

CONSULTA PROVINCIALE SULLA SICUREZZA STRADALE ASSEMBLEA PLENARIA

Incontro del 16/12/2010 - Ore 11,00
presso la Sala Riunioni dell'Area Tecnica della Provincia di Brescia

Faccin (Direttore dell'Area Tecnica della Provincia di Brescia)

L'ing. Carlo Faccin, introduce l'incontro portando i saluti dell'Assessore ai LL.PP., Mariateresa Vivaldini.

La comunità europea, adottando a luglio del 2010 il "IV Programma di azione sulla sicurezza stradale 2010-2020", ha rilanciato per il 2020 l'obiettivo di dimezzare le vittime degli incidenti stradali nel prossimo decennio. Un impegno che comporterà un costante sforzo per strutturare sinergicamente gli interventi di carattere infrastrutturale ed educativo, che nel caso della Provincia di Brescia, secondo gli auspici dell'Unione europea, porterebbero a salvare nel 2020 circa 50 persone all'anno.

Per questo motivo la Provincia di Brescia continua a monitorare l'incidentalità, con un'attenzione particolare agli incidenti che hanno comportato danni alle persone.

Un ringraziamento in questo senso va a tutte le forze dell'ordine, polizia stradale, carabinieri, polizia provinciale e polizie locali nei Comuni, che quotidianamente collaborano con la Provincia di Brescia nell'alimentare il flusso informativo delle schede ISTAT di incidente stradale e nel garantire disponibilità e professionalità, spesso ben oltre lo stretto necessario imposto dai protocolli, nel reperire i dati per l'esatta localizzazione degli incidenti stradali.

Dal 2011 la scheda ISTAT di incidente richiederà anche la compilazione obbligatoria dell'ettometrica (fino ad oggi la localizzazione dell'incidente era arrotondata al chilometro), avendo ISTAT risposto positivamente ad una richiesta inoltrata proprio dalla Provincia di Brescia, che per anni ha insistito su questa esigenza.

Zavanella (Area Tecnica della Provincia di Brescia)

Anche il 2010 si sta concludendo per la Provincia di Brescia con una riduzione della mortalità per incidente stradale, confermando il trend positivo di decrescita degli ultimi anni, che sul territorio provinciale ha comportato il raggiungimento degli obiettivi comunitari di riduzione del 50% del numero delle vittime della strada.

Il mese di novembre di quest'anno è stato un mese molto particolare, durante il quale non si è verificato alcun incidente mortale: mai era successo in precedenza sul nostro territorio per un periodo così lungo.

Dall'esame dei primi dati a disposizione per l'anno in corso, limitati alla mortalità per incidente stradale, constatiamo come la fascia di utenza più esposta al rischio di incidente rimanga quella giovanile (18-30 anni). Prendendo in considerazione gli utenti coinvolti, colpisce il fatto che circa la metà delle vittime della strada siano pedoni, ciclisti e motociclisti. Si tratta di incidenti che si verificano prevalentemente nei centri abitati.

Se si esaminano i dati dalla prospettiva dell'ente che gestisce la strada, si constata l'elevata pericolosità delle strade statali, di pochi punti inferiore agli indici di mortalità autostradali, i più elevati, stante l'elevato traffico veicolare.

Rispetto al tema dei giorni della settimana maggiormente a rischio, emerge la criticità dei fine settimana, caratterizzati da un numero inferiore di incidenti in termini assoluti, ma da una maggiore gravità.

Restano invariati negli anni i dati di mortalità riferiti alla provenienza degli utenti della strada vittime di incidenti stradali.

Anche a livello nazionale nel 2009, ultima annualità per la quale si dispone dei dati ISTAT, si è registrata una diminuzione degli incidenti, morti e feriti sulle strade italiane.

Il Rapporto ISTAT evidenzia nel 2009 un calo rispetto al 2008 dei sinistri (-1,6%), morti (-10%) e feriti (-1%).

Anche a livello nazionale luglio si conferma il mese "nero", sabato il giorno con più morti, le 18:00 l'ora più critica.

Faccin (Direttore dell'Area Tecnica della Provincia di Brescia)

Le più recenti iniziative di sensibilizzazione finanziate dalla Provincia di Brescia con la disponibilità e la partecipazione di diversi altri soggetti, tra cui l'Associazione famigliari delle vittime della strada, consentiranno nel prossimo anno di dare supporto nelle scuole alle attività di educazione stradale, attraverso la testimonianza diretta di persone che vivono in prima persona il dramma di un incidente grave, quali potrebbero essere i medici del pronto soccorso, persone sopravvissute o parenti di vittime. Inoltre sarà distribuito il calendario del Brescia Calcio, che è stato scelto come veicolo di divulgazione della campagna per la sicurezza stradale insieme a diverse testate giornalistiche. La campagna di sensibilizzazione è dedicata alla sicurezza dei motociclisti, in quanto si è riscontrato essere una categoria di utenti fortemente vulnerabile in caso di incidente.

Prima della discussione dell'assemblea, verrà presentato dall'ing. Maternini, professore di Trasporti presso la Facoltà di Ingegneria, uno studio condotto dagli uffici tecnici della Provincia nell'ambito di una convenzione con l'Università di Brescia. Tale studio riguarda l'applicazione della procedura di "Analisi preventiva di sicurezza".

Tale procedura è stata sperimentata per la prima volta dalla Provincia di Brescia nel 2003. La sperimentazione era stata condotta prendendo in esame due infrastrutture stradali caratterizzate da particolari problematiche legate alla sicurezza: la SPBS 668, denominata "Lenese", e la SPBS 572, "Salò-Desenzano". Una terza applicazione ha invece riguardato la SPBS11 "Tangenziale Sud" di Brescia, nella tratta a singola carreggiata (SS45bis-SPBS11). Quest'ultimo studio in particolare si poneva l'obiettivo di realizzare opere di costo contenuto (complessivamente per circa € 1.100.000), in vista del futuro intervento per il raddoppio della carreggiata. Queste circostanze hanno permesso di sperimentare alcune soluzioni progettuali innovative, che potrebbero in futuro essere estese ad altre infrastrutture stradali, che presentano caratteristiche e problematiche simili a quelle della tratta stradale analizzata.

Nel 2010 la procedura di "Analisi preventiva di sicurezza" è stata applicata anche alla SPIX.

Tale procedura si avvale del lavoro interdisciplinare di un gruppo di tecnici che riunisce differenti professionalità, che in altro modo, per le caratteristiche organizzative dell'Ente, risulterebbe difficile far collaborare.

Uno degli aspetti di maggior importanza di questa procedura, è il carattere preventivo dell'analisi di sicurezza, che mira ad individuare i potenziali fattori di pericolo, per ogni categoria di utente delle strade, prima che questi determinino un aumento dell'incidentalità. L'azione di tipo preventivo differenzia in modo sostanziale questo tipo d'analisi da quella dei punti neri, che svolge invece una azione di tipo correttivo a seguito di una elevata concentrazione di incidenti in luoghi specifici del tracciato stradale.

Maternini (Università degli Studi di Brescia)

La procedura seguita per l'analisi preventiva di sicurezza si differenzia da quella prevista dalle "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade" del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle Università di Napoli "Federico II", Firenze, Palermo, Roma, divulgata nel 2001 dallo stesso Ministero. La differenza sostanziale riguarda il gruppo d'analisti incaricato a svolgere la procedura, che secondo le linee guida, dovrebbe essere formato da un gruppo di esperti esterni all'Ente Gestore, mentre nel

caso della SPIX è stato costituito da tre esperti esterni e da altre figure interne all'Ente, in questo caso la Provincia.

La composizione del gruppo di esperti è stata proposta con il fine di formare il personale tecnico dipendente dell'Ente Gestore riguardo le problematiche della sicurezza stradale. Di conseguenza si introdurrebbe nell'Ente quella "cultura della sicurezza" necessaria affinché si possa incrementare il livello qualitativo della gestione e progettazione delle strade.

Un altro aspetto positivo in questa composizione del gruppo d'analisti è che gli elementi conoscitivi di gestione e manutenzione della strada da parte del gestore vengono totalmente utilizzati all'interno della procedura d'analisi.

Inoltre tale procedimento diviene occasione per creare dei momenti di confronto comune sui temi della sicurezza, coinvolgendo le diverse professionalità all'interno dell'Ente Gestore, nel rispetto della correttezza della procedura, garantita dagli esperti esterni, con il ruolo di coordinamento del gruppo.

La *Commissione tecnica*, appositamente nominata dalla Provincia, è così composta:

- esperti in progettazione stradale: due ingegneri del Settore Progettazione strade della Provincia di Brescia;
- esperti in gestione e manutenzione delle infrastrutture in esame: un funzionario del Settore Gestione e manutenzione strade con la collaborazione del Sorvegliante della strada;
- esperti in sicurezza stradale all'interno dell'Ente Gestore: due ingegneri del Settore Servizi tecnici generali dell'Area Tecnica e un ingegnere dell'Area Ambiente;
- tre esperti esterni in sicurezza stradale, progettazione stradale e trasporti.

La *procedura* seguita nello studio si articola nel seguente modo:

1. incontro iniziale;
2. elaborazione e rappresentazione dei dati e delle informazioni disponibili;
3. prima ispezione in sito;
4. individuazione delle azioni correttive;
5. seconda ispezione in sito;
6. individuazione delle azioni correttive;
7. discussione finale ed illustrazione dei risultati.

Nell'ambito dello studio sono stati analizzati i dati dei flussi di traffico rilevati in corrispondenza di cinque sezioni. Il conteggio dei veicoli è stato effettuato con l'utilizzo di spire ad induzione elettromagnetica.

L'indagine degli incidenti accaduti lungo la SPIX nei Comuni di San Paolo, Barbariga, Dello, Mairano, Azzano Mella e Capriano del Colle è stata effettuata raccogliendo informazioni sugli incidenti verificatisi dal 1° gennaio 1998 al 30 giugno 2009. Tali dati rappresentano, di fatto, il quadro dell'incidentalità ricostruito consultando l'archivio degli incidenti stradali della Provincia di Brescia, costituito dai dati ISTAT e dai dati forniti direttamente dagli organi rilevatori nell'ambito degli accordi stipulati con la Prefettura di Brescia.

I tronchi omogenei sono stati individuati in base ai criteri indicati nel rapporto CNR del 13/3/1998 n. 13465 "Criteri per la classificazione della rete stradale esistente ai sensi dell'art. 13, comma 4 e 5 del Nuovo codice della strada". Sono state descritte tredici tipologie di tronchi omogenei individuati lungo la SPIX, limitatamente alla tratta da Fenili Belasi a Scarpizzolo (intersezione con la SPBS668). Non compare il tasso di incidentalità riferito sulla singola tratta, in quanto non è stato calcolato, essendo la maggior parte degli incidenti rilevati non localizzabili con precisione.

Sono stati infine illustrati alcuni esempi di schede redatte in esito alle ispezioni in sito. Esse descrivono gli elementi potenzialmente di rischio e formulano le conseguenti azioni correttive. Tali schede contengono la localizzazione della criticità, le caratteristiche della tratta in cui è stata riscontrata, la

descrizione della situazione attuale ed infine la descrizione delle azioni correttive proposte. La priorità dell'intervento è stata valutata sulla base del dato di incidentalità rilevato.

INTERVENTI DEI MEMBRI DELL'ASSEMBLEA

Merli (Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada)

Rispetto al dicembre del 2009 (104 morti), nel 2010 al 13 dicembre risultano 77 le persone che sono decedute in incidenti stradali. Sono numeri elevati, l'aspetto positivo è rappresentato dal fatto che questi numeri sono in costante decremento.

Grazie a convenzioni stipulate con la Provincia di Brescia, l'associazione nazionale Familiari e Vittime della Strada svolge corsi di educazione stradale nelle scuole, soprattutto CFP. L'associazione mette anche a disposizione un modulo didattico studiato per i bambini delle scuole elementari da installare nelle palestre.

Quest'anno l'associazione ha inoltre promosso il IV PREVENSPOT, concorso per spot televisivi e grafica pubblicitaria sulla sicurezza stradale. L'iniziativa ha il pregio di rendere protagonisti degli spot gli stessi ragazzi, in modo che con le loro parole si rivolgano in modo più diretto ai coetanei.

Si chiede la collaborazione della Consulta provinciale per sottoporre i migliori spot alle televisioni locali affinché dedichino degli spazi gratuiti alla sensibilizzazione in tema di sicurezza stradale.

Ubaldo Mazzoncini (AS AIS Associazione Studio Analisi Incidenti Stradali)

Durante le scorse riunioni della Consulta è stata proposta l'organizzazione di incontri con i maggiori rivenditori di biciclette, affinché siano venduti veicoli che rispettano le caratteristiche previste dal codice della strada (fanali, catarifrangenti, ecc.), ma questo incontro non è ancora stato convocato.

Il Prof. Maternini ha fatto un'analisi interessante evidenziando le criticità infrastrutturali lungo la SPIX. Nella struttura della commissione tecnica coinvolta in questo lavoro non compare alcun membro portatore di professionalità specifiche nel campo dell'infortunistica stradale e ricostruzione degli incidenti, quali potrebbero essere i tecnici aderenti all'AS AIS ed EVU Italia. Ugualmente anche in altri contesti, difficilmente si ricorre a queste competenze. Se venissero coinvolte in fase di revisione delle norme del codice della strada, si potrebbe attingere alla conoscenza della dinamica degli incidenti per apportare un miglioramento alle regole di circolazione stradale: ad esempio, basterebbero poche parole ad integrazione dell'art. 145 del codice (precedenza) per renderlo più chiaro. Un altro campo in cui tale esperienza potrebbe essere utile è quello della progettazione stradale o degli elementi di arredo funzionale, quali le barriere stradali, affinché non costituiscano dei fattori di pericolosità per alcune categorie di utenza.

Petrogalli (Federazione Italiana Autotrasportatori)

Dalla visione dei grafici relativi agli incidenti stradali verificatesi nel 2010 è emerso che i mezzi pesanti incidono per il 3% sull'incidentalità, che paradossalmente è maggiore durante il fine settimana, quando non circola il traffico merci.

Nella Provincia di Brescia molte infrastrutture sono state migliorate ma molto è ancora da fare, considerato che l'85% delle merci, purtroppo, in Italia viaggia su strada. Laddove il traffico pesante viene disincentivato attraverso interventi infrastrutturali di moderazione del traffico, si riscontra un effetto di maggiore incidentalità lungo gli itinerari alternativi (ad esempio, quelli autostradali).

Un altro problema è costituito dalla sosta dei mezzi pesanti: l'autoparco di Brescia Est rimane sotto-utilizzato.

Considerando inoltre il problema della cartellonistica pubblicitaria e dei monumenti nelle isole delle rotonde, se all'autotrasportatore è richiesto il rispetto di norme severe sui veicoli, anche le infrastrutture dovrebbero essere gestite garantendo il massimo livello di sicurezza.

Faccin (Direttore dell'Area Tecnica della Provincia di Brescia)

Purtroppo l'attuale situazione congiunturale non permette di realizzare interventi della stessa portata di quelli degli scorsi anni. Sono però in corso importanti opere come BREBEMI ed SP19.

Occorre precisare che c'è un limite infrastrutturale alla mobilità su gomma oltre il quale non è possibile andare.

Facchini (Consigliere dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Brescia)

Il Prof. Maternini ha evidenziato che il fattore infrastrutturale rappresenta il 30-35% delle concause degli incidenti stradali. Si auspica che la riduzione dell'incidentalità negli ultimi anni sia anche dovuta al contributo dato dall'ordine degli Ingegneri della Provincia di Brescia attraverso i propri corsi di aggiornamento.

Pasini (UST)

La sinergia fra le istituzioni ha contribuito a ridurre l'incidentalità.

E' auspicabile che lo sforzo profuso nei corsi per la preparazione degli studenti all'esame per conseguire il certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori abbia contribuito a ridurre così drasticamente il numero degli incidenti ai ciclomotori.

Alcune iniziative sono molto significative e consentono anche di raggiungere persone oltre l'età scolare: lo scorso anno, ad esempio, con un gruppo di studenti è stato svolto il test del tasso alcolico su circa 180 clienti di una discoteca bresciana.

E' molto importante entrare nelle scuole, in particolare in un istituto tecnico, avendo la possibilità di spiegare come si progetta una strada, perché l'infrastruttura non è svincolata dall'uomo che l'ha progettata ed è fondamentale trasmettere il senso della legalità anche nella sua forma applicata al modo di costruire.

Faccin (Direttore dell'Area Tecnica della Provincia di Brescia)

Non essendoci altri interventi, si ringrazia per la partecipazione e si assicura una maggiore attenzione della Consulta alle proposte presentate dai partecipanti.

La riunione si chiude alle ore 13.00.

Relatrice

Dott.ssa Caterina De Vito

IL DIRETTORE
DELL'AREA TECNICA
Dott. Ing. Carlo Faccin

Allegati:

1. dati di mortalità per incidente stradale del 2010;
2. presentazione della procedura di "Road Safety Review" applicata alla SP IX "Quinzanese".