

Utenza Debole: un'emergenza per la sicurezza stradale



Paola Villani



APAT

Agenzia nazionale per la Protezione dell'Ambiente e servizi Tecnici

Ministero dell'Ambiente













**SALONE INTERNAZIONALE
DELLA SICUREZZA STRADALE**
INTERNATIONAL ROAD SAFETY EXHIBITION

Rimini, 11 novembre 2004

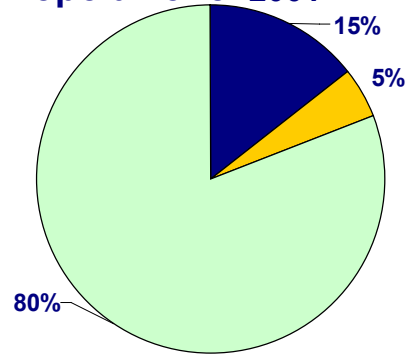


Decessi per incidente stradale, pedoni deceduti e percentuale sul totale decessi - anno 2002

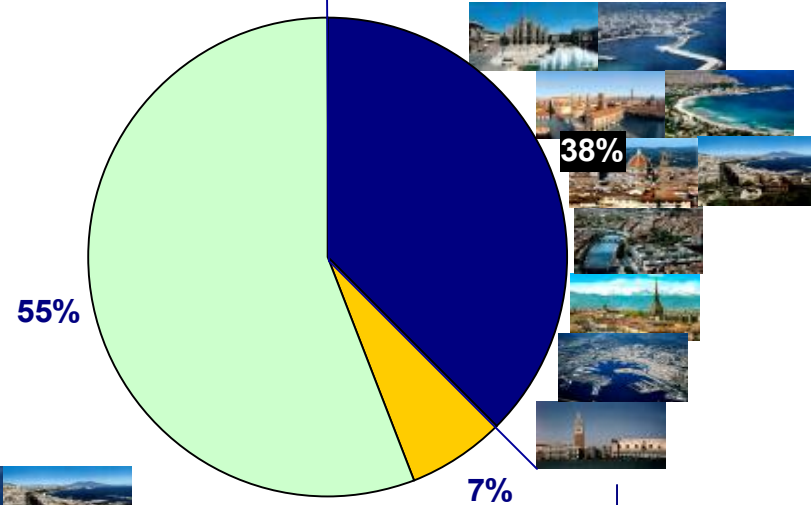
Raffronto decessi per incidente stradale e pedoni deceduti (anno 2002)	Numero morti per incidente stradale	Numero pedoni deceduti	Decessi pedoni sul totale decessi per incidente
 Bari	29	2	7%
 Bologna	39	5	13%
 Firenze	→ 21	→ 7	→ 33%
 Genova	41	6	15%
 Milano	→ 77	→ 22	→ 29%
 Napoli	→ 45	→ 12	→ 27%
 Palermo	→ 42	→ 11	→ 26%
 Roma	→ 362	→ 194	→ 54%
 Torino	69	16	23%
 Venezia	13	1	8%
Totale prime 10 città	738	276	37%
Totale prime 23 città con popolaz. superiore ai 150.000 abitanti	972	313	32%
% 23 città sul totale nazionale	14%	26%	
Totale Italia	6.736	1.190	18%

Fonte: nostra elaborazione su dati ACI - ISTAT

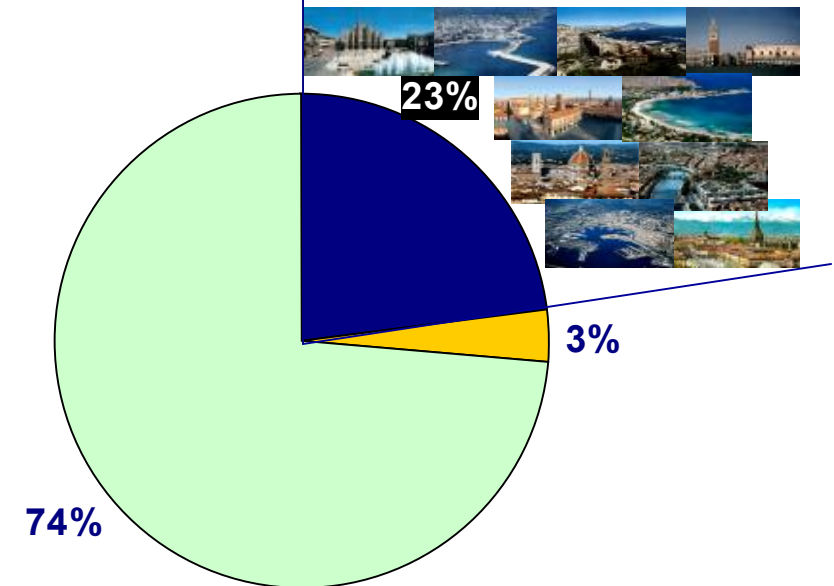
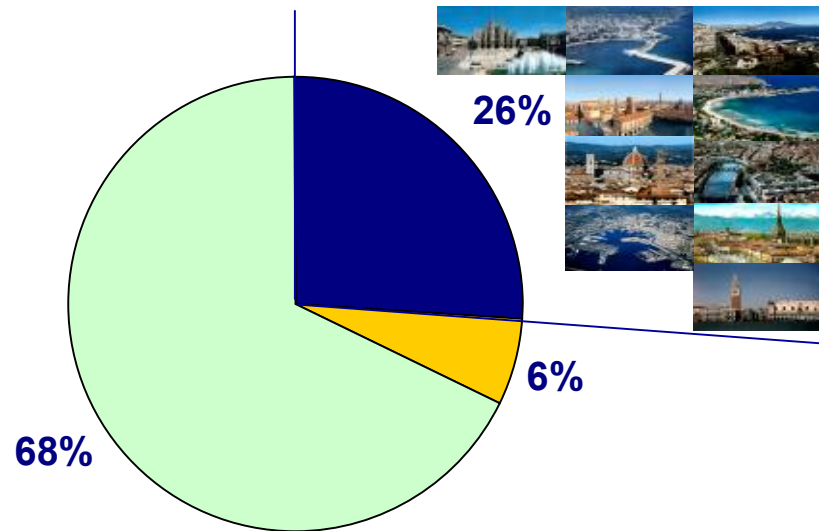
Popolazione 2001



Pedoni feriti anno 2002



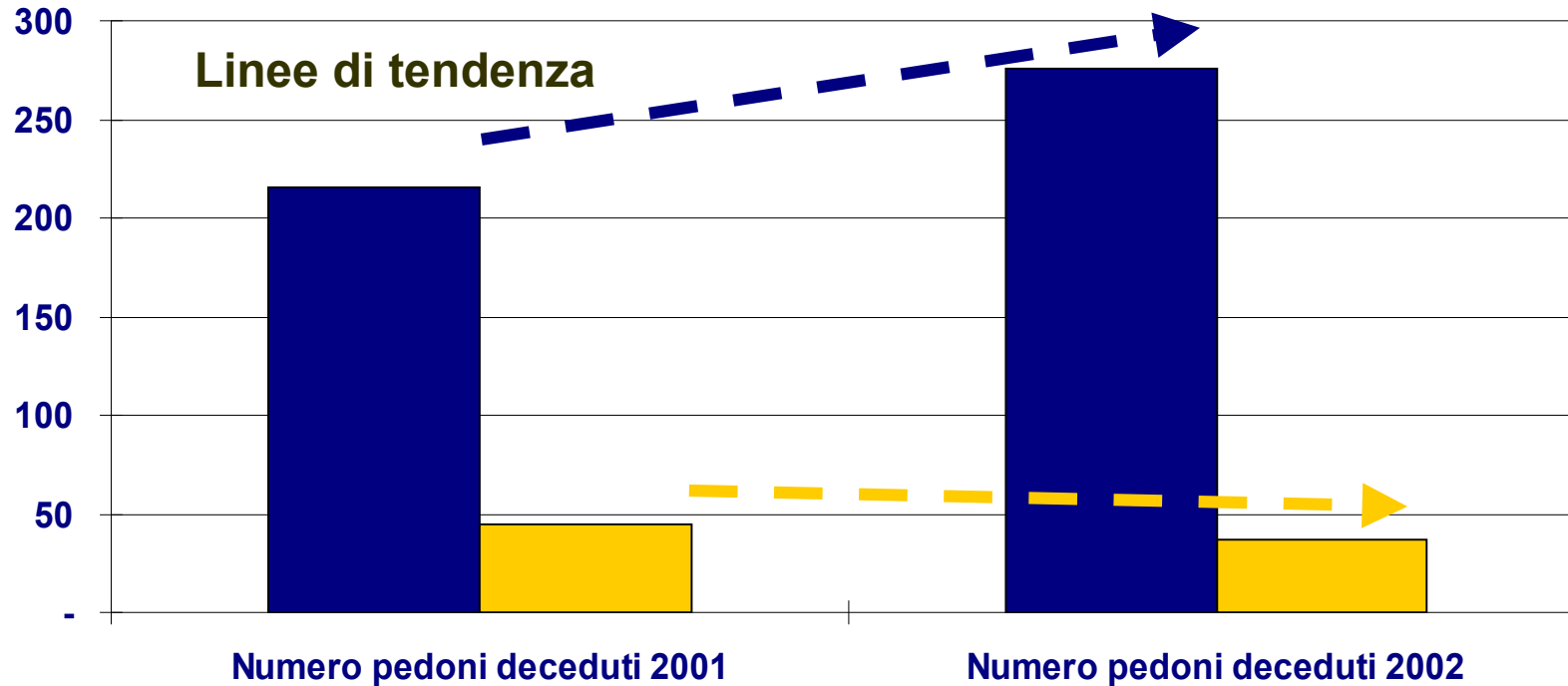
Incidenti stradali anno 2002



- Dieci principali Comuni italiani
- negli altri 13 Comuni con più di 150.000 abitanti
Brescia, Cagliari, Catania, Livorno, Verona, Messina, Modena, Padova, Parma, Prato, Taranto, Trieste, Reggio Calabria.
- in tutti gli altri comuni

Fonte: nostre elaborazioni su dati ACI - ISTAT

Aree urbane: pedoni deceduti per investimento 2001 - 2002



- Dieci principali Comuni italiani
- altri 13 Comuni con più di 150.000 ab.

Fonte: nostra elaborazione su dati ACI - ISTAT

Pedonalità e flussi veicolari: tendenze in atto

Fattori che contribuiscono già attualmente ad incrementare gli spostamenti pedonali:



**crescente
congestione veicolare**



**scarsa disponibilità
di posti auto**



sempre più diffusa tassazione della sosta



**desiderio di riappropriarsi
dello spazio urbano**

**continuo aumento
del costo dei carburanti**



Quale sarà il trend?



Diminuzione dei veicoli in circolazione in ambito urbano



Aumento delle velocità



Maggiori rischi per l'utenza debole



Analisi dei rischi per i pedoni

1) scarsa applicazione del Codice della Strada



Analisi dei rischi per i pedoni



Errata collocazione delle centraline



2) errata collocazione delle siepi



Milano, 2004

3) Fermate dei mezzi pubblici non calibrate sull'utenza



San Donato Milanese, 2004

Analisi dei rischi per i pedoni

Alla velocità di 30 km/h, frenando a fondo, la distanza d'arresto è di 13 metri (con fondo asciutto).... del doppio se la velocità è di 50 km/h.



5) scarsa manutenzione delle strisce di attraversamento



6) evidenti errori nella progettazione dei tracciati pedonali



7) insufficienti spazi per le attese della fase di verde in prossimità degli attraversamenti pedonali, aree che devono rispettare lo standard di 2 pedoni /mq



Analisi dei rischi per i ciclisti

1) Piste ciclabili frequentemente interrotte o attraversate da autoveicoli



Messina, 2004

2) Piste ciclabili parzialmente occupate



Analisi dei rischi per i ciclisti



Reali possibilità di transito per le utenze deboli

Milano, 2003



Roma,
2003



Finanziamenti per la progettazione: LIFE-AMBIENTE

Il Programma LIFE è lo strumento finanziario per l'ambiente (*Financial Instrument for Environment*) istituito nel 1992 con il Regolamento (CEE) n. 1973/92 adottato dal Parlamento e dal Consiglio europeo. L'Obiettivo generale di LIFE Ambiente è quello di contribuire allo sviluppo di tecniche e metodi innovativi in materia di ambiente con il cofinanziamento di progetti dimostrativi. I contributi erogati da LIFE Ambiente sono destinati sia alle persone fisiche che alle persone giuridiche (imprese, enti locali, ong) stabilite negli Stati membri dell'Unione Europea. il cofinanziamento può raggiungere il 50%.

Il Programma si prefigge di colmare la lacuna esistente tra i risultati delle attività di ricerca e dello sviluppo da un lato e la loro realizzazione su grande scala dall'altro.

1.1. Sviluppo urbano sostenibile

1.1.1. Sviluppo e promozione di piani di trasporto urbano sostenibile (con l'obiettivo di ridurre la richiesta di trasporto urbano con autoveicoli privati, aumentare la quota del trasporto pubblico, incoraggiare l'uso di modalità di trasporto meno inquinanti e migliorare le prestazioni ambientali dei sistemi di trasporto nel loro complesso).

http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm

http://www.governo.it/GovernoInforma/Dossier/life_ambiente05/life.html

Budget a disposizione per questo biennio 2005-2006:
640 Milioni di Euro