



Mario Bellinzona et Silvana Ranzato



18e réunion du Réseau RUES à Bruxelles et Gand

Les 24, 25 et 26 mai 2023

Le Plan National de Sécurité Routière 2030

- Lignes Directrices , Janvier 2021
- Plan, Avril 2022
- Avant la fin de 2030: **réduction de 50% des morts et des blessés graves** par rapport à 2019
- **Sécurité et maintien** de la voirie
- Utilisation des **nouvelles technologies** pour améliorer la sécurité des infrastructures
- **Culture** (à partir des écoles) de la sécurité pour minimiser les comportements faux et augmenter le respect vers les autres (**cyclistes, usagers de moicromobilité et 2 roues motorisées, enfants, seniors**)

Pour chaque catégorie:
facteurs de risque spécifiques
(usager, infrastructure,
véhicule) et stratégies d'actions
générales et spécifiques



Le Plan National de Sécurité Routière 2030

- Approché basée sur le *Safe System* de l'ONU



- Actions **nazionali** (lois, contrôle et répression, sécurité des infrastructures, communication et sensibilisation)
- Actions **locales** (5 programmes biennaux)

Le Plan National de Sécurité Routière 2030

- Un document dynamique à réviser à partir des résultats obtenus



SUIVI

Diminution des accidents, des morts et des blessés

Exposition au risque

Indicateurs de risque (comprtements, infrastrucutre)

Stratégies et mesures adoptées

Le Plan National de Sécurité Routière 2030

- Dans les 20 dernières années: difficultés des collectivités locales quant au co-financement des mesures, suivi insuffisant
- Nouveau Plan: mécanismes de financement plus simples et capables de récompenser/décourager les bénéficiaires; encouragement à la participation des centres de recherche au suivi.

Le Plan National de Sécurité Routière 2030

«Là où il peut y avoir des impacts impliquant des véhicules et des piétons, la vitesse devrait être limitée à 30 km/h»



Le Plan National de Sécurité Routière 2030

- Nécessité d'un «nouveau dessin des espaces urbains» inspiré à une «vision de la ville de proximité» , à la «réorganisation de la ville et de ses fonctions vers un meilleur équilibre entre fonctions urbaines, mobilité et bien-etre des personnes dans les villes».
- Le Plan recommande une «attention particulière vers celles qui sont considérées comme des *zones sensibles* en milieu urbain (écoles, services pour les seniors, cabinets des médecins etc.)» en raison de la forte présence d'usagers vulnérables (piétons, cyclistes, surtout enfants ou seniors).

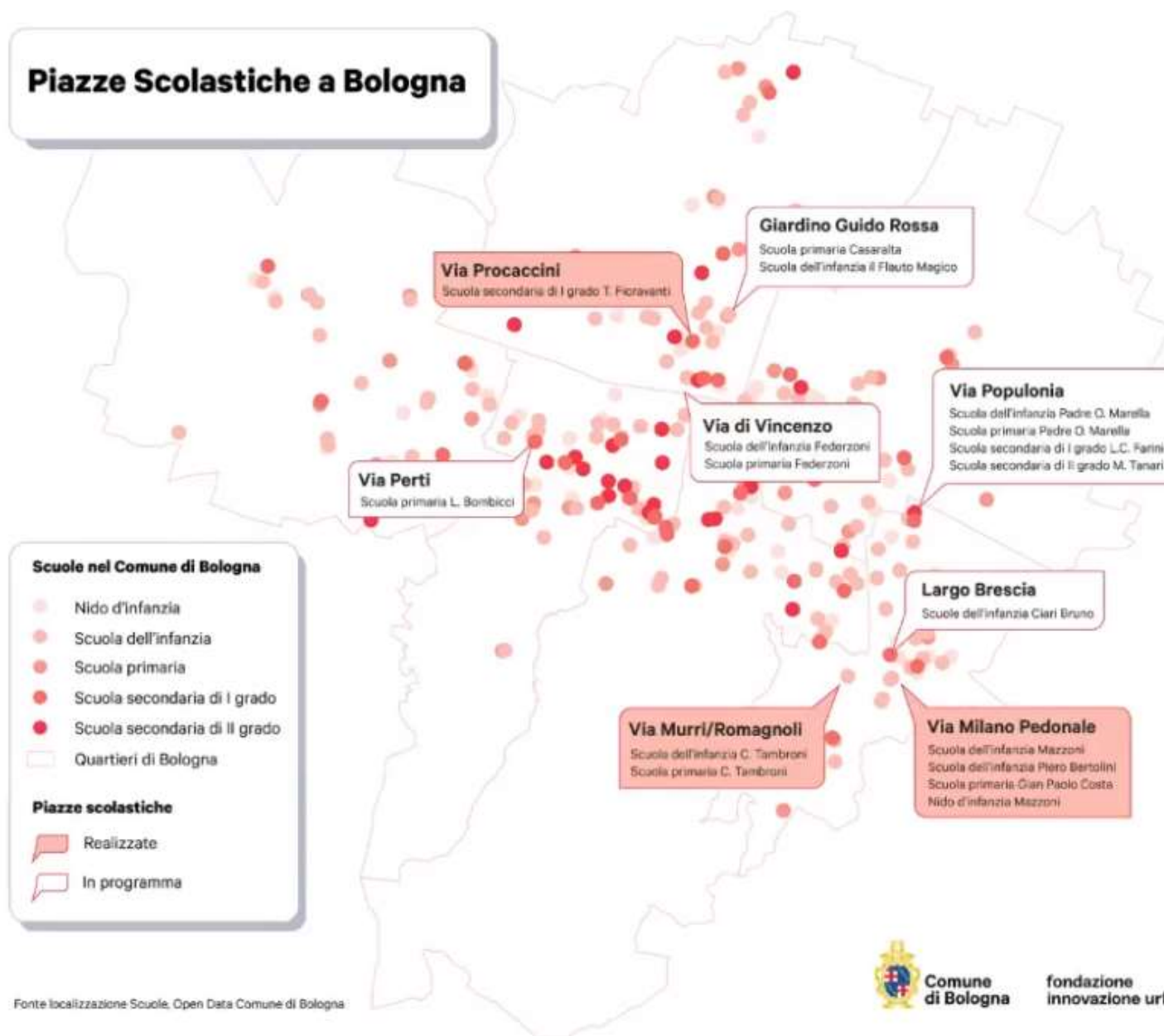
Villes à 30: après Olbia, plusieurs villes annoncent leur décision

- Olbia (59.000 habitants)
- Reggio Emilia (171.000 habitants): le nouveau PUMS qui prévoit la ville à 30 km/h
- Parme (194.000 habitants)
- Cesena (97.000 habitants)
- Bologna (388.000 habitants)
- Milan (1.352.000 habitants)
- Turin (838.000 habitants)



À partir des écoles et traditionnellement du centre historique, ensuite des quartiers résidentiels

Piazze Scolastiche a Bologna



Fonte localizzazione Scuole, Open Data Comune di Bologna



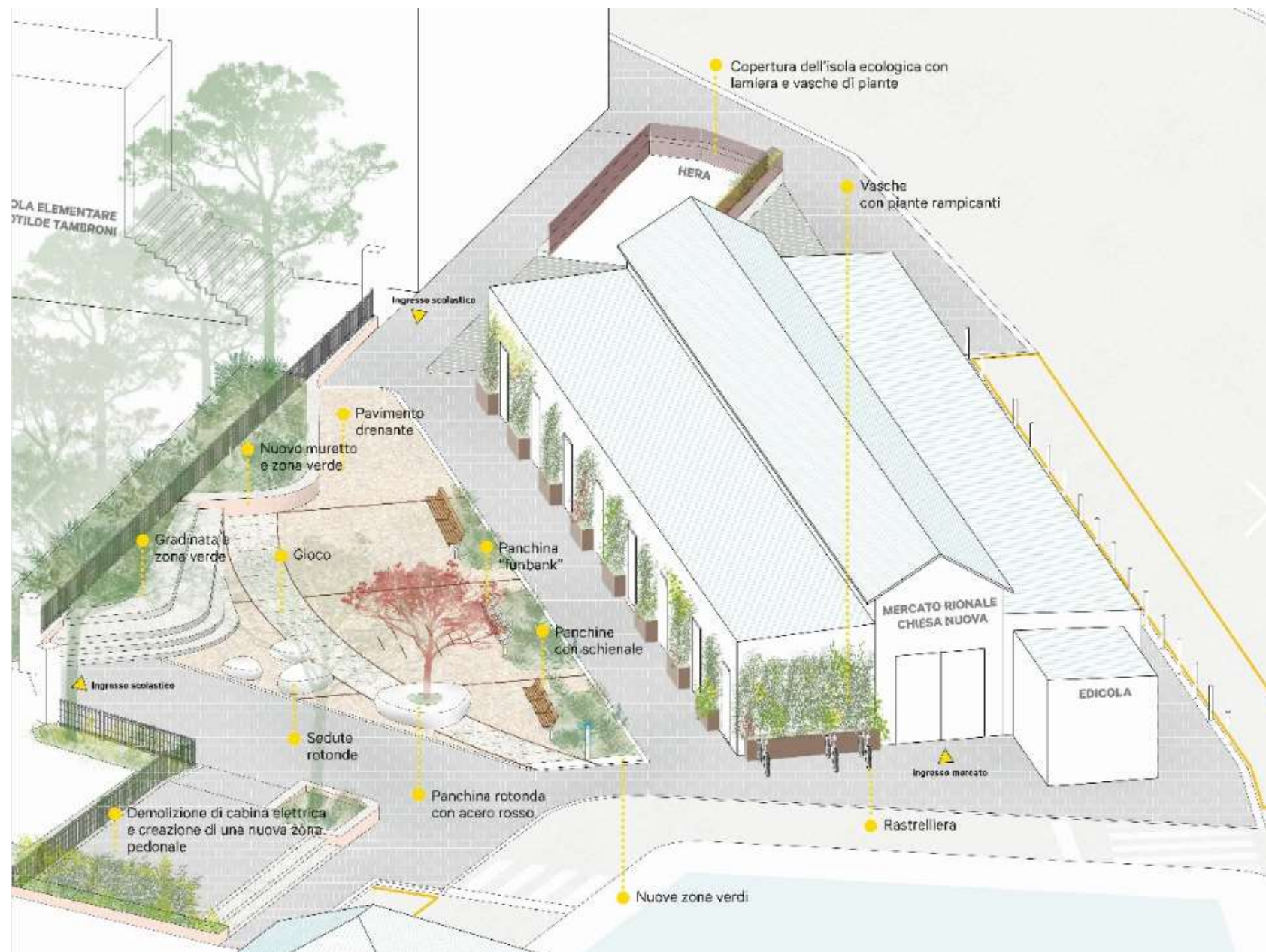
Comune
di Bologna

fondazione
innovazione urbana

zoom

Maggior spazio pedonale, vegetazione, pavimentazioni drenanti via Murri - Scuol





Bologna Ville 30

- Avant la fin de Juin: signalisation
- Anticipations aux abords des écoles
- Aménagements de mise en sécurité/modération de la vitesse dans les Plans des travaux publics
- Activités pédagogiques dans 20 écoles

Milan, une place ouverte devant chaque école





Seleziona lingua ▼

COMUNE DI MILANOAREE TEMATICHESERVIZIUFFICIO STAMPA

Piazze aperte per ogni scuola. Presentate 87 nuove richieste

Maran: "Progetti fondamentali per aumentare spazio pubblico e aree pedonali davanti alle scuole"

[Presentazione Piazze Aperte per Ogni Scuola](#)

[Primi due interventi](#)

[Documento progetti](#)

Milano, 3 maggio 2023 – Parte oggi la seconda fase di "Piazze Aperte per Ogni Scuola", l'avviso pubblico promosso dal Comune di Milano in collaborazione con l'Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT), Bloomberg Associates e Global Design Cities Initiative. A Base Milano sono stati presentati gli 87 progetti che hanno risposto alla call dell'Amministrazione Comunale coinvolgendo 600 realtà tra gruppi, associazioni e 250 scuole milanesi.

Dopo le quaranta piazze aperte realizzate tra il 2018 e il 2022 con 25mila metri quadri di spazio pedonalizzato, lo scorso autunno il Comune di Milano ha lanciato l'avviso pubblico "Piazze Aperte per Ogni Scuola" per promuovere nuovi interventi in prossimità di scuole d'infanzia, primarie e secondarie di primo e secondo grado. Da un'analisi preliminare le richieste di pedonalizzazione riguardano un totale di 90mila metri quadri.



Zones scolaires à partir des esplanades devant les écoles, en collaboration avec la Métropole de Turin

Le baromètre des zones scolaires

Objectifs:

- **Informare** sia le famiglie delle scuole primarie e secondarie di I grado sia le studentesse/gli studenti degli istituti superiori riguardo alla nozione di **ZONA SCOLASTICA**, di recente introduzione nel nostro Codice della Strada
- **Sensibilizzare** tanto sulle **scelte di mobilità** quanto sulle **caratteristiche** di sostenibilità **delle zone** in cui sono ubicate le scuole
- **Raccogliere** le **percezioni** di famiglie e studentesse/studenti in relazione alle zone scolastiche nonché le loro **aspettative** di cambiamento
- **Fornire dati** utili alle amministrazioni che intendono proseguire attivamente nel percorso di istituzione e **creazione** di una prima **zona scolastica** emblematica sul proprio territorio.

LA ZONA SCOLASTICA

Andiamo per gradi: la **piazza** scolastica



la **strada** scolastica



la **zona** scolastica

LA PIAZZA SCOLASTICA



Le nouveau parvis de l'école 13 à Anderlecht aménagé par le bureau Suède36. © Suède 36



prima



dopo

LA STRADA SCOLASTICA

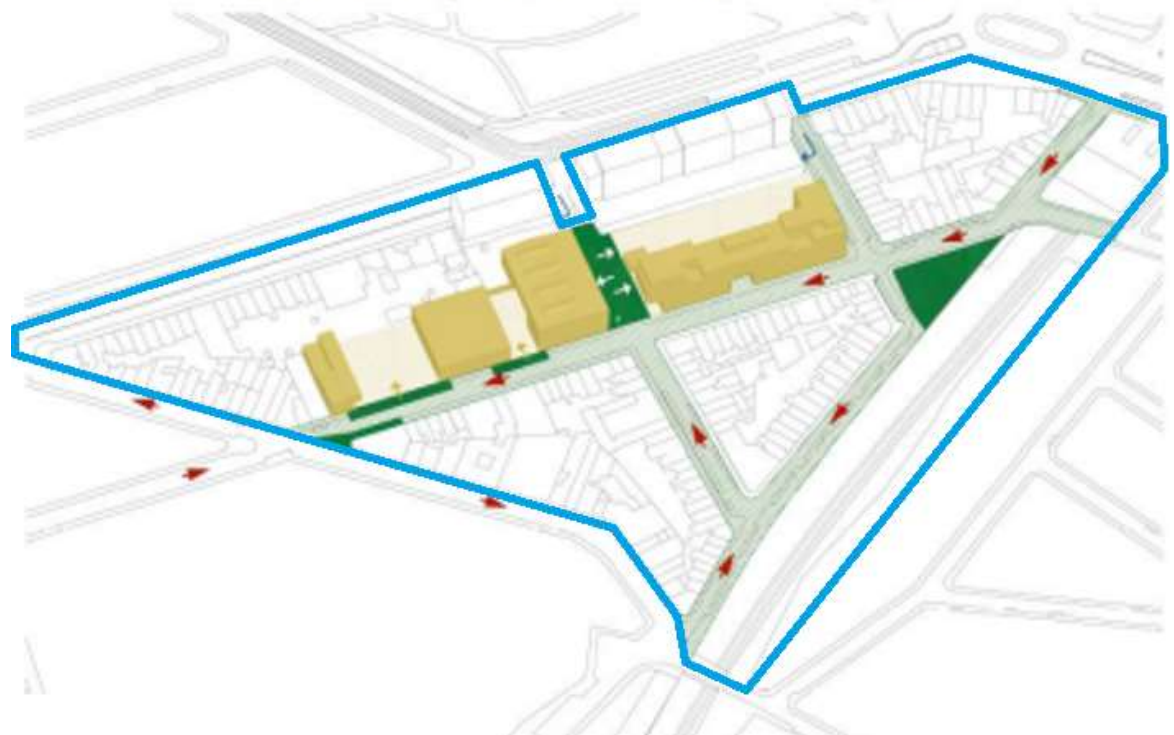
Catania, strada scolastica
su cui insistono
la Scuola Primaria
e la Scuola Secondaria di I grado
dell'IC XX Settembre



LA ZONA SCOLASTICA

Bruxelles,
scuola primaria e secondaria
Campus Comenius,
rue Félix Vande Sande

Félix van de Sande: Quartier scolaire: Campus / Schoolwijk: Campus



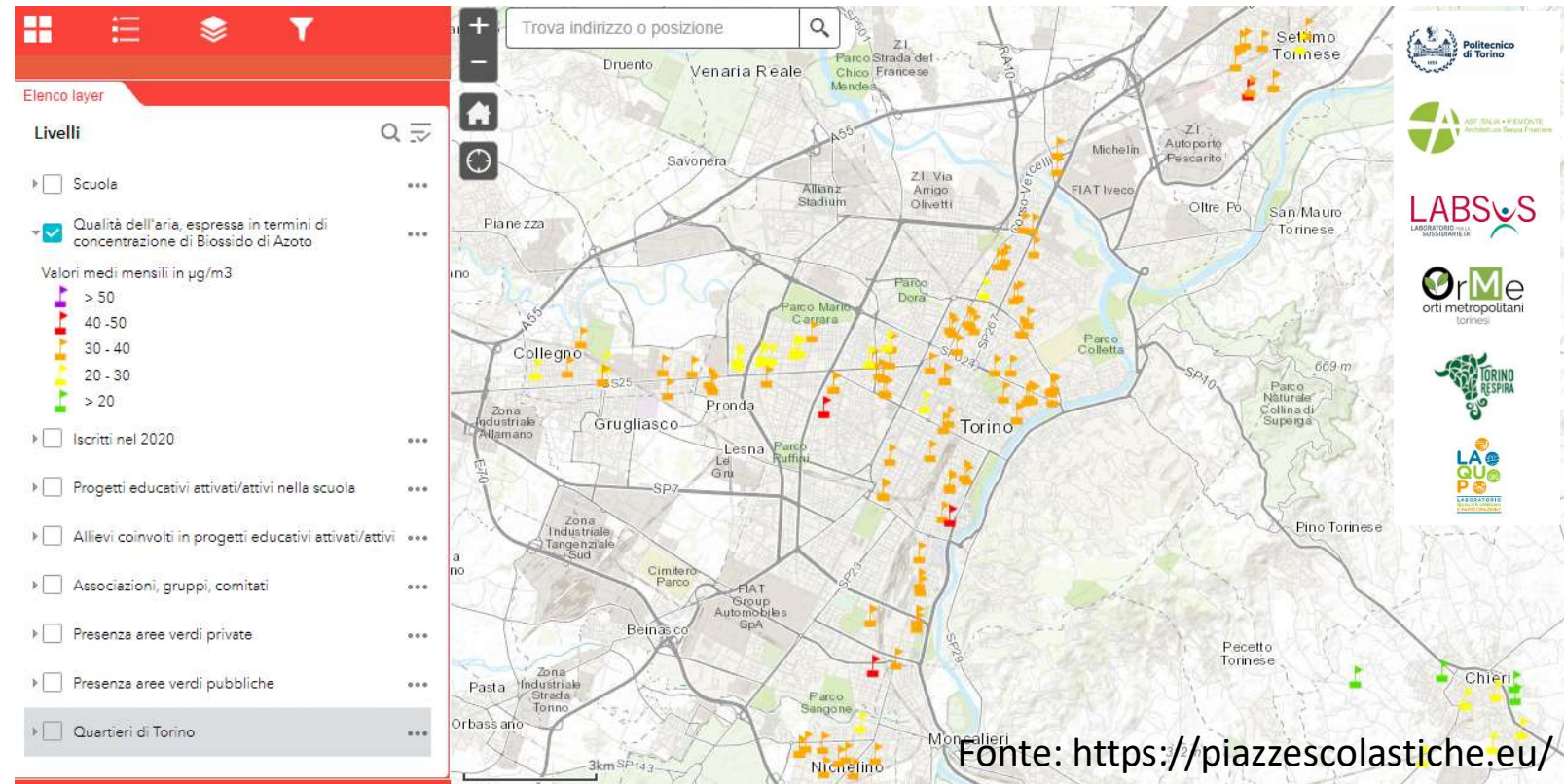
Protezione dell'ambiente: aria meno inquinata

Aria

(dati su biossido di azoto)

Progetto
«La città va a scuola»

con il sostegno di



Protezione dell'ambiente: permeabilità

Suolo



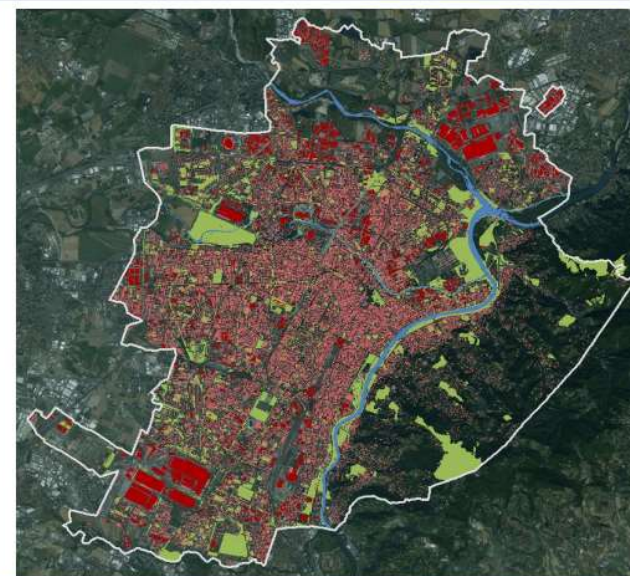
Protezione dell'ambiente: isole di calore

«I suoli sigillati aumentano le isole di calore nei periodi estivi, durante le grandi ondate di calore africano. Quando abbiamo delle zone verdi, invece, c'è una riduzione della temperatura offerta dall'evapotraspirazione del fogliame.» (Luca Mercalli, Società Meteorologica Italiana)

UHI per differenti usi del suolo



USO DEL SUOLO	TIPO	TEMP. MEDIA (°C)	AREA (HA)
EDIFICIO	Produttivo, commerciale	41.5	757.03
	Residenziale	39.2	1930.73
SPAZIO VERDE	Verde scolastico	39.2	186.22
	Aiuola spartitraffico	38.4	63.43
	Piazzale alberato	38.3	31.46
	Giardino	38.1	252.37
	Verde vario	38.1	69.30
	Verde sportivo	38.1	12.77
	Banchina alberata	38.1	179.96
	Parco	34.3	543.95
	Sponde fluviali	32.6	22.96
	Parco alberato fitto	29.1	60.79
ACQUA	Fiumi	31.4	237.46



Il clima cambia.
Riduciamo i rischi.



With the contribution of the LIFE financial
instrument of the European Community

LIFE DERRIS - DisastEr Risk Reduction Insurance
info@derris.eu - www.derris.eu



Protezione dell'ambiente: zona 30 = fino a -3,5dB

Rumore



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

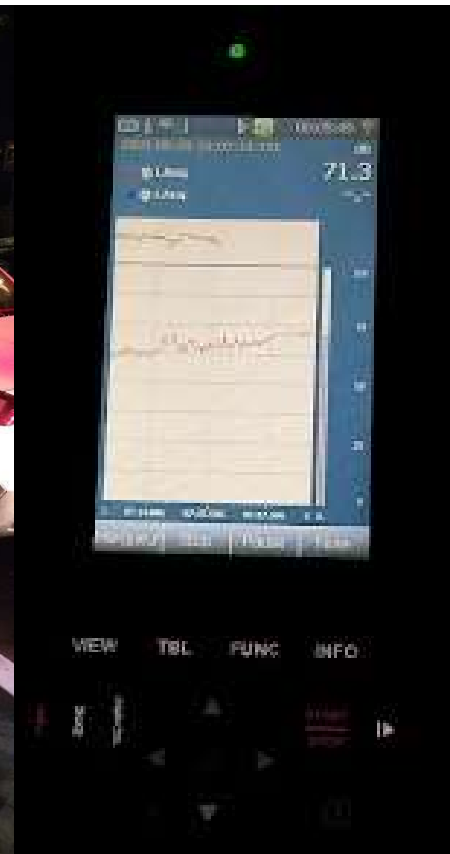
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC
Ufficio federale delle Strade

Bases d'évaluation de l'effet d'une vitesse de 30 km/h sur le bruit

Conclusions

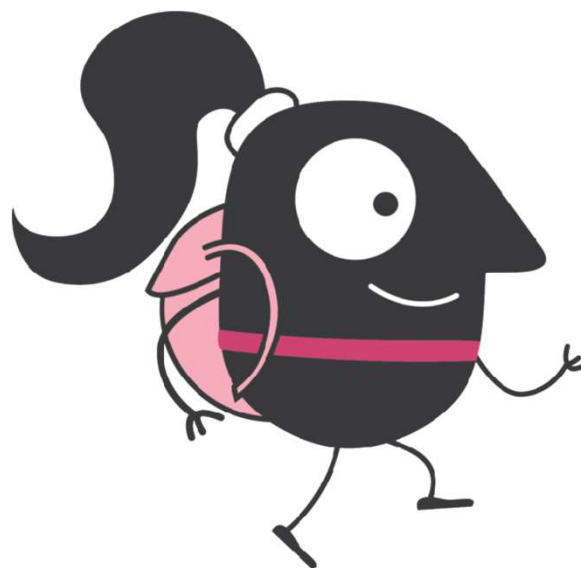
Dans la présente recherche, on a déterminé l'impact acoustique de la limitation de vitesse à 30 km/h en redéfinissant les formules d'émission pour la flotte de véhicules moderne et en prenant en compte les comportements de conduite spécifiques. Les principaux résultats sont les suivants :

La limitation de la vitesse à 30 km/h permet une réduction substantielle du bruit. La recherche montre qu'une réduction de vitesse est dans de nombreux cas une mesure efficace pour réduire les émissions de bruit à la source. En diminuant la vitesse de 50 à 30 km/h, on obtient des réductions du niveau sonore d'env. 2 à 4.5 dB selon la vitesse de conduite effective, la proportion de camions et le revêtement routier. En particulier lorsque le problème du bruit se pose la nuit, période durant laquelle la proportion de camions est généralement faible, la limitation de vitesse à 30 km/h peut conduire à des réductions substantielles du niveau sonore. Des réductions perceptibles du bruit sont également prévisibles en journée dans la grande majorité des situations.



Protezione dei pedoni

pedoni = chi si sposta a piedi ➤ Chi si sposta con una modalità attiva



chi si sposta a piedi, in bici,
in monopattino a spinta...



Che cosa intendiamo per «protezione dei pedoni»?

Interventi normativi e infrastrutturali

(zona 30, zona 20/shared
space, pedonalizzazione)

Interventi di informazione, sensibilizzazione, educazione e formazione

La zona scolastica: un laboratorio urbano condiviso

Il ruolo della **partecipazione**:

un approccio articolato e plurale alla complessità della mobilità scolastica attiva (comuni, comunità scolastiche, comunità locali; percezioni, pregiudizi, condizionamenti...).



“ PERCHE' LA PARTECIPAZIONE ? ”



“La partecipazione è lo spazio che ci obbliga a incontrare il diverso.”

La diversità delle idee deve inizialmente contare più del numero di chi le sostiene. Perché un processo partecipativo è per prima cosa la scoperta di punti di vista che forse non avevamo preso in considerazione”

G. Allegretti - Centro di Studi Sociali,
Università di Coimbra

Il Barometro delle zone scolastiche

Indagine sulle percezioni
delle zone scolastiche e
sulle aspettative delle
comunità scolastiche



ARRIVARE A SCUOLA - VIVIBILITA'

Attualmente come sono le strade che portano a scuola negli ultimi 300 metri? ^{*}
(sono possibili più risposte; su smartphone scorrere verso destra per visualizzare le 4 opzioni possibili)

	Tutto il percorso	Circa metà del percorso	Solo la strada della scuola	In nessun tratto
Accessibili con i mezzi pubblici (presenza di una o più fermate)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Adatte a chi ha bisogno o voglia di sedersi (ci sono panchine/sedute)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Silenziose	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verdi e ombreggiate (ci sono alberi, arbusti, aiuole)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ben illuminate	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vive e frequentate (presenza di esercizi commerciali o altre attività con	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Davanti a scuola preferirei: ^{*}



☐ Scuola con ingresso principale su strada con traffico molto intenso, automobili parcheggiate ovunque, mancanza di pista ciclabile e marciapiede ristretto



☐ Scuola con ingresso principale su strada con traffico intenso, parcheggi a pochi minuti a piedi, mancanza di pista ciclabile e marciapiede ampio



☒ Scuola con ingresso principale su piazzetta pedonale e parcheggi a pochi minuti a piedi (le auto non passano in prossimità dell'ingresso)



☐ Scuola all'interno di un'area pedonale con eventuale/possibile giardino pubblico in prossimità della scuola

Le séminaire annuel 2023: espaces résiduels



Information en distanciel: les mardis de LaQUP



Biennale democrazia: promenade exploratoire (la ville nous rend libres?)

