Testi e immagini: Bruno Zucca (associazione *La città possibile*, Torino) - dati: Andrea Marella

Le vittime delle strade locali sono quasi sempre utenti deboli

Nel 2007, in occasione del bando di finanziamento delle Zone 30 km/h della Regione Piemonte, diversi comuni piemontesi hanno redatto per la prima volta uno studio della sicurezza stradale in ambito urbano, con particolare attenzione alla viabilità locale.

La Circoscrizione 2 del Comune di Torino, Santa Rita - Mirafiori Nord ha mappato gli incidenti sul proprio territorio nel quinquennio precedente, distinguendo quelli che hanno coinvolto utenti deboli della strada: pedoni, ciclisti e motociclisti.

Ispirandosi ai principi di Vision Zero (vedi scheda 18) si è effettuata una prima scrematura degli incidenti con le conseguenze più gravi per le persone (morti e feriti in prognosi riservata).
Escludendo la rete viaria principale, costituita dalle strade a carreggiate separate, l'analisi si è concentrata sulle strade dove è applicabile il limite 30 km/h, inclusi i controviali dei corsi.

Il risultato è che **sulla viabilità secondaria tutti i morti sono utenti deboli**: quattro pedoni e un motociclista, con un unico automobilista morto perché colto da malore!
Fra le 31 prognosi riservate: 17 pedoni, 1 ciclista, 8 motociclisti e 5 automobilisti.
Anche estendendo l'analisi alle strade urbane principali, morti e prognosi riservate sono 109, di cui 84 utenti deboli (oltre 3/4).

Analoghi studi si sono compiuti nella stessa occasione su diverse altre città piemontesi, dove tra i morti ed i feriti gravi sulle strade secondarie si registrano esclusivamente utenti deboli.

Questa condizione di grave insicurezza per gli utenti più deboli nelle strade sotto casa, inibisce il cambiamento delle scelte di mobilità in direzione della pedonalità e della ciclabilità e, più in generale, limita gravemente la fruizione sociale dello spazio urbano di prossimità.

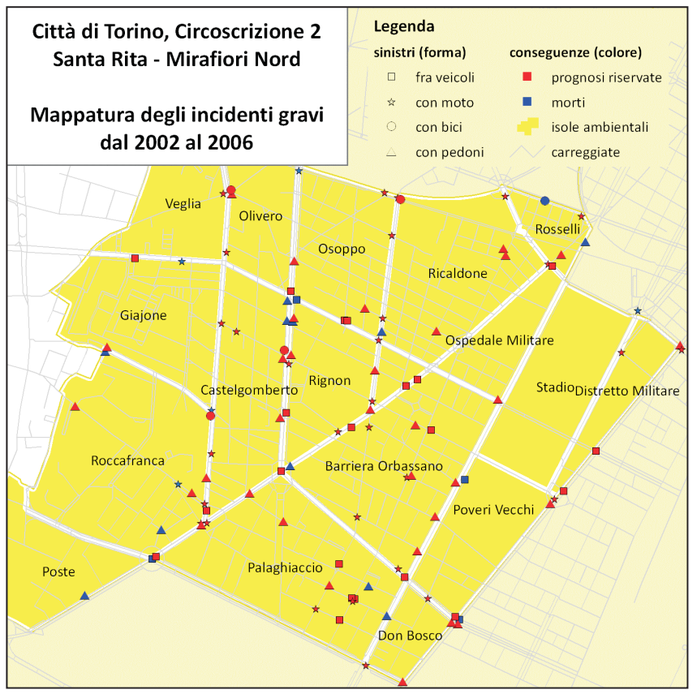
La mancata localizzazione degli incidenti sulle diverse reti urbane, con la possibilità di distinguere tra rete stradale principale e secondaria, fondamento di qualsiasi pianificazione del traffico, non consente di individuare le cause specifiche dell'incidentalità urbana e l'adozione di efficaci programmi d'intervento. La localizzazione degli incidenti è sostanzialmente di tipo amministrativo e aggregata a scala comunale o al massimo per aree abitate, mentre dovrebbe essere distinta per reti stradali e su più livelli.

Rilevazioni distinte e mirate si cominciano a fare per i programmi partecipanti ai bandi regionali per la sicurezza stradale, ma non sono ancora una pratica diffusa.

In effetti le politiche della sicurezza più efficaci messe in atto finora riguardano le autostrade e le extraurbane principali per le quali è stato adottato un approccio articolato nell'analisi dell'incidentalità e nell'adozione dei programmi d'intervento.

Città di Torino, Circoscrizione 2
Santa Rita - Mirafiori Nord

Mappatura degli incidenti gravi dal 2002 al 2006



Mobilità sicura e sostenibile

Gli incidenti urbani

Il Piemonte (e l'Italia in generale) vive un'emergenza da incidenti stradali urbani: mentre diminuiscono sulla rete extraurbana, in città restano alti.
In Europa, invece, gli incidenti urbani diminuiscono addirittura ad un ritmo superiore alla media, così come i feriti e i morti.
La nostra condizione è ancora più grave se pensiamo che sulle strade locali le vittime sono sempre gli utenti più lenti, i pedoni e i ciclisti.

Le strade locali sono ancora progettate e gestite con gli stessi criteri di quelle principali, disegnate per la velocità. I controlli di polizia non riescono a penetrare nei quartieri e l'efficacia della patente a punti è così annullata.

In Piemonte oltre il 70% degli incidenti avviene su strade urbane e provoca più del 40% dei morti totali (vedi pag. seguente).
Il dato è in linea con la media nazionale, circa il 10% sopra la media europea. Nella sicurezza stradale urbana l'Italia è agli ultimi posti insieme a Portogallo, Grecia e Polonia.

Lo stacco dall'Europa non è stato sempre questo: solo a metà degli anni Novanta, nazioni come la Francia avevano quote simili alle nostre, ma investendo nella sicurezza delle strade locali in chiave di ambiente residenziale, hanno ridotto gli incidenti urbani più di quelli extraurbani.

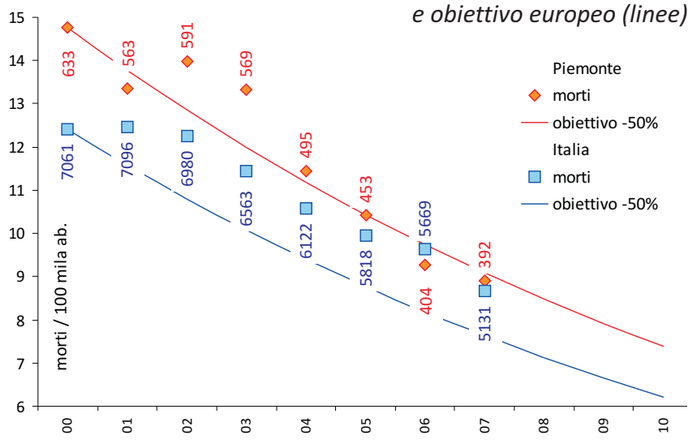
Diversi studi internazionali dimostrano che, all'aumentare della mobilità di pedoni e ciclisti (la "mobilità lenta"), diminuiscono gli incidenti a loro carico, al contrario di quanto avviene per i veicoli, per i quali gli incidenti sono proporzionali ai chilometri percorsi.
Queste osservazioni sono pionieristiche, perché finora tutte le risorse della sicurezza stradale sono andate alla mobilità veicolare.

La teoria più accreditata usa i classici schemi dell'ecologia umana, paragonando il comportamento delle persone negli spazi pubblici a quello degli stormi di uccelli: più grande è il gruppo, meno probabilità ha di essere predato, non solo ogni singolo per la distribuzione del rischio, ma il gruppo perché valgono effetti "sentinella" e "branco": **più persone girano a piedi e in bici, meno probabilità hanno di essere vittime di incidenti**.

Una località turistica, due strade simili, a piattaforma unica (senza distinzione fra carreggiata e marciapiede) ma nella prima la folla si difende con un "effetto stormo", mentre nella seconda il ciclista (nel mirino) è chiaramente isolato.

I dati degli incidenti urbani

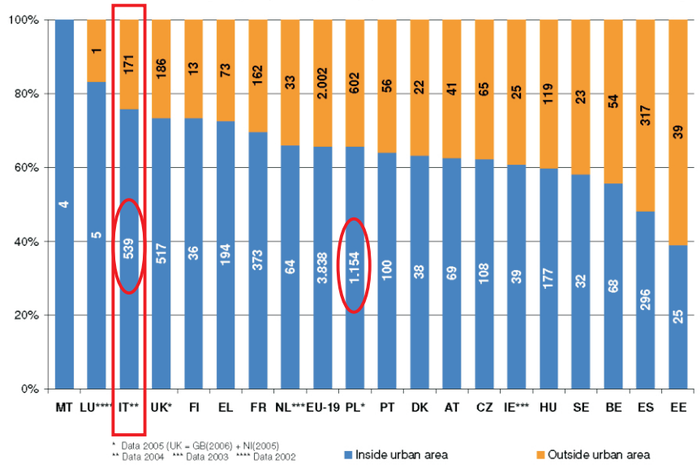
Tassi di mortalità stradale in Piemonte e Italia evoluzione dal 2000 al 2007 (punti) e obiettivo europeo (linee)



Feriti stradali in Piemonte

	urbano	extraurba	autostrad	tot
1999	17.922 (71,0%)	4.973	2.339	25.235
2000	16.749 (70,7%)	4.768	2.163	23.681
2001	17.817 (71,1%)	4.954	2.301	25.073
2002	18.467 (69,9%)	5.489	2.464	26.421
2003	16.135 (69,5%)	4.911	2.177	23.224
2004	15.748 (69,5%)	4.850	2.049	22.648
2005	15.417 (70,3%)	4.655	1.870	21.943
2006	15.558 (70,6%)	4.474	2.015	22.048
2007	15.325 (71,7%)	4.048	1.990	21.364

Pedoni morti nel 2006 in Europa, in aree urbane (blu) ed extraurbane (arancio) [SafetyNet, Rapporto Statistico annuale 2008]



Il Piemonte nel 2007 ha registrato 14.643 incidenti, con 21.364 feriti e 392 morti.
Rispetto all'obiettivo europeo di dimezzare i morti dal 2000 al 2010 siamo in linea, anche in ambito urbano.

Nella mortalità il Piemonte è in media europea ed ha colmato il divario iniziale rispetto all'Italia (da 15 a 9 morti su 100 mila ab.).

I feriti restano un problema irrisolto: dopo una lieve flessione nel 2003 con la patente a punti, in città non sono più diminuiti.
Dei feriti non è ancora data a conoscere la gravità, finché il progetto regionale *Twist* (Trasmissione web incidenti stradali), avviato nel 2009, non comincerà a produrre i suoi dati.

Solo negli ultimissimi anni l'Europa ha rivolto l'attenzione agli incidenti urbani, quando si è visto che in alcuni Stati membri con molti incidenti *pro capite*, l'obiettivo di dimezzare le vittime della strada era troppo lontano dall'essere raggiunto, a causa di sacche di resistenza su alcune tipologie di strade.

I casi più gravi sono Romania, Polonia, Slovacchia, Grecia, Portogallo e Italia, ma mentre le prime tre sono completamente fuori obiettivo su tutto il territorio, Grecia, Portogallo e Italia restano nel gruppo di coda a causa dei soli incidenti urbani. Bisogna allora chiedersi quali politiche abbiano prodotto città così insicure, dove le vittime sono pedoni e ciclisti, ovvero la "mobilità lenta".

In Italia il 76% delle morti di pedoni si verifica in ambito urbano (539 su 710 totali), 10 punti sopra la media europea (66%).

In Piemonte siamo oltre l'80%, ma su valori molto oscillanti perché piccoli (51 urbani su 56 pedoni morti nel 2006, 38 su 46 nel 2007).

In termini percentuali siamo gli ultimi in Europa per la sicurezza urbana dei pedoni.

In termini assoluti ci supera solo la Polonia, che con 1.154 pedoni morti in città versa in condizioni molto problematiche.

Sicurezza stradale: cosa hanno fatto i comuni

La sicurezza extraurbana è fatta di autovelox, controlli di polizia, patente a punti, dispositivi a bordo del veicolo, *guard rails*..., misure che in città non sono applicabili capillarmente e comunque perdono la loro efficacia.

Le strade urbane hanno un funzionamento inverso a quelle extraurbane principali: le prime sono spazi di vita quotidiana per molte persone che si muovono a bassa velocità, sopratutto a piedi, e non possono funzionare come sistemi specializzati di trasporto, ma devono reggersi sull'interazione "a vista".

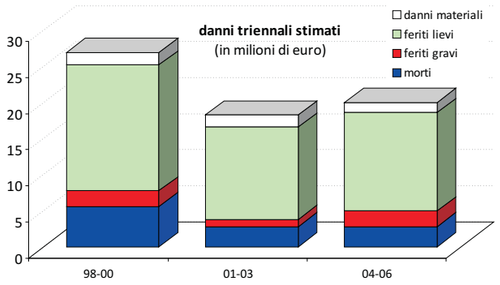
Ispirandosi alle migliori pratiche europee, alcuni comuni medio-piccoli del nord Italia, dalla fine degli anni Novanta hanno cominciato a ridurre gli incidenti urbani lavorando sulla qualità dello spazio pubblico.

Cesenatico

In genere le località turistiche sono le prime interessate ad investire in un'offerta di gradevolezza per i propri visitatori e di comodità per chi decide di spostarsi a piedi.

La riviera romagnola negli ultimi anni ha aggiunto alle politiche regionali per la sicurezza, una specifica qualità dell'accoglienza turistica, cominciando ad adottare la moderazione del traffico in modo estensivo.

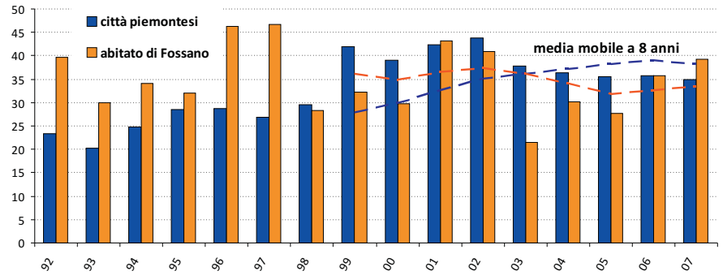
La città di Cesenatico, monitorando gli effetti sugli incidenti urbani della moderazione del traffico, introdotta nel 2001, ha potuto misurare una **riduzione da 9 a 6 milioni di euro all'anno di danno sociale stimato**, con una riemersione dal 2004, in controtendenza rispetto alla patente a punti, che ha dimezzato il danno dal 2004, ma solo fuori città.



Fossano

Fossano è una delle città piemontesi che hanno raggiunto i risultati più brillanti per la sicurezza stradale urbana con la moderazione del traffico: la combinazione di interventi fisici, comunicazione e "monitoraggio partecipato", a partire dal 2000, ha prodotto in 8 anni una riduzione dei lesi urbani* del 5%, in controtendenza rispetto alla Regione, dove nel frattempo sono aumentati del 37%.

** per "lesi" si intendono morti + feriti e per "urbani" quelli registrati negli "abitati", definiti secondo il Codice della Strada*



Lesività urbana comparata fra Fossano e Piemonte

an	abitato di Fossano feriti	morti	lesi	tot	tasso	città piemontesi feriti	morti	lesi	tot	tasso
92	92	1	93		40	9.978	30	10.008		23
93	70	0	70		30	8.655	24	8.679		20
94	76	3	79		34	10.594	30	10.624		25
95	73	2	75		32	12.247	25	12.272		29
96	107	2	109		46	12.262	36	12.298		29
97	108	2	110	< lesi in 8 anni	47	11.506	24	11.530	< lesi in 8 anni	27
98	67	0	67		28	12.629	28	12.657		30
99	76	1	77	680	32	17.922	47	17.969	96.037	42
00	71	0	71		30	16.749	28	16.777		39
01	100	3	103		43	17.817	45	17.862		42
02	95	3	98		41	18.467	39	18.506		44
03	50	2	52		22	16.135	34	16.169		38
04	73	0	73		30	15.748	36	15.784		36
05	66	1	67	< lesi in 8 anni	28	15.417	17	15.434	< lesi in 8 anni	36
06	86	1	87		36	15.558	24	15.582		36
07	95	1	96	647	39	15.325	19	15.344	131.458	35

Per quantificare in valori assoluti, negli 8 anni precedenti i lesi urbani sono stati 680, negli 8 successivi 647: 33 in meno in 8 anni.

Nello stesso periodo nelle città piemontesi sono cresciuti da 96.037 a 131.458: 35.421 in più. Se Fossano fosse cresciuta come le altre città piemontesi, avrebbe avuto 931 lesi invece di 647: 284 in più.

In sintesi Fossano ha risparmiato 284 lesioni in 8 anni.

NB: il tasso di lesività è calcolato sui lesi ogni 10 mila abitanti