

LA SICUREZZA STRADALE NELLE AREE URBANE ITALIANE

MAURIZIO COPPO

RESPONSABILE DELLA SEGRETERIA TECNICA DELLA CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE







1998

"Nel nostro Paese la quota di incidenti che avviene in ambito urbano risulta straordinariamente elevata. Mentre mediamente nei
Paesi europei gli incidenti in ambito urbano
costituiscono il 66% del totale, in Italia la
quota sale fino al 73%. ... In effetti il
numero complessivo [con e senza vittime]
degli incidenti annui nel 1995 sono stati 4,7
milioni, quelli che nello stesso periodo hanno
determinato danni alle persone sono stati
182.700"

Ministero dei Lavori Pubblici, "Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale". Paragrafo 1.2.3, Roma, 1998 2009

"Il sistema urbano costituisce una delle componenti più critiche della sicurezza stradale del nostro Paese. Nel 2007 gli incidenti stradali in area urbana hanno determinato 2.269 morti (il 44% del totale), 238.718 feriti (il 73% del totale), con un costo sociale pari a 20.733 milioni di Euro (il 67% del totale). ... Tra i Paesi della UE15, l'Italia risulta essere quello con più morti in area urbana: il 44% del totale contro una media del 34%. Solo la Grecia fa registrare una mortalità superiore a quella italiana (il 46%).

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Quarta Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale", Principali risultati, D2, Il sistema urbano, Roma, 2008





IL COSTO DELLA INCIDENTALITÀ URBANA IN ITALIA NEL 2007

→ 2.269 MORTI

6,2 AL GIORNO, 4 IN PIÙ RISPETTO ALLE AREE URBANE DELLA UE15

→ 238.718 FERITI

654 AL GIORNO, 436 IN PIÙ RISPETTO ALLE AREE URBANE DELLA UE15

→ 20.733 MILIONI DI EURO

56,8 AL GIORNO, 38 IN PIÙ RISPETTO ALLE AREE URBANE DELLA UE15





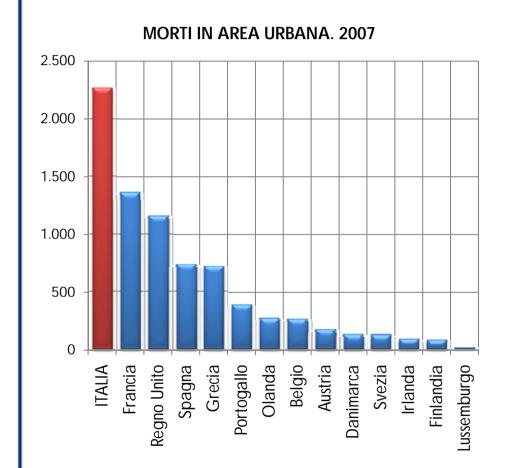






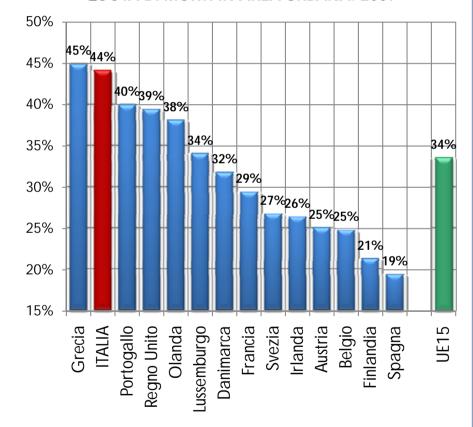


LE VITTIME IN AREA URBANA NEI PAESI DELL'UNIONE





SEGRETERIA TECNICA



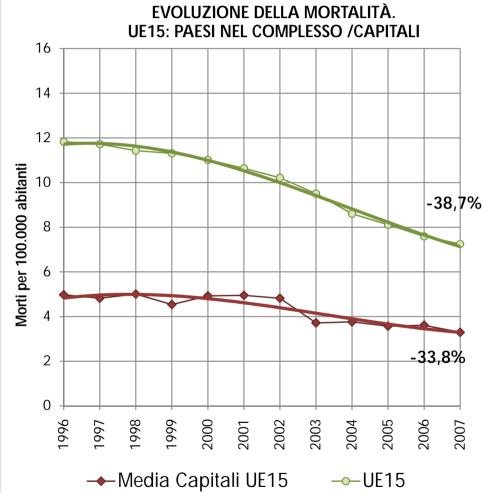




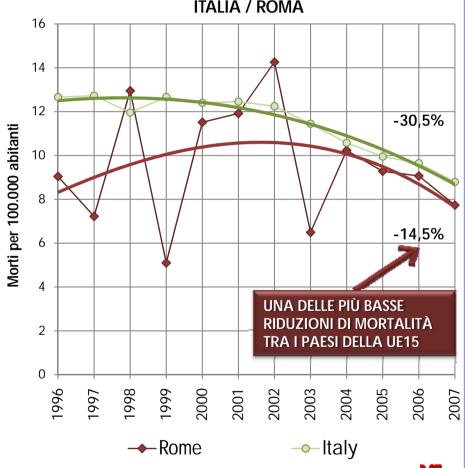




DUE VELOCITÀ DIFFERENTI

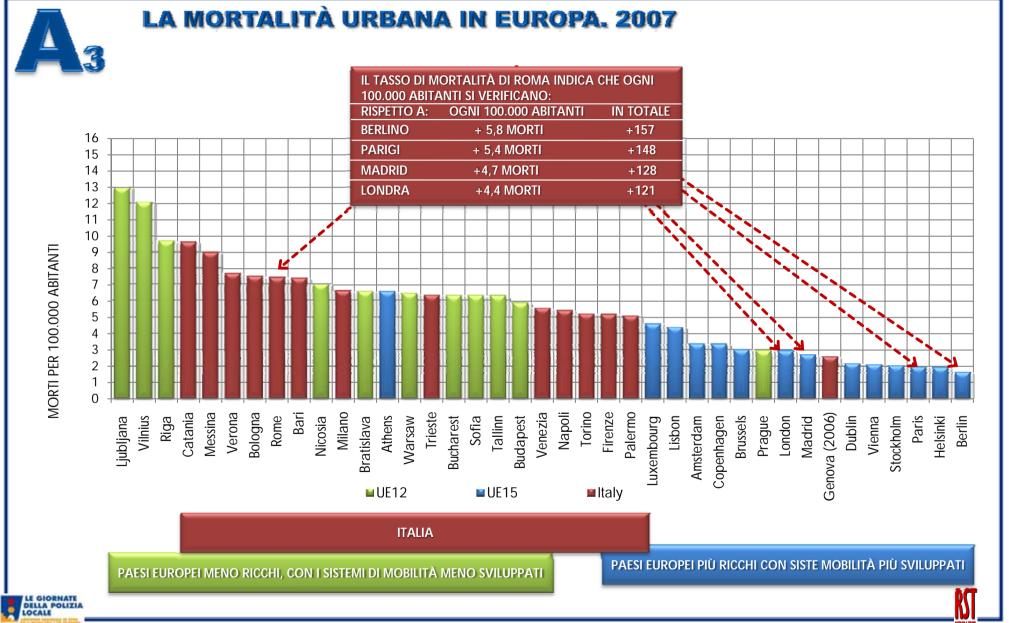


EVOLUZIONE DELLA MORTALITÀ. ITALIA / ROMA



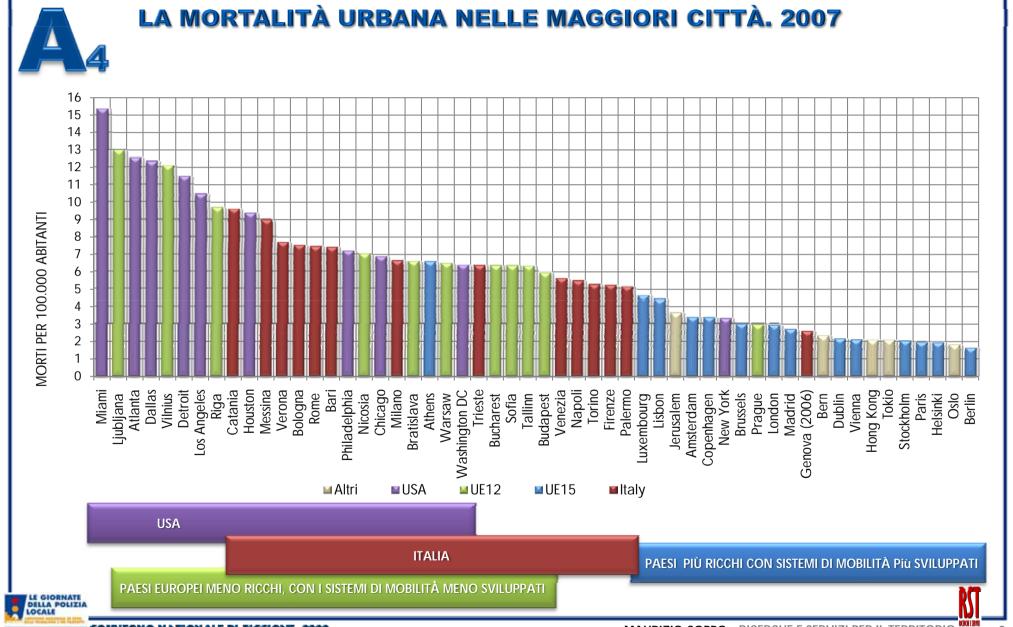






CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE

SEGRETERIA TECNICA

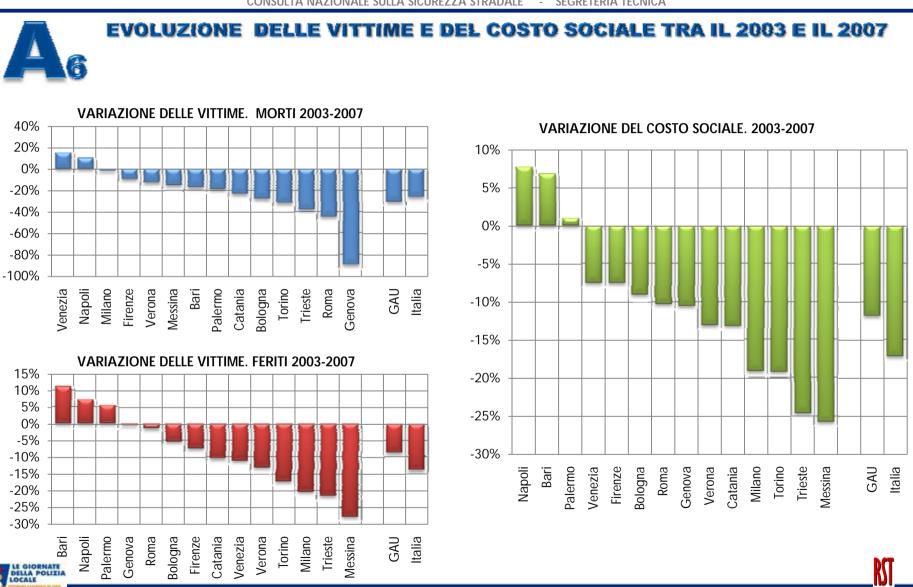






IL LIVELLO DELLA SICUREZZA STRADALE URBANA NON È CORRELATO ALLA QUANTITÀ DI RISORSE DISPONIBILI MA ALLA VOLONTÀ POLITICA E ALLA MATURAZIONE CULTURALE DI UNA COMUNITÀ.

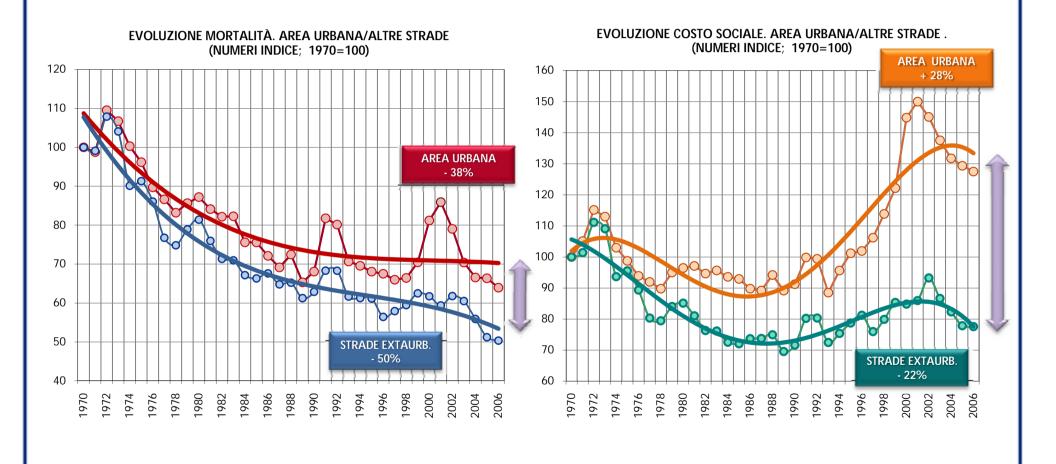
IL COSTO ANNUO SOSTENUTO DALLA CITTÀ DI CHAMBERY (FRANCIA, ALTA SAVOIA, 70.000 ABITANTI) PER ARRIVARE AD UN LIVELLO DI SICUREZZA STRADALE DI ASSOLUTA ECCELLENZA TRA LE CITTÀ DELL'UNIONE EUROPEA È STATO DI 0,5 MILIONI DI EURO PER ANNO (7 EURO PROCAPITE) ... PER 30 ANNI.







IL RITARDO URBANO ITALIANO IN GENERALE...





LE PRINCIPALI COMPONENTI DEL **RISCHIO URBANO IN ITALIA**







LE CAUSE DEL RITARDO DI SICUREZZA STRADALE DEL SISTEMA URBANO ITALIANO

I PRINCIPALI FATTORI DI RISCHIO DEI SISTEMA URBANO ITALIANO

- 1) INSUFFICIENTE GOVERNO DELLA COMPOSIZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI E DELLA SOSTA (DISCIPLINA DEL TRAFFICO)
- 2) ATTENZIONE INADEGUATA ALLE ESIGENZE DI MOBILITÀ DEGLI UTENTI DEBOLI (PEDONI, CICLISTI, CONDUCENTI DI CICLOMOTORI E MOTOCICLI) E DEGLI UTENTI A RISCHIO (GIOVANISSIMI E ANZIANI; UTENTI DISABILI)
- 3) SOTTOVALUTAZIONE CULTURALE DEL RISCHIO URBANO (GUIDA DISTRATTA, MINORE USO DELLA CINTURA DI SICUREZZA, MAGGIORE TOLLERANZA, ETC.)
- 4A) RISCHIO INFRASTRUTTURALE / A
 GEOMETRIA E CARATTERISTICHE FISICHE E FUNZIONALI DELLE STRADE
 INADEGUATE, SCARSA GERARCHIZZAZIONE E DIFFERENZIAZIONE FUNZIONALE
 DELLA RETE, INCOERENZA TRA DISCIPLINA DEL TRAFFICOE CARATTERISTICHE
 DELLA STRADA
- RISCHIO INFRASTRUTTURALE / B
 STATO MANUTENTIVO E LIVELLO FUNIZONALE DELLA RETE FORTEMENTE
 CARENTE, BASSA MANUTENZIONE E PREVALENZA DELLA MANUTENZIONE "DI
 RIPARAZIONE"



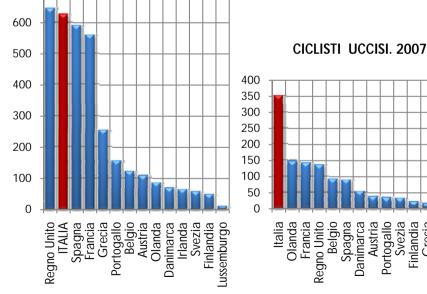


IL RISCHIO MODALE: GLI UTENTI DEBOLI

L'Italia è il Paese con il maggior numero di vittime tra gli utenti deboli (i pedoni, i ciclisti e i conducenti di ciclomotori e motocicli).

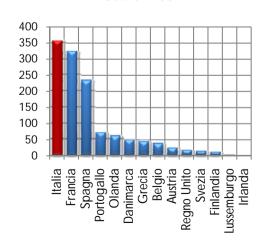
Le politiche di sicurezza stradale - che in cinque anni hanno ridotto il numero di morti/anno di 1.849 unità e il numero di feriti/anno di 52.642 unità - hanno avuto effetti minimi o nulli sugli utenti deboli.



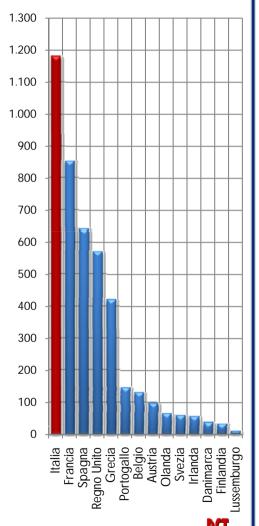


CONDUCENTI DI CICLOMOTORE UCCISI. 2007

SEGRETERIA TECNICA



CONDUCENTI DI MOTOCICLO UCCISI. 2007

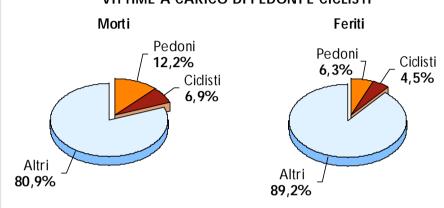




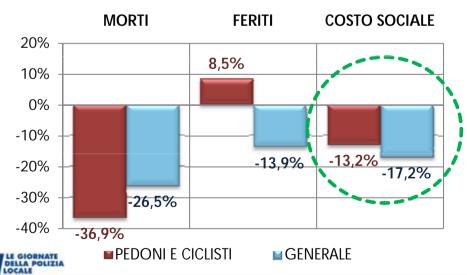




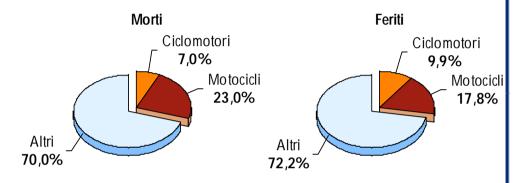
VITTIME A CARICO DI PEDONI E CICLISTI



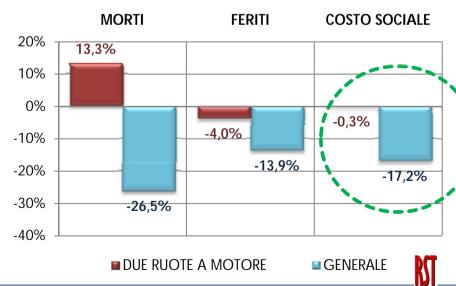
EVOLUZIONE DELLE VITTIME E DEL COSTO SOCIALE. PEDONI E CICLISTI / GENERALE. 2003-2007



VITTIME A CARICO DI CICLOMOTORI E MOTOCICLI



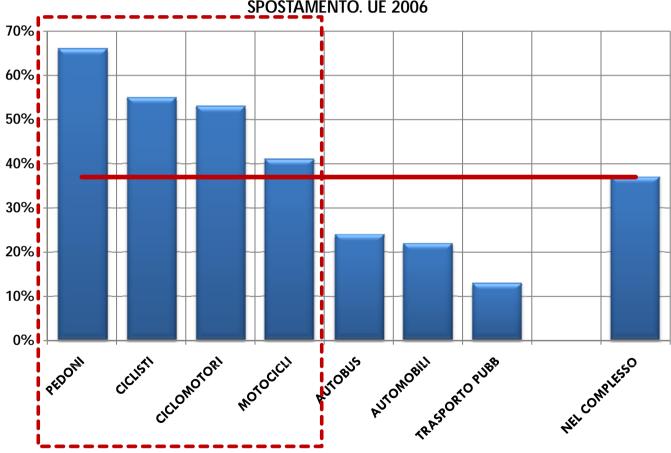
EVOLUZIONE DELLE VITTIME E DEL COSTO SOCIALE. DUE RUOTE A MOTORE / GENERALE. 2003-2007





LE VITTIME IN AREA URBANA PER TIPO DI SPOSTAMENTO







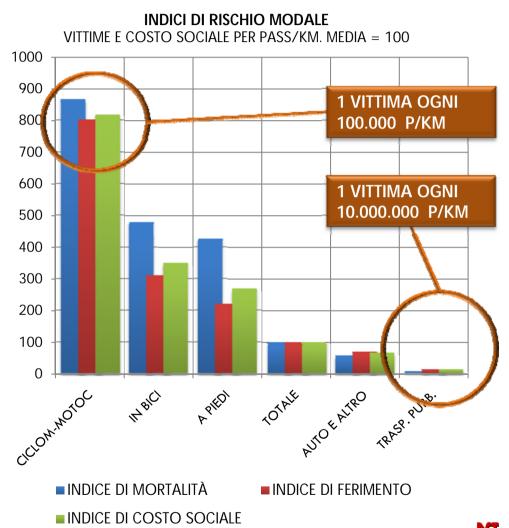






IL DIVARIO DI RISCHIO PER MODALITÀ DI TRASPORTO. 2007

- 1) Le vittime a carico degli utenti deboli non sono proporzionali al volume degli spostamenti e all'esposizione al rischio.
- 2) Il livello medio di rischio tra gli utenti deboli, a parità di spostamenti e chilometri percorsi, è da 3 a 9 volte più elevato della media
- 3) Il livello medio di rischio degli utenti del TPL è 1/9 1/12 della media
- 4) Il divario modale di rischio (il rapporto tra il rischio medio degli spostamenti su due ruote amotore e gli spostamenti su TPL) arriva fino a 100 volte.
- 5) I valori di rischio e di divario modale sono molto diversificati territorialmente perché sono fortemente influenzati dalla configurazione e dallo stato di manutenzione della rete viaria e dalla disciplina del traffico che sono, entrambe, caratteristiche locali.





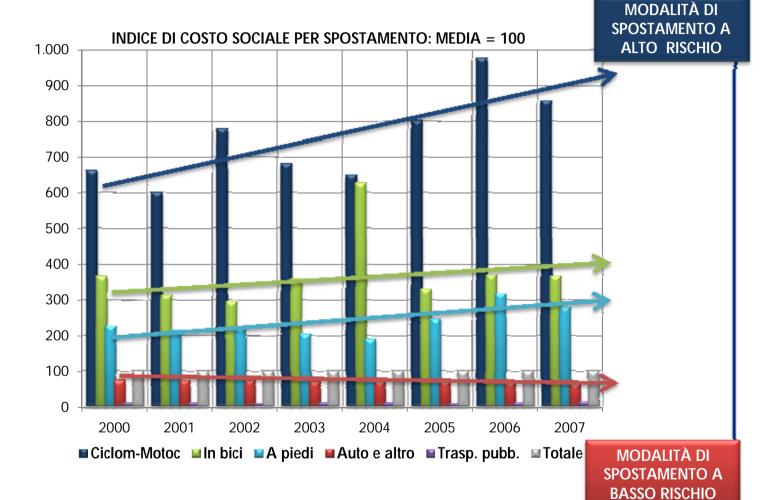




UN DIVARIO CHE TENDE AD AMPLIARSI

Il divario modale di rischio in Italia tende a diventare sempre più ampio

Ciò implica che le nostre politiche di sicurezza stradale sono state (e sono) meno efficaci nei confronti delle modalità di spostamento "deboli"











IL RISCHIO INFRASTRUTTURALE: CARATTRISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI

- SISTEMA INFRASTRUTTURALE INADEGUATO A RIDURRE I CONFLITTI CON L'UTENZA DEBOLE
- SEDI STRADALI DEDICATE IN LARGA PREVALENZA AGLI AUTOVEICOLI, CON SPAZI INADEGUATI ALL'ESERCIZIO SICURO DELLA MOBILITÀ CICLOPEDONALE, SU CICLOMOTORE E SU MOTOCICLO
- SCARSA COERENZA TRA CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA RETE E DISCIPLINA DEL TRAFFICO (CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AI LIMITI DI VELOCITÀ)
- MANCANZA DI RETI CONTINUE E PROTETTE PER LA MOBILITÀ CICLOPEDONALE
- BASSA GERARCHIZZAZIONE E ASSENZA DI SPECIALIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE URBANA
- SOSTANZIALE ASSENZA DELLE "ISOLE AMBIENTALI" (AREE RESIDENZIALI O TERZIARIE A PREVALENZA DI MOBILITÀ CICLO-PEDONALE¹) E DELLE ZONE A 30 O A 20 Km/h ANCHE NELLE NUOVE ESPANSIONI URBANE
- MANCANZA DI CONTINUITÀ TRA PERCORSI PEDONALI PROTETTI E FERMATE DEI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO
- (1) Regno Unito, Minister of Transport, "Traffic in Towns", HMSO, 1963, concetto ripreso nel regolamento attuativo dei Piani Urbani del Traffico.





IL RISCHIO INFRASTRUTTURALE: **LO STATO MANUTENTIVO**

LO STATO DELLA RETE STRADALE E DELLE RELATIVE DOTAZIONI FUNZIONALI RISENTE DELLA SOTTOVALUTAZIONE CULTURALE DEL RISCHIO URBANO.

- MANTO STRADALE CON MANUTENZIONE CARENTE E AMMALORAMENTI **DIFFUSI**
- SEGNALETICA POCO CURATA, RIDONDANTE, OBSOLETA, SCARSAMENTE **VISIBILE**
- ATTRAVERSAMENTI PEDONALI NON SEMPRE BEN POSIZIONATI E SEGNALATI
- CONCESSIONI DI USO DEL SUOLO PUBBLICO CHE DETERMINANO CONFLITTI MODALI (PEDONI CHE INVADONO SEDI RISERVATE AL TRAFFICO DI **AUTOVEICOLI)**



PROSPETTIVE



LE DIMENSIONI DEL "PROBLEMA SICUREZZA STRADALE" NEL SISTEMA URBANO ITALIANO

- 1) Nelle nostre città il dimezzamento delle vittime (come da obiettivo comunitario e nazionale) sarebbe insufficiente a raggiungere i livelli di sicurezza delle maggiori città eusopee. Per allinearsi ai livelli di sicurezza urbana della UE15 si dovrebbe ridurre il numero di vittime di una quota compresa tra l'80% e il 60%.
- 2) Miglioramenti di questa entità non sono possibili nelle condizioni attuali ma richiedono modificazioni strutturali:
 - dei modelli di mobilità;
 - della normativa;
 - del sistema infrastrutturale;
 - del rapporto tra assetto viario e gestione urbanistica;
 - delle politiche di sicurezza stradale;
 - delle priorità e delle risorse finanziarie e professionali dedicate alla sicurezza urbana.
- Ciò significa che il recupero del ritardo di sicurezza stradale del sistema urbano italiano è subordinato alla capacità di una profonda innovazione delle strategie generali di miglioramento della sicurezza stradale







LE POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE DELLE CITTÀ PIÙ SICURE

Quali sono le politiche di sicurezza stradale delle città (Parigi, Berlino, New York, Helsinki, Madrid, Londra, Praga, Chambery, e molte altre) che hanno raggiunto i più elevati livelli di sicurezza stradale?

Le strategie adottate sono diverse ma in tutte si riconoscono quattro fattori comuni:

- 1) la predisposizione di piani integrati della mobilità e delle infrastrutture viarie, con due priorità assolute:
 - la sicurezza stradale;
 - la riduzione dell'impatto ambientale;
- la promozione della mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti) e del trasporto pubblico;
- 3) la riorganizzazione del sistema infrastrutturale per riequilibrare la ripartizione delle sedi stradali tra i diversi tipi di utenti e abbattere il rischio modale degli utenti deboli (strade più sicure per pedoni, ciclisti, conducenti di motocicli e ciclomotori);
- 4) grande impegno nella realizzazione di analisi, studi, progetti, monitoraggio delle azioni (governo evoluto della mobilità e della sicurezza stradale).

Alcune città, ma non tutte, sostengono queste politiche con notevoli risorse finanziarie.





UN ESENPIO ALTAMENTE SIGNIFICATIVO: LA POLITICA DELLA MOBILITÀ DELLLA CITTÀ DI NEW YORK E IL PIANO STRATEGICO "2008 E OLTRE "

La città di New York (8,2 milioni di abitanti) nel 2007 ha raggiunto un tasso leggermente inferiore a 3,3 morti per 1000.000 abitanti: un tasso di mortalità legggermente superiore a quello di Londra, Amsterdam e Copenaghen ma che risulta meno della metà di quello di Roma, 1/4 di quello di Dallas e Detroit, 1/5 di quello di Miami.

Allo stato attuale New York è di gran lunga la grande città USA con il maggior livello di sicurezza stradale. Le città USA che vengono subito dopo New York per livello di sicurezza stradale (Washington DC e Chicago) registrano tassi di mortalità più che doppi.



SINDACO: MICHAEL R. BLOOMBERG; COMMISSARIO: JANNETTE SADIK – KHAN

STRATEGIC PLAN FOR THE NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION: 2008 AND BEYOND



ESEMPIO 1: BROADWAY

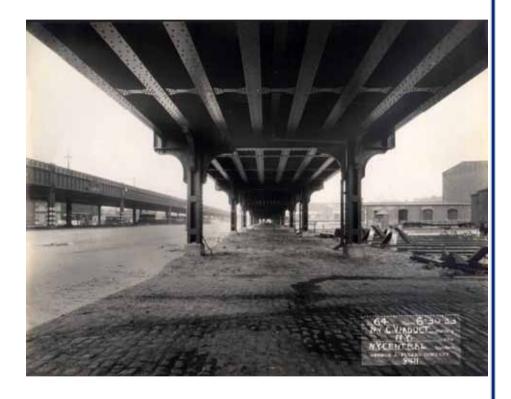
Il Piano Strategico prende le mosse da un obiettivo di riferimento: "SAFETY FIRST" (la sicurezza prima di tutto), prevede la riduzione delle superfici viarie riservate ai veicoli e il ridisegno delle corsie, l'ampliamento delle aree pedonali e ciclabili, interventi di riduzione dell'impatto ambientale ("greenings"), riorganizza la geometria dei percorsi dei veicoli a motore per incentivare (ulteriormente) la mobilità pedonale, ciclistica e su trasporto pubblico.























































E IN ITALIA?

IN ITALIA LA QUESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE URBANA RISULTA PIUTTOSTO SOTTOVALUTATA.

- ESPERIENZE ISOLATE CON POCHI SCAMBI E CONFRONTI
- SCARSA ATTENZIONE DEL LEGISLATORE
- IN GENERALE LA SICUREZZA STADALE URBANA E LA OUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO RAPPPRESENTANO SISTEMI DI VALORI ETICI E SOCIALI AMPIAMENTE CONDIVISI CHE, PERÒ, HANNO UN RIDOTTO TRASFFRIMENTO NELLE POLITICHE SOCIALI ED ECONOMICHE
- PROGETTUALITÀ POCO FEFICACE
- SCARSA DISPONIBILITÀ A INVESTIRE E REALIZZARE

TUTTO CIÒ COSTA ALL'ITALIA CIRCA 1.200 MORTI E 150.000 FERITI "IN PIÙ" OGNI ANNO, CON UN COSTO AGGIUNTIVO DI 13.000 MILIONI DI EURO/ANNO.

ESISTONO DUE PROGETTI CHE TENDONO A FAR SISTEMA DELLE ESPERIENZE IN ATTO E A INNESCARE UNA NUOVA STAGIONE DI POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE URBANA:

- IL PROGETTO PER LA CONURBAZIONE LINEARE DELLA VIA EMILIA
- IL LABORATORIO PER IL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE



SEGRETERIA TECNICA



IL PROGETTO PILOTA PER LA **CONURBAZIONE LINEARE** DEŁLA VIA EMILIA

13,9

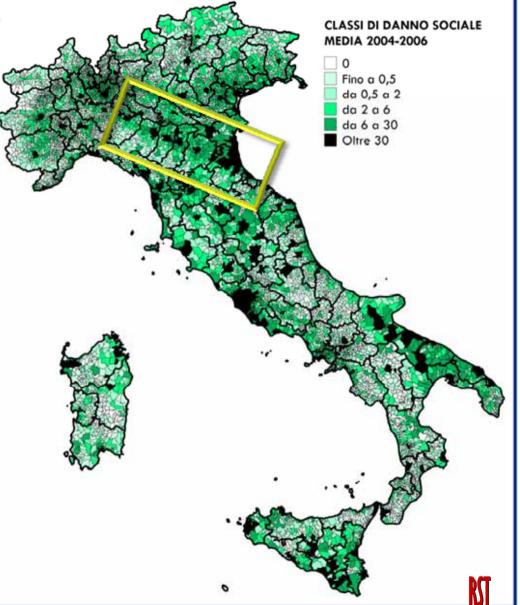
CONURBAZIONE LINEARE DELLA VIA EMILIA

Popolazione milioni): 228 Morti per incidenti stradali: Feriti per incidenti stradali: 18.243 Costo sociale (milioni di €): 1.166

Morti per 100.000 abitanti:

Un sistema insediativo con forti caratteri unitari tagliato da una strada chiamata a svolgere contemporaneamenmte le funzioni di connessione interregionale, collegamento interurbano, asse di organizzazione di quartieri residenziali e insediamenti produttivi, asse commerciale e culturale.

Oggi nella conurbazione della Via Emilia sono comprese alcune delle strutture urbane con i più elevati livelli di rischio e, nel complesso mostra un tasso di mortalità che non ha riscontro nelle grandi aree urbane europee, solo la città di Lubjiana si avvicina, senza raggiungerlo, al tasso di mortalità delle città della Via Emilia.







IL PROGETTO PILOTA PER LA CONURBAZIONE LINEARE DELLA VIA EMILIA

II PROGETTO PILOTA PER LA CONURBAZIONE DELLA VIA EMILIA INTENDE MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE DEL CENTRI URBANI CHE VANNO DALL'ADRIATICO FINO AL CONFINI DELLA LOMBARDIA, DI RIQUALIFICARE IL RAPPORTO TRA LA VIA EMILA E LE STRUTTURE INSEDIATIVE CHE SORGONO LUNGO IL SUO ASSE, DI MIGLIORARE LA FUNZIONALITÀ DEL TRASPORTO SU STRADA E DI RIDURRE L'IMPATTO SULL'AMBIENTE.

IL PROGETTO PILOTA SARÀ PROPOSTO DALLA *CONSULTA* NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE NEL MESE DI OTTOBRE A TUTTE I E AMMINSTRAZIONI INTERESSATE

IL PRIMO INCONTRO SERVIRÀ PER METTERE A PUNTO GLI OBIETTIVI E LE MODALITÀ DI LAVORO.

CONVEGNO NAZIONALE DI RICCIONE, 2006.



UN LABORATORIO PER IL GOVERNO DELLA SICUREZZA **STRADALE: IL LAGS** (www.lags.corep.it)

Con le stesse finalità generali:

- La RST Ricerche e Servizi per il Territorio, che ha realizzato le elaborazioni a supporto del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e della sua programmazione attuativa e svolge le funzioni di Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale;
- II COREP, costituito da CNR, Politecnico di Torino, Regione Piemonte, Provincia di Torino, Fiat, Telecom Italia, Unione Industriali di Torino, che svolge un'azione di alta formazione e supporto all'innovazione nei riguardi della pubblica amministrazione e delle imprese;
- la AIIT Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti, che da 50 anni cura lo sviluppo professionale e disciplinare ed è impegnata a promuovere tecniche e professionalità dedicate alla sicurezza stradale:

Hanno costituito il Laboratorio per il Governo della Sicurezza Stradale - LAGS associazione senza scopo di lucro, il cui fine istituzionale è la formazione dei quadri della pubblica amministrazione al governo della sicurezza stradale e l'assistenza tecnica alla sviluppo di progetti complessi in questo settore.

