



# TRANSPORT LEARNING

[www.transportlearning.net](http://www.transportlearning.net)

**Campagna di prevenzione  
“Walking Audit” per la sicurezza  
dei pedoni.**

***Napoli, 8 maggio 2013***

***Sala Giunta – Palazzo San Giacomo***



**Ing. Nadijara Alves Acunzo**

## L'ANEA – Agenzia Napoletana Energia e Ambiente.

- 1) Ente senza fini di lucro che promuove l'uso razionale dell'energia, la diffusione delle fonti rinnovabili e la mobilità sostenibile.
- 2) Svolge attività di informazione, formazione ed assistenza tecnica rivolta alle pubbliche amministrazioni, alle imprese e ai cittadini.
- 3) Nasce grazie ad un cofinanziamento dell'UE, nell'ambito del programma SAVE II, e al sostegno dei partner locali:  
Azienda Napoletana Mobilità (ANM), Azienda Risorse Idriche di Napoli (ARIN), Comune di Napoli, Compagnia Trasporti Pubblici (CTP), ENEL Distribuzione, Napoletanagas, Provincia di Napoli ed Unione Industriali della Provincia di Napoli.

## Il Progetto Transport Learning

Il progetto è co-finanziato dalla Commissione Europea ed ha l'obiettivo di creare competenze, in materia di mobilità sostenibile, e far attuare le tecniche apprese attraverso la realizzazione di mini-progetti sul territorio.

**Sono stati realizzati 8 corsi di formazione rivolti a:**

- *Attori del sistema trasporti*
- *Enti comunali*
- *Agenzie locali e regionali*
- *Esperti della mobilità*

**Paesi che hanno ospitato i corsi di formazione:**

- |            |               |
|------------|---------------|
| 1. Italia  | 5. Ungheria   |
| 2. Polonia | 6. Romania    |
| 3. Spagna  | 7. Bulgaria   |
| 4. Grecia  | 8. Portogallo |

## Una moderna Progettazione stradale

Le strade non devono essere concepite come uno spazio che connette destinazioni e utilizzate solo dal traffico a motore (corridoio di traffico).

La strada è un luogo **vivo e attivo della vita sociale dei cittadini**.

La **progettazione stradale** dovrebbe tener presente non solo gli standard imposti dal traffico a motore, ma tutti i **criteri funzionali, economici, sociali ed estetici**, a vantaggio di tutti i suoi utenti ed usi, quali:

- la vitalità economica dei negozi lungo la strada
- il comfort dei residenti (livelli di rumore ed inquinamento)
- la sicurezza dei bambini che vanno a scuola o giocano sul marciapiede
- il comfort, nell'attraversare la strada o nel camminarvi accanto, delle persone anziane o dei disabili (permanenti o temporanei), così come pedoni con passeggini, con carrelli da spesa

## Cos'è il Walking Audit ?

Il Walking audit è un processo di valutazione di una determinata area che si effettua “passeggiando” sul territorio.

Andare a piedi non è semplicemente un esercizio fisico, ma un'importante componente della vita sociale.

Per questo motivo ricevere gli **input locali** e le esperienze di una particolare strada o luogo risulta di fondamentale importanza per comprendere come i cittadini utilizzano - o non utilizzano - una certa strada e gli spazi comuni.

## Gli obiettivi

1. Aiutare i tecnici a capire cosa è realmente importante per una “*buona camminata*”
2. Convincere gli Amministratori Locali a supportare le idee progettuali proposte

## **Pianificazione del walking audit a Napoli**

- 1. Identificazione dell'area oggetto del walking audit**
- 2. Invito degli stakeholders dell'area**
- 3. Primo walking audit con la partecipazione degli stakeholders**
- 4. Raccolta e verifica della fattibilità delle soluzioni proposte**
- 5. Secondo walking audit con la partecipazione delle Istituzioni locali**

## 1. Identificazione dell'area oggetto del walking audit:

Selezioneremo 2/3 aree sulle quali effettuare un walking audit pilota,  
ad esempio:

- Una zona ad alto tasso di incidentalità
- Una zona ad alto flusso pedonale
- Una zona con limiti di velocità di 30 Km/h



INCIDENTE



## 2. Invito degli stakeholders dell'area

Utilizzando tecniche di comunicazione diretta (affissione di locandine nei condomini, esercizi commerciali, scuole, parrocchie) gli stakeholders saranno invitati a segnalare in anticipo le criticità della zona e proporre idee per migliorare la vita di quartiere.

Alcuni di essi saranno successivamente invitati a prendere parte al sopralluogo fino a costituire un gruppo di max 10 persone.

In base agli input ricevuti si organizzerà il percorso del walking audit.

### 3. Primo walking audit con la partecipazione dei tecnici e degli stakeholders

Verifiche **people-centred**: concepite per interagire con le persone che usualmente camminano nell'ambiente oggetto dell'audit e chiedere loro suggerimenti e idee. Sono infatti le persone al centro della nostra attenzione.

Questo processo consiste nel fare sopralluoghi con gli interessati (residenti, commercianti, ecc.) per raccogliere opinioni, sensazioni e idee, condividere aspirazioni e identificare possibilità di cambiamento.

→ **Obiettivo**: aiutare i tecnici a capire cosa è realmente importante per una “buona camminata”

**Tecnici** ↔ **Stakeholders**

Empowerment of practitioners to achieve energy savings in urban transport





Empowerment of practitioners to achieve energy savings in urban transport



## 4. Raccolta e verifica della fattibilità delle soluzioni proposte

**Verifiche Tecniche:** concepite per **identificare carenze “strutturali” nel territorio oggetto dell’audit** e verificare la fattibilità delle proposte e suggerimenti ricevuti dagli interessati per **generare una lista di opere realizzabili.**

Questo processo consiste generalmente nell’analisi tecnica dell’ambiente/territorio rapportata agli standard normativi per la sicurezza stradale.

## 5. Secondo walking audit con la partecipazione delle Istituzioni

Sarà effettuato un nuovo sopralluogo delle aree identificate con la partecipazione degli Amministratori Locali, dei tecnici, dei rappresentanti degli stakeholders .

Gli stakeholders (portavoce dei residenti, il portavoce dei commercianti...ecc.) esporranno le criticità e le rispettive esigenze, mentre i tecnici forniranno le varie soluzioni, tecnicamente attuabili, ai problemi identificati.

→ **Obiettivo:** convincere gli Amministratori Locali a supportare e realizzare le idee progettuali proposte

## Identificazione dell'area oggetto del walking audit:

Dall'analisi dei dati sull'incidentalità abbiamo selezionato alcune aree che saranno oggetto dei primi walking audit pilota a Napoli:

- Corso San Giovanni
- Piazza Cavour/Via Foria
- Via Cilea

## Modelli per la progettazione stradale: *zone 30, traffic calming, spazio condiviso*

### 1. Zone 30

La **zona 30** è una misura per la moderazione del traffico nella viabilità urbana, dove il limite di velocità è di 30 chilometri, e permette una migliore convivenza tra *auto, biciclette e pedoni*. Questo significa che il progetto di zona 30 deve prevedere interventi che favoriscono pedoni e ciclisti come la *riduzione dello spazio per la circolazione delle auto* a favore di quello riservato alle piste ciclabili e ai percorsi pedonali, e la *creazione di aree adibite a scopi sociali*.





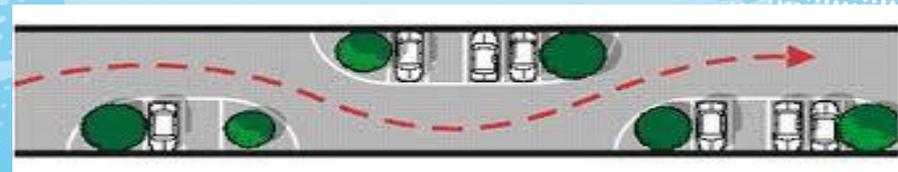
## Moderar la velocidad es signo de civildad



## Modelli per la progettazione stradale: *zone 30, traffic calming, spazio condiviso*

### 2. Traffic calming:

Per ridurre la velocità dei veicoli si possono usare rallentatori ottici e/o acustici, dossi, rialzi agli incroci, cuscini berlinesi, chicane, rotatorie e isole spartitraffico, senza creare ostacoli ai mezzi di soccorso.



## Modelli per la progettazione stradale: *zone 30, traffic calming, spazio condiviso*

### 3. Spazio condiviso



Un'area dove i **pedoni hanno precedenza su tutti** gli altri mezzi di trasporto (eccetto i tram). In uno spazio condiviso, i pedoni hanno totale libertà di movimento e quindi possono usare tutto lo spazio stradale per attività come **giocare, fare shopping, chiacchierare, sedersi, o incontrare altre persone**. Le aree cittadine che possono essere convertite in spazi condivisi sono quelle residenziali, commerciali o di affari, o le aree vicino alle stazioni o attorno alle scuole. La velocità dei veicoli è limitata a **20km/h**. Le strade **sono uniformate ad un solo livello, e la superficie è rivestita di materiali a contrasto visivo**, per avvertire gli automobilisti che non si trovano più in un'area a precedenza di traffico. L'ambiente standardizzato prevedibile è sostituito con un **concept di design non convenzionale**, inducendo un aumento dell'attenzione nell'automobilista.



Empowerment of practitioners to achieve energy savings in urban transport



## Misure a basso costo e di facile attuazione

- È possibile considerare metodi poco costosi e di facile attuazione (efficaci ed efficienti)
- **I residenti locali vanno coinvolti** nel progettare e creare spazi che vivono
  - Aggiungere colori ed oggetti
  - Posizionare oggetti o opere d'arte
  - Appendere bandiere
  - Dipingere immagini o giochi



## Altre misure a basso costo e di facile attuazione

### Idee per riprendersi lo spazio stradale:

#### **a. Promozione di Giornate senza auto**

Per un breve periodo di tempo (anche mezza giornata) la strada viene chiusa al traffico e dedicata ad utilizzi più attivi ed interattivi, a favore degli abitanti del quartiere.

#### **b. Cambiamenti temporanei nell'uso degli spazi di parcheggio**

Il parcheggio in strada viene temporaneamente vietato e l'area viene ricoperta di erba o altri materiali colorati per dissuadere i parcheggi ed enfatizzare il valore sociale ed economico della strada.

# Empowerment of practitioners to achieve energy savings in urban transport



(Fonte: [www.thisbigcity.net](http://www.thisbigcity.net))





# TRANSPORT LEARNING

[www.transportlearning.net](http://www.transportlearning.net)

 **Grazie per l'attenzione!**

**Per info: [alvesacunzo@gmail.com](mailto:alvesacunzo@gmail.com)**

  
*agenzia napoletana  
energia e ambiente*

**Ing. Nadijara Alves Acunzo**

Supported by  
**INTELLIGENT ENERGY  
EUROPE** 