



Sacile Partecipata e Sostenibile ha raccolto i dati sugli incidenti stradali del territorio comunale di **Sacile dal 2005 al 31 dicembre 2010**.

Gli incidenti non sono dei fatti inevitabili, ma possono essere oggetto di prevenzione e di drastica riduzione. Altrimenti non ci si potrebbe spiegare come mai Berlino, con 3.430.000 abitanti, abbia avuto 48 morti in un anno e Roma, con 2.740.000 abitanti, ne abbia avuti 190. E non è un caso che Germania e Austria siano riusciti a superare l'abbattimento degli incidenti del 50% previsto dalla Comunità Europea entro il 2010, arrivando addirittura ad allineare il numero dei sinistri a quelli del 1950.

E' fondamentale partire dai dati. Non si può relegare la "memoria storica" degli incidenti a singoli accadimenti di forte impatto emotivo. Non si può discutere di sicurezza stradale in base a sensazioni e opinioni.

Crediamo che questo tipo di lavoro, basato su dati scientifici, sia fondamentale per sviluppare concrete strategie di prevenzione. Questi numeri devono essere conosciuti da tutta la cittadinanza perché la riduzione dell'incidentalità è dovere di tutti. Speriamo quindi che queste informazioni geberino tra i cittadini una fertile discussione.

Riteniamo che l'indicatore sugli incidenti sia al tempo stesso un indicatore per la vivibilità della nostra città. Contribuire insieme ad abbassarlo significa elevare la qualità di vita per tutti.

Ma la cosa forse più importante è che l'oggettività dei dati permette di conquistare sull'argomento un consenso politico trasversale – e ciò non potrà che essere utile all'intera città.

I dati ricevuti dalla Polizia Municipale, dai Carabinieri di Sacile e dalla Polizia Stradale di Pordenone sono stati assemblati. In questo modo è stato ottenuto il totale degli incidenti stradali rilevati dai tre soggetti deputati (a ciò si aggiungono ovviamente quelli non verbalizzati, che possiamo solo stimare):

Totale degli incidenti stradali rilevati a Sacile
dal 01/01/2005 al 31/12/2010 Rilevatore
Incidenti
Feriti
Decessi

POLIZIA MUNICIPALE	92	77	1
--------------------	----	----	---

CARABINIERI	180		
(città: 80)			
(periferia: 100)	204		
(città: 73)			
(periferia: 131)	7		
POLIZIA STRADALE	283		
(di cui 55 nel tratto Autostrada)	167		
(di cui 10 nel tratto Autostrada)	3		
TOTALE	555	448	11

Di seguito abbiamo nello specifico assemblato per singole vie gli incidenti rilevati dalla Polizia Municipale:

TERRITORIO COMUNALE DI SACILE

INCIDENTI rilevati dalla POLIZIA MUNICIPALE

dal 1° gennaio 2005 al 12 dicembre 2010 Luogo

Incidenti

Feriti

Bretella A 28	1	1
SS 13 V.le Repubblica	10	11
SS 13 v.le Repubblica	9	10
SS 13 v.le Trento	4	3 + 1 decesso
SS 13 v.le Repubblica incrocio v. Marconi	2	2
SS 13 v.le Matteotti incrocio v. Fermi	1	2
SS. 13 v.le Matteotti	1	2
SS 13 v.le Matteotti incrocio v. S.Liberale	2	2
SS 13 v.le Repubblica incrocio v. Curiel	1	1
SS 13 v.le S. Giovanni d. Tempio	4	4
v. Cartiera Vecchia	4	6
v.le Trieste	1	0
v.le Trieste incrocio v. Ettoreo	2	2
v.le Trieste incrocio v. Gardini	1	1
v.le Trieste incrocio v. Marconi	1	2
v.le Trieste incrocio v. Meneghini	1	1

v.le Trieste incrocio Bellini	1	1
v. Ettoreo	6	3
v. Cavour incrocio v. Ettoreo	2	2
v. Cavour	1	1
v.le Zancanaro	2	0
v.le Zancanaro incrocio v. Gardini	4	4
v. Carducci	1	1
S. Liberale	1	1
S. Liberale incrocio v. Gramsci	1	1
P.zza del Popolo	1	0
Campo Marzio	1	2
v. Dante	1	0
v. Luigi Nono		
1	3	
v. Ponte Lacchin	1	1
v.le Lacchin	1	2
v.le Lacchin incrocio p.zza Libertà	1	0
v. Martiri Sfriso	1	0
v. Martiri Sfriso incrocio v. Fasan	2	0
v. Flangini	2	2
v. Don Milani	2	2
v. Malvignù	1	1
v. Rosselli	3	1
v. Monteverdi	2	2
v. Canova	1	1
v. Monteverdi	1	1
v. Peruch	1	0
v. Peruch incrocio v. Chiaradia	1	0
v. Peruch incrocio v. Adige	1	0
v. G. da Sacile incrocio XXXI Ottobre	1	2
Villorba	1	1
v. Ronche	1	0
Ronche incrocio v. Gava	1	1
v. Geromina	1	0
v. Geromina incrocio strada Cellini	1	1
v. Padernelli incrocio Geromina	1	1
v. Mezzomonte	1	0
v. Colombo	1	0
Cavolano	1	0
Vistorta	1	0
v. Molino	1	0
v. Mameli	1	0

Tuttavia questa pubblicazione non rappresenta un punto d'arrivo, bensì un punto di partenza. Bisognerebbe "disaggregarli" per poterli interpretare e capire su quali fronti agire e quali obiettivi porsi.

Per es.:

Accertamento delle cause (velocità, mancata precedenza, sorpasso, ecc.)

Quali i soggetti coinvolti (guidatori, passeggeri, ciclisti, pedoni, anziani, bambini, ecc.)?

Quali i mezzi coinvolti?

Quali le ore del giorno (ore di grande volume di traffico o con scarso flusso, con luce del giorno o serale/notturno, orario uscita da scuola/dal lavoro o fuori dagli impegni, ecc.)?

Quali le stagioni e le condizioni meteo (strade asciutte o bagnate, nebbia, forte soleggiamento, ecc.)?

Percorsi abituali o occasionali?

Cittadini residenti o non residenti?

Fasce di età?

ecc. ecc. ecc.

L'indicatore del tasso di incidentalità dovrebbe far parte integrante, oltre che delle politiche della salute, delle scelte inerenti a Piani Urbani del Traffico, a interventi sulla viabilità, all'urbanistica in generale.

Tutti conosciamo le cifre nazionali, sia riguardo al numero di morti sia riguardo ai costi sociali, ma poi tutto si ferma lì, con il solito fatalismo.

Bisogna invece decidersi ad agire localmente per avviare il cambiamento.

Segnaliamo in proposito l'autorevole e preziosa pubblicazione del Comune di Modena, un esempio che ogni Comune dovrebbe seguire [... vai al file pdf->](#)

SPS cerca di dare un primo contributo offrendo alla città questa semplice ricerca.

Lo stesso lo stanno facendo alcuni cittadini nei Comuni di Casarsa, Fontanafredda, Cordenons, Porcia e Polcenigo.

[SEO by Artio](#)