



# GIORNATA MONDIALE DEL RICORDO

DELLE VITTIME DELLA STRADA

novembre 2024

## Data Card

# Le politiche di coesione e la sicurezza stradale

COESIONE  
ITALIA



**OPENCOESIONE**

Verso un migliore uso delle risorse: scopri, segui, sollecita.

Nella terza domenica di novembre viene celebrata la **Giornata mondiale della memoria per le vittime della strada**, che le Nazioni Unite hanno adottato nel 2005 come “il giusto riconoscimento per le vittime di incidenti stradali e le loro famiglie”. Anche nel 2024, gli obiettivi del **World Day of Remembrance for Road Traffic Victims** sono quelli di ricordare tutte le persone uccise e gravemente ferite sulle strade, riconoscere il lavoro fondamentale dei servizi di emergenza, richiamare l'attenzione sulla risposta legale alle morti e alle lesioni stradali colpose e sostenere una risposta adeguatamente seria, garantire un migliore sostegno alle vittime del traffico stradale e alle loro famiglie, promuovere azioni basate sull'evidenza per prevenire e - infine - sensibilizzare l'opinione pubblica sull'urgenza di evitare ulteriori morti e feriti per incidenti stradali. Negli interventi che riguardano le infrastrutture stradali, i fondi delle politiche di coesione europee nel ciclo di programmazione 2014-2020 hanno

indirizzato le risorse comunitarie in via prioritaria proprio su interventi finalizzati all'aumento della sicurezza e all'ammodernamento della rete, limitando la possibilità di finanziare nuove strade alle tratte strategiche nell'ambito della rete TEN-T, la rete transeuropea che ha l'obiettivo di collegare tutti gli stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile. Anche i finanziamenti dei fondi nazionali della coesione per la realizzazione o l'ammodernamento di strade tengono conto prioritariamente di indicatori-guida sulla sicurezza. Nel ciclo 2021-2027, inoltre, gli Stati membri sono tenuti a inserire una valutazione dei rischi per la sicurezza stradale nei loro piani per il trasporto multimodale, in linea con le strategie esistenti, individuate all'interno del **“Quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030”**, che abbracciano numerose tipologie di azioni per ridurre la mortalità e arrivare a ridurre del 50% il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030.

## **Obiettivo: Road Safety**

Ogni anno milioni di vittime della strada si aggiungono all'attuale bilancio di oltre 50 milioni di morti e centinaia di milioni di feriti dal primo decesso su strada. Il rischio riguarda soprattutto le persone più vulnerabili e i giovani e questo, oltre al trauma delle lesioni e dei lutti, ha anche un impatto economico per i Paesi, le comunità e le famiglie. Le Nazioni Unite hanno deciso di dedicare il periodo tra il 2021 e il 2030 alla sicurezza stradale, promuovendo la **Decade of Action for Road Safety** e individuando anche in questo caso l'obiettivo da raggiungere in una riduzione del 50% delle vittime della strada entro il 2030. Nel 2024 la campagna di comunicazione della Giornata mondiale della memoria per le vittime della strada è incentrata sul messaggio **"That day"** e racconta le storie di "Quel giorno".

## **La sicurezza stradale in Italia**

Le più recenti statistiche Istat, diffuse a luglio 2024 e

riferite al 2023, evidenziano come **in Italia i morti in incidenti stradali siano stati 3.039**, con una riduzione del 3,8% rispetto all'anno precedente, e 224.634 i feriti (+0,5%). Complessivamente, invece, gli incidenti sono stati 166.525 (+0,4%). Prendendo a riferimento l'ultimo anno prima del Covid-19, cioè il 2019, si registra una diminuzione per incidenti, vittime e feriti (rispettivamente -3,3%, -4,2% e -6,9%). Per quanto riguarda la tipologia di strada, i dati sono in diminuzione rispetto al 2019 tanto su quelle urbane, quanto su autostrade e strade extraurbane. Le vittime diminuiscono in confronto al 2022 in tutti gli ambiti stradali, con un calo consistente, in particolare, per le autostrade (-19,0%). Anche se il dato complessivo segnala una riduzione, Istat rileva come **siano in aumento nel 2023 le vittime tra i conducenti di monopattini e di biciclette e biciclette elettriche**, mentre risultano stabili tra i pedoni: gli utenti più deboli della strada sono quindi sempre più in difficoltà.



**GIORNATA MONDIALE  
DEL RICORDO**

DELLE VITTIME DELLA STRADA

# **Le politiche di coesione e la sicurezza stradale**

## **Data Card**

**5** progetti finanziati  
dalle politiche di coesione

Type something

1

# Anas Smart Road lungo l'A2

# Anas Smart Road lungo l'A2

Il progetto rientra nel programma **Anas Smart Road** che prevede un investimento complessivo di circa 1 miliardo di euro proveniente da diverse fonti di finanziamento tra cui le politiche di coesione. L'intervento sulla A2, l'**Autostrada del Mediterraneo**, fa parte della fase sperimentale avviata anche grazie a contributi europei nell'ambito del **Programma Operativo PON Infrastrutture e Reti 2014-2020** e del Connecting Europe Facility per le reti Trans Europee TEN-T 2014-2020. Smart Road è un progetto per una mobilità a misura di utente della strada, ad alto contenuto tecnologico e a basso impatto ambientale.

Con questo progetto lungo i tratti autostradali che collegano **Campania, Basilicata e Calabria** sono state installate 800 postazioni polifunzionali, dotate di telecamere ad alta definizione, sistema di intelligenza artificiale e sensori che inviano 24 ore su 24 dati alla sala di controllo, collegati tra loro da fibra ottica.

Attraverso questo sistema si intende raggiungere quattro obiettivi principali: controllo del traffico, anche attraverso la gestione della segnaletica dinamica; innalzamento della sicurezza stradale, attraverso l'informazione agli utenti e la prevenzione dei comportamenti scorretti; gestione della mobilità (domanda, infrastrutture ausiliarie, eventi speciali); controllo dell'infrastruttura, attraverso la gestione dello stato delle diverse componenti dell'infrastruttura stradale mediante dispositivi di ultima generazione, e sistemi di connettività, per poter intervenire tempestivamente sulla rete e ripristinare adeguati livelli di servizio.



COSTO TOTALE  
**€ 21.000.000,00**



STATO DI AVANZAMENTO  
**Concluso**



FONTE FINANZIARIA  
**PON FESR INFRASTRUTTURE E RETI**



BENEFICIARIO  
**Catanzaro, Cosenza**



2

La messa in sicurezza della sr della Valle del Liri, nel Lazio

# La messa in sicurezza della sr della Valle del Liri, nel Lazio



COSTO TOTALE  
**€ 1.083.165,54**



STATO DI AVANZAMENTO  
**Concluso**



FONTE FINANZIARIA  
**PSC MIT**



BENEFICIARIO  
**REGIONE LAZIO**

La **manutenzione del manto stradale** è fondamentale per garantire la sicurezza e l'efficienza delle infrastrutture. Strade ben mantenute incidono direttamente anche sulla sicurezza, garantendo una riduzione degli incidenti e dei danni ai veicoli.

Quando lungo la carreggiata si trovano buche o crepe, infatti, queste possono rappresentare un grave pericolo, specialmente durante i momenti di pioggia o gelo, quando le superfici stradali diventano più insidiose.

Ecco che gli interventi per migliorare la sicurezza stradale, come quello finanziato dalle politiche di coesione lungo la **Sr 82 della Valle del Liri, nel Lazio** interno, sono importanti per garantire ai cittadini la possibilità di muoversi in auto, in moto o in bicicletta senza rischiare incidenti. I fondi stanziati sono stati utilizzati, in particolare, per il rifacimento del manto stradale, che ha visto prima la fresatura della pavimentazione esistente, la posa in opera di uno strato di binder (conglomerato bituminoso adatto a strade attraversate anche da traffico pesante) per uno spessore di 5 centimetri nei tratti maggiormente deteriorati, quindi il manto stradale.

Lungo l'intero tratto è stata anche rifatta la segnaletica orizzontale.





3

A Terni, la passerella che unisce

# A Terni, la passerella che unisce

# 3



COSTO TOTALE  
**€ 4.310.649,32**



STATO DI AVANZAMENTO  
**Liquidato**



FONTE FINANZIARIA  
**PROGRAMMA PAC UMBRIA**



BENEFICIARIO  
**COMUNE DI TERNI**

Il Comune di Terni l'ha definita **"la passerella che unisce"**: un ponte ciclo-pedonale concepito come estensione di un percorso urbano e non solo come semplice connessione tra le parti. La passerella è lunga circa 200 metri ed è costituita da due segmenti strutturalmente diversi e indipendenti: uno più lungo, strallato e sostenuto da un telaio formato dai tre tubi di acciaio che costituiscono il tripode, e un altro adiacente, più corto, ad arco, previsto nella parte terminale dell'area di intervento, in prossimità del parcheggio.

Obiettivo prioritario del progetto, inserito in un più ampio intervento di rigenerazione urbana del territorio, è proprio quello di garantire una maggiore sicurezza a pedoni e biciclette lungo un percorso interessato dal traffico dei pendolari.

Per gli studenti del team **"Sopraelevati"**, che hanno monitorato il progetto nell'anno scolastico 2016-2017 nell'ambito di **A Scuola di OpenCoesione**, si tratta di un intervento "complessivamente utile".

Scrivono nel report Monithon: "Non conoscendo il progetto, pensavamo che fosse un'opera fine a se stessa, ma, approfondendo e ricercando informazioni, ci siamo ricreduti e abbiamo scoperto che costituirà un elemento per unire tutta la città permettendo ai cittadini di utilizzare e incrementare l'uso dei mezzi eco-sostenibili riducendo quindi l'inquinamento". In quel momento, l'opera non era ancora fruibile. Denominata **Umbria Gateway**, la passerella è stata inaugurata nel gennaio del 2018.



4

Modena: la diagonale ciclo-pedonale che ricuce la città

# Modena: la diagonale ciclo-pedonale che ricuce la città



COSTO TOTALE

€ 2.000.000,00



STATO DI AVANZAMENTO

**In corso**



FONTE FINANZIARIA

**PSC MIT**



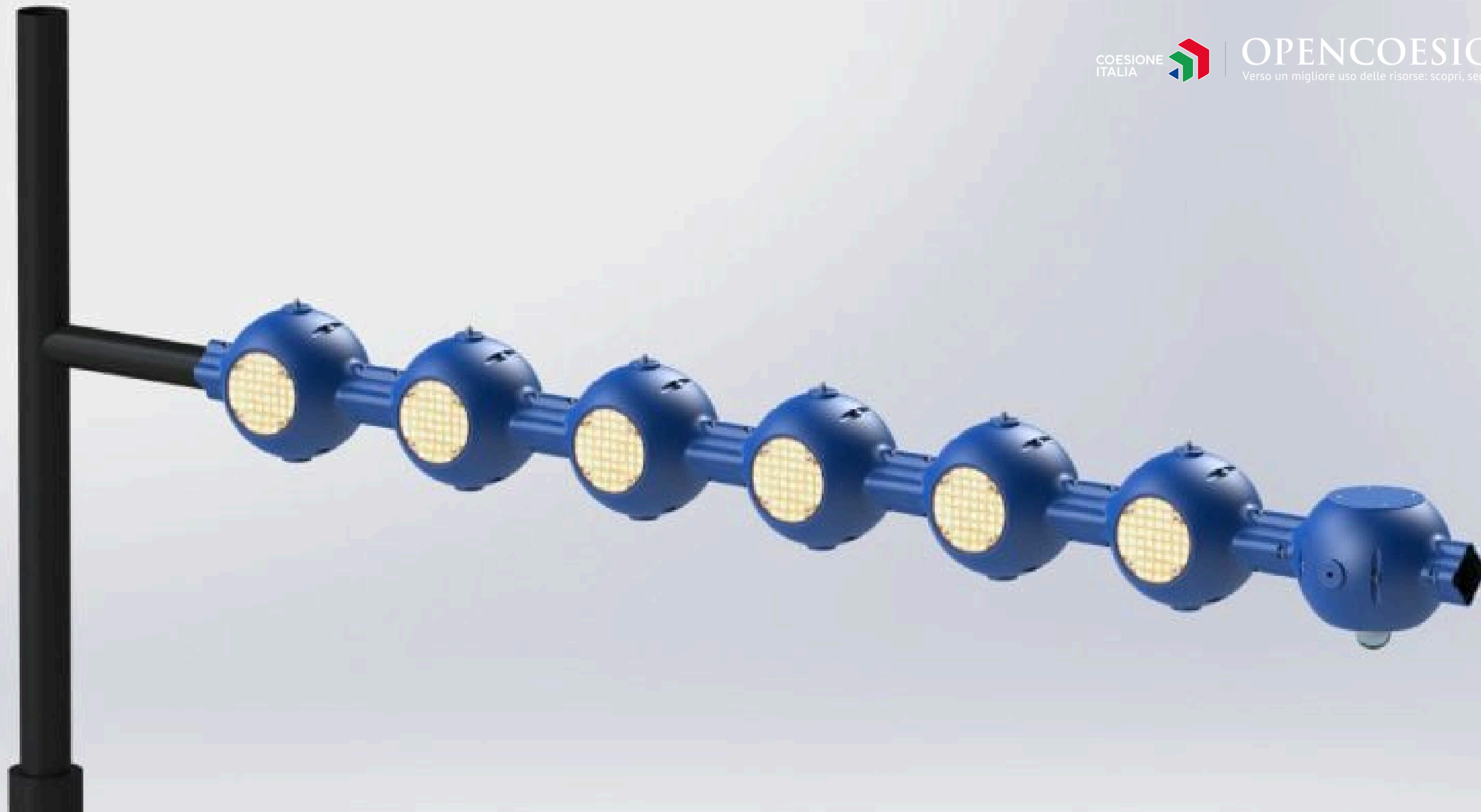
BENEFICIARIO

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

La “**Diagonale di Modena**” è un corridoio che “ricuce” la città utilizzando il percorso liberato dalla linea ferroviaria storica che collegava Modena a Milano, dismessa nel 2014, garantendo a pedoni e ciclisti – gli utenti più deboli della mobilità – la **possibilità di raggiungere il centro storico in sicurezza, senza intersecare itinerari percorsi da auto**, lungo un percorso che misura quasi due chilometri e mezzo, partendo dalla rotatoria Paolucci-Breda fino al polo scolastico di via Leonardo.

È stata intitolata ad Alfonsina Morini Strada, la ciclista originaria di Castelfranco che nei primi anni del Novecento divenne una delle pioniere dei diritti delle donne nello sport. In questo caso, però, **l’infrastruttura è stata pensata come un asse strategico per Modena ovest, canale di comunicazione tra il centro storico, la zona Madonnina e Cittanova**. Nell’ambito dell’intervento è stato realizzato anche il collegamento con l’ingresso sud del cimitero di San Cataldo, dove è stata allestita a verde una zona di 3.500 metri quadrati con sedute e due filari di essenze autoctone. Nei pressi della rotatoria Paolucci e all’altezza di via Fiorenzi sono state predisposte due aree di sosta, pavimentate con masselli autobloccanti drenanti al 100 per cento.

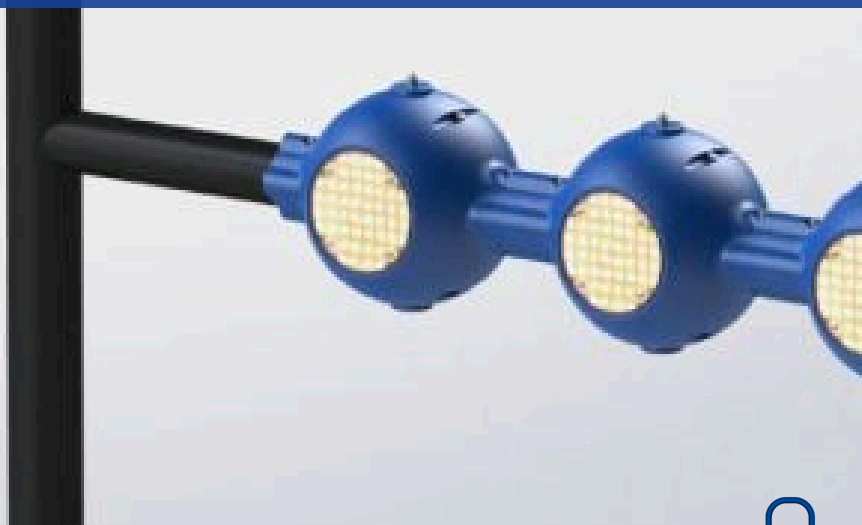
Nel maggio del 2024 il Comune di Modena ha consegnato il cantiere per un nuovo stralcio della Diagonale verde di Modena, per altri 3 chilometri.



5

Smart Crossing: l'attraversamento pedonale sicuro

# Smart Crossing: l'attraversamento pedonale sicuro



COSTO TOTALE  
**€ 938.099,18**



STATO DI AVANZAMENTO  
**Concluso**



FONTE FINANZIARIA  
**PON METRO 14-20**



BENEFICIARIO  
**COMUNE DI GENOVA**

“**Smartcrossing**” è un nuovo sistema di attraversamento pedonale intelligente, che parte da un concetto mai adottato: il pedone è il punto di focalizzazione. La quasi totalità degli attraversamenti pedonali attualmente in commercio, infatti, si limitano alla semplice segnalazione luminosa lampeggiante, per evidenziare la presenza di strisce pedonali. Questo, però, rende assuefatti i conducenti dei veicoli a cui si segnala un pericolo che poi, nella maggior parte dei casi, non è presente, portando gli stessi a non prestare più attenzione alla segnalazione stessa, rendendola quindi inefficace.

Altri sistemi di segnalazione adottano sistemi di rivelazione semplici che si illuminano o all’arrivo di un veicolo o all’attraversamento del pedone, ma senza identificarlo come tale: infatti il passaggio stesso dell’auto sulle strisce fa illuminare il sistema. “**Smartcrossing**” in condizioni di riposo si presenta spento e quindi paradossalmente non “visibile”, solo al momento in cui un pedone e solo un pedone intende fare uso dell’attraversamento pedonale il sistema si illumina completamente e in modo sequenziale, dando indicazione al conducente che con assoluta certezza qualcuno stia attraversando. Il semaforo intelligente funziona con un sistema ottico di identificazione del pedone, che è stato brevettato.

COESIONE  
ITALIA



# OPENCOESIONE

Verso un migliore uso delle risorse: scopri, segui, sollecita.

**#CoesioneItalia #EUinmyRegion**