

Rischi su due ruote



UNO STUDIO DELL'ACI LANCIA L'ALLARME: A ROMA PIÙ DELLA METÀ DEI «DUERUOTISTI» HA AVUTO UN INCIDENTE

Roma è notoriamente la Capitale delle due ruote, ma pochi pensano che i 650 mila tra motocicli e ciclomotori che circolano sulle strade di Roma, fanno della nostra città anche la Capitale degli incidenti su due ruote. A puntare i riflettori su questa drammatica realtà è un'indagine del Centro studi e ricerche dell'**Automobile Club d'Italia** e della **Fondazione Caracciolo**, con il supporto della FIA Foundation, che ha evidenziato alcuni dati allarmanti: a cominciare dal fatto che più della metà del campione di «dueruotisti» intervistato ha avuto almeno un incidente stradale e un terzo ne ha avuto più di uno.

Tre metodi di analisi

La ricerca è la somma di tre tipi di analisi: la prima, puramente statistica, basata sui dati ACI-ISTAT sugli incidenti 2003-2007; la seconda, frutto di un questionario a campione su 750 utilizzatori di due ruote, affidata alla facoltà di Statistica dell'Università «La Sapienza» di Roma; la terza, realizzata sul campo attraverso una serie di *field test* svolti tra il novembre 2008 e il gennaio 2009 su alcune strade romane di grande traffico.

Ne è venuto fuori un mare di dati preoccupanti. Per esempio, che si registra una diminuzione degli incidenti per le due ruote (-17,8%) rispetto al 2003, se rapportato al parco circolante di questo tipo di veicoli, ma la diminuzione è dovuta soprattutto all'aumento proprio del circolante (38%); o che il 48,2% di questi incidenti avviene con un'automobile, ma il 29,5% capita senza che ci siano altri veicoli; che il tipo di sinistro più frequente, secondo i dati ACI-ISTAT, è lo scontro frontale-laterale (37,3%), ma l'indagine campionaria rivela che è in testa la scivolata o la caduta da soli (34,8%), eventi che ovviamente non vengono denunciati e quindi registrati dalle statistiche.

Dunque, quello che occorre, conclude lo studio dell'ACI, è un forte intervento sui comportamenti degli utenti delle due ruote, attraverso campagne di sensibilizzazione, controlli più frequenti e programmi di formazione che devono partire dalle scuole. Anche perché Roma, per le sue dimensioni, per il suo traffico automobilistico, per l'insufficienza del trasporto pubblico, per la mancanza di parcheggi e, infine, anche per il clima, è inevitabilmente destinata ad essere il Paradiso delle due ruote. Ma, se non si interviene, può diventare un Inferno. ●



Finalmente sono un giornalista anch'io: ora i fatti non mi interessano più.
(Pat Buchanan)

Gli incidenti delle due ruote al microscopio

Evoluzione incidenti e parco veicoli a due ruote

Anno	Incidenti	Motocicli	Ciclomotori (*)	Totale veicoli a due ruote	Incidenti/Tot. veicoli a due ruote x100.000
2003	10.611	274.975	289.498	564.476	1.880
2004	12.297	287.499	299.498	586.997	2.095
2005	11.465	315.763	309.498	625.261	1.834
2006	11.322	360.424	319.498	679.922	1.665
2007	10.964	379.997	329.498	709.495	1.545
Media	11.332	323.732	329.498	653.230	1.735

Fonte: Elaborazione ISTAT-ACI su dati incidenti stradali
(*) I ciclomotori sono stati stimati

Incidenti di veicoli a due ruote con altri veicoli

Autovettura	48,2
Nessun altro veicolo	29,5
Veicolo a due ruote	9,1
Camion/Furgone	4,8
Pedone	3,6
Bus	2,4
Bicicletta	1,7
Taxi	0,7

Fonte: Elaborazione ACI-Fondazione Caracciolo su dati indagine campionaria

Tipologia di incidenti due ruote su strade urbane (%)

Tipologia	Incidenti	Morti	Feriti
Scontro frontale/laterale	37,3	28,4	37,3
Scontro laterale	24,3	13,6	23,8
Tamponamento	10,4	4,9	10,6
Investimento pedonale	6,1	16,0	7,3
Scontro frontale	5,5	13,6	5,7
Scontro con ostacoli stradali	5,3	7,4	4,8
Scontro con veicolo fermo	4,2	3,7	4,0
Scontro con veicolo parcheggiato	0,8	1,2	0,7
Scivolata	1,9	4,9	1,7
Frenata improvvisa	0,9	0,0	0,8
Caduta da veicolo	3,5	3,7	3,2

Fonte: Elaborazione ISTAT-ACI su dati incidenti stradali

Le infrazioni. Rispettano i semafori, ma non la segnaletica

Le circostanze degli incidenti, secondo le rilevazioni ISTAT-ACI, evidenziano i comportamenti più frequenti del conducente del veicolo a due ruote al momento dell'incidente: mancato rispetto della distanza di sicurezza (25,6%), del diritto di precedenza (17,7%) e del segnale di stop (10,3%), guida distratta (15,5%); velocità eccessiva o non adeguata (12,8%).

Meno velocità, più attenzione

Dall'analisi dell'andamento delle circostanze di incidenti mortali (in valori assoluti), emerge che eccesso di velocità e guida distratta raggiungono i più alti livelli nel 2004, per poi diminuire. Al contrario, il mancato rispetto della segnaletica mostra, negli incidenti mortali, un'impennata nell'ultimo anno considerato: dai 3-5 degli anni precedenti ai 16 del 2007. Sono soprattutto i giovani a commettere questa violazione, in particolare le donne, anche se di poco.

Ma contrariamente a quanto ci si sarebbe potuto aspettare, le osservazioni su strada hanno mostrato che i conducenti dei veicoli a due ruote rispettano il semaforo rosso più degli altri utenti della strada. Su 20 cicli semaforici negli incroci osservati, ad esempio, in media un solo veicolo a due ruote impegna l'incrocio prima che scatti il verde, mentre 1,7 non si fermano al rosso: nello stesso periodo di tempo, i valori osservati per le auto ed i pedoni sono rispettivamente 5 e 9,4.

Inoltre è stato rilevato che la percentuale di motociclisti che occupano la corsia riservata agli autobus, per superare gli altri veicoli in coda al semaforo, è pari in media all'8%. Occorre però considerare che in alcuni degli incroci testati esistono delle barriere fisiche che impediscono agli altri utenti della strada di occupare le corsie riservate. In tali casi la percentuale si abbatte completamente. ●

MULTE

Divieto di sosta il più colpito

Tipo di sanzione ricevuta (%)

Sosta vietata	60,6
Corsia preferenziale	27,8
Eccesso di velocità	16,6
Inosservanza del rosso	11,6
Guida senza patente	8,5
Guida su marciapiede	5,8
Mancato utilizzo casco	2,7
Mancata precedenza	2,3

Multe ricevute (%)

	M	F
Nessuna multa	66,3	62,2
Almeno una multa	33,7	37,8

Fonte: Elaborazione ACI-Fondazione Caracciolo su dati indagine campionaria

Il questionario della ricerca prevedeva anche domande sulle contravvenzioni ricevute per mancato rispetto del Codice della strada, al fine di valutare le infrazioni più ricorrenti e sanzionate. Ciò tuttavia non costituisce un indicatore del comportamento e del livello di educazione stradale dei conducenti dei veicoli a due ruote, poiché non si conosce il grado di controllo esercitato dalle forze dell'ordine.

Il 66,3% degli intervistati dichiara di non avere ricevuto multe nell'ultimo anno a Roma. In proporzione, le donne risultano essere state multate più degli uomini.

Le multe ricevute più frequentemente riguardano comportamenti non rispettosi degli altri utenti della strada (sosta vietata, guida su corsia preferenziale, guida su marciapiede), comportamenti pericolosi (eccesso di velocità, inosservanza del rosso, mancata precedenza) o che dimostrano leggerezza (guida senza patente, mancato uso del casco). La numerosità delle multe per sosta vietata induce a riflettere sulle cause di tale fenomeno: semplice maleducazione o anche cronica carenza di parcheggi?

**LE STRADE PIÙ PERICOLOSE PER LE DUE RUOTE**

Strada	Incidenti	Morti	Morti/inc. x 1000
Via Casilina	798	3	2,51
Via Tiburtina	764	6	7,85
Raccordo anulare	694	15	21,61
Via Prenestina	593	9	15,18
Via Nomentana	584	9	15,41
Via di Boccea	545	4	7,37
Via Cristoforo Colombo	510	8	15,69
Via Tuscolana	503	3	5,96
Via Aurelia	473	8	16,91
Via Portuense	422	3	7,11
Via Ostiense	337	6	17,80
Via Appia Nuova	327	3	9,17
Via Salaria	264	4	15,15
Via Ardeatina	157	6	38,22
Via della Bufalotta	110	3	27,27
Via Gregorio VII	102	4	39,22
Via dei Monti Tiburtini	96	3	31,25
Via Leone XIII	68	3	44,12
Via delle Vigne Nuove	66	3	45,45
Via di Tor Cervara	37	3	81,08
Via Borghesiana	26		115,38

Fonte: Elaborazione ISTAT-ACI su dati incidenti stradali

In alto
Uno scooter che invade la corsia opposta di marciaQui a sinistra
Un tombino con il cemento rialzato ai bordi**I PIÙ TEMUTI
DAI DUERUOTISTI (%)**

Buca	95
Tombino	84
Autovettura	63
Bus/Camion	55
Altro a due ruote	51
Incrocio	49
Pedone	39
Vernici stradali	33
Bicicletta	27
Rotonda	21
Altro	8

Fonte: Elaborazione ACI-Fondazione Caracciolo su dati indagine campionaria

**Buche e tombini
i grandi nemici**

In aggiunta ai comportamenti direttamente legati come causa-effetto al verificarsi dell'incidente, i soggetti intervistati hanno anche individuato alcuni fattori ambientali (situazione infrastrutturale e circolazione di altri veicoli e pedoni) come costituenti un pericolo per la circolazione con veicoli a due ruote. In particolare, ai primi due posti si collocano le buche nel manto stradale (95%) ed i tombini (84%).

Va notato che la rilevazione statistica non annovera in modo esplicito tra le circostanze di incidente fattori legati allo stato della infrastruttura o della circolazione stradale, la cui individuazione nei dati statistici è pertanto difficoltosa.



Essendo il lavoro la cosa più bella del mondo, bisogna lasciarne sempre un po' per domani.

(Anonimo)

**Dopo l'incidente cambiare casco**

A volte anche gli atteggiamenti più ligi e prudenti non possono evitare il verificarsi dell'incidente. In questi casi sono gli indumenti di protezione che possono fare la differenza, ma anche qui i comportamenti dei motociclisti denotano una certa carenza di conoscenze.

A parte il ridotto utilizzo del casco integrale a favore di modelli magari più comodi ma senz'altro meno protettivi, sorprende il dato sulla mancata sostituzione del casco dopo un incidente; escludendo fenomeni di pigrizia, mancanza di risorse economiche o addirittura di pura incoscienza, è da ritenere che un comportamento così rischioso sia dovuto semplicemente al fatto che il motociclista non sa che un casco che ha subito un incidente non è più in grado di assicurare la stessa protezione, anche se apparentemente potrebbe sembrare che non abbia subito alcuna lesione. Fornire tali informazioni di vitale importanza dovrebbe essere compito di coloro che formano i futuri motociclisti, così come suggerire l'uso di altri speciali indumenti, appositamente studiati, che, sebbene non obbligatori, possono limitare notevolmente le conseguenze di un incidente.

Qui sopra
Ciclomotori in attesa a piazzale AppioIn alto
Scooter e motorini ad un semaforo di via Nomentana**CAMPAGNE****«Motorifletti»
con Barcellona**

Lo studio sulle due ruote è nato da una collaborazione tra l'Automobile Club d'Italia e il Reale Automobile Club della Catalogna, proprio in considerazione delle analogie tra Roma e Barcellona, dove circolano 254 mila veicoli a due ruote (con 9 mila feriti e 27 vittime l'anno), dati numericamente inferiori alla nostra città, ma proporzionalmente tali da rendere valido il confronto. Analoghi anche i comportamenti: in entrambe le città il 21% dei dueruotisti ha una velocità non moderata nelle svolte ai semafori, il 27% invade la corsia degli autobus, per giungere al semaforo il 30% dei guidatori catalani (il 22% dei romani) guida a zig e zag o supera la linea continua durante la marcia; il 23% dei catalani (ma i romani salgono al 45%) non utilizza la freccia.

Il successo dello studio in parallelo ha convinto gli organizzatori a ripeterlo anche per il 2010, nell'ambito di una campagna di sensibilizzazione alla guida sicura dei veicoli a due ruote, dal nome significativo: «Motorifletti».

Le strade. Svicolamenti e zig-zag rischiosi nei rettilinei

Per quanto riguarda il tipo di strada, quasi la metà degli incidenti si verifica nei rettilinei, mentre 2 su 5 negli incroci e nelle intersezioni. In particolare, il 27,4% degli incidenti avviene negli incroci, il 9,3% nelle intersezioni con semaforo o regolate da operatori di polizia, il 4,3% nelle intersezioni segnalate e l'1,8% in quelle non segnalate.

Il numero rilevante di incidenti sui rettilinei può essere spiegato considerando quanto è emerso dal questionario e dai field test sul comportamento di guida dei conducenti delle due ruote. È risultato infatti che: l'87,7% degli intervistati si incunea tra veicoli nelle soste di marcia (di cui: 34,1% sempre, 33,3% di solito, 20,3% qualche volta); l'82,7% zig-zaga fra i veicoli in marcia (di cui: 24,4% sempre, 32,0% di solito, 26,3% qualche volta); il 78,3% oltrepassa la linea continua (di cui: 9,1% sempre, 22,9% usualmente, 46,3% qualche volta). Nelle osservazioni su strada è emerso inoltre che

nei rettilinei quasi la metà dei conducenti delle due ruote viola le normali regole di prudenza per superare altri veicoli, mentre in media un terzo dei motociclisti osservati nei diversi incroci invade la corsia opposta di marcia per superare i veicoli in coda al semaforo.

Uno su due non usa la freccia

Sempre dalle osservazioni condotte su strada, risulta che in un periodo di osservazione di 60 minuti, quasi una moto su due non aziona la freccia cambiando corsia e che circa una moto osservata su tre zigzaga tra i veicoli in marcia.

Così come il numero degli incidenti, anche la mortalità si concentra prevalentemente nei rettilinei (60%), probabilmente a causa delle alte velocità. Nelle curve, però, la gravità ed il rischio di mortalità in rapporto al numero di incidenti sono particolarmente elevati. ●

Migliorare i segnali

Durante le osservazioni su strada è emersa l'importanza di una buona segnaletica per limitare gli investimenti di pedoni (655 casi l'anno, con 13 morti). Infatti, mentre in media si è osservato che il 21% dei motociclisti non dà loro la precedenza svoltando agli incroci con semafori, laddove l'attraversamento pedonale è segnalato adeguatamente, ad esempio con segnaletica verticale di preavviso di precedenza pedone (con l'omino lampeggiante), la percentuale si abbassa al 14%.

Le proposte. Campagne, sanzioni e controlli. Ma non solo...

Giovane tra i 16 e i 24 anni (ma l'età si abbassa se si considerano solo i motorini) e di sesso maschile: questo l'identikit del centauro più a rischio sulle strade di Roma. È evidente perciò che è su questa categoria che bisogna intervenire per modificare i comportamenti rivelati dalla ricerca dell'ACI.

Dunque per modificare comportamenti con lo zig-zag nel traffico, l'invasione della corsia opposta, il superamento della linea d'arresto, saranno necessarie «campagne educative» per la formazione dei ragazzi che decidono di conseguire il patentino per il ciclomotore, mentre per comportamenti più gravi (eccesso di velocità, violazione della segnaletica, rispetto della distanza di sicurezza, guida in stato di ebbrezza), per le quali «le campagne preventive spesso si sono rivelate purtroppo ben poco efficaci, probabilmente perché non focalizzate su specifici profili di rischio», occorrono non solo campagne informative mirate sui

rischi connessi a questi comportamenti, ma anche «un potenziamento dei presidi di controllo», la cui carenza «rende poco credibile la minaccia di sanzioni sempre più severe».

Ma non basta agire sui comportamenti individuali. Anche le infrastrutture, secondo lo studio, hanno le loro colpe: «... la carenza di manutenzione del manto stradale, la presenza di ostacoli potenzialmente letali in caso di caduta (guard rail di vecchia concezione, ideati avendo in mente soltanto le auto, e pali di sostegno di segnaletica e pubblicità), la presenza di cordoli per delimitare le corsie preferenziali (problema tuttavia in via di superamento grazie alla graduale sostituzione dei cordoli con borchie rialzate) e la mancanza d'indicazioni specifiche ai semafori (la presenza di segnali verticali lampeggianti abbatte la percentuale di conducenti di veicoli a due ruote che non danno la precedenza ai pedoni). ●

Attenti all'alcool

Aumenta il numero di incidenti collegati allo stato di ebbrezza, sia tra i più giovani (16-24 anni), sia nei conducenti più adulti (25-49 anni). Sono gli uomini, soprattutto e in maniera crescente, a riportare incidenti collegati all'uso di alcool. Nonostante gli intervistati dichiarino sostanzialmente di non guidare dopo aver bevuto (solo lo 0,4% lo ammette), alla domanda se abbassare a zero gradi il tasso alcolemico, il 62,9% degli intervistati ha espresso parere contrario.