

## 4. LA SICUREZZA STRADALE: ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ 2000-2003

### 4.1. Metodologia di indagine

In questo capitolo vengono riassunti i risultati dell'indagine per il censimento degli incidenti stradali sul territorio del Comune di Belluno, condotta in collaborazione con la Polizia Municipale di Belluno, la Polizia Stradale, il Comando dei Carabinieri, oltre agli uffici della Motorizzazione Civile.

Il lavoro ha comportato la creazione di una base-dati con la registrazione degli attributi (caratteristiche temporali, tipo di veicoli coinvolti, localizzazione,...) relativi a circa 1.400 incidenti occorsi negli anni dal 2000 al 2003.

#### 4.1.1 Acquisizione dei dati

La base dati utilizzata per l'analisi dell'incidentalità nel comune di Belluno tra il 2000 e il 2003 è stata prodotta tramite l'acquisizione di dati da tutte le fonti interessate dal fenomeno. In particolare:

- ISTAT: incidenti con feriti degli anni 2000, 2001, 2002 e 2003
- Polizia Municipale: incidenti rilevati negli anni 2002 e 2003
- Carabinieri: incidenti rilevati negli anni 2002 e 2003
- Polizia Stradale: incidenti rilevati negli anni 2002 e 2003
- Motorizzazione Civile: incidenti degli anni 2002 e 2003.

Nel caso dell'ISTAT si sono acquisiti direttamente i database 2000, 2001, 2002 e 2003 relativi alla statistica ufficiale degli incidenti con danni alle persone.

Nel caso degli altri soggetti i dati sono stati acquisiti, con la collaborazione del personale dell'ente, sulla base dell'analisi dei singoli "rapporti d'incidente", registrando su una specifica base-dati gli attributi utili per l'analisi dell'incidentalità.

L'utilizzo di queste fonti ha comportato il fatto che per i primi due anni siano disponibili solo incidenti con feriti (all'ISTAT infatti non vengono trasmessi gli incidenti con danni solo alle cose), mentre nel 2002 e nel 2003 sono stati acquisiti tutti gli incidenti rilevati (con o senza feriti).

Nella tabella seguente sono riportati, per singolo soggetto, il numero di registrazioni con informazioni sugli incidenti nel comune di Belluno.

Si tratta di 2.012 registrazioni corrispondenti a 1.386 eventi dei quali 1.131 con danni alle persone.

	Anno				Totale
	2000	2001	2002	2003	
ISTAT:	336	336	265	169	1.106
con morti + feriti	336	336	265	169	1.106
Polizia Municipale:	-	-	76	62	138
con morti + feriti	-	-	43	20	63
solo danni	-	-	33	42	75
Carabinieri:	-	-	131	74	205
con morti + feriti	-	-	79	43	122
solo danni	-	-	52	31	83
Polizia Stradale:	-	-	172	151	323
con morti + feriti	-	-	120	98	218
solo danni	-	-	52	53	105
Motorizzazione Civile:	-	-	147	93	240
con morti + feriti	-	-	147	88	235
solo danni	-	-	0	5	5

Tab. 4.1 – Fonti dati incidentalità: numero registrazioni per ente

4.1.2 *Confronto tra le fonti di dati*

Le fonti di dati utilizzate nella presente analisi e descritte nel paragrafo precedente possono essere divise in tre gruppi a seconda delle competenze dei soggetti fornitori di dati:

- organo statistico: ISTAT
- organi rilevatori: Polizia Municipale, Carabinieri, Polizia Stradale
- organo sanzionatorio: Motorizzazione Civile

Allo stato attuale la statistica ufficiale degli incidenti (statistica ISTAT) presenta la controindicazione di fornire i dati ufficiali con consistente ritardo e di non essere concepita per l'analisi tecnica del fenomeno, in particolare risultando carenti le attribuzioni relative alla localizzazione degli eventi.

I dati a disposizione della Motorizzazione Civile sono più dettagliati delle registrazioni ISTAT, ma non riguardano la totalità degli eventi, essendo trasmessi alla MCTC solo gli eventi suscettibili di indagine su eventuali infrazioni al codice della strada.

La parzialità dei dati ISTAT e della MCTC ha obbligato la ricerca direttamente presso le fonti costituite dalle FF.OO.

Per l'anno 2002 e il 2003 è stato possibile effettuare un confronto fra tutte le diverse fonti pervenendo ai risultati esposti nella tabella sottostante.

<b>ANNO 2002</b>	<b>ISTAT</b>	<b>Forze dell'Ordine</b>	<b>Motorizzazione Civile</b>	<b>Senza correlazione</b>	<b>Totali</b>
ISTAT	-	239	134	17	<b>265</b>
Forze dell'Ordine	239	-	133	140	<b>379</b>
Motorizzazione Civile	134	133	-	5	<b>147</b>

Tab. 4.2 – Correlazioni tra le fonti per gli incidenti del 2002

<b>ANNO 2003</b>	<b>ISTAT</b>	<b>Forze dell'Ordine</b>	<b>Motorizzazione Civile</b>	<b>Senza correlazione</b>	<b>Totali</b>
ISTAT	-	156	87	8	<b>169</b>
Forze dell'Ordine	156	-	85	129	<b>288</b>
Motorizzazione Civile	87	85	-	3	<b>92</b>

Tab. 4.3 – Correlazioni tra le fonti per gli incidenti del 2003

### RAPPRESENTAZIONI FONTI DATI ANNO 2002

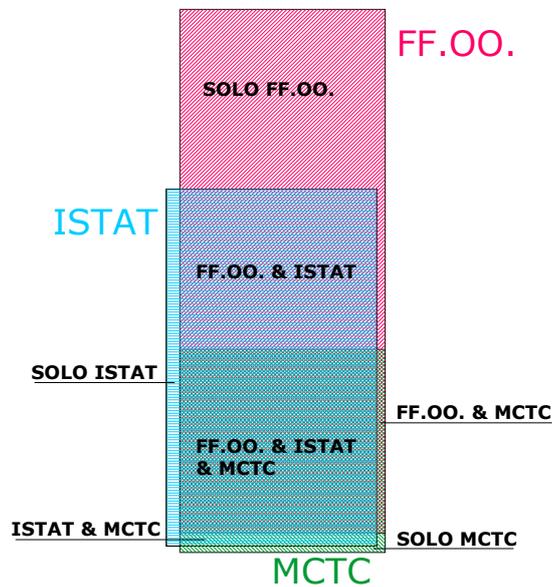


Fig. 4.1 – Correlazioni tra le fonti per gli incidenti del 2002

Gli incidenti comuni a tutte e tre le fonti sono 125; tra quelli non correlati si evidenzia il fatto che nei 17 incidenti dell'ISTAT si riscontra la presenza di 21 feriti, dei 140 delle Forze dell'Ordine è rilevato un incidente con un morto e 11 incidenti con 17 feriti, mentre per i cinque della Motorizzazione Civile sono presenti cinque feriti.

### RAPPRESENTAZIONI FONTI DATI ANNO 2003

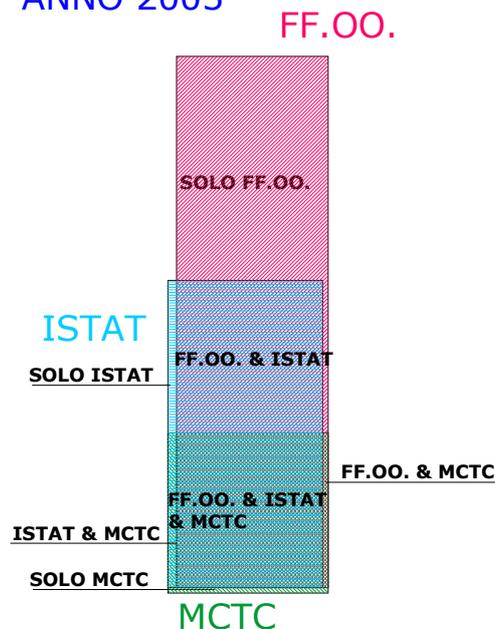


Fig. 4.2 – Correlazioni tra le fonti per gli incidenti del 2003

Nel 2003 gli incidenti comuni a tutte e tre le fonti sono 82; tra gli incidenti presenti solo in una fonte si nota che negli 8 presenti solo nell'ISTAT è rilevato un morto e 8 feriti, dei 129

rilevati solo dalle Forze dell'Ordine si riscontrano la presenza di 4 incidenti con 4 feriti complessivi, mentre nei tre incidenti presenti solo nella banca dati della Motorizzazione Civile si riscontrano due incidenti con due feriti complessivi.

Alla luce di tali corrispondenze si può affermare che, per gli incidenti con danni alle persone, la correlazione tra i dati dell'ISTAT e quelli delle Forze dell'Ordine è buona, mentre non si può dire la stessa cosa per la Motorizzazione Civile, che memorizza nella propria banca dati circa la metà degli incidenti con feriti e morti.

#### 4.1.3 Considerazioni sulla base-dati utilizzata

Per un'analisi approfondita del fenomeno dell'incidentalità è possibile acquisire, dalle diverse fonti, dati di qualità simile, ad eccezione della localizzazione dell'incidente; infatti, mentre la localizzazione sui dati ISTAT è disponibile solamente per le strade statali e provinciali, con riferimento alla progressiva chilometrica, nei dati degli organi rilevatori è spesso possibile ottenere informazioni riferite alle strade che convergono in un nodo (nel caso di incidente in un'intersezione) o ai numeri civici. Tali informazioni sono estremamente utili per risalire alla posizione del sinistro e per l'individuazione di ambiti stradali particolarmente pericolosi.

Nell'ambito del presente studio sono stati individuati due livelli di analisi con l'utilizzazione di due diverse basi dati.

Un primo livello ha riguardato l'analisi del fenomeno incidente stradale nella sua generalità dal 2000 al 2003; in questo caso ci si è concentrati esclusivamente sugli incidenti con morti e feriti e la base dati è stata così costituita:

- anno 2000: 336 incidenti rilevati dall'ISTAT
- anno 2001: 336 incidenti rilevati dall'ISTAT
- anno 2002: 282 incidenti: 239 comuni a ISTAT e FF.OO. + 12 agg. FF.OO. + 14 agg. MCTC + 17 agg. ISTAT
- anno 2003: 169 incidenti: 162 comuni a ISTAT e FF.OO. + 4 agg. FF.OO. + 2 agg. MCTC

Il secondo livello ha riguardato l'analisi degli incidenti di cui è disponibile un'accurata localizzazione; per ottenere tale risultato si sono dovuti utilizzare esclusivamente i dati forniti dalle FF.OO. e dalla MCTC. La base dati ha perciò riguardato gli incidenti del 2002 e del 2003 sia con feriti che con soli danni materiali, tutti localizzati su un GIS.

## 4.2. Presentazione dei risultati

Le schede riportate in appendice B "Schede analisi incidentalità 2000-2003" propongono una rappresentazione del fenomeno incidentalità sulla rete viaria di Belluno finalizzata all'identificazione di una strategia di intervento per il contenimento del fenomeno.

In termini generali la città di Belluno non presenta specifiche particolarità del fenomeno rispetto alle altre città capoluogo del Veneto (Scheda 1). In ogni caso si tratta di un fenomeno dagli elevati costi sociali che giustifica un adeguato livello di attenzione e di azioni di controllo.

### 4.2.1 Distribuzione temporale degli incidenti

#### Andamenti per anno

*incidenti*: stesso valore per 2000 e 2001 in diminuzione nel 2002 (-16%) e in modo più accentuato nel 2003 (ulteriore -40%; -50% rispetto al 2001)

*feriti*: valore maggiore nel 2001 con un leggero incremento sul 2000 (+2%), in diminuzione nel 2002 (-10% sul 2001, -9% sul 2000), in ulteriore nel 2003 (-44% sul 2000, -45 sul 2001, -39% sul 2002)

*morti*: 4 morti nel 2001 e 2002, 3 nel 2000 e 5 nel 2003.

La netta riduzione di incidentalità nell'anno 2003 (-50% rispetto al 2001) è un fatto molto positivo. Le verifiche condotte presso le diverse fonti di registrazione sembrano escludere anomalie di tipo statistico. L'effetto patente a punti (in vigore da luglio 2003) non può giustificare (da sola) questa riduzione evidenziabile in tutto l'arco dell'anno 2003 (Scheda 2A).

#### Andamento per mese

*incidenti*: la distribuzione mensile degli incidenti (scheda 2A) non evidenzia particolari dipendenze dell'incidentalità dal periodo nell'anno;

- per il 2000 si notano i valori maggiori nei mesi autunnali (ottobre-dicembre), con particolare riferimento al mese di novembre, e una seconda leggera punta nel mese di luglio-agosto, mentre i mesi con minori incidenti sono stati quelli di marzo e settembre;
- per il 2001 i mesi che hanno registrato i maggiori incidenti sono stati gennaio, giugno, luglio e ottobre; i mesi con minori incidenti sono stati febbraio e, in controtendenza con l'anno precedente, novembre;
- per il 2002 si evidenziano in modo particolare i mesi di gennaio e novembre, con i valori minori invece in maggio e nei mesi estivi;
- per il 2003 si nota un andamento più omogeneo con particolarità nei mesi di settembre (il più incidentato) e di ottobre (il meno incidentato)
- l'andamento medio per i quattro anni evidenzia che i mesi con maggiore incidentalità sono quelli autunnali/invernali (da ottobre a gennaio) e luglio.

*feriti*: gli andamenti dei feriti per mese seguono sostanzialmente gli andamenti degli incidenti; si evidenziano quindi i mesi in cui si è registrato il rapporto feriti/incidenti con valori più elevati; i mesi con rapporto maggiore di 1,40 sono stati: dicembre 2000, novembre 2001, settembre, novembre, dicembre 2002, febbraio, marzo, giugno, agosto, settembre, novembre 2003. Il rapporto feriti/incidenti è andato via via aumentando mediamente negli anni passando dal valore di 1,23 del 2000 a 1,38 del 2003. Si potrebbe quindi affermare che gli incidenti sono diminuiti, ma ne è aumentato in media il numero di feriti coinvolti.

Considerato il dato medio mensile nei quattro anni risulta che i mesi con il maggior numero di feriti sono quelli che vanno da ottobre a gennaio (con la punta di

novembre), mentre i rapporti feriti/incidente maggiori si riscontrano nei mesi da settembre a dicembre.

*morti*: i mesi che mediamente hanno registrato il maggior numero di morti sono stati quelli di agosto e novembre con 3 morti nei quattro anni.

#### *Andamento per giorno della settimana*

*incidenti*: anche in questo caso gli andamenti sono abbastanza diversi tra i diversi anni, a parte la caratteristica di presentare sempre la domenica come giorno con il minor numero di incidenti (Scheda 2B).

- per il 2000 addensamento di incidenti il lunedì, il mercoledì e il sabato
- per il 2001 i giorni con il maggior numero di incidenti sono lunedì, martedì e venerdì
- per il 2002 i giorni più incidentati sono venerdì e sabato
- per il 2003 le variazioni per tipo di giorno sono molto basse, presentando tuttavia una leggera prevalenza nel mercoledì
- l'andamento medio evidenzia, oltre ad un netto calo degli incidenti di domenica, una sostanziale omogeneità nei rimanenti giorni della settimana, pur con una leggera prevalenza di incidenti di lunedì.

*feriti*: gli andamenti dei feriti per giorno della settimana rispecchiano sostanzialmente quelli degli incidenti, per cui è interessante valutare le variazioni del rapporto feriti/incidenti; infatti mentre il rapporto è molto costante per tutti i giorni feriali (1,18÷1,28), cresce leggermente di sabato (1,34), mentre è molto più elevato di domenica (1,63). I valori citati si riferiscono al valore medio dei quattro anni, ma rispecchiano abbastanza fedelmente gli andamenti dei singoli anni.

*morti*: il giorno che ha registrato il maggior numero di morti è stato il lunedì (con 5 morti), seguito dal venerdì e dalla domenica (3).

#### *Andamento per ora del giorno*

*incidenti*: gli andamenti sono abbastanza simili tra i diversi anni; mediamente si riscontra un numero basso di incidenti nelle ore notturne, evidenziando d'altra parte la presenza di punte di incidenti tra le 11,00 e le 13,00 nella fascia di rientro a mezzogiorno, e soprattutto tra le 17,00 e le 20,00 (Scheda 2C).

*feriti*: gli andamenti dei feriti per ora del giorno rispecchiano abbastanza fedelmente quelli degli incidenti; si può notare come, pur essendo presenti un numero minore di incidenti, quelli rilevati tra le 23,00 e le 7,00 presentino mediamente un maggior numero di feriti (tra 1,5 e 2 feriti per incidente). Tra gli incidenti che si verificano nelle altre ore del giorno si rileva che anche quelli tra le 19,00 e le 21,00 hanno registrato valori del rapporto tra 1,35 e 1,4.

*morti*: pur essendosi verificati incidenti con morti in un ampio arco della giornata, si rileva che la maggior parte (10 su 16) si sono verificati tra le 15,00 e le 20,00.

#### 4.2.2 *Ripartizione degli incidenti per organo rilevatore*

Si nota una netta preponderanza delle rilevazioni degli incidenti compiuta dalla polizia stradale rispetto agli altri organi di polizia; in particolare la stradale, nei quattro anni in esame ha rilevato mediamente il 65% degli incidenti (con variazioni tra il 51 e il 73%), seguita dai carabinieri con il 25% (tra il 20 e il 33%) e infine dalla polizia municipale con il 10% (variazioni tra il 7 e il 16%). Come tendenza si nota che il divario di rilevazioni è maggiore nei primi due anni, mentre tende a diminuire leggermente il contributo della stradale a vantaggio soprattutto dei carabinieri (Scheda 3).

#### 4.2.3 Ripartizione degli incidenti per condizioni del fondo stradale

Mediamente i tre quarti (76%) degli incidenti avvengono con fondo stradale asciutto, mentre un 21% avviene con strada bagnata; le percentuali di incidenti che avvengono con altre condizioni del fondo sono irrisorie; le fluttuazioni percentuali nei vari anni sono comunque molto basse (Scheda 4).

#### 4.2.4 Ripartizione degli incidenti per dinamica e ambito

Le tipologie più frequenti di incidente riguardano gli scontri frontali/laterali e i tamponamenti che si ripartiscono complessivamente circa il 60% degli incidenti; tuttavia si è assistito ad un progressivo aumento della prima tipologia passata da un 28% del 2000 al 33% del 2003 ed una altrettanta progressiva diminuzione dei tamponamenti con incidenza passata dal 33 al 24% nello stesso periodo. E' interessante notare anche l'aumento di incidenza percentuale della fuoriuscite di strada che sono passate da circa il 10% al 15%, pur non denotandone un aumento in termini assoluti per la concomitante diminuzione degli incidenti complessivamente registrati. Un ultimo dato interessante riguarda gli investimenti di pedoni che rappresentano il 10% circa degli incidenti registrati tra il 2000 e il 2002, in diminuzione (7% di incidenza percentuale) nel 2003 (Scheda 5A).

Per quanto riguarda gli ambiti non sembrano correlabili i dati del biennio 2000-2001 con quelli del 2002-2003. Analizzando quelli degli ultimi due anni si nota come la metà esatta degli incidenti avvenga in rettilineo, un 10÷13% circa in curva, mentre i rimanenti (circa il 35%) vengono distribuiti nelle diverse tipologie di intersezioni (incroci, intersezioni segnalate e non, semafori), senza sostanziali variazioni nei due anni (Scheda 5B).

Per il biennio 2002-2003 si è ritenuto interessante incrociare i dati delle tipologie di incidenti e dei relativi ambiti. Come si vede dalla tab. 4.5 si evidenziano combinazioni plausibili (percentuale maggiore del 50% per la combinazione più probabile), ad eccezione delle fuoriuscite che risultano maggiori in rettilineo piuttosto che, come prevedibile, in curva.

Natura dell'incidente	Ambito stradale					Totale
	Intersezione (incrocio, rotatoria,...)	Passaggio a livello	Rettilineo	Curva	Non Specificato	
Scontro frontale	5		13	5		<b>23</b>
Scontro frontale laterale	99		36	10		<b>145</b>
Scontro laterale	7		14	3		<b>24</b>
Tamponamento	31	2	78	4		<b>115</b>
Investimento di pedoni	11		27	1	1	<b>40</b>
Urto con veicoli fermi o ostacoli	6		22	5	1	<b>34</b>
Fuoriuscita (sbandamento)	5		32	23		<b>60</b>
Infortunio per frenata improvvisa	2					<b>2</b>
Infortunio per caduta da veicolo	3		3			<b>6</b>
Non Specificato			2			<b>2</b>
<b>Totale</b>	<b>169</b>	<b>2</b>	<b>227</b>	<b>51</b>	<b>2</b>	<b>451</b>

Tab. 4.4 – Combinazione natura dell'incidente/ambito stradale 2002-2003

Natura dell'incidente	Ambito stradale					Totale
	Intersezione (incrocio, rotatoria,...)	Pasaggio a livello	Rettilineo	Curva	Non Specificato	
Scontro frontale	22%		<b>57%</b>	22%		<b>100%</b>
Scontro frontale laterale	<b>68%</b>		25%	7%		<b>100%</b>
Scontro laterale	29%		<b>58%</b>	13%		<b>100%</b>
Tamponamento	27%	2%	<b>68%</b>	3%		<b>100%</b>
Investimento di pedoni	28%		<b>68%</b>	3%	3%	<b>100%</b>
Urto con veicoli fermi o ostacoli	18%		<b>65%</b>	15%	3%	<b>100%</b>
Fuoriuscita (sbandamento)	8%		<b>53%</b>	38%		<b>100%</b>
Infortunio per frenata improvvisa	<b>100%</b>					<b>100%</b>
Infortunio per caduta da veicolo	50%		50%			<b>100%</b>
Non Specificato			<b>100%</b>			<b>100%</b>

Tab. 4.5 – Combinazione natura dell'incidente/ambito stradale 2002-2003 (percentuale)

#### 4.2.5 Ripartizione degli incidenti per sesso ed età dei conducenti

La ripartizione per sesso dei conducenti evidenzia una preponderanza di conducenti di sesso maschile (percentuale maggiore di 2/3), abbastanza costante per tutti quattro gli anni rilevati (Scheda 6A).

Per quel che riguarda la distribuzione delle età dei conducenti (Scheda 6B), si riscontra che la maggior parte dei conducenti hanno tra i 25 e i 34 anni, seguiti da quelli tra i 35 e i 44 anni. Analizzando la sequenza degli anni si riscontra però un aumento dell'incidenza percentuale dei conducenti nelle classi di età 18/24 e 35/44 anni, mentre diminuiscono nella classe intermedia. Complessivamente il 62% di coloro che sono coinvolti in incidenti ha meno di 45 anni (percentuale che varia tra il 64% del 2000, il 61% del 2001, il 59% del 2002 e il 65% del 2003).

#### 4.2.6 Ripartizione degli incidenti per tipo di veicolo coinvolto

L'86% degli incidenti vede il coinvolgimento di autovetture. Un veicolo a due ruote risulta coinvolto in quasi il 30% degli incidenti (24% motocicli, 5% biciclette). In poco meno del 10% degli eventi resta coinvolto un pedone. Nel 13% dei casi c'è di mezzo un bus o un autocarro (Scheda 7A).

Si rileva che, mentre l'incidenza delle autovetture è praticamente costante per tutti e quattro gli anni, quella delle altre componenti oscilla nei diversi anni senza caratterizzarsi da un andamento definito.

Si rileva che in circa un caso su 5 è coinvolto un solo veicolo oppure il secondo si è dileguato.

La ripartizione dei feriti per coppia di tipo di veicoli coinvolti (Scheda 7B) è praticamente coincidente con quella degli incidenti, mentre è molto diversa quella dei deceduti (Scheda 7C); infatti se nel 81% dei casi è coinvolta un'auto, si riscontra come nel 19% sia coinvolto un motociclo, nel 38% un pedone, mentre nel 31% si verifica un incidente con un solo veicolo coinvolto.

### 4.3. Localizzazione degli incidenti

Per gli incidenti 2002-2003 è possibile un'analisi legata alla localizzazione. Gli attributi di localizzazione sono stati reperiti direttamente dai verbali dei singoli incidenti.

Sono stati localizzati 689 incidenti rilevati dalle forze dell'ordine dei quali 425 con lesioni alle persone. È stato prodotto un data-base con gli attributi di ogni singolo evento. Ogni evento è stato localizzato sulla base cartografica attraverso uno strumento GIS che consente l'interrogazione spaziale della base dati.

La Tavola 4.1 presenta la localizzazione degli incidenti con danni alle persone rilevati nel biennio 2002-2003 dalle forze dell'ordine sull'intero territorio comunale, tematizzando i singoli eventi in base alla gravità degli effetti (morti o numero di feriti), mentre le tavole 4.2a e 4.2b rappresentano i medesimi eventi (con viste a scala inferiore) con distinzione dell'utente debole coinvolto.

Le Tavole 1÷7G allegate al rapporto di analisi sull'"incidentalità della rete viaria anni 2000-2003" (dicembre 2004) raccolgono una serie di rappresentazioni utili ad una valutazione spaziale del fenomeno allo scopo di evidenziare elementi di ricorrenza e criticità in ambiti specifici della rete.

Come si vede dalla seguente tabella la maggior parte degli eventi con danni alle persone avviene sulla viabilità primaria, dove sono maggiori le velocità di percorrenza dei veicoli e dove sono maggiori i flussi di traffico. Circa l'80% degli incidenti con feriti si verifica sulla viabilità classificata come interquartiere e di quartiere.

	Intera rete	Strade extraurbane + interquartiere		Strade extraurbane + interquartiere + quartiere	
	(a)	(b)		(c)	
	Numero	Numero	% su (a)	Numero	% su (a)
Incidenti	425	252	59,3%	334	78,6%
Feriti	579	370	63,9%	469	81,0%
Morti	9	4	44,4%	6	66,7%

Tab. 4.6 – Distribuzione incidenti con feriti (anni 2002 + 2003) per classe funzionale delle strade

Una prima valutazione degli ambiti dove si può constatare una particolare ricorrenza degli eventi, e che quindi costituiscono elemento di priorità nella identificazione di ipotesi di intervento, è stata effettuata considerando (Tavola 4.3):

11 incroci con un numero di feriti superiore a 5 nei due anni 2002-2003.

7 ambiti (tratti stradali) con concentrazione di eventi superiore alla media.

<b>Codice</b>	<b>Descrizione</b>	<b>N° incidenti con feriti 2002-2003</b>
Ambito 1	Via Rosselli/Via Gregorio XVI	20
Ambito 2	Via Feltre	15
Ambito 3	Via Vittorio Veneto	24
Ambito 4	Via Tiziano Vecellio (1)	20
Ambito 5	Via Tiziano Vecellio/via Caduti 14 settembre 1944	23
Ambito 6	Via Safforze	7
Ambito 7	Sagrona e Levego	12
Nodo 1	Via M. Miari/via Sarajevo	10
Nodo 2	Via Lungardo/via dei Dendrofori	11
Nodo 3	Ponte Alpini/via Col di Lana/via Fantuzzi/via Internati e Deportati	9
Nodo 4	Via del Boscon/Via Salce/Via Canzan	6
Nodo 5	Viale Europa/via San Gervazio	5
Nodo 6	Via Rosselli/Via San Lorenzo	5
Nodo 7	Via Gregorio XVI/Via Travazzo	5
Nodo 8	Piazzale Cesare Battisti	8
Nodo 9	Via Vittorio Veneto/Viale Medaglie d'Oro	7
Nodo 10	Via Tiziano Vecellio/via degli Agricoltori	9
Nodo 11	Via T. Vecellio/via Caduti 14 sett. 1944/via Fiammoi	6

Tab. 4.7 – Ambiti individuati per interventi prioritari sulla sicurezza stradale

**INSERIRE TAVOLA 4.1 – Localizzazione incidenti 2002-2003 su tutto il comune con tematizzazione per gravità**

**INSERIRE TAVOLA 4.2a – Localizzazione incidenti 2002-2003 – Area Nord-Est per veicolo debole**

INSERIRE TAVOLA 4.2b – Localizzazione incidenti 2002-2003 – Area Sud-Ovest per veicolo debole

**INSERIRE TAVOLA 4.3 – IDENTIFICAZIONE AMBITI (An) E NODI (Nn) CON RICORRENZA SUPERIORE ALLA MEDIA**