



Dall'alfabetizzazione alla cultura della Sicurezza Stradale



Mafia Capitale, Bindi: "Buzzi accusato, Zingaretti persona per bene"



Lanciatori di sassi, irascibilità e violenza fra automobilisti: il valore negativo aggiunto all'incidentalità

Indicazioni per la gestione della sicurezza stradale urbana in una guida

Scegli Tu! ▶ [Stradale](#) ▶ [Roma strada](#) ▶ [Roma città](#) ▶ [Strada Roma](#)

Indicazioni per la gestione della Sicurezza Stradale urbana in una guida

Dalla circolazione urbana a quella extraurbana: metodi di analisi e comunicazione alla popolazione

Facebook Mi piace 3 | Tweet 1 | Google+ 0 | Share



Prova Google AdWords ora

Raggiungi i tuoi clienti online. Inizia subito con un credito di €75



Durante la presentazione della Guida "Indicazioni per la gestione della sicurezza stradale urbana" che l'ANCI Associazione Nazionale Comuni Italiani ha illustrato il 14 luglio scorso a Roma, è stata confermata la consapevolezza che nonostante gli ultimi dati ISTAT sugli incidenti stradali in ambito urbano mostrino un evidente miglioramento, con un calo dei sinistri gravi e una netta diminuzione dell'indice di mortalità per quanto riguarda biciclette, motocicli e minicar, i numeri complessivi di incidenti su tutte le strade, anche extraurbane, rimangono comunque molto alti.

LEGGI ANCHE

Regione Lazio, ecco le nuove agevolazioni per i trasporti

Lavoro Roma, nuove opportunità in Poste Italiane

L'Osservatorio nazionale delle Autonomie Locali sulla Sicurezza Stradale ANCI UPI Unione Province Italiane, dal 2010 ha aperto una riflessione e un confronto, focalizzando l'attenzione sull'ambito urbano e ha realizzato un raccordo e un dialogo tra

gli enti locali, le amministrazioni e i soggetti pubblici e privati sulle attività connesse alla Sicurezza Stradale. La Guida nasce dalla volontà di Sergio Dondolini, vertice della Direzione Generale del MIT Ministero Infrastrutture e Trasporti, nella consapevolezza che la questione della mobilità è una questione di modernità e che di modernità si deve nutrire la cultura della sicurezza stradale, che la pedagogia non può essere dissociata dalla scelta iperstrutturale e che, di fronte all'attuale crisi finanziaria che rende difficoltoso ingenerare valori aggiunti, sarà la capacità di integrare i rapporti che potrà fornire una nuova tendenza per il cambiamento e il miglioramento nel campo della salvaguardia delle vite umane.

L'incidentalità nelle grandi aree urbane è un tema rilevante sia in termini di numeri che per le caratteristiche degli incidenti stradali: attraverso la loro analisi è possibile tracciare delle strategie mirate. La maggior parte degli incidenti occorsi nelle aree urbane italiane coinvolgono gli utenti deboli della strada; pedoni, ciclisti e due ruote motorizzate rappresentano più dei due terzi del totale dei morti in incidenti stradali sulle strade urbane e l'incidenza è ancora maggiore se si considerano le grandi aree urbane. Mentre dal 2001 ad oggi il numero totale di vittime della strada si è ridotto notevolmente, la riduzione in ambito urbano è stata meno evidente ed in particolare l'incidenza degli incidenti mortali nelle aree urbane, sul totale delle vittime della strada, è addirittura cresciuta. In Italia solo sulle nove città italiane più popolate Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino si concentra il 20% circa delle vittime da incidenti stradali. La dimensione del fenomeno è preoccupante sia a livello Europeo che Italiano ed evidenzia la necessità di un intervento immediato. Il livello di Sicurezza Stradale della nostra capitale, confrontato con quello di altre 14 grandi città europee Barcellona, Berlino, Bruxelles, Dublino, Glasgow, Londra, Madrid, Oslo, Manchester, Milano, New Castle, Madrid, Parigi, Praga e Stoccolma, come emerge da uno studio realizzato dal CTL nell'ambito della preparazione del Piano della Sicurezza Stradale di Roma Capitale 2012-2020, vede tassi di motorizzazione di autovetture e di motocicli a Roma due e tre volte superiori alla media delle altre città.



I contributi che vengono forniti dai diversi Enti ed Osservatori, sono oggetto di raccolta nel Centro di Documentazione del CEREMSS Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale del Lazio e di accurati confronti ed analisi per essere posti a fattor comune con il territorio e suggerire oggettive indicazioni per l'individuazione delle priorità d'interventi sulle infrastrutture stradali regionali, che richiedono costi e tempi di realizzazione lunghi ed onerosi.

Nel 2013 il Lazio rispetto alle altre regioni italiane è risultato secondo dopo la sola Lombardia sia per numero di Incidenti con lesioni che per numero di decessi e vittime su strada.

La sua posizione, tuttavia, pur rimanendo al di sopra della media nazionale, diviene meno critica in termini di Tasso di Mortalità e di Costo Sociale pro-capite.

Il confronto tra le cinque Province - Roma, Frosinone, Viterbo, Latina e Rieti - evidenzia in modo tangibile l'incidenza dei capoluoghi urbani sul numero di incidenti e sui Tassi ed Indici di gravità.



Detta incidenza è confermata dall'andamento dei Costi Sociali totali in raffronto a quelli pro-capite.

Altresì, l'analisi dei dati sull'incidentalità e sui loro effetti puntualmente riferiti ai vari tratti di strada, così da consentire il calcolo della pericolosità di punti e tratti

specifici, consente di identificare le zone critiche e le dinamiche degli incidenti. L'identificazione delle cause richiede dati più dettagliati e disaggregati, necessari per ricostruire gli scenari tipologici degli incidenti più frequenti sulle diverse categorie di strada.

Basandosi sul confronto tra dati di traffico ed incidentalità urbana ed extraurbana si può arrivare a produrre analisi con un valore aggiunto. Il traffico urbano, oggi più che nel passato a causa della contiguità dei comuni e della forte urbanizzazione periferica, è connesso con quello extraurbano, il guidatore è costretto a rispettare all'interno del perimetro comunale la disciplina che vige nel territorio e uscendo a inizio, inizia a percorrere le strade extraurbane entrando in un continuum di diverse norme e regole che si devono armonizzare con lo stile di guida sicura. Nel Lazio il processo di urbanizzazione ha portato ad un elevato consumo di suolo. Vengono talvolta definite "città diffuse" perché la superficie comunale urbanizzata è ampia; tuttavia la densità abitativa è bassa e il tessuto edilizio appare spesso sfrangiato. È questo un modello che richiama la città statunitense, con estese periferie nelle quali la tipologia edilizia prevalente è quella della casa isolata. Questo modello insediativo si ripercuote sul modello di mobilità della città, che vede i cittadini utilizzare prevalentemente il mezzo privato a scapito del pubblico, anche a causa della difficoltà della rete di trasporto pubblico di coprire in modo efficace un territorio vasto e poco popolato. La Guida fornita dall'Osservatorio è di facile lettura e riporta molteplici indicazioni sulle tematiche da affrontare nella programmazione degli interventi per la Sicurezza Stradale; la sua finalità è di diffondere capillarmente e condividere su tutto il

territorio nazionale, gli obiettivi concordati dall'Unione Europea e l'evidenza delle criticità che l'ambito urbano rappresenta. Le iniziative che quotidianamente vengono realizzate nelle città italiane, insieme a scuole e associazioni per sensibilizzare i cittadini e gli studenti della responsabilità di guida, sono in parte efficaci e pure in aumento, ma la strategia di riduzione della velocità, le rotatorie, le piste ciclabili e le cosiddette "zone 30", una strategia sorta in Paesi come la Danimarca, l'Olanda e l'Inghilterra, che si è venuta diffondendo anche negli altri Paesi europei. In Italia, attraverso il nuovo Codice della Strada, si è cominciato ad assistere alla diffusione di interventi di moderazione del traffico, i quali però, mancano, generalmente, di quella visione di sistema e soprattutto di quell'applicazione generalizzata che contraddistingue la vera e propria strategia delle "zone 30" nel resto d'Europa.

L'assenza di una buona normativa tecnica e di un convinto impegno sul piano della formazione delle figure professionali coinvolte, non ha favorito il diffondersi di quella perizia tecnica che un'efficace introduzione della strategia richiederebbe. Il ruolo fondamentale sulla Sicurezza Stradale in ambito urbano è svolto dalle Polizie Locali, queste non si limitano alla segnalazione delle violazioni ma anche, nell'ottica strategica della prevenzione e dell'informazione a partire dall'educazione stradale nelle scuole, rimangono un fondamentale soggetto stabile che ogni anno realizza oltre 30 mila ore di educazione stradale. Il lavoro svolto dagli operatori delle Polizie Municipali è enorme, nelle 143 città capoluogo di provincia e in quelle con più di 50 mila abitanti in particolare, l'87% dell'attività è di Polizia Stradale: dall'applicazione del Codice della Strada e di controllo del traffico a quelle giudiziarie nel caso di reati commessi alla guida di veicoli, dai "pirati della strada" ai conducenti senza patente e/o ai soggetti fermati alla guida sotto l'influsso di alcool o sostanze psicotrope.

Il tema della Sicurezza Stradale non è un tema esclusivo degli ingegneri, ma è un insieme multidisciplinare; tra queste discipline c'è la comunicazione che è la fase più importante all'interno della quale c'è tutto un lavoro da fare sull'acquisizione di competenze e nozioni da parte di adulti e di bambini anche attraverso l'educazione civica che nel vasto tema delle regole deve comprendere un focus sulla Sicurezza Stradale stessa. Anche l'assistenza psicologica è una disciplina che oggi è diventata necessaria sia sugli operatori che sulle vittime. Nella Guida è sottolineata, altresì, la necessità di effettuare una valutazione dell'efficacia delle offerte formative: ce ne sono troppe e il rischio è quello di lanciare messaggi poco uniformi. Sta nascendo, quindi, l'esigenza di contrastare la naturale tendenza e coinvolgere le reti e tutte le parti in causa, in un lavoro di comunicazione più mirato ad indurre i governi a non assumere rischi. La Guida si è basata sulla somministrazione di 15 mila questionari e proprio da questi è emerso che i programmi educativi devono essere orientati ai rischi reali. L'educazione stradale non va fatta solo negli ultimi anni delle scuole superiori, è troppo tardi: deve essere impartita da infanzia dai bambini e, soprattutto, da parte di ciascun adulto va tenuto presente che la maleducazione stradale si riceve anche con il cattivo esempio. Il comportamento, infatti, arriva più con l'esempio che con le regole dette in tono puramente formale.

Redazionale a Pagamento

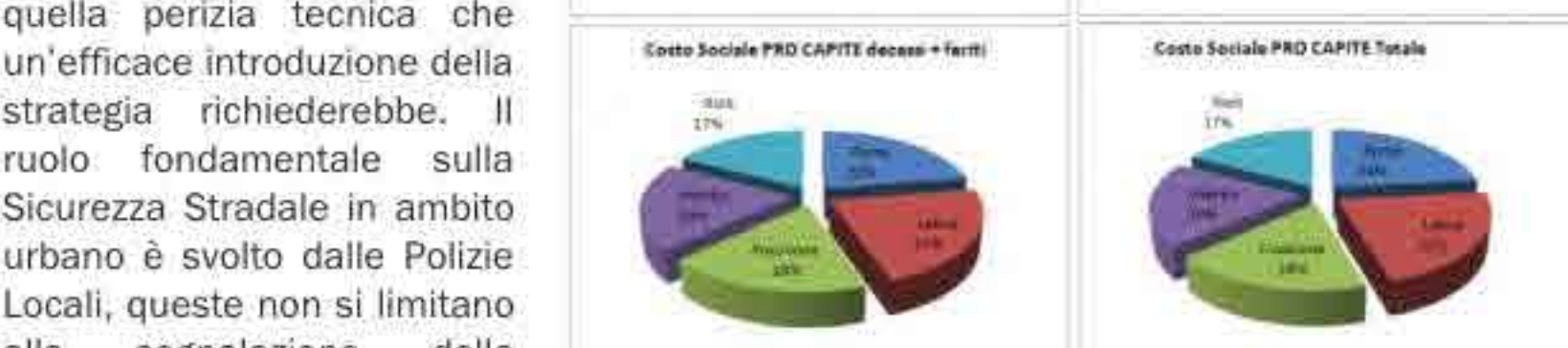


territorio nazionale, gli obiettivi concordati dall'Unione Europea e l'evidenza delle criticità che l'ambito urbano rappresenta. Le iniziative che quotidianamente vengono realizzate nelle città italiane, insieme a scuole e associazioni per sensibilizzare i cittadini e gli studenti della responsabilità di guida, sono in parte efficaci e pure in aumento, ma la strategia di riduzione della velocità, le rotatorie, le piste ciclabili e le cosiddette "zone 30", una strategia sorta in Paesi come la Danimarca, l'Olanda e l'Inghilterra, che si è venuta diffondendo anche negli altri Paesi europei. In Italia, attraverso il nuovo Codice della Strada, si è cominciato ad assistere alla diffusione di interventi di moderazione del traffico, i quali però, mancano, generalmente, di quella visione di sistema e soprattutto di quell'applicazione generalizzata che contraddistingue la vera e propria strategia delle "zone 30" nel resto d'Europa.

L'assenza di una buona normativa tecnica e di un convinto impegno sul piano della formazione delle figure professionali coinvolte, non ha favorito il diffondersi di quella perizia tecnica che un'efficace introduzione della strategia richiederebbe. Il ruolo fondamentale sulla Sicurezza Stradale in ambito urbano è svolto dalle Polizie Locali, queste non si limitano alla segnalazione delle violazioni ma anche, nell'ottica strategica della prevenzione e dell'informazione a partire dall'educazione stradale nelle scuole, rimangono un fondamentale soggetto stabile che ogni anno realizza oltre 30 mila ore di educazione stradale. Il lavoro svolto dagli operatori delle Polizie Municipali è enorme, nelle 143 città capoluogo di provincia e in quelle con più di 50 mila abitanti in particolare, l'87% dell'attività è di Polizia Stradale: dall'applicazione del Codice della Strada e di controllo del traffico a quelle giudiziarie nel caso di reati commessi alla guida di veicoli, dai "pirati della strada" ai conducenti senza patente e/o ai soggetti fermati alla guida sotto l'influsso di alcool o sostanze psicotrope.

Il tema della Sicurezza Stradale non è un tema esclusivo degli ingegneri, ma è un insieme multidisciplinare; tra queste discipline c'è la comunicazione che è la fase più importante all'interno della quale c'è tutto un lavoro da fare sull'acquisizione di competenze e nozioni da parte di adulti e di bambini anche attraverso l'educazione civica che nel vasto tema delle regole deve comprendere un focus sulla Sicurezza Stradale stessa. Anche l'assistenza psicologica è una disciplina che oggi è diventata necessaria sia sugli operatori che sulle vittime. Nella Guida è sottolineata, altresì, la necessità di effettuare una valutazione dell'efficacia delle offerte formative: ce ne sono troppe e il rischio è quello di lanciare messaggi poco uniformi. Sta nascendo, quindi, l'esigenza di contrastare la naturale tendenza e coinvolgere le reti e tutte le parti in causa, in un lavoro di comunicazione più mirato ad indurre i governi a non assumere rischi. La Guida si è basata sulla somministrazione di 15 mila questionari e proprio da questi è emerso che i programmi educativi devono essere orientati ai rischi reali. L'educazione stradale non va fatta solo negli ultimi anni delle scuole superiori, è troppo tardi: deve essere impartita da infanzia dai bambini e, soprattutto, da parte di ciascun adulto va tenuto presente che la maleducazione stradale si riceve anche con il cattivo esempio. Il comportamento, infatti, arriva più con l'esempio che con le regole dette in tono puramente formale.

Redazionale a Pagamento



SABATO 1 AGOSTO 2015 | ORE 04:00 | CINQUE

SEGUICI SUI SOCIAL



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

3349 PERSONE SONO GIÀ ISCRITTE

Inserisci il tuo nome

Inserisci la tua email

TERMINI E CONDIZIONI → per saperne di più

ISCRIVITI

TRAFFICO

Scopri tutta la viabilità in tempo reale su Roma e provincia

→ **GUARDA LA MAPPA**



trivago

I PIÙ LETTI

OGGI | SETTIMANA | MESE



Meteo Roma, ultime ore di caldo. Poi pioggia e brusco calo delle temperature



Rai, quelle immagini imbarazzanti all'insaputa di Monica Maggioni



Ss Lazio, sorteggio Champions in salita. Ecco le possibili avversarie



Scuola, calendario 2015/2016: inizio, fine, vacanze e ponti nel Lazio



Ss Lazio, ecco il sorteggio dei playoff: Champions da brividi

SCATTA PER CINQUE



Parioli, marciapiedi "pericolosi" tra erbacce e degrado (FOTO)

→ Vedi tutte le foto

ULTIMI VIDEO



Ignazio Marino scarica con poca eleganza l'assessore Improta

CAMPIDOGLIO | BALTHAZAR