



**I progetti dei Comuni per la mobilità sostenibile e  
sicura, percorsi casa - scuola, Pedibus e attività  
fisica**

# **Percorsi casa - scuola in sicurezza e prevenzione degli incidenti stradali**

IlIANA Gobbino

Villa Manin, 16 aprile 2012

Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione  
territoriale e lavori pubblici



# **Piano nazionale della Sicurezza Stradale**

I e II programma di attuazione:

- Cofinanziamenti per complessivi 7M€ che hanno attivato 14 M€ di interventi
- Prevalenza d'interventi sulle infrastrutture extraurbane (rotatorie) e piste ciclopedonali



# Piano regionale della Sicurezza

## Stradale (L.R. 25/2004) contributi a comuni e province

Dal 2006 al 2009 € 1.724.000,00

- 2006 € 371.000,00
- 2007 € 266.000,00
- 2008 € 80.000,00
- 2009 € 927.000,00
- 2010 € 80.000,00
- Tipologia prevalente:
  - Piste ciclabili
  - Rotatorie urbane
  - Sicurezza aree scolastiche



# **Piano regionale della Sicurezza Stradale**

## **Azioni dirette**

- Corsi di formazione per referenti di educazione stradale 2007
- Progetto pilota per le scuole dell'infanzia a Trieste
- CRMSS 2007 - 2008
- Progetto pilota Rete Città Sane 2008  
€ 720.000,00 (CRMSS 600.000,00)



# **Piano regionale della Sicurezza Stradale**

## **Azioni dirette**

- Guida sicura il fine settimana 2009
- Integrazione CRMSS 2009
- Programma d'interventi di sicurezza stradale con FVG Strade 2009 comprendente il progetto per le scuole di ogni ordine e grado in collaborazione con USR 2009
- Rete di monitoraggio dei flussi di traffico 2010  
€ 2.600.000,00
- Messa in sicurezza dei percorsi casa -scuola 2011  
€ 1.900.000,00



# **Piano nazionale della Sicurezza Stradale**

Il programma di attuazione:

- 1.000.000 € per la messa in sicurezza delle traverse urbane delle strade provinciali
- 800.000 € per la realizzazione di pedibus (contributo 80%)



# **Pedibus (bando 2009) \_ PNSS**

## **3° prog**

<b>1</b>	<b>Comune di Monfalcone</b>	<b>9</b>	<b>Comune di Casarsa della Delizia</b>
<b>2</b>	<b>Comune di Udine</b>	<b>10</b>	<b>Comune di Maniago</b>
<b>3</b>	<b>Comune di Gorizia</b>	<b>11</b>	<b>Comune di Codroipo</b>
<b>4</b>	<b>Comune di Aviano (capofila)-Budoia</b>	<b>12</b>	<b>Comune di Remanzacco</b>
<b>5</b>	<b>Comune di Trieste</b>	<b>13</b>	<b>Comune di Brugnera</b>
<b>6</b>	<b>Comune di San Daniele del Friuli (capofila), Dignano, Ragogna, Rive d'Arcano</b>	<b>14</b>	<b>Comune di Capriva del Friuli</b>
<b>7</b>	<b>Comune di Polcenigo</b>	<b>15</b>	<b>Comune di Prata di Pordenone</b>
<b>8</b>	<b>Comune di Sacile</b>	<b>16</b>	<b>Comune di Azzano X</b>



# **Messa in sicurezza dei percorsi casa - scuola (bando 2011) - PRSS**

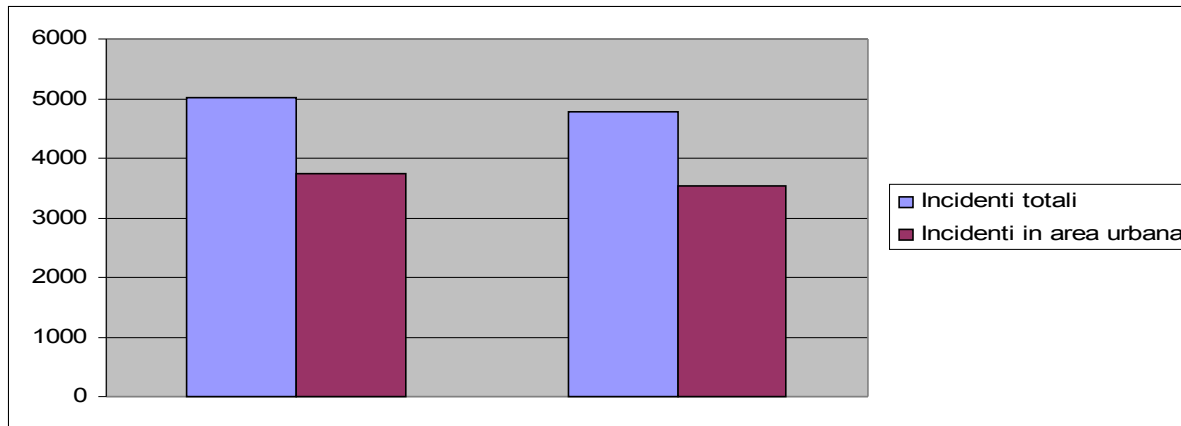
- 1. Comune di Tavagnacco**
- 2. Comune di Porcia**
- 3. Comune di Pravisdomini**
- 4. Comune di Codroipo**
- 5. Comune di Monfalcone**
- 6. Comune di Trieste**
- 7. Comune di Cervignano del Friuli**
- 8. Comune di Pozzuolo del Friuli**
- 9. Comune di Tarvisio**
- 10. Comune di Azzano Decimo**
- 11. Comune di Premariacco**
- 12. Comune di Fagagna**
- 13. Comune di Majano**
- 14. Comune di Sacile**
- 15. Comune di Chions**
- 16. Comune di Udine**
- 17. Comune di Muggia**





## 2007 - 2008

### Incidenti in area urbana



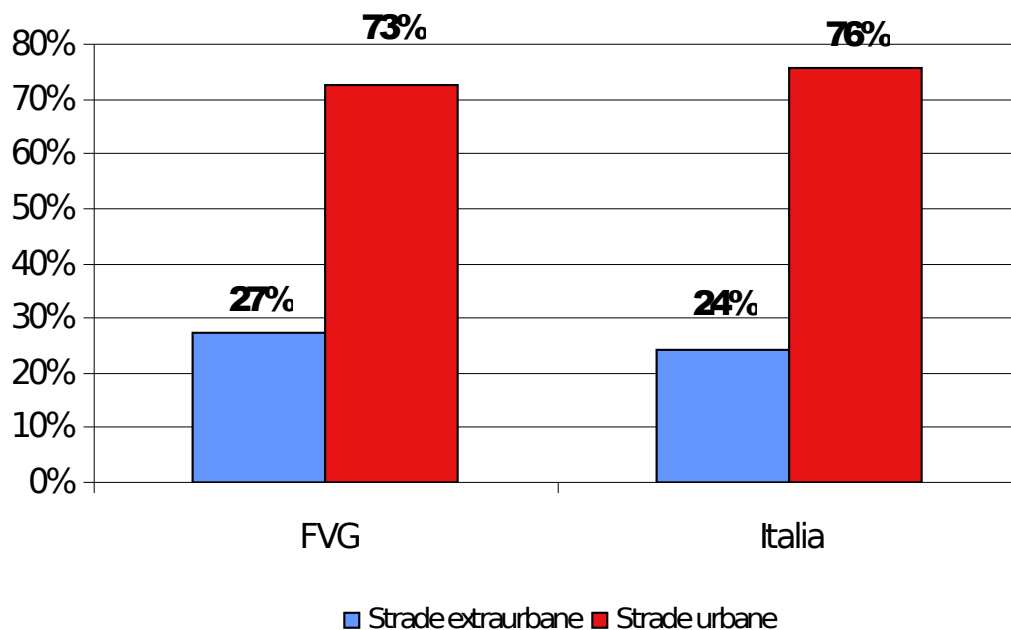
2007: 74,4%

2008: 74,2%



# 2010

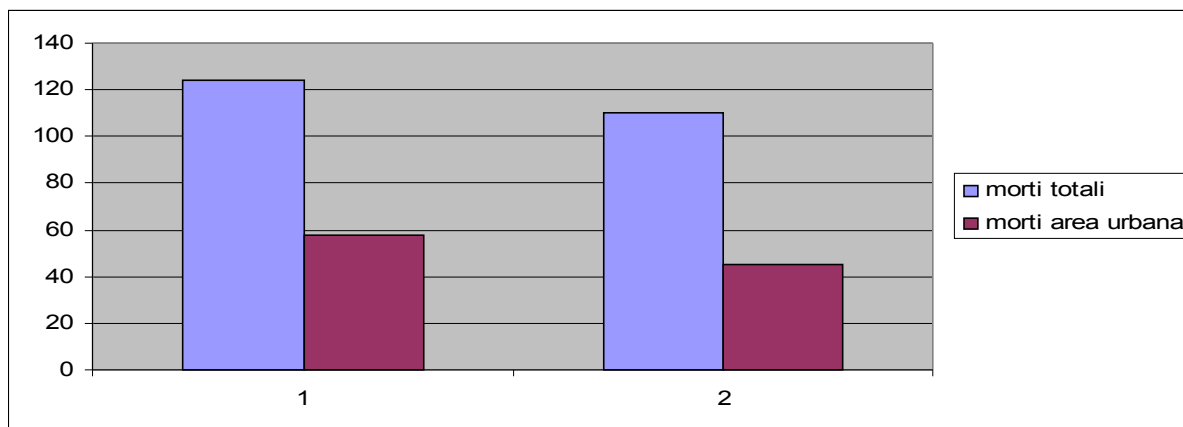
## Incidenti in area urbana





## 2007 - 2008

### Area urbana - morti



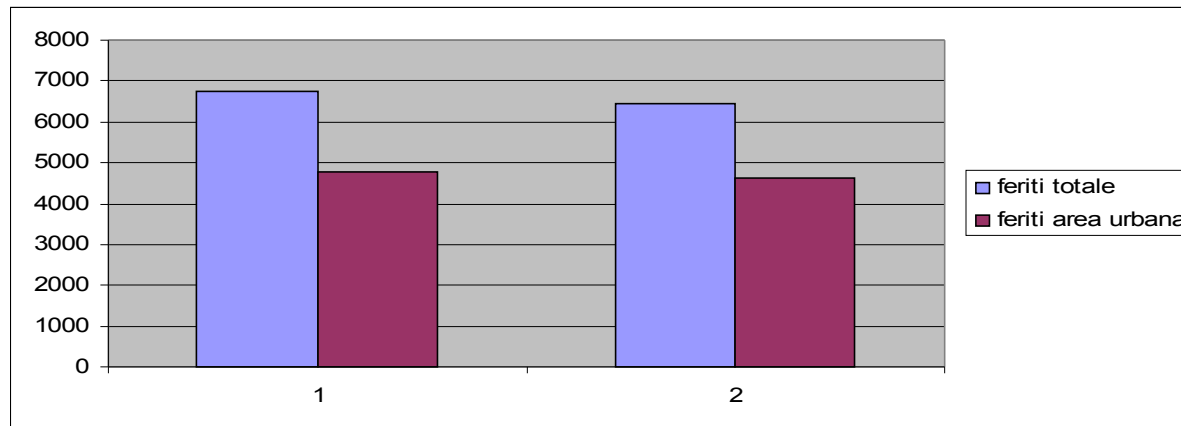
2007: 46,8%

2008: 40,9%



## 2007 - 2008

### Area urbana - feriti



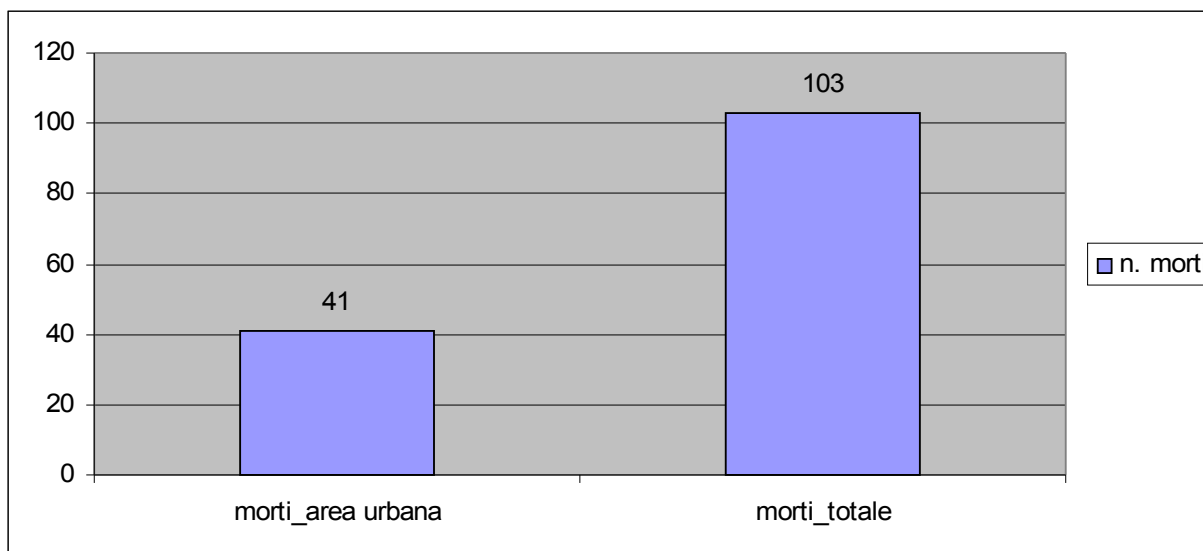
2007: 71,1%  
71,9%

2008:



# 2010

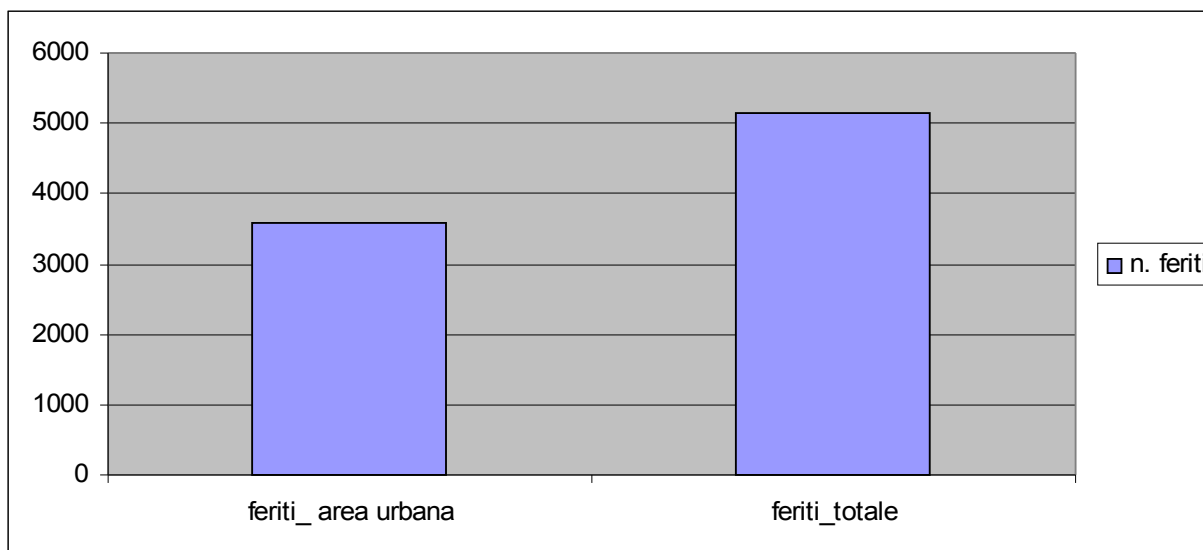
## Area urbana - morti





# 2010

## Area urbana - feriti





# Piano regionale della Sicurezza Stradale (L.R. 25/2004)

Obiettivi del PRSS 2013

- 89 morti
  - 3673 feriti

Obiettivi intermedi del PRSS 2009

- 142 morti
  - 5877 feriti



# Piano regionale della Sicurezza Stradale (L.R. 25/2004)

FVG 2008 (dati ISTAT)

- 110 morti
  - 6459 feriti

Obiettivi intermedi del PRSS 2009

- 142 morti
  - 5877 feriti





# CRMSS- Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale FVG

**2010**

3.933 incidenti

- 103 morti
- 5137 feriti
-



# Efficienza del sistema della mobilità urbana Criteri e indicatori

Metri per cittadino di **percorsi ciclo-pedonali** per spostamenti sistematici, sicuri ed accessibili a tutti i cittadini, **in sede propria**

Metri per cittadino di **percorsi ciclo-pedonali** per spostamenti sistematici, sicuri ed accessibili a tutti gli cittadini, **in sede promiscua**

% di Km di **corsie preferenziali** per i mezzi pubblici (sul totale di km di viabilità urbana)

Km per cittadino di **corsie preferenziali** per i mezzi pubblici

**Zone 30** superficie complessiva e in rapporto alla popolazione residente (m<sup>2</sup> totali e m<sup>2</sup>/abitante)

**Zone TL** superficie complessiva e in rapporto alla popolazione residente (m<sup>2</sup> totali e m<sup>2</sup>/abitante)



# Sicurezza del sistema di mobilità urbana

## Criteri e indicatori

### Dati incidenti stradali georiferiti

**Lunghezza** strade urbane di attraversamento: km totali e % sul totale di km di viabilità urbana

**Numero** di strade urbane di attraversamento nelle nuove aree residenziali

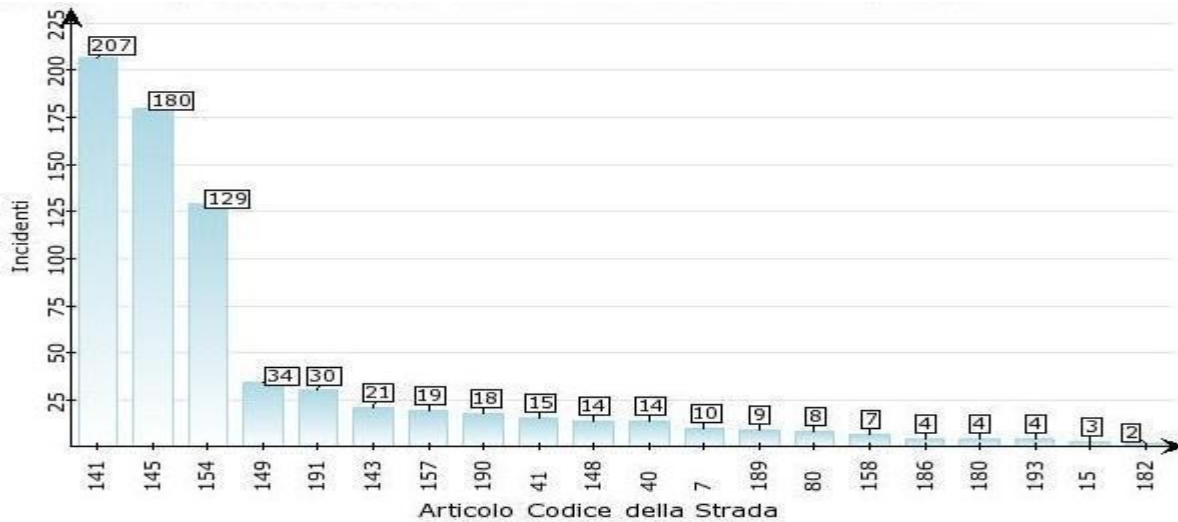
**Accessi** stradali sicuri alle nuove aree residenziali secondo il Codice della Strada

**Discontinuità** della rete ciclo-pedonale (n° di punti di discontinuità rispetto ai metri di percorso totali)



# CRMSS

## Cune di Udine- Distribuzione delle violazioni al Codice della Strada- 2010





# CRMSS



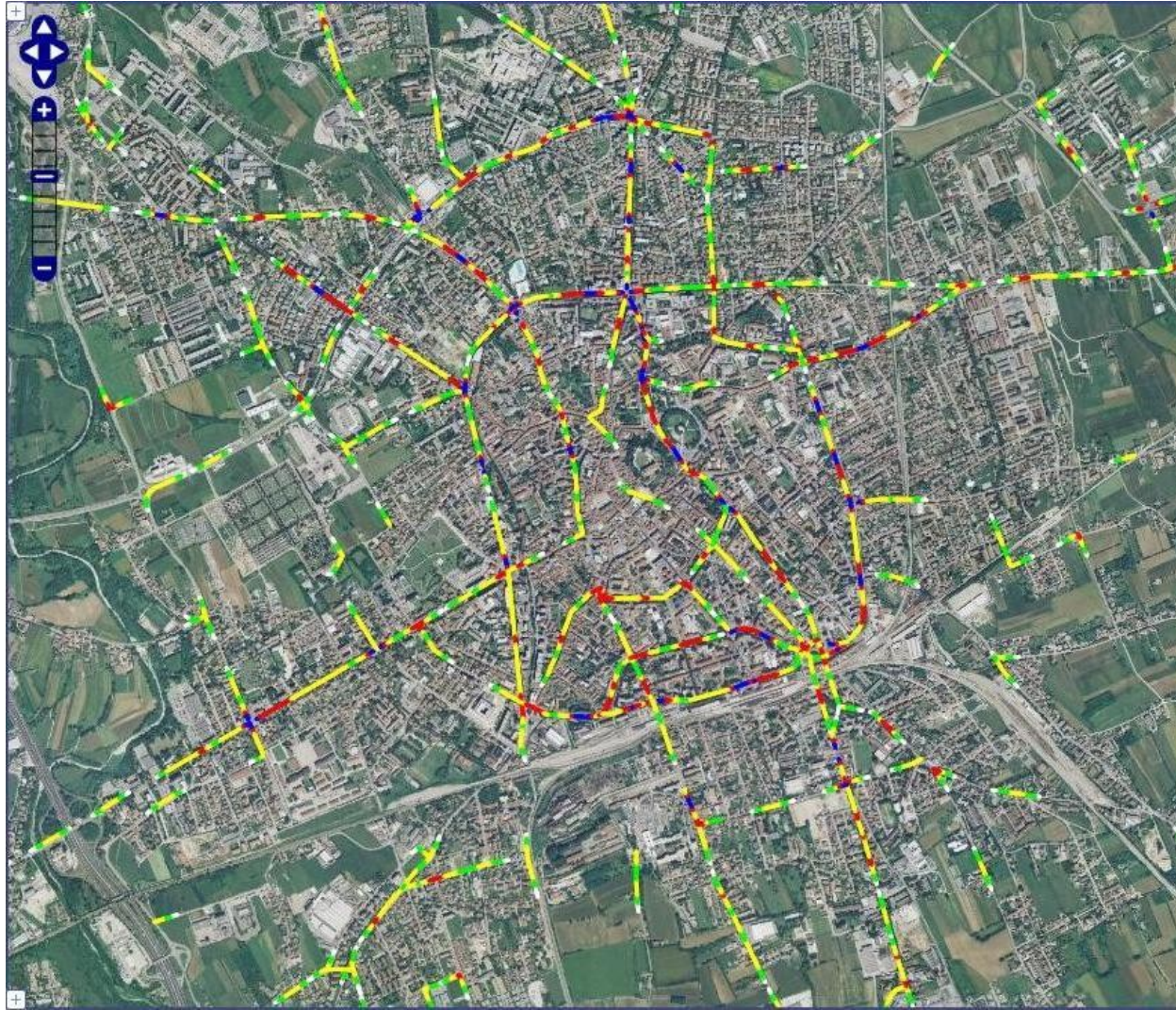
- ▼ Inc. pedoni
- ◆ Inc. non intersezioni asciutto
- Inc. non intersezioni bagnato
- ◆ Inc. intersezioni asciutto
- Inc. intersezioni bagnato
- ▲ Inc. biciclette
- Inc. motoveicoli



**CRMSS**

**Udine**

**Mappa di  
rischio  
dati 2007 -  
2010**





## LIMITI

- La Pianificazione del territorio e gli strumenti urbanistici in genere non hanno preso in considerazione la mobilità come fattore principale accanto agli altri
- I nostri centri urbani, sorti nell'epoca dei pedoni e dei cavalli, sono stati organizzati ad hoc, nel momento del loro massimo sviluppo, per una società motorizzata
- I modelli consolidati hanno organizzato le strade e la circolazione con una gerarchia tradizionalmente favorevole al mezzo privato
- Il maggior numero di incidenti avviene nei centri urbani
- il 40% delle vittime e il 70% dei feriti occorre in ambito urbano



## Limiti

Il Piano nazionale della sicurezza stradale:

*“L’incidentalità stradale del nostro Paese presenta evidenti caratteri di sistematicità e “ordinarietà”: non siamo cioè di fronte ad un fenomeno che si concentra in modo nettamente prevalente in alcune specifiche tipologie di mobilità o di utenti, ....*

***“l’elevato tasso di incidentalità costituisce piuttosto un carattere strutturale dell’attuale modello di mobilità”.***

***“Le città italiane sono pericolose e tendono a diventarlo sempre più”.***

*“ ... le “**condizioni ambientali di contesto**” (il tipo di infrastruttura, l’assetto territoriale, il rapporto tra struttura insediativa e rete stradale, il modello di mobilità e il volume di traffico, le caratteristiche e la diffusione del trasporto collettivo, etc.) **determinano il numero e la gravità degli incidenti stradali in misura nettamente prevalente rispetto ai comportamenti individuali**”.*





# Progressi

- L'art. 1, comma 2, del Codice della Strada (Cds) recita :  
**“La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice...”**.

Quindi, il primo utente della strada a cui il C.d.S. si rivolge è il

**PEDONE**



# Progressi

- Recentemente il CdS ha inserito il concetto di **UTENTE DEBOLE: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritano una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.**
- Anche i principi e gli obiettivi del Codice della Strada sono più ampi della semplice regolamentazione del traffico **“...perché si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell’ambiente e del risparmio energetico” (art.1 e 13).**



# Strategie

- **I piani della mobilità devono ribaltare le gerarchie:**

**Pedone**

**Ciclista**

**Trasporto pubblico locale**

**Trasporto privato**

- **I piani regolatori comunali devono muovere da questo ribaltamento**
- **Modifica di tutte le previsioni di espansione dell'edificato (lo Sprawl impedisce una efficace politica del TPL)**



# Strategie

- **La mobilità sostenibile presuppone SEMPRE la diminuzione del volume circolante su gomma**
- **Nei centri abitati può avvenire strategicamente connettendo l'educazione alla mobilità sostenibile agli spostamenti casa - scuola realizzando percorsi sicuri e servizi di Pedibus**
- **Le misure devono essere stabili e strategiche**



## Strategie

- **Importanza delle Zone 30 nella prevenzione delle conseguenze gravi degli incidenti**
- **Impatto a 50 km/h ha il 50% di probabilità di conseguenze mortali,**
- **a 70 km/h c'è praticamente la certezza di morte,**
- **l'impatto avviene fino a 30 km/h le conseguenze diventano trascurabili.**



## CONCLUSIONI

- **...Credo che dovremmo cercare insieme categorie di analisi diverse da quelle tradizionali e che soprattutto siano effettivamente sistematiche, riescano cioè a coinvolgere l'uomo, la società, l'ambiente...*(Dalla lettera di Ilio Adorisio ai colleghi della società italiana dei docenti di trasporti, 31.10.1990)***