



Publicazioni

Governo della mobilita e sicurezza stradale

TeMA
02.09

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 2 - giugno 2009 - pagg. 81-84

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

Osservatori

© Copyright dell'autore.

Mobility Management and Street Safety

a cura di Andrea S. Profice

Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: andrea.profice@unina.it; web: www.dipist.unina.it

In questo numero

Ogni anno, nel mondo, si contano a causa di incidenti stradali un milione di vittime e 50 milioni di feriti. L'OCSE ha calcolato che i costi economici derivanti da tali perdite corrispondono ad alcuni punti di PIL (tra 1 e 3%) di un paese industrializzato.

Nonostante negli ultimi vent'anni il numero di vittime della strada sia generalmente diminuito in molti paesi, quello della sicurezza stradale rimane un tema centrale nel dibattito scientifico ma anche sui comuni mezzi di informazione. Ciò è dovuto in parte ai numeri citati in precedenza. Nonostante, come già detto, il calo degli incidenti dagli anni Settanta ad oggi, i numeri di vittime e feriti rimangono ancora molto alti. In parte, poi, questo fenomeno si presenta di difficile risoluzione per la complessità delle cause che lo generano e che lo alimentano, soprattutto in città.

I tre contributi presentati in questo numero affrontano il tema della sicurezza stradale da tre prospettive diverse. Il primo contributo è l'annuale report statistico dell'ISTAT e ACI sugli incidenti stradali avvenuti nel nostro paese nel 2007.

L'implementazione di un servizio statistico orientato al tema della sicurezza stradale rappresenta una delle diverse iniziative messe in campo nel nostro paese, e promosse dall'Unione Europea, per conoscere il fenomeno. Questo anche al fine di ridurre il numero di vittime e feriti della strada del 50% entro il 2010.

Il secondo contributo presentato "Towards zero. Ambitious road safety targets and the safe system approach" è un documento stilato dall'OCSE e dall'International Transport Forum, una piattaforma internazionale che raggruppa i ministri dei trasporti, accademici e rappresentanti del mondo dell'industria e della società civile, interessati al tema dei trasporti. Lo scopo di questo report è la disamina dello stato dell'arte relativo alle politiche adottate nei vari paesi del

mondo e la proposizione di nuove misure per il futuro in merito al tema della sicurezza.

Il terzo contributo "Safe travels. Evaluating mobility management traffic safety impacts" è una ricerca prodotta da due esperti del Victoria Transport Policy Institute che produce, da diverso tempo, ricerche sulla mobilità. La tesi principale proposta dai due autori è che per ridurre il numero di incidenti è indispensabile, oltre alle strategie "classiche" già implementate in diversi paesi, un ripensamento generale delle politiche della mobilità reindirizzandole verso il disincentivo all'utilizzo dell'automobile e il rafforzamento dell'offerta di servizi di trasporto pubblico.



Incidenti stradali. Anno 2007

L'Italia, come gli altri paesi dell'Unione Europea, si è posta l'obiettivo ambizioso di ridurre del 50%, entro il 2010, il numero di morti e feriti causati da incidenti stradali. Disporre di informazioni aggiornate in merito rappresenta, quindi, uno degli aspetti più rilevanti per misurare il livello di sicurezza stradale e per monitorare lo stato di avanzamento rispetto all'obiettivo. A tal fine ogni anno l'ISTAT pubblica questa statistica sugli incidenti stradali in Italia sulla base delle informazioni reperite dalle autorità di polizia competenti in materia. Questo dell'informazione statistica rappresenta uno dei campi sui quali il nostro paese, insieme agli altri stati membri dell'Unione Europea, sta maggiormente investendo per conoscere e interpretare il fenomeno.

Nel settore dell'informazione statistica una delle iniziative messe in campo prevede la costruzione di banche dati sugli incidenti stradali che, utilizzando definizioni, nomenclature, classificazioni e metodologie standardizzate, permettano di effettuare comparazioni tra i livelli di incidentalità nei diversi paesi UE e porli in relazione alle caratteristiche della circolazione, alle dotazioni e alle normative vigenti.

Il rapporto è suddiviso in diverse sezioni in cui si analizza il fenomeno dal punto di vista di trend temporali (dal 2000 al 2007), ambito stradale in cui è avvenuto l'incidente, giorni della settimana e ore più a rischio, cause, categorie di utenti, loro età e sesso.

Per quanto riguarda l'evoluzione del fenomeno nel tempo, negli ultimi sette anni, dal 2000 al 2007, il numero di morti sulle strade italiane è diminuito del 27% circa, passando da 7.061 a 5.131. Nonostante ciò, l'Italia rimane uno dei paesi europei con il più alto numero di vittime al 2007, superata solo da Romania e Polonia.

In altri paesi dell'Europa occidentale, infatti, è stata registrata, nello stesso periodo, una diminuzione molto più sostanziosa. In Francia, per esempio, si è passati da più di 8.000 morti, al 2000, a 4.600 circa, al 2007, con una variazione percentuale di più del 40%. Un primo elemento di riflessione riguarda, quindi, le politiche e le misure degli stati in Europa che rappresentano, ad oggi, esempi di best practises ed, eventualmente, la necessità di mettere a disposizione queste esperienze di tutte le amministrazioni, soprattutto quelle locali, maggiormente interessate dal tema in termini operativi.

Un secondo elemento di interesse, rispetto al tema di questo numero della rivista, concerne gli ambiti stradali in cui avvengono il maggior numero di incidenti. Le strade urbane, rispetto alle strade della

rete extraurbana e le autostradale, si confermano, infatti, il luogo in cui avvengono più del 76% degli incidenti sul totale. Se a questo si associa il fatto che i pedoni rappresentano gli utenti della strada per i quali, al 2007, l'indice di gravità (il rapporto tra il numero di morti su morti e feriti) è aumentato maggiormente in relazione ad altre categorie di utenti (conducenti e trasportati), il dato è tratto.

La sicurezza dei veicoli sembra essere non solo maggiore ma, anche, crescere maggiormente rispetto a quella delle strade in città. Chi deve investire maggiormente in questo momento sono, quindi, le amministrazioni dello stato per migliorare, da un lato, la sicurezza delle infrastrutture, e dall'altro, i comportamenti di guida degli automobilisti, soprattutto in città.

E' possibile analizzare questo elemento –i comportamenti di guida– nella parte del report concernente l'analisi delle circostanze dell'incidente. Le alterazioni dello stato psicofisico –su cui si concentra spesso l'attenzione dei media e delle campagne di sensibilizzazione– sono causa di incidenti solo nel 3% circa dei casi. I comportamenti errati di guida e, quindi, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità elevata sono tra le cause della maggior parte degli incidenti avvenuti nel 2007. I comportamenti errati di guida non sono comportamenti di categorie "particolari" della strada su cui intervenire con misure o regole "speciali". Gli errori di guida sono errori che commettono praticamente tutti gli automobilisti. Per questo, alcuni autori, sostengono che per ridurre il numero di morti e feriti sulle strade è necessario intervenire prioritariamente sul numero di viaggi, riducendo la densità veicolare e incentivando i servizi di trasporto pubblico o gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Titolo: Incidenti stradali 2007

Autore/curatore: ISTAT e ACI

Editore: ISTAT

Download: <http://www.istat.it/giustizia>

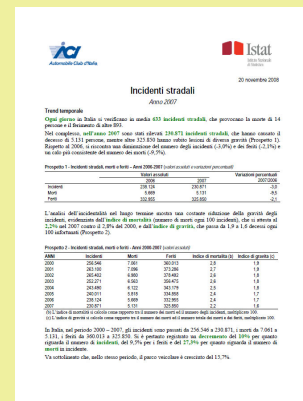
Data pubblicazione: 2008

Numero di pagine: 30

Prezzo: gratuito

Codice ISBN:

Lingua: italiano



Towards zero. Ambitious road safety targets and the safe system approach

Questo report di ricerca è stato prodotto dal "Joint Transport Research Centre", un organismo che coordina e conduce dal 2004 ricerche e programmi di ricerca inerenti il tema dei trasporti per conto dell'OCSE e del International Transport Forum. Quest'ultimo è un organismo intergovernativo in seno all'OCSE che comprende istituzioni governative, organizzazioni, associazioni e industrie impegnate nel settore dei trasporti. La sua missione, principalmente indirizzata ai governi e agli stakeholders, è orientata a far emergere una maggiore consapevolezza del ruolo dei trasporti nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità. Ogni anno il Forum organizza a Lipsia, in Germania, una conferenza sul tema che riunisce i ministri dei trasporti e i membri della società civile dei paesi OCSE.

Il report è suddiviso in nove capitoli. I primi due presentano dati e trend sull'incidentalità nei paesi OCSE degli ultimi decenni.

In generale in molti dei paesi OCSE si è osservata negli ultimi trent'anni una diminuzione delle vittime della strada, che in alcuni contesti ha raggiunto anche il 50%. La diminuzione è stata più consistente nei paesi del Nord America e dell'Europa Occidentale mentre in alcuni paesi dell'Europa dell'Est, dopo una riduzione considerevole negli anni Novanta, dal 2000 al 2005 si è osservato un nuovo incremento delle vittime. Secondo il report una delle strategie chiave, da adottare nel lungo termine, per migliorare la sicurezza delle strade è porsi degli obiettivi quantitativi di riduzione delle vittime. I paesi, infatti, che si sono posti questi obiettivi di riduzione delle vittime - come quello europeo di riduzione del 50% entro il 2012 - hanno "funzionato" meglio, da questo punto di vista, dei paesi, invece, che non hanno posto adeguata attenzione al problema. Accanto a questa degli obiettivi, il report suggerisce altre opzioni e misure da implementare nel breve termine, inerenti la raccolta dei dati, i comportamenti di guida, regole della strada e soluzioni tecniche per strade e autoveicoli.

In primo luogo, secondo il report, è essenziale migliorare il sistema di raccolta delle informazioni sugli incidenti, creando banche dati centralizzate e uffici ad-hoc che si occupino dell'analisi dei dati e della loro divulgazione.

Per quanto concerne i comportamenti, una delle misure proposte concerne la guida in stato di ebbrezza che rimane una delle maggiori cause di incidentalità tra i giovani. Vengono suggerite in tal senso il rafforzamento dei controlli di polizia, pene certe e più severe per chi reitera e maggiori investimenti nelle campagne pubblicitarie di sensibilizzazione

Titolo: Towards zero. Ambitious road safety targets and the safe system approach

Autore/curatore: OCSE, International Transport Forum

Editore: OCSE

Download: <http://www.ocse.org>

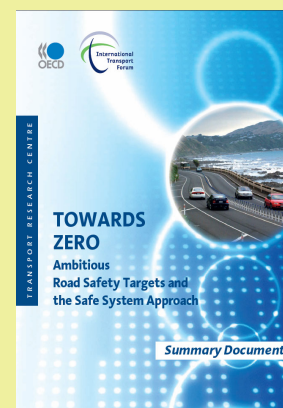
Data pubblicazione: 2005

Numero di pagine: 160

Prezzo: gratuito

Codice ISBN:

Lingua: inglese



degli utenti. Anche per quanto concerne la guida senza cinture di sicurezza, il report suggerisce, da una parte, il rafforzamento delle pene e dei controlli, e dall'altra, campagne pubblicitarie di sensibilizzazione degli automobilisti e, al limite, l'utilizzo di tecnologie apposite per i veicoli, come sistemi di avviso o di blocco automatico dell'ignizione. Per i giovani neopatentati, vengono suggerite le esperienze di alcuni paesi europei in cui sono state messe a punto patenti speciali che introducono restrizioni alla guida notturna e al trasporto di passeggeri, e l'allungamento del periodo di formazione per i giovanissimi alla guida.

Per le regole della strada, la revisione dei limiti di velocità in funzione della presenza o meno di utenti vulnerabili, della frequenza degli incidenti e della loro gravità rimane la prima delle misure consigliate per ridurre il rischio. Alcune esperienze, hanno dimostrato che anche una piccola riduzione dei limiti di velocità accompagnata da controlli serrati, ha comportato una sostanziale riduzione degli incidenti e della severità dei traumi. Per le strade, il report suggerisce, a breve termine, il miglioramento della segnaletica orizzontale e verticale, ponendo particolare attenzione ai tratti di strada più a rischio, utilizzando per esempio le bande sonore. A lungo termine, è essenziale investire su rinnovamento dei manti stradali e miglioramento del disegno delle strade, anche in funzione della pericolosità dimostrata.

In definitiva, anche in questa pubblicazione, le strategie e misure consigliate puntano ad un ripensamento generale delle politiche di sicurezza degli stati orientate allo sviluppo di un nuovo approccio alla mobilità, quello che il report definisce "safe system approach", che abbia nella sicurezza degli utenti uno dei temi e degli obiettivi prioritari.

Safe Travels. Evaluating mobility management traffic safety impacts

Todd Litmann è uno dei fondatori e direttore esecutivo del Victoria Transport Policy Institute –l’editore di questa pubblicazione– un’organizzazione di ricerca indipendente il cui obiettivo è sviluppare soluzioni pratiche ed innovative ai problemi del trasporto e della mobilità. Steven Fitzroy, co-autore della pubblicazione, è un membro della Fitzort and associates, una società di consulenza americana che si occupa di pianificazione strategica, trasporti e analisi economiche. “Safe travels. Evaluating mobility management traffic safety impacts” è un report di ricerca che analizza le relazioni tra politiche della mobilità e incidentalità. Come gli altri contributi presentati in precedenza gli autori introducono il report attraverso numeri e statistiche inerenti il tema della sicurezza e dell’incidentalità.

Secondo i dati raccolti dal Centre for Disease Control (CDC) degli Stati Uniti gli incidenti stradali rappresentano la causa principale di mortalità e disabilità tra le persone fino ai 33 anni d’età. Questo ha un enorme impatto sul sistema sociale ed economico degli stati: da qui l’importanza che il tema ha assunto nel dibattito scientifico e pubblico.

Comunemente si pensa che la sicurezza sia un problema di tipologie di veicolo, e, quindi, di quali sistemi tecnologici di sicurezza sia dotata la propria autovettura. Oppure che il tasso di incidentalità possa essere in gran parte influenzato dall’inesperienza del conducente, dalla guida in stato di ebbrezza o dopo l’assunzione di sostanze stupefacenti, ecc. Invece, sostengono gli autori, più del 50% degli incidenti, nel mondo, sono causati dagli utenti “medi” della strada, ovvero da guidatori non neopatentati, sobri, alla guida di autovetture di media cilindrata, la cui “colpa” è aver commesso un semplice errore di guida o una distrazione. Quindi, la tesi sostenuta dal report è che, nonostante siano molti i fattori che influenzano il fenomeno dell’incidentalità stradale, questi hanno tutti lo stesso “peso” nel determinare il tasso di incidenti in un determinato ambito se confrontati con quello che viene considerato il fattore più influente di tutti, ovvero la densità veicolare sulle strade.

Gli autori sostengono che il tasso pro-capite di incidenti aumenta linearmente con l’aumentare del numero di spostamenti in auto per persona.

Le politiche, quindi, orientate all’incremento della sicurezza stradale non possono non prevedere strategie indirizzate specificatamente alla riduzione della densità veicolare su strada e, di conseguenza, al miglioramento dell’intermodalità e dell’offerta di servizi di trasporto pubblico. In più parti

Titolo: Safe travels. Evaluating mobility management traffic safety impacts

Autore/curatore: Tod Litmann e Steven Fitzroy

Editore: Victoria Transport Policy Institute

Download: www.vtpi.org

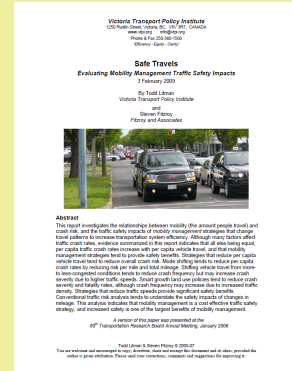
Data pubblicazione: 2008

Numero di pagine: 57

Prezzo: gratuito

Codice ISBN:

Lingua: inglese



viene sottolineato, comunque, che quella della riduzione degli incidenti e, quindi, del miglioramento delle condizioni di sicurezza delle strade è un obiettivo quantomai complesso.

Fermo restando la riduzione dell’utilizzo dell’automobile quale strategia di fondo, altri fattori devono essere presi in esame prima di proporre strategie e misure specifiche per incrementare la sicurezza stradale.

Le differenti misure che possono essere implementate per governare la mobilità in un determinato ambito territoriale, possono avere vari e diversi impatti sulle opzioni di viaggio e, quindi, sul tasso di incidentalità e sulla severità degli incidenti.

Tra i fattori che influenzano il tasso di incidentalità, gli autori indicano fattori attinenti il comportamento degli utenti stradali –l’uso delle cinture di sicurezza e del casco, guida in stato di ebbrezza, gli anni e l’esperienza di guida– fattori riconducibili alla sicurezza dei veicoli, fattori attinenti la manutenzione e il progetto delle strade, ed infine, fattori relativi alle politiche della mobilità.

L’agire su questi fattori attraverso misure specifiche rappresenta una parte della soluzione del problema. Significa, infatti, agire sul 50% delle cause di incidentalità; l’altro 50% degli incidenti, come già visto, sono causati da utenti “medi” della strada.

Per ridurre, quindi, questa aliquota di incidenti non può essere proposta strategia che non implichi una riduzione del numero di viaggi di questi utenti, attraverso, per esempio, forme di incentivo di tipo assicurativo (“paghi quanto viaggi”), rendendo particolarmente conveniente l’uso dei mezzi pubblici o, infine, prevedere forme di pedaggio sulle strade particolarmente pericolose.