



Il metodo stoico di soddisfare i bisogni eliminando i desideri è analogo a quello di amputarsi i piedi quando si ha bisogno di scarpe.

(Jonathan Swift)



Attenti al pedone

Pedoni infortunati Comune (2007)		
	M	F
Roma	43	2.153
Milano	26	1.903
Torino	18	718
Napoli	14	494
Firenze	10	547
Palermo	9	291
Bologna	6	333
Verona	4	148
Messina	4	124
Catania	4	182

Morti/circolante Comune (2007)	
Firenze	29.618
Milano	37.130
Torino	39.143
Bologna	46.653
Messina	46.790
Napoli	52.518
Verona	52.949
Roma	58.241
Palermo	60.638
Catania	72.423

Pedoni infortunati Provincia (2007)		
	M	F
Roma	60	2.529
Milano	46	2.700
Napoli	22	801
Torino	21	993
Bergamo	15	223
Firenze	15	772
Macerata	14	127
Palermo	14	334
Padova	13	249
Bologna	13	454

Morti/circolante Provincia (2007)	
Macerata	19.614
Bergamo	54.842
Padova	56.041
Bologna	59.026
Roma	59.863
Palermo	60.226
Milano	63.431
Palermo	67.434
Torino	85.826
Napoli	102.650



Ma è proprio Roma la più a rischio?

Miracoli delle statistiche. Cifre alla mano Roma è la città italiana più pericolosa per i pedoni, con 43 vittime nel territorio comunale e 60 in quello provinciale (dati 2007). Ma già il relativamente modesto incremento tra il dato comunale e quello provinciale (solo 17 fuori del Comune, contro i 20 di Milano) rivela come sul dato incida l'estensione territoriale del Comune di Roma (1.300 kmq contro i 180 di Milano). Ma il rapporto di cui tener conto è quello tra vittime degli incidenti e veicoli circolanti nell'area considerata. Dividendo il circolante per il numero di pedoni deceduti, infatti, si scopre che la città più «pericolosa» è Firenze, dove nel 2007 c'è stata una vittima ogni 30 mila veicoli e la Provincia più a rischio è Macerata con un morto ogni 20 mila veicoli.

Roma, prima in valori assoluti, è soltanto ottava come Comune (un pedone ucciso ogni 58 mila veicoli) e quinta come Provincia (uno ogni 60 mila veicoli). Evidentemente un parco circolante di 2 milioni e mezzo di veicoli in città e di 3 e mezzo in Provincia non poteva non avere l'effetto di «diluire» il dato: e allora la Provincia di Macerata, con i suoi «soli» 275 mila veicoli circolanti e 14 pedoni morti, offre un dato «concentrato» che la porta in testa alla classifica.

Il che porta ad una sola conclusione: quale che sia il dato in rapporto agli abitanti o al circolante, il numero delle vittime della strada è sempre eccessivo.



Qui sopra
Strisce scolorite in via dell'Acqua Acetosa

A sinistra
Un attraversamento ben segnalato

Nella pagina accanto
Un pedone attraversa di corsa piazza Ungheria

IN UN ANNO A ROMA NE MUOIONO QUASI 50. COME MAI? E COSA FARE PER POTER CAMMINARE SICURI?

L'automobilista non è sempre automobilista. Quando, trovato (finalmente) un parcheggio, scende dalla macchina diventa subito un altro tipo di cittadino: un pedone. E rischia di essere urtato, speronato, travolto da qualche automobilista che fino a pochi momenti prima era un pedone. Insomma, il pedone è l'altra faccia dell'automobilista, ma una faccia segnata da una debolezza che l'assenza di una corazzata protettiva rende assai fragile: è stato calcolato che una persona urtata da un veicolo di medie dimensioni a 50 km l'ora nel 75% dei casi ha un esito mortale. E le cifre dicono che nel 2007 in Italia sono morti 627 pedoni, quasi due al giorno; il 29,8%, addirittura, secondo una stima Aci, mentre attraversavano le strisce pedonali. In questa drammatica classifica Roma - anche per le sue dimensioni e il suo parco circolante - occupa la prima posizione: nel 2007 ha contato **43 morti** e **2.153 feriti**. Ma più che a livello nazionale, la situazione della Capitale va confrontata con quella delle grandi metropoli europee.

Ed è quello che hanno fatto gli Automobile Club di 17 Paesi europei confrontando fra loro, con un apposito Eurotest, le principali metropoli del continente e concentrandosi sugli attraversamenti pedonali. Nel

confronto, Roma si è piazzata nella parte medio-bassa della classifica europea: dei 15 attraversamenti pedonali esaminati (piazza Venezia, piazza della Repubblica, largo Santa Susanna) 11 hanno ricevuto il giudizio «buono» o «sufficiente», come Copenhagen, Amsterdam, Stoccolma, Zagabria, Madrid. Ma a Roma i «buoni» sono soltanto 4, nessuno dei suoi attraversamenti è tra i primi 50 (il primo è al 67° posto) e hanno dato i peggiori risultati in assoluto per accessibilità (in piazza della Repubblica).

Uno dei tre nodi posti per Roma dall'Eurotest è proprio l'**accessibilità** che «risulta penalizzata dagli alti marciapiedi (anche superiori a 10 cm) e dalle rampe per disabili frontali, strette e ad elevata pendenza (quasi sempre superiore al 10%), oltre che dalla presenza di ostacoli. Il secondo nodo è quello della **manutenzione** delle sedi stradali, con buche e dissesti del manto, e della segnaletica sulla quale solo da poco si sta cercando di mettere ordine con un Catasto *ad hoc*. Al terzo posto, ma era scontato, ci sono i **veicoli in sosta vietata** a ridosso degli attraversamenti che impediscono la visuale ai pedoni o li costringono a pericolose gincane per raggiungere la carreggiata. ●

Ma i pedoni della Capitale non si sentono sicuri

Più della metà dei romani non si sente sicura nel camminare a piedi nelle strade della Capitale. Il 57% dei cittadini interpellati ha risposto in questo modo all'istituto di ricerca Nextplora e il 74% ha attribuito all'eccessiva velocità delle automobili la causa principale del loro senso di insicurezza.

Solo il 5% cammina tranquillo

L'indagine, svolta a livello nazionale per conto di una compagnia di assicurazioni, mostra come il problema sia molto più sentito a Roma che non nel resto del Paese, dove solo il 38% ha dichiarato di non sentirsi sicuro nell'attraversare la strada. Al contrario si sentono «molto sicuri» solo il 5% dei romani, contro il 15% degli italiani.

Quanto alle cause del pericolo, dopo la veloci-

tà vengono il passaggio con il rosso (72%) e la guida distratta (66%), ma c'è chi se la prende con i marciapiedi occupati (55%).

L'odiata tripla fila

Il sondaggio getta una luce anche sui sentimenti dei pedoni (il 54% degli intervistati ha dichiarato di camminare dai 15 ai 45 minuti al giorno) nei confronti degli automobilisti, evidenziando la loro avversione soprattutto nei confronti di chi parcheggia sui passaggi pedonali o sui posti per disabili (il 68%) e di chi lascia l'auto in doppia o tripla fila (63%).

Ma ci sono anche altri fattori che attirano le critiche dei pedoni, senza peraltro coinvolgere gli automobilisti: le buche, la segnaletica e le strade poco illuminate, citate dal 45% degli interpellati. ●

Poi c'è il giallo del giallo

Ha tutta l'aria di una leggenda metropolitana, ma proprio mentre nelle città del Nord scatta l'accusa del giallo troppo corto, per «incastrare» gli automobilisti e subissarli di multe, a Roma c'è chi dice che il giallo dura troppo a lungo. I tempi sarebbero stati allungati con il Giubileo del 2000, per dar modo ai pedoni di completare l'attraversamento e dissuaderli da ogni azzardo. Ma dopo un po' i romani avrebbero mangiato la foglia e ormai hanno preso la cattiva abitudine di attraversare la strada con il giallo del semaforo già acceso («Tanto dura un'eternità»), ma a loro rischio e pericolo.



Qui sopra
Un impianto
semaforico
per pedoni a
Dublino

In alto, a destra
Un passaggio
pedonale con
le strisce gialle,
in Spagna

Nella pagina
accanto
Un'anziana
attraversa
piazza
Ungheria



IL CONFRONTO DI ACI-EUROTTEST

	Ottimo	Buono	Suffic.	Insodd.	Scarso
LONDRA	2	11	0	1	0
OSLO	0	11	2	0	0
COPENHAGEN	0	9	2	0	0
AMSTERDAM	0	6	3	1	0
HELSINKI	0	8	5	0	0
PARIGI	0	8	5	0	0
STOCCOLMA	0	7	4	1	0
VIENNA	0	7	5	0	0
ZAGABRIA	0	7	4	1	0
ZURIGO	0	7	5	0	0
BARCELLONA	0	6	7	0	0
LUBIANA	0	6	6	0	0
BERLINO	0	5	3	4	0
MADRID	0	5	6	1	0
ROMA	0	4	7	4	0
MONACO	0	4	3	5	0
BRUXELLES	0	3	2	7	0

EuroNCAP: volete le stelle? Preoccupatevi dei pedoni

Giro di vite di EuroNCAP, il programma degli Automobile Club europei per la valutazione della sicurezza delle vetture: per ottenere le cinque stelle, da quest'anno, alle case non basterà concentrarsi sui classici crash-test frontali e laterali, ma dovranno anche preoccuparsi di migliorare la protezione di bambini e pedoni.

Gli ultimi test, nel novembre dello scorso anno, infatti, hanno registrato un aumento degli standard di sicurezza. Su 12 modelli, 8 hanno ricevuto il punteggio massimo di cinque stelle per la protezione dei passeggeri: Alfa Romeo Mito, Ford Fiesta, Peugeot 308 CC, Volkswagen Golf VI, Renault Megane, Honda Accord, l'Opel Insignia e Volvo XC60. Buona anche la sicurezza per i bambini a bordo, con punteggi di tre e quattro stelle, ma ancora scarsa quella offerta ai pedoni: solo tre modelli raggiungono il giudizio di tre stelle.

motorino sulle strisce nascondono ad un conducente il pedone in procinto di attraversare la carreggiata.

Semafori o strisce?

L'altro è la pericolosità dei semafori pedonali (in particolare quelli italiani) con la luce gialla prolungata: non comunicano adeguatamente il tempo concesso per ultimare l'attraversamento. Meglio un *countdown* che indichi i secondi di attesa residua per i pedoni. Ma tra le città testate questa soluzione è in fase di sperimentazione soltanto a Copenaghen e a Lubiana.

Ma le soluzioni per evitare investimenti sulle strisce sono tanti: a Londra o a Praga, il rumore di una *cicalina* segnala con suoni diversi il momento per il transito dei pedoni. A Dublino, invece, tutti i semafori pedonali hanno un *pulsante di richiesta* per il verde.

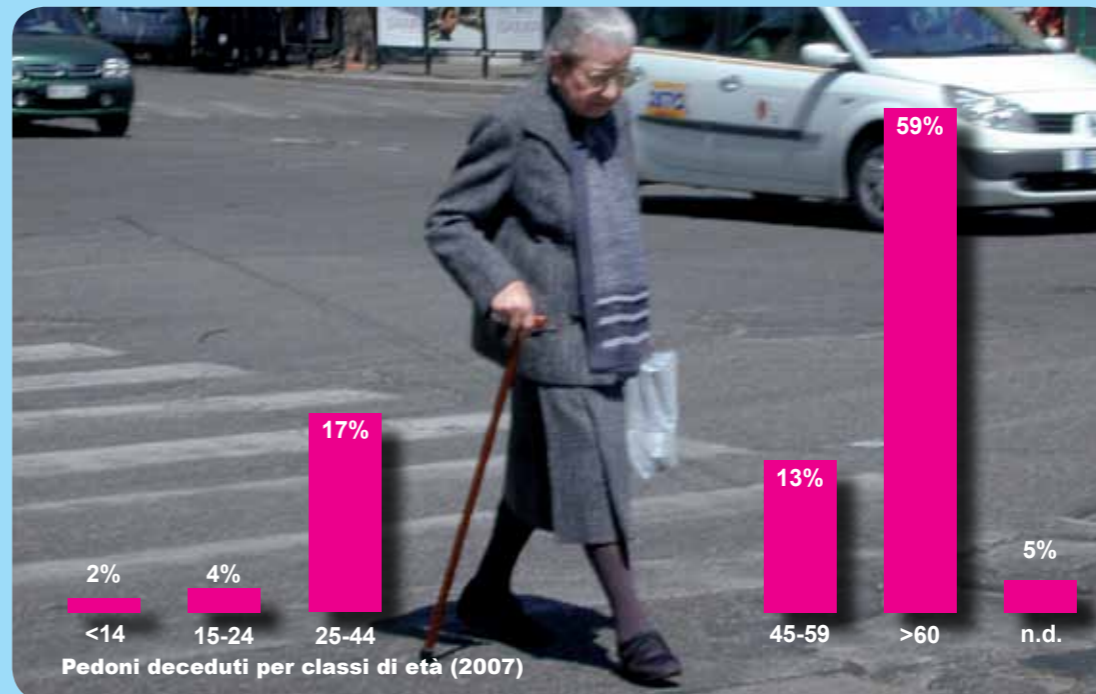
Ma anche le «zebre» sono sotto accusa: oltre a richiedere una costante manutenzione contro il loro sbiadimento, l'assenza di un semaforo che obblighi le auto allo stop è un rischio in più. E allora: in Svizzera sono gialle, in Germania proprio non esistono, mentre in Spagna le stanno sostituendo gradualmente con i semafori. ●



Un consiglio ai potenti: se qualcuno ti lecca le scarpe, mettilgli il piede addosso prima che cominci a morderti.

(Paul Valery)

A rischio soprattutto gli anziani



Pedoni e ciclisti, anziani e bambini, disabili ma anche genitori con i passeggini: sono numerose le categorie comprese nella definizione «utenti deboli» della strada. Ma sono categorie che si incrociano e, alla luce delle statistiche dimostrano che il più a rischio sono i pedoni anziani: il 59% delle vittime ha superato i 60 anni e gli over 65 nel 2007 sono stati 347 su 627 pedoni morti sulle strade italiane: poco più del 55%.

In questo, Roma è in linea con il resto del Paese: nel 2007 gli anziani al di sopra dei 65 anni che han-

no perso la vita sulle strade romane sono stati 25 su 43, con una percentuale del 58%.

Un rischio maggiore, quello che corrono gli anziani, dovuto soprattutto alla loro «fragilità» fisica, dal momento che la percentuale dei feriti scende al 6% per gli anziani con più di 60 anni.

Anche il sesso conta: muoiono più uomini che donne. Sempre nel 2007 i pedoni maschi che hanno perso la vita in Italia sono stati 371 contro le 256 vittime di sesso femminile: il 59% contro il 41. Un po' meglio a Roma per i maschi: sono solo il 57%.

CONFRONTI

La mortalità sulle strisce

ANNO 2006	
LUSSEMBURGO	4,1
FINLANDIA	3,4
NORVEGIA	3,4
ITALIA	3,3
SVIZZERA	2,7
MEDIA EUROPEA	2,3
AUSTRIA	1,9
DANIMARCA	1,8
SVEZIA	1,8
GERMANIA	1,5
SPAGNA	1,4
GRAN BRETAGNA	1,1
OLANDA	1,0

Sugli attraversamenti pedonali, a parte il Lussemburgo, sono la Finlandia, la Norvegia e l'Italia i Paesi che fanno registrare i risultati peggiori, sia in rapporto alla popolazione che al totale dei deceduti da incidente stradale.

Nella classifica della mortalità dei pedoni, a prescindere dalla situazione (quindi non solo sulle strisce), tuttavia Norvegia e Svezia sono tra le nazioni più «virtuose» e il Lussemburgo scende dietro l'Italia che conferma il quarto posto, preceduta in questo caso da Slovenia, Spagna e Austria.

Le altre metropoli. Londra meglio di tutte. La maglia nera alla «Capitale europea», Bruxelles

Privi di rampe per disabili e di isole «salvagente», male illuminati e con una segnaletica ormai logora, scarso uso delle tecnologie avanzate e veicoli parcheggi ad ostruire la visuale. Gli attraversamenti pedonali delle maggiori città europee hanno rivelato tante pericolose lacune all'ultima indagine Aci-EuroTest.

Un quadro sconsolante

Sei dei dieci migliori attraversamenti pedonali in Europa sono a Londra. Per il resto, il quadro è sconsolante: paradossalmente la città più pericolosa è Bruxelles, sede delle maggiori istituzioni che definiscono i provvedimenti sulla sicurezza stradale a livello continentale. In totale, solo due dei 215 passaggi pedonali esaminati sono stati valutati ottimi (entrambi a Londra), 116 «buoni», 69 hanno raggiunto la sufficienza e 28 sono stati bocciati. In percentuale poco più della metà degli attraversamenti esaminati (il 55%) ha riportato una valutazione positiva: «ottimo» o «buono».

L'indagine ha evidenziato due fattori di rischio. Il primo è la scarsa cultura della sicurezza degli utenti della strada che compromette l'efficienza delle infrastrutture: un'auto parcheggiata male o un

La ricerca. Quattro criteri, tre proposte e una campagna di sensibilizzazione

Sono 8 mila i pedoni che ogni anno perdono la vita sulle strade dell'Unione europea. Per questo gli Automobile Club continentali hanno deciso di avviare un *EuroTest* per mettere sotto controllo gli attraversamenti pedonali e hanno scelto l'Automobile Club d'Italia come capofila dei 17 Club che partecipano all'iniziativa, denominata *Pedestrian Crossings Assessment Programme*. L'obiettivo è individuare in ogni Paese le migliori (ma anche le peggiori) soluzioni, rendere maggiormente responsabili pedoni e conducenti, attirare l'attenzione delle autorità sulle misure più utili per ridurre la mortalità dei pedoni, soprattutto sugli attraversamenti a loro riservati.

Il metodo di valutazione

E l'Acì, con due *team* di tecnici ha effettuato in due tornate (a luglio e a settembre dello scorso anno) una serie di test diurni e notturni, su 215 attraversamenti pedonali in 17 città di 15 Paesi (Amsterdam, Barcellona, Berlino, Bruxelles, Copenaghen, Helsinki, Lubiana, Londra, Madrid, Monaco, Oslo, Parigi, Roma, Stoccolma, Vienna, Zagabria e Zurigo), scelti per le caratteristiche dell'area, il tipo di traffico. Per criteri di valutazione, è stato chiesto il supporto dell'Università

«La Sapienza», che ha indicato quattro criteri di valutazione:

- 1. Dimensionamento.** Tempi di attraversamento, tempi semaforici, presenza di isole di «salvataggio» ecc.
 - 2. Visibilità diurna.** Distanza dalle auto in sosta, ostacoli ecc.
 - 3. Visibilità notturna.** Illuminazione, presenza di rifrangenti, visibilità della segnaletica.
 - 4. Accessibilità.** Presenza di barriere architettoniche o ostacoli.
- Per ciascun criterio è stato costruito un «indicatore» che è stato usato per valutare le condizioni di ciascun attraversamento e confluire in un «indicatore di sicurezza complessivo».

Alla luce dei risultati l'Acì ha proposto di rendere obbligatori:

- 1.** la precedenza anche ai pedoni in procinto di attraversare,
- 2.** una distanza minima tra gli attraversamenti e le fermate dei bus,
- 3.** una distanza minima di visuale libera da ostacoli.

Ma non basta. «La formazione», ha commentato il presidente dell'Acì, **Enrico Gelpi**, «è fondamentale per una cultura comune della sicurezza stradale». Ed ha annunciato che l'Acì sarà promotore di una campagna di sensibilizzazione internazionale denominata «A passo sicuro», che raggiungerà milioni di automobilisti e pedoni europei. ●