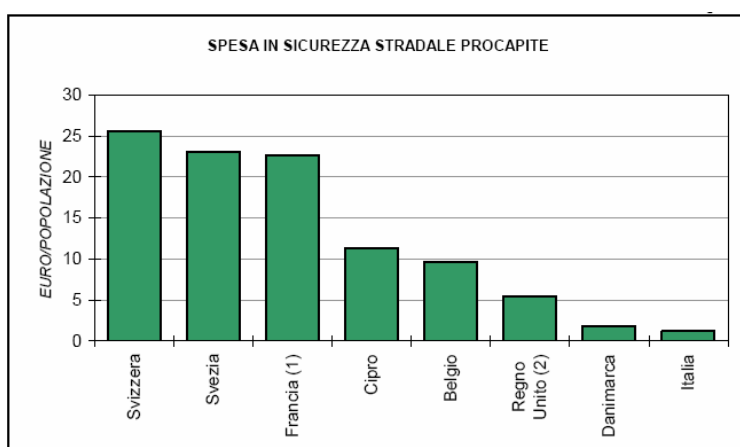


## Una notizia passata sotto silenzio PER ABOLIRE L'ICI SI TAGLIANO I FINANZIAMENTI PER LA SICUREZZA

Gli incidenti stradali ci costano 30 miliardi di euro l'anno; praticamente 500 euro a persona; dimenticandoci naturalmente per un istante i drammi individuali che questo dato si porta dietro. Non bisogna essere laureati in economia per capire che qualsiasi euro investivo in questo settore si ripagherebbe immediatamente.

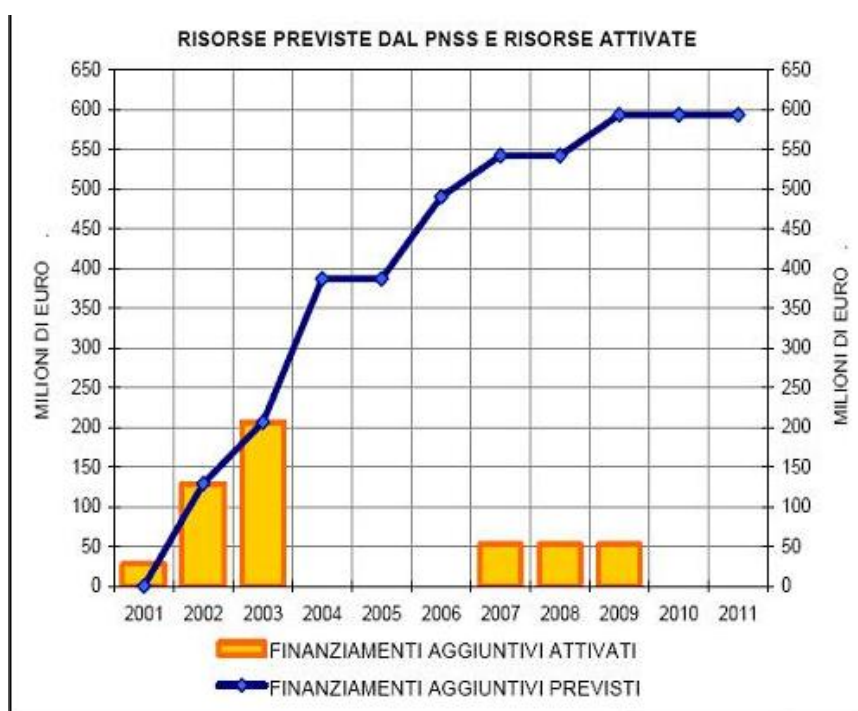
Questo dato è comunque ancora sottostimato per la Lombardia e Milano. Infatti in Lombardia il danno sociale è quantizzabile in 6 miliardi di euro (20% del totale, 650 € a persona) mentre per il Comune di Milano la stima del danno sociale è di 1,75 miliardi di euro (quasi 1/15 di tutta l'Italia) con un costo procapite (neonati compresi) di 1347 €/anno. Questa sì che è una tassa esosa e odiosa da abolire.

L'Italia invece, ha la spesa pro-capite più bassa d'Europa sulla sicurezza stradale; meno di un euro all'anno (contro gli oltre 25€ della Svizzera, ma anche i 23€ della Francia). Un euro investito a fronte dei 1347 persi per morti, feriti e invalidi.



Un impegno pari a quello profuso dalla Francia per la Lombardia significherebbe un investimento annuo di oltre 200 milioni di euro/anno.

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, nato per far rispettare anche in Italia i vincoli comunitari che impongono di dimezzare i morti entro il 2010 aveva previsto uno stanziamento minimo annuo per l'Italia di 600 milioni.



Bene: i miseri 53 milioni annui stanziati dal Governo Prodi (però previsti per tre finanziarie) vengono ridotti di un terzo (-17,5 milioni) per fare fronte alla cambiale elettorale dell'ICI; l'investimento pro-capite passa quindi da un euro a sessanta centesimi. In ciò il Berlusconi IV conferma quanto fatto dai Berlusconi II e III che avevano addirittura azzerati i fondi nelle finanziarie 2004, 2005 e 2006.

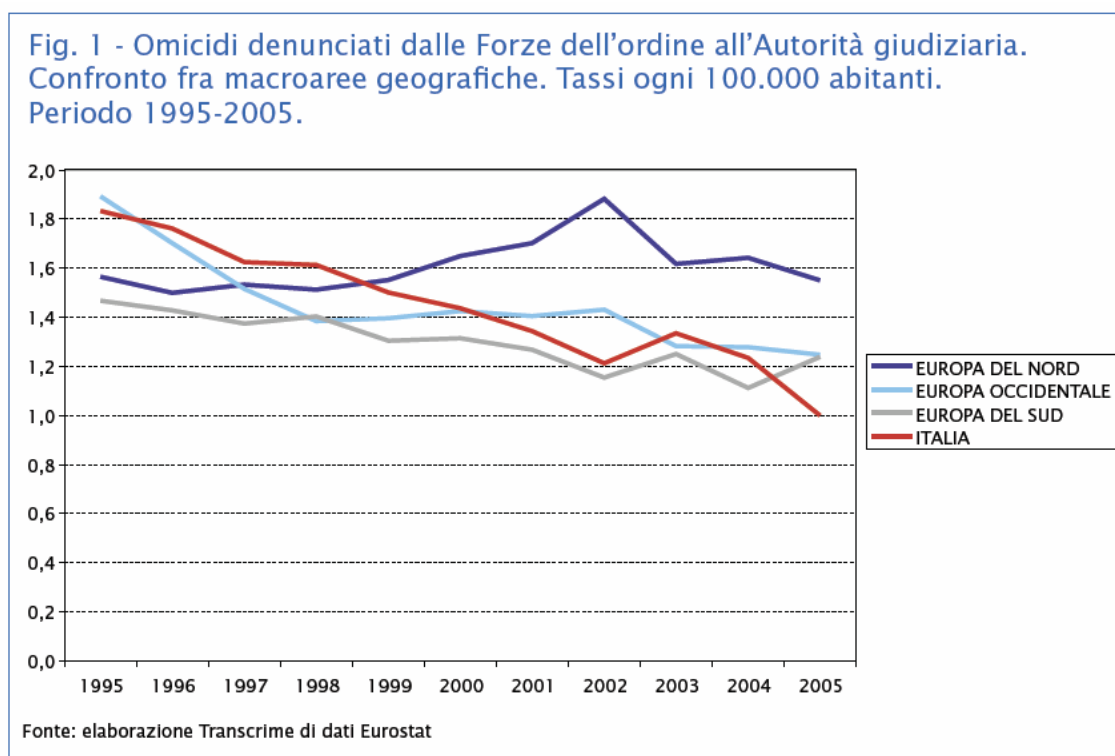
Come visto la riduzione dei finanziamenti interessa principalmente la Lombardia che già aveva ottenuto il 15% di quanto stanziato nel primo e secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e potrebbe ambire a riceverne, in proporzione alla criticità, anche più del 20%.

Sempre morti, inquinamento e cattiva qualità della vita sono causati dal traffico pesante su gomma e dalla congestione dei centri urbani. Anche in questo caso i numeri ci dicono che l'inquinamento da traffico ci costa circa 90 miliardi di euro l'anno (altri 1500 euro a testa). Bene, sempre per ridurre l'ICI altri 618 milioni sono stati dirottati da

- Incentivi per lo spostamento del traffico pesante verso il trasporto marino (-241 milioni)
- Sviluppo del trasporto pubblico locale (-377 milioni)

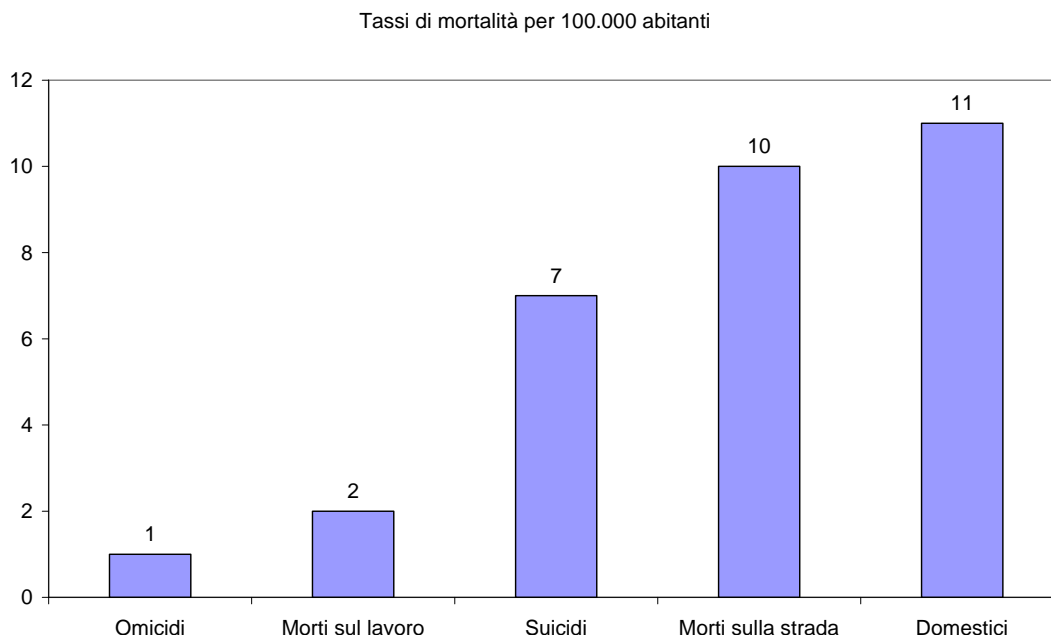
Naturalmente tutti (destra e sinistra) parlano di sicurezza stradale ad ogni nuova emergenza, ma come? In un solo modo: chiedendo di inasprire le pene! (anche adesso l'ha appena richiesto Jole Santelli, pdl). Ovvero il più inutile dei provvedimenti. Programmazione e investimenti mai. D'altronde è un mondo che va a rovescio.

Le campagne elettorali si combattono e si vincono parlando di emergenza sicurezza. Le statistiche (che ovviamente non contano) dicono che in Italia c'è 1,1 omicidi ogni 100.000 abitanti/anno, (dati 2006, con valori ancora più bassi nel nord Italia), contro una media europea di 1,3 un valore di 1,6 in Francia, 1,7 nel Regno Unito e 5,7 negli Stati Uniti.



Addirittura per le denunce di reati violenti che registrano i valori più alti in Europa nel Regno Unito (2116,5 reati ogni 100.000 abitanti) e Austria (1962,9) siamo al penultimo posto (192,4) e solo in Grecia ce ne sono di meno.

A fronte di un morto/anno per omicidio ogni 100.000 abitanti abbiamo due morti sul lavoro, sette morti per suicidio, dieci per incidenti stradali ed almeno altrettanti per infortuni domestici.



Risulta evidente che l'attenzione, la normativa e l'informazione sono inversamente proporzionali alla gravità del problema.

**Riteniamo di sottolineare questi semplici dati statistici per denunciare la colpevole negligenza dell'informazione che va dietro alle mode ed all'emergenza e non alla sostanza dei problemi e per chiedere al governo in carica di mettere davvero tra le sue priorità la sicurezza dei cittadini, ma quella vera ovvero la sicurezza stradale e del lavoro.**

**Chiediamo infine che si prenda atto che il tema della mobilità ha assunto una valenza enorme che ci tocca nelle tasche, nella salute, nella qualità della vita per non parlare della salute del pianeta stesso e non affrontarlo, o peggio pensando di scippare i pochi fondi allocati per la cambiale elettorale dell'ICI può avere effetti devastanti.**

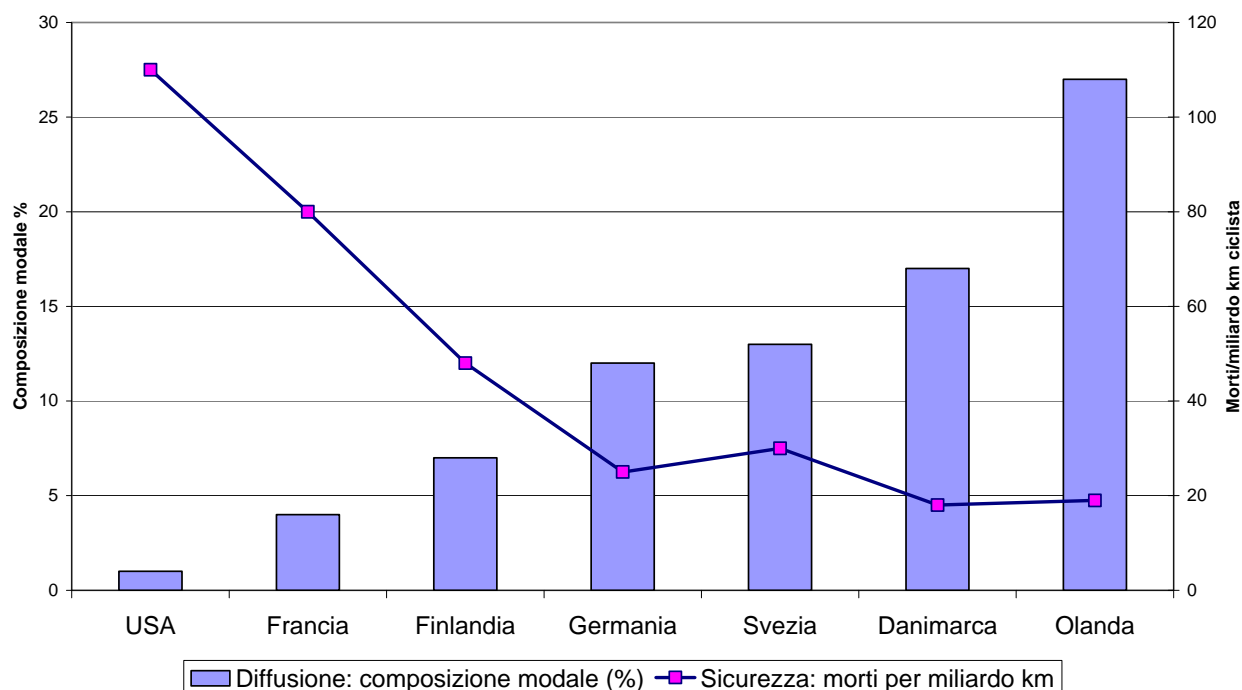
Se Milano vuole fare dell'Expo la vetrina delle nuove politiche ambientali non può più aspettare. Occorre agire e ribaltare la situazione ormai inaccettabile.

A questo proposito presentiamo un dato e una proposta.

Il dato è la correlazione esistente tra diffusione della ripartizione modale dell'utenza non motorizzata rispetto al totale

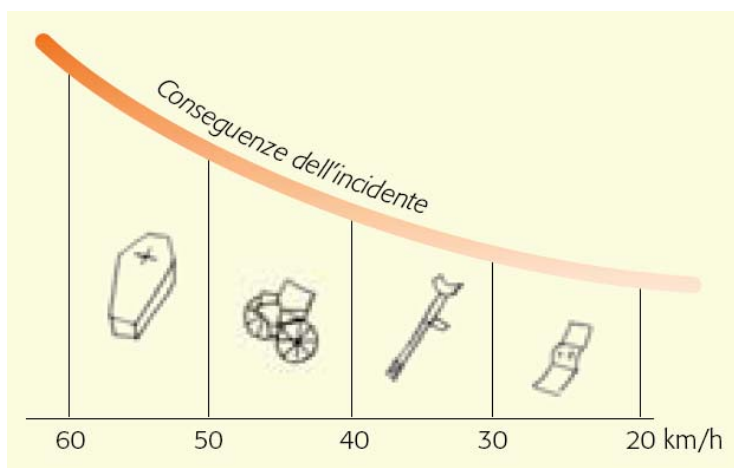
Dal grafico si vede che l'aumento degli spostamenti grazie all'utenza non motorizzata ha un notevole effetto calmierante sulla pericolosità del traffico. Un obiettivo per Milano di raggiungere il 15% di ripartizione modale in bicicletta sarebbe quindi raggiungibile. Magari proponendosi di emulare Barcellona che ha superato tra utenza non motorizzata (ciclisti e pedoni) e trasporto pubblico il 50% complessivo degli spostamenti.

## Relazione tra diffusione utenza ciclistica e sicurezza



Ma come ottenerlo? Anche qui la ricetta può essere molto semplice per invertire la tendenza (poi naturalmente occorre proseguire con investimenti congruenti). Perché non seguire l'esempio di Graz?

Stabiliamo che in città le Zone 30 non siano l'eccezione ma la regola. L'eccezione diventeranno le direttrici di attraversamento (in cui non dimentichiamolo il codice prevede una velocità massima di 50 km/h). D'altronde con una velocità media di spostamento in città ben inferiore a 15 km/h muoversi a 30 km/h sarebbe un successo per tutti come anche l'esempio nostrano di Cattolica ha dimostrato. L'effetto sarebbe un abbattimento degli incidenti e dell'inquinamento oltre che un forte recupero della vivibilità. Il perché è ben descritto dal grafico seguente.



**Cambiare, se si vuole davvero, si può. Ed il petrolio a 200 dollari potrebbe diventare un'opportunità invece che una jattura.**