao, Bruxelles, Londra, Madrid. L'Italia è in serio ritardo.

Uno sviluppo positivo in tal senso si è registrato con la proposta di legge "Norme per lo sviluppo delle città 30 e l'aumento della sicurezza stradale nei centri abitati", depositata il 26 luglio scorso.



BACK UP



L'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile



L'Alleanza in numeri:

- Caso unico in Europa: oltre **300 organizzazioni e reti aderenti**, tra istituzioni, ONG, istituti di ricerca, sindacati e organizzazioni della società civile. Inoltre conta su 300 organizzazioni «Alleate».
- **20 gruppi di lavoro**, con **1.000 esperti** coinvolti.
- Finanziata con i contributi dei membri e dei partner.

Le principali attività dell'Alleanza:

- **Festival** annuale, della durata di 17 giorni, che ospita centinaia di eventi della società italiana.
- **Rapporto** annuale sullo stato di avanzamento degli SDGs in Italia (a livello nazionale e territoriale) e in Europa.
- Revisione annuale della **legge di bilancio** italiana e del **PNRR**, classificandola per SDGs.
- **Ricerca** statistica sugli SDGs.
- **Comunicazione e advocacy, eventi tematici e dialogo istituzionale.**
- Attività di educazione e formazione, anche con scuole dedicate e corsi *e-learning*.
- In occasione del suo quinto anniversario, l'Alleanza [ha pubblicato un libro](#) che illustra le pietre miliari raggiunte.



Rapporto Annuale



- Dal 2016 l'ASviS presenta il proprio **Rapporto annuale** alle istituzioni e al Governo prima del dibattito sulla Legge di Bilancio.
- Scritto grazie al **contributo degli oltre 1.000 esperti** delle organizzazioni aderenti all'Alleanza, il Rapporto rappresenta il contributo principale dell'ASviS a una governance trasparente in Italia e mira ad aiutare i legislatori a tutti i livelli nel creare **strategie efficienti e coerenti per lo sviluppo sostenibile**.
- Ciascuna edizione contiene **un'analisi delle politiche** implementate nel corso dell'anno precedente nei settori economico, sociale e ambientale, a cui fanno seguito **proposte di policy**.
- Il Rapporto è anche tradotto in inglese, per renderlo disponibile a stakeholder internazionali.
- Disponibile a: asvis.it/rapporto-asvis/

