

RomaLab per la sicurezza



NELLA CAPITALE UN CAMPIONARIO DI SITUAZIONI DI RISCHIO ANTICIPATRICI DI FENOMENI DELLE CITTÀ FUTURE

A Roma circolano **2.544.216 veicoli**, poco più del 5% dei 47 milioni di quanti se ne muovono sul territorio nazionale, ma due volte e mezzo il numero del circolante di Milano, seconda città in ordine di classifica.

A Roma avvengono ogni anno **18.181 incidenti stradali**: anche se sono in diminuzione, costituiscono quasi l'8% dei sinistri che avvengono in tutta Italia; ma sono anche un terzo degli incidenti che si registrano nelle 14 grandi aree metropolitane del Paese.

Cifre assolute e percentuali che qualunque ricercatore statistico alle prese con l'analisi di un fenomeno vorrebbe avere a disposizione, per le loro dimensioni e per la loro concentrazione. Ma quello che il ricercatore apprezzerebbe ancor di più è la varietà delle situazioni all'interno delle quali queste cifre vanno collocate e analizzate.

Le strade

La viabilità, ad esempio: a Roma confluiscono le principali strade del Paese, a cominciare dalle «vie consolari» che da 2 mila anni collegano la città con il resto del mondo e compresi il Grande raccordo anu-

lare e l'inserzione di quattro autostrade. Abbastanza scontato per un Comune che ricopre un'area di 1.285,31 kmq e che è il più vasto non solo del nostro Paese, ma dell'intera Europa. Ma all'interno di questo reticolo si annidano, almeno nel loro tratto iniziale, alcune delle tratte a più alto tasso di incidentalità: la «Via del Mare», la «Via dei Laghi», la Nettunense, l'Anagnina, la Pontina.

Dunque strade urbane, strade extraurbane, autostrade, ma anche strade urbane a scorrimento veloce, strade di campagna, stradine di città e poi in salita, in discesa, diritte, tortuose, in un intreccio variegatissimo di inserzioni, ciascuna con una propria tipologia di rischio.

Gli utenti

Altrettanto variegata la tipologia degli utenti, a cominciare dal tipo di veicolo adoperato. Gli automobilisti veri e propri guidano, a Roma, un parco che non supera i 2 milioni di autovetture. Il resto sono autocarri, autobus, motocicli, tutti mezzi con «parenti» capaci di sfuggire ad ogni statistica e, quindi, ad ogni controllo.

Per esempio, quanti sono i mezzi per il trasporto delle merci che gra-



Una vigile e provvida paura
è la madre
della sicurezza.
(Edmund Burke)

Santori: «Perché accetto la sfida»

«È UN PROGETTO DI GRANDE RESPIRO CHE RICHIEDE LA COLLABORAZIONE DI TUTTI»

Fabrizio Santori ha 34 anni e da due è consigliere comunale, dopo un'esperienza da consigliere del XVI Municipio, quello di Monteverde, il quartiere dove è nato e dove vive da sempre. Subito dopo la sua elezione, il sindaco, Gianni Alemanno, lo ha nominato presidente della Commissione speciale per la Sicurezza urbana.

Il 17 maggio scorso, nel corso della presentazione in Campidoglio del libro «Vite sicure» di Ilaria Guidantoni, Santori ha accolto, come una sfida da accettare, la proposta avanzata dal direttore di «Settestrade» Umberto Cutolo, di utilizzare le tante peculiarità di Roma, per trasformare la Capitale in un grande laboratorio per la sicurezza stradale.

Lei ha accettato la proposta di RomaLab, come una sfida. Cosa pensa che si possa fare?

I dati degli incidenti stradali a Roma registrano un forte calo di morti e di feriti: meno 9% nel 2008, meno 7% nel 2007, ma la nostra città resta comunque la prima in Italia come numero di incidenti e di vittime. Quindi è evidente che su questo tema l'amministrazione comunale è impegnata in prima persona con tutti i suoi organi: con l'assessore alla Mobilità, Sergio Marchi, con il delegato del sindaco per la Sicurezza stradale, Roberto Cantiani, e con la commissione Sicurezza urbana. Stiamo lavorando per ottenere dei risultati importanti e lo stiamo facendo con tutte le realtà che vogliono collaborare con noi. È evidente che su questo la città di Roma può essere un grande laboratorio non solo nazionale, ma anche internazionale: Roma può realmente diventare - ho accettato questa sfida anche in un'altra occasione, ma lo ribadisco adesso di fronte al direttore di «Settestrade» - un grandissimo laboratorio, con il coinvolgimento di tutte le realtà - istituzionali, aziendali, associative - che possano in qualche modo dare il loro contributo ad una maggiore sicurezza sulle strade, a cominciare, per quanto ci riguarda, dalla nostra Polizia municipale, dall'Agenzia per la Mobilità, dal Dipartimento per le Politiche della Mobilità del Comune di Roma, in modo da creare un tavolo di lavoro per lanciare delle proposte importanti su vari settori che riguardano la sicurezza stradale.

Quanto tempo ci vorrà, a suo avviso, per poter vedere i primi risultati?



Qui a sinistra Fabrizio Santori, presidente della Commissione speciale per la Sicurezza urbana del Comune di Roma

Sotto

La copertina del volume «Vite sicure», alla cui presentazione è stata lanciata la proposta di Roma, laboratorio per la sicurezza



I tempi non potranno essere molto brevi: attualmente noi stiamo lavorando sulle emergenze che si sono accumulate nel tempo. È evidente che questo è un progetto di grande respiro, che deve avere una fase di progettualità, di analisi e di studio dei vari fenomeni e, sulla base di questi, arrivare poi a delle proposte. Io credo, però, che già nell'autunno possiamo cominciare a stilare le prime proposte per poterle verificare la fattibilità, già dai primi mesi del 2011. Questa può essere una chiave di lettura realistica dei tempi di un progetto che ritengo importante e sul quale è necessaria la più ampia collaborazione possibile».

vitano su Roma? Qualunque sia la loro entità, per lo più non fanno parte del parco circolante della città, calcolato sulle immatricolazioni in loco. Nel 1999 uno studio della STA (oggi assorbita dall'ATAC) calcolò che ogni giorno all'interno delle Mura Aureliane entravano **25 mila furgoni**. Solo stime anche per i **329 mila ciclomotori** e le **12 mila minicar** (il 15% di quelle circolanti in tutta Italia), ma comunque entrambe cifre significative, perché costituiscono la risposta della società ad una mobilità sempre più complessa, che cerca la soluzione in un veicolo più piccolo, più maneggevole, più parcheggiabile. In questo Roma è ancora una volta all'avanguardia: la scelta del «più piccolo» è anticipatrice di quanto sta cominciando a verificarsi in altre metropoli, a cominciare da Milano. E proprio per questo la Capitale può essere un autentico laboratorio per la sicurezza stradale.

Studiare in maniera sistematica l'incrocio fra le tipologie di strade, di veicoli e di utenti, in una realtà come quella della Capitale, vuol dire avere sottomano un campionario inesauribile di situazioni da valutare per determinare le tipologie di rischio connesse con le situazioni più ricorrenti, individuarne le soluzioni, sperimentarle, validarle e proporle là dove i fenomeni sono ancora allo stadio embrionale. In una parola:

RomaLab.

INCIDENTI 2008: ROMA A CONFRONTO

	Incidenti	Morti	Feriti
Roma	18.181	190	24.062
Aree metropolitane	60.323	554	81.288
% su Aree metropolitane	30,1	34,3	29,6
Totale Italia	218.963	4.731	310.739
% su Totale Italia	8,3	4,0	7,7

CIRCOLANTE 2008: ROMA A CONFRONTO

	Autoveicoli	Autovetture
Roma	2.544.216	1.923.397
Italia	47.936.938	36.105.183



Un itinerario metodologico

Un'impostazione corretta e attenta agli sviluppi possibili è essenziale in qualunque tipo di indagine, proprio per evitare interventi «in corso d'opera» e dare la massima omogeneità possibile ai metodi di ricerca, in modo da rendere valide e confrontabili le situazioni analizzate.

Un itinerario metodologico per le procedure di indagini di RomaLab per la sicurezza potrebbe, pertanto, essere il seguente:

1. Individuazione delle tipologie di strade, di veicoli, di utenti.
2. Determinazione degli incroci tra le diverse tipologie.
3. Valutazione della pericolosità determinata dagli incroci tra tipologie.
4. Individuazione dei siti rispondenti alla casistica ipotizzata.
5. Verifica della reale rispondenza alla valutazione di pericolosità.
6. Individuazione delle soluzioni più efficaci per tempi e per costi.
7. Sperimentazione delle soluzioni individuate.
8. Validazione delle soluzioni sperimentate.
9. Diffusione delle soluzioni validate.



Qui sopra
Il controviale di via Nomentana

In alto a sinistra
Uno scooter attraversa la via Nomentana, provenendo da viale Gorizia

Qui a sinistra
La via Pontina alle porte di Roma

Le strade. L'incrocio di Nomentana e viale Regina Margherita

Un esempio tipico per lo studio delle soluzioni mirate sulle diverse situazioni è il tristemente famoso incrocio tra via Nomentana e viale Regina Margherita, dove persero la vita due fidanzatini, travolti da un'auto che stava attraversando l'incrocio di notte ad alta velocità.

Si tratta di due strade rettilinee (ma non a scorrimento veloce), dove convive un forte traffico sia di autovetture che di motocicli e dove soltanto l'intensità del traffico, di giorno, impedisce agli utenti di superare i limiti di velocità. Di notte, prevalendo un illusorio senso di sicurezza e di impunità, il rispetto delle regole (limiti e precedenza) si attenua e l'incrocio, regolato dal semaforo giallo lampeggiante, non appare sufficiente a garantire comportamenti corretti.

Già questa sommaria analisi consente di delineare una tipologia ricorrente non solo sulle strade della Capitale, ma in tutto il mondo e di ipotizzare

una serie di soluzioni (peraltro già proposte dai Municipi interessati), come i dissuasori di velocità, le bande rumorose sull'asfalto, l'installazione del cosiddetto «ciclo semaforico notturno abbreviato», (ovvero la possibilità di tenere acceso il semaforo presente all'incrocio anche di notte), l'installazione di telecamere notturne di controllo, l'aumento della vigilanza e l'installazione di grossi cartelli e luci lampeggianti. È stata anche proposta la realizzazione di una rotonda.

Soluzioni da validare

A tutt'oggi, però, tutto è ancora sulla carta. RomaLab potrebbe essere, allora, la sede adatta per sostenere la sperimentazione di quelle soluzioni che saranno ritenute più praticabili, verificarle e validarle per poi proporle non solo a Roma, ma a tutte le città che si trovano di fronte ad una situazione di rischio analoga. ●

STRADE A RISCHIO (2007)

Nella classifica di ACI e ISTAT sulle strade più pericolose d'Italia, sono ben quattro le tratte che riguardano Roma.

SS	NOME	INC./KM
1. 207	Nettunense	4,99
2. 072	di S. Marino	4,67
3. 467	di Scandiano	4,10
4. 309 dir	Romea	4,04
5. 008	Vis del Mare	3,62
6. 148	Pontina	3,43
7. 336	Malpensa	3,38
8. 511	Anagnina	3,30
9. 106 ter	Jonica	3,16
10. 515	Noalese	3,04

Fonte: ACI-ISTAT 2007



Se un limite di sicurezza è stato fissato attraverso anni di esperienza a un valore estremo, ci sarà sempre un idiota abbastanza ingegnoso da trovare subito un metodo per superare tale valore.

(Anonimo)



Ma quando sono truccate? Via la licenza all'officina

Non sempre le situazioni di pericolo appartengono ad una sommatoria di tutte e tre le categorie classiche: strada, veicolo, persona. Nell'uso delle minicar, ad esempio, il rischio è spesso connesso all'automobilina e alla persona che la guida. Se il problema non è la conformazione del luogo dove avviene l'incidente, allora la soluzione non può essere legata alle infrastrutture, ma alle regole.

Regole più rigide per chi guida, ma anche per quei meccanici che «truccano» il motore della macchinetta, così come fanno con i ciclomotori.

Dunque, le soluzioni proposte sono di due tipi. Per i guidatori, una preparazione più accurata che non il patentino che si ottiene con un semplice esame pratico e un certificato medico. Per i meccanici fraudolenti, il ritiro della licenza, che è la misura annunciata dall'assessore alla Mobilità, Sergio Marchi, che sta lavorando ad un protocollo con produttori, venditori e Confindustria.



Qui sopra
Tre modelli di microcar in commercio

In alto
Scooter e motorini parcheggiati in una piazzetta del centro storico

I veicoli. L'esplosione delle minicar, dopo quella dei motorini

Uno dei principali elementi che fa di Roma una città-laboratorio è la rapidità con cui esplodono le risposte individuali alla domanda (altrimenti insoddisfatta) di mobilità. È il caso prima dei ciclomotori, poi delle minicar che, nati per soddisfare una domanda di mobilità tipicamente giovanile, oggi si trova a soddisfare esigenze più generali.

In particolare, le automobili hanno registrato un boom clamoroso: in pochi anni sono arrivate a 12.000, il 15% del parco nazionale che ammonta a 80 mila vetture, e il trend non accenna a rallentare: 969 immatricolazioni nel 2007, 1.155 nel 2009. E nei primi tre mesi del 2010 l'incremento è stato del 32,6% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, con 317 modelli immatricolati. Per dare un'idea, poco meno dei 338 messi in circolazione a Milano nell'intero 2009.

Che rispondano ad esigenze più generali di mobilità che non alla sola domanda giovanile è dimostra-

to dal fatto che la minicar è amata dai pensionati (37%) più che dagli studenti (19%), anche perché dietro le percentuali si nasconde un mondo di pazienti ritirate per anzianità o per motivi disciplinari.

Nuove regole

L'immersione nella circolazione di nuovi mezzi di trasporto in quantità importanti pone, ovviamente, nuovi problemi in termini di sicurezza, modificando le gerarchie delle «utenze deboli» che hanno all'ultimo punto della catena il pedone.

Roma, proprio per il numero ingente di ciclomotori - e oggi anche di minicar - può fornire il materiale di studio e di ricerca necessario a determinare, alla luce dell'esperienza (e di un'attenta sperimentazione) sia le regole per i conducenti dei nuovi mezzi, sia il comportamento nelle relazioni fra utenti della strada, sia le azioni di prevenzione e di tutela che la città può mettere in atto. ●

MOTORINI

Sulle due ruote nuova indagine

Ne abbiamo parlato sul numero di aprile di «Settestrade»: uno studio dell'Automobile Club d'Italia e della Fondazione Caracciolo, in parallelo con il Reale Automobile Club della Catalogna, denuncia le situazioni di rischio (analoghe) per moto e motorini a Roma e a Barcellona, esamina i comportamenti dei guidatori, verifica le infrastrutture, analizza le statistiche e propone una serie di soluzioni sia per quanto riguarda le regole (e i controlli), sia per quanto riguarda le infrastrutture.

Un metodo di lavoro che potrebbe essere adottato anche da RomaLab, tanto più che la collaborazione tra l'Automobile Club d'Italia e quello catalano, dopo il successo della prima iniziativa, prosegue anche nel 2010 con una nuova indagine e una campagna di sensibilizzazione alla guida sicura dei veicoli a due ruote, che si chiamerà «Motorifletti».

Il fenomeno delle due ruote - e in particolare dei ciclomotori - a Roma, del resto, è sintomatico del modo in cui i fenomeni legati alla mobilità esplodono nella Capitale, dove circolano oltre 650 mila veicoli a due ruote, più che nell'intero Portogallo. La metà di questi sono ciclomotori, ma il resto per la maggior parte è costituito da scooter cioè da veicoli usati da maggiorenni con patente, che in questo modo danno risposta alle loro esigenze di mobilità urbana.

Proprio ciclomotori, scooter e microcar stanno facendo nascere nuove tipologie di utenti della strada, i cui comportamenti vanno studiati con rigore scientifico, per individuare le misure più adatte e le azioni più efficaci a garantire la più alta soglia di sicurezza possibile.