

Studio UPI sulle differenze regionali nell'incidentalità stradale

Conferenza stampa del 19.1.2010

ing. Carlo Celpi, Divisione costruzioni Dipartimento del territorio
Tema infrastrutture –

Introduzione

Lo studio presentato oggi identifica le differenze regionali nella casistica degli incidenti stradali. Va considerato un valido aiuto nell'approccio progettuale, per valutare quali possono essere le misure a complemento della sicurezza più adeguate in ogni regione.

Concezione e progettazione delle opere stradali e/o annesse

In materia di concezione e progettazione di infrastrutture stradali vi sono alcuni aspetti di fondo da sottolineare e richiamare:

- gli studi e i progetti stradali si basano su norme tecniche inderogabili, che presuppongono il rispetto delle regole della circolazione (velocità, segnaletica, condizioni del conducente, adeguamento del comportamento alle circostanze, ecc.), il loro mancato rispetto implica la diminuzione della sicurezza;
- dalle misure di sicurezza annesse (barriere elastiche, isole spartitraffico, ecc.), concepite di regola secondo le norme, trae beneficio un gran numero di utenti e la loro mancanza avrebbe conseguenze assai peggiori sulla sicurezza che non la loro presenza, nonostante queste in qualche caso possano essere un potenziale aggravante delle conseguenze di un incidente (raramente ne sono però la causa)
[foto 1: isola spartitraffico presso un passaggio pedonale, essenziale per la sicurezza del pedone ed elemento moderatore del traffico]
[foto 2: barriere di sicurezza, elementi di trattenuta in caso di uscita di strada laddove vi sono scarpate];
[foto 3, 4: separazioni di carreggiate e corsie per evitare invasioni delle corsie di contromano o laterali]
- nelle situazioni determinate dall'urbanizzazione o dal paesaggio, si corregge dove possibile, se tecnicamente e finanziariamente sostenibile
[foto 5: tipica situazione all'interno di un nucleo con costruzioni a confine, elementi laterali urbani non allontanabili]
[foto 6: fuori abitato, bosco, la presenza di piante potenziale pericolo, ma non si possono tagliare tutte indiscriminatamente].

Approccio del tecnico nell'analisi degli eventi accidentali

- da quando esiste la georeferenziazione dei sinistri (cosa, dove, quando, come; dati rigorosamente anonimi), dal 2003, si procede con un approccio analitico → concentrazione di casi analoghi in rapporto ai km percorsi sull'asse interessato, al tipo di utenza colpita, alla dinamica ed esame delle possibili misure (collaborazione tra servizi tecnici e di polizia);
- l'identificazione di tali punti, così come gli eventuali interventi correttivi, non è sempre evidente, i parametri da valutare sono diversi e spesso esulano dal contesto tecnico stradale (condizioni di guida, infrazioni al codice, velocità, ecc.).

In sintesi, se per nuove infrastrutture gli aspetti di sicurezza vanno analizzati in sede di concetto e progetto, per quelle esistenti ciò può avvenire con un approccio analitico, anche utilizzando i dati statistici disponibili.

Foto 1: isola spartitraffico presso passaggio pedonale



Foto 2: barriera di sicurezza strada di montagna



Foto 3: separazione di carreggiate e barriera di sicurezza semiautostrada

| Mandat | Route | Run | | | |
|--------|-------|-----------|----|------|----------------|
| 06 | 01001 | PA 13 POS | 01 | 36.1 | 0.176 06/09/07 |



Foto 4: separazioni di corsia

| Mandat | Route | Run | | | |
|--------|-------|-----|----|------|-----------------|
| 06 | 01001 | P 2 | 11 | 41.1 | 82.195 06/09/26 |



Foto 5: interno abitato/nucleo



Foto 6: fuori abitato, bosco

