



La sicurezza stradale a Roma

Criticità della segnaletica stradale
e metodi di controllo



Garantire un maggiore livello di sicurezza nella circolazione stradale è sempre stato un obiettivo sentito da parte della Federazione ACI. Nel 1962, quindi 45 anni fa, circolavano in Italia circa 3 milioni di veicoli: già allora i tecnici della materia consideravano la triade **strade-veicoli-comportamento umano** il complesso di fattori su cui intervenire al fine della prevenzione. A distanza di 45 anni circolano nello stesso territorio circa 45 milioni di veicoli. La media annua di morti per incidenti stradali è di circa 5.500 con 319.000 feriti (dati 2005) di cui oltre il 30% sono giovani fra i 14 e i 29 anni. Categoria particolarmente a rischio è rappresentata dai pedoni: circa 700 morti, 19.000 hanno riportato lesioni.

Il Nuovo Codice della strada, strumento principe per la regolazione della circolazione stradale, non definisce la figura dei soggetti a rischio, ma si limita ad individuare nell'**utente debole della strada** talune categorie, in particolare: i pedoni, i disabili

in carrozzella, i ciclisti, e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade (art. 3 punto 53bis). Per individuare questo diverso più ampio insieme - nel quale si ritiene opportuno inserire anche coloro i quali **abbiano un comportamento tale da determinare incidenti** - occorre fare riferimento a due ulteriori strumenti: gli indirizzi comunitari e le statistiche.

Con risoluzione del 18 gennaio 2007, sul programma d'azione per la sicurezza stradale, il Parlamento Europeo ha evidenziato che:

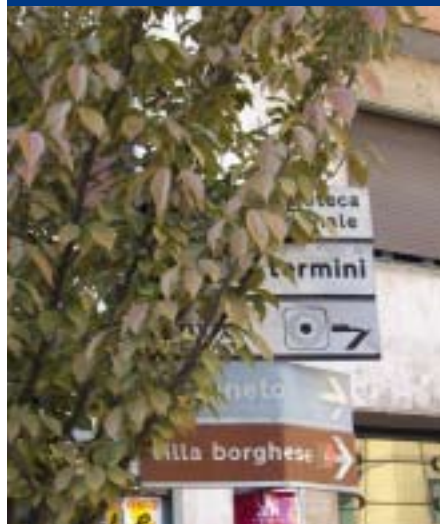
- nell'Unione Europea si registrano oltre 40.000 morti l'anno, con costi diretti e indiretti, di 180 miliardi di euro (2% del PIL dell'UE);
- è fondamentale perseguire l'obiettivo comunitario «-50% morti e feriti sulle strade al 2010»;
- con riferimento agli utenti, quella dei motociclisti è la categoria tuttora crescente delle vittime della circolazione stradale

CONTRADDIZIONE



Piazzale Caduti della Montagnola (Laurentino)

COPERTURA



Piazzale delle Province (Nomentano)

COPERTURA



Lungotevere della Farnesina (Trastevere)

- particolare attenzione deve essere rivolta ai pedoni, ai ciclisti, ai disabili e a chi usa il veicolo come strumento di lavoro.

Gli Stati membri devono quindi impegnarsi maggiormente per la sicurezza stradale a tutti i livelli di governo, tramite un approccio integrato al problema, la promozione di una legislazione nazionale più efficace in ciascuno Stato membro e controlli del traffico maggiormente adeguati alle singole situazioni.

L'utente stradale è titolare del diritto di circolare liberamente e tale libertà è strumentale all'esercizio dei alcuni diritti costituzionali, come il diritto al lavoro, allo studio, alla cura della salute, e gli altri diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo che nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità.

L'elenco dei fattori da cui scaturiscono gli incidenti nella mobilità si presenta ampio e comprende:

- Stati psicologici avversi alla guida
- Malori improvvisi
- Limiti fisici o psichici
- **Segnaletica che induce in errore**
- Lavori stradali non realizzati
- Lavori stradali mal realizzati
- Visibilità generale compromessa

UN'ORGANO DI INVESTIGAZIONE STRADALE

Al fine di ridurre e ancora meglio prevenire i fattori d'incidentalità su esposti, sarebbe opportuno svolgere **indagini di sicurezza** che hanno come unico obiettivo la prevenzione degli incidenti, non quello dell'accertamento di eventuali colpe e responsabilità, che poi è proprio delle Autorità competenti, e si concludono con una relazione tecnica sulle cause dell'incidente senza formulare valutazioni sulle responsabilità, ma precisando quali azioni correttive sarebbe il caso di porre in essere a fini preventivi. In ambito stradale un'inchiesta con tali finalità è opportuno che non venga condotta dagli organi di

COPERTURA



Viale del Vignola
(Flaminio)

COPERTURA



Via Massimi
(Balduina)

COPERTURA



Lungotevere dei Tebaldi
(Centro storico)

polizia stradale, ma da appositi organi collegiali per l'investigazione stradale. Un limite per gli operatori dei servizi di polizia stradale, affinché possano svolgere attività investigativa a scopo preventivo, è dato dalle stesse prestazioni professionali loro richieste. Infatti, in molte realtà territoriali, le polizie locali, sono ormai sempre più impiegate per le politiche della sicurezza, indirizzate alla prevenzione e repressione dei reati di criminalità comune, piuttosto che nei tradizionali compiti di polizia stradale.

Un apposito organo collegiale che svolga indagini per la sicurezza stradale sarebbe in grado di fornire uno strumento prezioso per la prevenzione degli incidenti. Infatti se è vero che ogni sinistro ha una sua identità, tuttavia, raramente, si verificano nuovi tipi di incidente. Si assiste, infatti, spesso alla ri-edizione degli stessi tipi di sinistro, che in alcuni luoghi sono addirittura ricorrenti ed evitabili, probabilmente, con una investigazione volta a prevenire un incidente analogo nel medesimo contesto.

Una investigazione pro-attiva ha proprio la finalità di proporre soluzioni realistiche all'esito di un incidente grave, mentre agli organi di polizia giurisdizionali spettano i procedimenti di accertamento delle responsabilità sulla base di elementi dotati di certezza sufficiente per motivare una eventuale condanna.

C'è poi da dire che una maggiore sicurezza sulla strada non significa solo perseguire finalità sociali, ma anche ottenere una utilità economica. Intervenire sulla sicurezza, infatti, non vuol dire perseguire solo fini sociali, ma anche utilità economiche, visto che l'incidentalità costa al nostro paese 37 miliardi di euro l'anno.

Allo stato, per raggiungere l'obiettivo europeo del 2010, occorre diminuire la percentuale di mortalità del 10% l'anno, mentre il tasso reale di diminuzione è solo del 4%. Essere in linea con l'obiettivo del 2010 farebbe risparmiare allo Stato 3.700 miliardi.

IMBRATTAMENTO



via Emilio Morosini
(Trastevere)

IMBRATTAMENTO



Viale del Vignola
(Flaminio)

SBIADITURA



Via Anagnina
(Appio)

L'INCIDENZA DELLA SEGNALETICA SULLA SICUREZZA STRADALE

L'ultimo **Eurotest-Quality Safety Mobility** realizzato sotto l'egida della Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA) dall'ACI e da altri 17 Automobile Club europei, tra giugno e luglio 2008, su un campione di 16.000 conducenti ha rivelato che «il 61% degli automobilisti considera la sovrabbondanza dei segnali e la loro cattiva collocazione la più importante causa di confusione», e ha sottolineato che «sui segnali stradali delle strade europee vengono riportate troppe informazioni, richiedendo a chi guida un eccessivo lavoro di elaborazione, nel momento in cui invece dispongono di ben poco tempo per decidere sul da farsi.»

In particolare, rileva il rapporto conclusivo, «La collocazione sbagliata dei segnali di direzione è stata considerata un grave problema specialmente in

Italia ed in Spagna, dove oltre il 50% del campione ha condiviso questa posizione», mentre Tedeschi ed Austriaci hanno invece prevalentemente denunciato l'eccessiva presenza di segnali di direzione. Oltre i due terzi degli intervistati ha dichiarato di sentirsi confuso piuttosto che ben consigliato dalla segnaletica.

È noto che la principale causa degli incidenti è dovuta alla distrazione, cioè dalla spostamento dell'attenzione dalle regole di sicurezza ad altre tematiche ed è evidente che una segnaletica confusa distoglie l'attenzione richiesta da una guida sicura.

La concentrazione della segnaletica, con conseguente aumento delle occasioni di confusione e di distrazione, assume evidentemente livelli esasperati nelle aree metropolitane, dove la circolazione è più intensa e la necessità di ridurre l'inquinamento urbano ha imposto la creazione di una nuova se-

SBIADITURA



Via Anagnina
(Appio)

SBIADITURA



Piazzale delle Province
(Nomentano)

SBIADITURA



Piazzale delle Province
(Nomentano)

gnaletica legata alla creazione delle Zone a traffico limitato (ZTL). La sovrapposizione sulla segnaletica preesistente, verticale o orizzontale, di nuovi cartelli legati oltre che alle ZTL, in via provvisoria alla cantieristica o in via definitiva a nuove esigenze di circolazione, spesso rischia di creare situazioni di confusione.

Il grande numero di segnali necessari a regolare la circolazione in un'area metropolitana, inoltre, rende difficile un tempestivo intervento per porre rimedio ai danni arrecati alla segnaletica non solo dall'usura del tempo, ma anche da atti di vandalismo che si fanno sempre più diffusi.

IL CONTROLLO DELLA SEGNALETICA A ROMA

La città di Roma, con 5.500 km di rete stradale (contro i 1.500 di Milano, i 1.300 di Torino, i 1.090

di Napoli), nella quale si registrano le tipologie più disparate, dai vicoli del centro storico, alle strade che attraversano la campagna, richiede un numero di segnali non quantificabile, ma certamente ingente e comunque assolutamente non paragonabile a nessun'altra città italiana.

In questo senso appaiono positive le iniziative annunciate dall'assessore comunale alla Mobilità per la creazione di un Catasto della segnaletica e per un protocollo con l'assessore all'Ambiente, per una tempestiva potatura della vegetazione che nasconde semafori e segnali stradali.

Una sorveglianza continua e tempestiva dello stato di una segnaletica così numerosa, peraltro, è praticamente impossibile ad opera delle forze di polizia municipale, mentre potrebbe essere un primo terreno di indagine per quell'Organo di investigazione stradale indicato in precedenza.

AFFOLLAMENTO



Via Marmorata
(Testaccio)

AFFOLLAMENTO



Via Nola
(San Giovanni)

AFFOLLAMENTO



Via Nola
(San Giovanni)

UN'INDAGINE FOTOGRAFICA DELL'AUTOMOBILE CLUB ROMA

Per fornire uno strumento di valutazione dei singoli segnali, l'Automobile Club di Roma ha svolto una ricognizione in una serie di zone della città, individuando le diverse tipologie di criticità e indicando la relativa metodologia di intervento necessaria a rimuovere il problema.

L'indagine è stata condotta da due dipendenti dell'Automobile Club di Roma, Benedetto Gianneli e Giuseppe Sellari) ed è stata articolata in due fasi.

La prima - dedicata alla raccolta delle immagini più significative - si è svolta nei giorni compresi tra il 15 settembre e il 31 ottobre e si nei rioni del Centro storico, Testaccio, Trastevere, Ripa, Castro Pretorio e nei quartieri Appio, Balduina, Flaminio, Parioli,

Nomentano, San Giovanni, Tuscolano, Tiburtino e Ostiense.

La seconda - di riscontro - è stata concentrata nei nodi di Piazzale delle Province, di viale Trastevere e di via del Vignola, si è svolta nel mese di gennaio ed è stata mirata ad accertare, a quattro mesi di distanza, gli eventuali interventi rivolti a risolvere i problemi individuati.

LE 9 TIPOLOGIE DI CRITICITÀ

La prima fase dell'indagine ha consentito la raccolta di una copiosa documentazione fotografica, sulla base della quale sono state individuate le 9 tipologie di **criticità** (i pallini rossi indicano il livello di pericolosità, i pallini verdi indicano la facilità di soluzione del problema) elencate nelle pagine successive a fondo azzurro.

CONFUSIONE



Viale Rossini
(Parioli)

CONFUSIONE



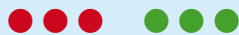
via Tiburtina
(Tiburtino)

LUNGHEZZA



Lungotevere dei Tebaldi
(Centro storico)

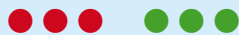
1. CONTRADDIZIONE



Segnali che danno indicazioni antitetiche fra di loro.

Intervento suggerito: Eliminare il segnale sbagliato.

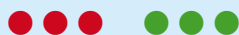
2. COPERTURA



Il segnale è coperto dalla vegetazione o da un altro segnale.

Intervento suggerito: Potare la vegetazione, allontanare il segnale che copre l'altro.

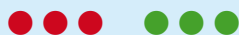
3. IMBRATTAMENTO



La segnaletica è coperta nelle sue indicazioni essenziali da verniciature, manifesti o adesivi.

Intervento suggerito: Ripulire o eventualmente sostituire il segnale imbrattato.

4. SBIADITURA



Il cartello è stato deteriorato dalla lunga esposizione e le sue indicazioni non sono più leggibili.

Intervento suggerito: Sostituire il segnale.

5. AFFOLLAMENTO



Le indicazioni sono troppe e la loro «decifrazione» non immediata rischia di distogliere l'attenzione dalla guida.

Intervento suggerito: Separare la segnaletica di sicurezza da quella di itinerario.

LUNGHEZZA



Via La Spezia
(San Giovanni)

LUNGHEZZA



Via Mentana
(Castro Pretorio)

IMPRECISIONE



Via Savoia
(Salario)

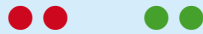
6. CONFUSIONE



La segnaletica è insufficiente a chiarire le prescrizioni di circolazione o per carenza di informazioni o per difficoltà nell'interpretarle.

Intervento suggerito: Chiarire le indicazioni, evitando di aggiungere nuova segnaletica e, comunque, separando le indicazioni a seconda della direzioni a cui sono rivolte.

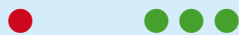
7. LUNGHEZZA



Testo troppo lungo o con riferimenti legislativi (frequente nella ZTL) con caratteri non visibili a distanza o con casistiche (es.: orari differenziati) che richiedono un'attenta lettura da vicino.

Intervento suggerito: Tradurre il testo con una simbologia di immediata percezione o, in caso di obbligo di adempimenti di legge, scriverlo sul retro.

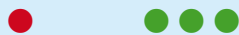
8. IMPRECISIONE



Il segnale reca un'indicazione non attinente alla strada.

Intervento suggerito: Sostituire il segnale.

9. VECCHIAIA



Il segnale è ancora presente nonostante siano scaduti i termini di esposizione.

Intervento suggerito: Sostituire il segnale.

VECCHIAIA



Piazzale Lanciani
(Nomentano)

VECCHIAIA



Viale delle Province - Recto
(Nomentano)

VECCHIAIA



Viale delle Province - Verso
(Nomentano)

IL RISCONTRO DOPO QUATTRO MESI

La seconda fase dell'indagine fotografica dell'Automobile Club di Roma è consistita in una verifica, a quattro mesi di distanza dalla prima rilevazione sugli eventuali interventi per migliorare la visibilità della segnaletica.

È stato scelto di svolgere la verifica in tre aree: piazzale delle Province, viale Trastevere e via del Vignola, dove nel corso della prima fase era stato localizzato una concentrazione di cartelli da migliorare più alto che altrove e dove l'intervento era di semplice realizzazione, richiedendo la totale sostitu-

zione del segnale o la potatura dei rami o l'ablazione dei manifestini di copertura.

Nonostante il congruo periodo di tempo trascorso e la semplicità dell'intervento, tuttavia, la situazione è migliorata unicamente a causa della stagionale perdita di foglie degli alberi che coprivano i segnali, migliorandone la visibilità, ma solo per i cartelli che erano in buone condizioni.

In particolare a piazzale delle Province, su dieci segnali di direzione, infatti, ben sei non sono visibili perché deteriorati tempo e soltanto quattro sono tornati leggibili grazie alla caduta del fogliame.

VIALE TRASTEVERE



PIAZZALE DELLE PROVINCE



VIA DEL VIGNOLA



PIAZZALE DELLE PROVINCE



PIAZZALE DELLE PROVINCE

