

Nessun miglioramento, nessuna diminuzione di incidenti nel territorio comunale di Sacile, nonostante l'annuncio fatto nel 2019 dall'ass. Zanfrà di "dimezzare gli incidenti entro il 2020".

<b>SACILE</b> dal 01/01/2022 al 31/12/2022	<b>INCIDENTI</b>	<b>FERITI</b>	<b>DECESSI</b>
<b>POLIZIA MUNICIPALE</b>	<b>33</b>	<b>14</b>	-
<b>CARABINIERI</b>	<b>45</b>	<b>30</b>	-
<small>(Il sistema della Polstrada è regionale e nn permette più di estrarre i dati specifici di Sacile)</small>			
<b>TOTALE</b>	<b>78</b>	<b>44</b>	-

Un annuncio peraltro già in forte ritardo perchè l'obiettivo del 50% andava già raggiunto entro il 31 dicembre 2019, così lo aveva inteso la commissione europea e così lo hanno inteso le numerose città europee che da decenni promuovono politiche in tal senso. A Sacile invece in un solo anno come per miracolo avremmo visto il dimezzamento degli incidenti.

Peccato che il miracolo non sia avvenuto.

Peggio.

Non solo non abbiamo ridotto il numero di sinistri della metà o almeno di un terzo, ma addirittura aumentato: dal primo gennaio al 31 dicembre 2022 il totale degli incidenti nel nostro territorio è lievitato a **78**, [rispetto ai 74 del 2021](#), mentre i feriti sono esattamente gli stessi, cioè **44**, non uno di meno.

Anche per il 2022 il triste primato spetta al tratto della Pontebbana di **San Giovanni del Tempio** e il tratto di **viale della Repubblica**

, con 7 incidenti ciascuno.

Quello che poi si nota è che, escludendo la nostra ormai tristemente nota Statale, l'incidentalità si sparge per tutte le vie, persino quelle del centro storico, dove ci si chiede davvero come possa succedere.

Eppure succede.

Succede perché manca di fondo il coraggio politico di relegare definitivamente in fondo all'ordine di priorità i mezzi motorizzati.

Da sempre SPS sostiene la convinzione che non sono certo pochi spizzichi di corsie ciclabili, ognuno diverso e scollegato dagli altri, che può dare sicurezza. Anzi, peggio, si crea piuttosto quella illusione di sicurezza che in verità è fonte di pericolo. Basterebbe uno slogan semplice per capire che solo in rarissimi casi all'interno del circuito cittadino ci voglia una "pista ciclabile": non si potrà mai avere una pista ciclabile davanti alla porta di ogni casa di Sacile !

Allora cosa si può avere mettendo il piede fuori di casa?

Beh, ormai dovrebbe essere chiaro, visto che finalmente anche due città italiane come Bologna e Milano lo hanno riconosciuto e sposato: il principio di [una città a 30km/h](#) .

Si tratta della filosofia della "shared space", una città in cui lo spazio resta disponibile a tutti, ma la precedenza di uso è capovolta: prima vengono i diritti di pedoni e ciclisti, di anziani e bambini, di disabili e mamme che spingono le carrozzine, di adolescenti che vanno a scuola e di chi passeggia con il proprio cagnolino.

Ovviamente non serve dipingere solo un cerchio sull'asfalto con la scritta 30, come in viale Zancanaro o in piazza o in via Luigi Nono, servono interventi strutturali il cui fine è mettere in seria difficoltà l'automobilista, certamente più di quanto fatto nelle poche decine di metri di viale Trieste. E, soprattutto, va applicato su ampia area e non certo a macchiolina di leopardo.

Per arrivare a questo per noi epocale cambiamento, che in Europa è da tempo normalità, ci vuole un contributo fondamentale: quello della cittadinanza.

Una cittadinanza informata, una cittadinanza che può dare un gran contributo visto che conosce nei particolari ogni centimetro di pericolo della zona in cui vive, cittadini che diventano co-progettisti e alla fine si riconoscono nel loro nuovo spazio di movimento.

In questo spirito a San Giovanni del Tempio [la cittadinanza aveva dato vita ad una assemblea](#) molto partecipata, e [qualche risultato](#) nel tempo forse si potrà ottenere se questo non resta un caso isolato.

Trasformare una città a misura di utente umano e non di utente motorizzato, inoltre, porta all'abbellimento dei luoghi grazie alle molte soluzioni di arredo urbano previste allo scopo, abbassa l'inquinamento e ovviamente davvero fa sperare di poter un giorno non solo diminuire ma anche azzerare gli incidenti con feriti.

Finora da parte delle amministrazioni Ceraolo e Spagnol si sono viste solo proposte che hanno lasciato non "zero" incidenti ma "zero" traccia, come i 4 Birò, come le bici elettriche, come le promesse fatte ciclicamente ai cittadini di mettere i dossi nelle vie senza dire però che i dossi sono legati ai limiti di velocità, come istituire sensi unici che non sono annoverati tra gli elementi di moderazione del traffico, come la [pericolosa corsia ciclabile di viale Zancanaro](#) e altre soluzioni effimere.

Poi naturalmente serve anche il ferreo **controllo**, ma come possiamo fare, se nel nostro Comune di poco meno di 20mila abitanti l'organico di Polizia Locale si sta sempre più riducendo? A due mesi dalle elezioni ora il Sindaco ha promesso "nuove assunzioni", ma è permesso dubitare o, quantomeno, immaginare forse und due unità. E con gli ormai solo SETTE agenti attuali sa fare i conti anche un bambino che siamo ben lontani dai 13 che anni fa avevamo. E siamo ben lontani dal poter anche costituire un COMANDO di Polizia Municipale con la possibilità di accedere a bandi per i relativi finanziamenti.

Come farà la destra sacilese a portare la "sicurezza" come cavallo di battaglia in questa campagna elettorale???

Quello che occorre al più presto è sfruttare le nuove possibilità normative, come [sollevare i nostri agenti da compiti che possono essere svolti da altri](#) e, soprattutto, la costituzione di un

### [corpo di Polizia locale ASSOCIATA](#)

con i Comuni contermini, come prevede la legge regionale.

Tornando più strettamente al tema incidenti, questo report che trovate non dovrebbe essere steso da una semplice cittadina, bensì dall'amministrazione! Andrebbe poi pubblicato nel sito comunale con relative soluzioni grafiche che dimostrino ad es. con bollini colorati i tratti più incidentati. E non solo come informazione alla cittadinanza, ma come seria base per elaborare soluzioni: ci sono vie dove si notano "fuoriuscite autonome", altre dove prevalgono gli "scontri frontali o laterali". Ecco che questo aiuterebbe meglio a scegliere i provvedimenti da attuare.

[Scarica elenco dettagliato &gt;&gt;&gt;](#)

[SEO by Artio](#)