



Ass. San Vincenzo in Movimento
&
MeetUp San Vincenzo5stelle



San Vincenzo in Laboratorio, proposte e suggerimenti

sanvincenzo5stelle@gmail.com
www.sanvincenzo5stelle.altervista.org
www.sanvincenzo5stelle.altervista.org/blog
sanvincenzoinmovimento@gmail.com
www.sanvincenzoinmovimento.altervista.org

"L'insostenibile leggerezza...della mobilità in-Sostenibile"

Alla cortese attenzione del

Sindaco sig. **Alessandro Massimo Bandini**

Assessore sig. **Antonio Russo**

Assessore sig. **Massimiliano Roventini**

Premessa

La revisione di un **trasporto sostenibile** per l'ambiente e il miglioramento della qualità dell'aria cittadina, nonché della vita dei cittadini, dovrebbe essere oggi uno dei punti strategici da raggiungere nell'espletamento del mandato di una amministrazione comunale.

Per andare a concretizzare alcuni aspetti della mobilità sostenibile, **cercando di portare il Comune verso** la riduzione del 20% di emissioni gassose in atmosfera e l'incremento del 20% di energia da fonti rinnovabili entro il 2020, dobbiamo sviluppare sistemi di spostamento cittadini organizzati per ridurre e/o abbattere le emissioni inquinanti anche nella nostra Città.

L'idea si basa sullo sviluppo di sistemi come **bike sharing, hybrid bus, car sharing , soluzioni alternative alla classica mobilità inquinante, sviluppo di piste ciclabili sicure** (come ci auguriamo che questa amministrazione porti a termine in breve tempo), parcheggi esterni al centro resi liberi e gratuiti, parcheggi centrali gradualmente a pagamento, secondo proporzioni di legge, esclusi residenti (prima macchina/unico intestatario per nucleo familiare), supportando possibilmente anche chi sceglie un mezzo elettrico per spostarsi nel centro città

La realizzazione di un anello ciclabile che colleghi le piste ciclabili delle città limitrofe agli itinerari ciclabili di San Vincenzo, è a nostro avviso un obiettivo da perseguire attivamente.

L'incentivazione dei veicoli elettrici attraverso l'installazione di colonnine di ricarica pubbliche e privilegi nelle regole di circolazione, convertendo progressivamente all'elettrico il parco veicoli del Comune, può essere un investimento in termini di immagine di **Comune virtuoso** e attento alle problematiche del clima ed allo stesso tempo stimolare una mobilità diversa negli abitanti.

Il potenziamento della presenza dei veicoli elettrici e l'adeguamento progressivo del parco veicoli esistenti in dotazione all'amministrazione comunali con sistemi meno inquinanti o a "emissioni zero", è un primo obiettivo da raggiungere, favorendo così una circolazione più eco-sostenibile e responsabile, assecondando azioni successive che contribuiscano a ridurre le emissioni inquinanti in aria e in ambiente.

La FIAB, con decreto ministeriale del 28.05.04, è stata individuata tra le associazioni di protezione ambientale ai sensi dell'art. 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni.

Il successivo decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 21.03.01 che ha riconosciuto la FIAB quale "associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica", ai sensi dell'art. 230 del Codice Stradale.

La mobilità sostenibile, parte anche da qui, da uno dei mezzi per eccellenza a sostenere questa causa, cioè la **bicicletta**.

Per quanto sopra riportato vogliamo descrivere **una istanza che supporti la "mobilità sostenibile"** da promulgare non solo nel territorio Comunale di San Vincenzo, ma da estendere al resto della **Val di Cornia** a promozione dell'ambiente, del cittadino, della qualità della vita e risparmio energetico, limitando le immissione di CO2 in ambiente e altri agenti inquinanti.

ISTANZA Mobilità Sostenibile

Vista tutta la **Legge Regionale 11** del febbraio 2010, n. 9 e riferito al CAPO I - *Disposizioni generali* - Art. 3

Competenze delle province e dei comuni, comma 4. Il sindaco è l'autorità competente alla gestione delle situazioni in cui i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme stabilite dalla normativa statale, ai fini della limitazione dell'intensità e della durata dell'esposizione della popolazione, secondo quanto previsto dagli articoli 12 e 13.

Infatti secondo **l'articolo 12 comma 8.** I comuni di cui al comma 1, che non hanno provveduto all'approvazione dei rispettivi PAC non sono ammessi ai contributi regionali, ovvero a quelli nazionali e comunitari erogati dalla Regione, volti a finanziare interventi, azioni o misure in materia di tutela della qualità dell'aria ambiente.

Visto il monitoraggio della qualità dell'aria, racchiuso nel **D.Lgs. n° 155 del 13/8/2010 e ss. mm. ii. (D.Lgs. n° 250/2012)** in cui trovano attuazione la **Direttiva 2008/50/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 21/5/2008**, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa e le nuove disposizioni di attuazione nazionale della **Direttiva 2004/107/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 15/12/2004**, concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nickel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente.

Nello specifico troviamo il regolamento per la gestione della qualità dell'aria, per il **biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, PM10, PM2.5, piombo, benzene, monossido di carbonio, ozono**, oltre che i suddetti inquinanti della Direttiva 2004/107/Ce, andando per questi a definire i valori limite, valori obiettivo, obiettivi a lungo termine, soglie di informazione e di allarme, livelli critici, obbligo di concentrazione e obiettivo di riduzione delle esposizioni.

Considerato che le emissioni in atmosfera sono regolamentate dal **D.Lgs. n° 171 del 21/05/2004**, provvedimento che attua quanto previsto dalla **Direttiva 2001/81/Ce del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23/10/2001**(Direttiva NEC), che prevede la limitazione delle emissioni di sostanze inquinanti ad effetto acidificante ed eutrofizzante e dei precursori dell'ozono, stabilendo un sistema di limiti massimi

nazionali (tetti) in merito alle emissioni di biossido di zolfo (SO₂), ossidi di azoto (NO_x), composti organici volatili (COV) ed ammoniaca (NH₃) da raggiungere entro il 2010.

In ambito nazionale, il principale testo di legge è il decreto interministeriale **Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane del 27 marzo 1998 - l'articolo 5**, e il rinnovo annuale del parco autoveicolare delle amministrazioni dello Stato, delle regioni, degli enti locali, degli enti e dei gestori di servizi pubblici e dei servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, che dovranno prevedere nella sostituzione degli autoveicoli delle categorie M1 e N1 in dotazione, che una quota sia effettuata con autoveicoli elettrici, ibridi, o con alimentazione a gas naturale, a GPL, con carburanti alternativi con pari livello di emissioni, dotati di dispositivo per l'abbattimento delle emissioni inquinanti.

In ambito europeo, le principali direttive in tema di mobilità sostenibile sono la direttiva **2006/38/Ce**, **relativa trasporto di merci su strada**, che impone di calibrare i pedaggi autostradali in base al carico inquinante dei mezzi ed all'ora di utilizzo delle infrastrutture.

La direttiva 2008/68/Ce (che sostituisce le direttive 94/55/Ce, 96/49/Ce, 96/35/Ce, 2000/18/Ce, 2005/263/Ce), punta ad aumentare la sicurezza nel trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili interne.

La direttiva 2009/33/Ce, impone di considerare l'impatto energetico ed ambientale dei veicoli nel corso dell'intero ciclo di vita, **infatti l'articolo 1 (Finalità), cita :**

“Al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, di clima e di energia, il presente decreto stabilisce l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori e per gli operatori di cui all'articolo 2, comma 1, di tener conto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO₂ e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco della loro vita.”

Inoltre con l'istituzione nel 2010 del **Tavolo tecnico per la mobilità sostenibile**, richiesto del Ministero dell'Ambiente alla Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali, si è avviato un confronto tra Comuni e Istituzioni competenti sulle politiche di mobilità urbana sostenibile, allo scopo di favorire lo scambio di buone pratiche, divulgare le priorità politiche dei Comuni nel settore della mobilità urbana, condividere i criteri e le modalità per la valutazione dell'efficacia degli interventi.

<http://www.minambiente.it/pagina/la-mobilita-sostenibile-nelle-aree-urbane-lattivita-del-ministero-dellambiente>

Considerando anche i dati elaborati da MEDICINA DEMOCRATICA (sezione Livorno-Cecina), dati **pubblicati dall'ARS** e relativi ai tassi di mortalità/mortalità evitabile con particolare attenzione a Piombino ed alla Val di Cornia:

<http://www.piombino5stelle.it/blog/articoli/385-donne-valdicornia>

In relazione a tutto quanto sopra citato, viene richiesto all'amministrazione comunale di **San Vincenzo**, in **quanto tutori della salute pubblica di:**

1) Mobilità cittadina:

- Istituire la tessera elettronica di mobilità cittadina valida per pagare qualsiasi mezzo di spostamento (bus, bike sharing, car sharing, taxi o altro) con credito prepagato o con addebito su conto corrente, incentivando l'uso dei mezzi pubblici grazie alla semplificazione del pagamento con sconti sul trasporto pubblico per le famiglie;

- Istituzione biglietto familiare scontato, viaggi gratuiti fino a 14 anni se si viaggia col genitore, sconti crescenti sugli abbonamenti per i figli oltre il primo;
- Istituzione del **Piedibus** - <http://www.piedibus.it/index.php>

2) Sviluppo della rete ciclabile:

- Secondo lo standard di mobilità moderna, vedendo lo spostamento in bici come un trasporto e non come una gita di piacere, e garantendo dunque percorsi protetti, diretti, veloci e senza interruzioni e tortuosità su tutte le direttrici di scorrimento;
- Pianificazione della rete ciclabile, collegando anche gli altri comuni della Val di Cornia;
- Inasprimento di controlli e sanzioni contro la sosta sulle piste ciclabili;
- Abbattimento delle barriere architettoniche, ove possibile, per il corretto transito sulle piste (dehors, paletti, scalini, ecc);
- Riduzione della Tassa sul Passo Carraio e rifinanziamento delle rastrelliere per bici per i condomini che ne autorizzano il parcheggio all'interno dei cortili;
- Istituzione di maggiori parcheggi per le bici private nelle aree di grande afflusso, con obbligatorietà per uffici pubblici e privati con più di 20 dipendenti;
- Promozione delle bici elettriche, eventualmente con appositi incentivi;
- Estensione del **bike sharing** a tutta la città ed integrazione con il servizio pubblico;
- Creazione di coperture nei parcheggi di bike sharing tramite introiti derivanti dalla vendita di spazi pubblicitari (agevolazioni per aziende ecosostenibili);

3) Mobilità privata:

- Incentivazione dei veicoli elettrici attraverso l'installazione di colonnine di ricarica elettriche pubbliche e privilegi nelle regole di circolazione (es. passaggio in ZTL);
- Promozione dei parcheggi periferici di interscambio, con una migliore segnaletica e con agevolazioni tariffarie sui mezzi pubblici per chi li usa;

4) Mobilità Comunale:

- Conversione progressiva all'elettrico o ibrido (elettrico/benzina) del parco veicoli del Comune;
- **Revisione della dotazione ciclistica della vigilanza comunale estiva**, con la fornitura agli addetti a contratto determinato o una parte dei vigili urbani, di **bike a pedalata assistita**;
- Installazione di almeno una colonnina di ricarica elettrica, davanti ad un edificio comunale;
- **Spegnimento imposto ad ogni fermata comunale dei BUS, in special mode a quelli adibiti al trasporto di alunni delle scuole**;
- Eventuale valutazione di acquisto, anche attraverso fondi regionali e/o comunitari, per la dotazione di MINI-BUS elettrico o IBRIDO - <http://federmobilita.it/blog/?p=646>
- Promozione del BIKE-SHARING adeguato all'area comunale - http://it.wikipedia.org/wiki/Bike_sharing
- Promozione del CAR-SHARING - <http://www.icscarsharing.it/main/>
- Obbligo di riconversione progressiva dei servizi cittadini, **come i taxi, ad una mobilità elettrica o elettrico-benzina (ibrida)**.