

# **Sicurezza stradale nel Comune di Novara: analisi dettaglio incidenti, possibili soluzioni e ricadute sull'ambiente**

5 novembre 2007

Paola Villani

## Indice

Incidenti stradali nelle aree urbane .....	3
Incidenti stradali e persone infortunate nella Provincia di Novara, anni 2000-2004 .....	6
Incidenti stradali e persone infortunate nel Comune di Novara, anni 2000-2004 .....	6
La sicurezza stradale in Piemonte .....	9
La sicurezza stradale in area urbana .....	12
I soggetti coinvolti in incidenti stradali suddivisi per tipologia di utenti .....	13
Novara: atteggiamenti dei pedoni e utenza a rischio .....	15
Interventi per la protezione del pedone .....	16
Provincia di Novara: gli infortuni sul tragitto casa/lavoro .....	20
Incidenti stradali in Piemonte nel periodo 2000-2004 .....	22
Incidenti stradali in alcuni Comuni del Piemonte: tavola di confronto .....	24
Incidenti stradali nella Provincia di Novara: veicoli a due ruote .....	25
Il Piano Regionale per la Sicurezza Stradale della Regione Piemonte .....	26
Strategie e soluzioni di mobility management per la Sicurezza Stradale .....	27
I costi degli incidenti stradali nella Provincia di Novara .....	29
I costi per la riduzione degli incidenti stradali nella Provincia di Novara .....	30
Azioni nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale .....	31
Opere previste e riportate nel Piano Regionale Sicurezza Stradale 2007-2009 .....	33
Comune di Novara: le iniziative per la Sicurezza Stradale .....	35
Azioni di mobility management da attivare nel breve-medio periodo .....	36
La circolazione in bicicletta sui marciapiedi .....	38

### Incidenti stradali nelle aree urbane

“In alcune ore di punta trovare parcheggio, anche a pagamento, è quasi impossibile. I parcheggi sono insufficienti per cui o si limita drasticamente l'accesso in città creando ampi parcheggi esterni, collegandoli con bus navetta al centro, o la qualità dell'ambiente risulterà sempre più degradata e cresceranno i livelli di inquinamento. Per tali parcheggi si potrebbero ipotizzare forme di abbonamento per i lavoratori che sono costretti a venire in città dai paesi utilizzando il mezzo privato perché non esiste la possibilità di usufruire di treni o pullman. L'aumento delle piste ciclabili potrebbe invogliare i novaresi ad un maggior uso della bicicletta: oggi transitare su strade interessate da un massiccio traffico automobilistico è estremamente pericoloso oltre che poco igienico per la salute. La recente Legge 19.10.98 n. 36 per il finanziamento delle piste ciclabili offre in questo senso nuove opportunità ai Comuni. Semafori: c'è una notevole richiesta da parte dei cittadini di nuovi impianti semaforici a tutela dell'incolumità dei pedoni. In alcune zone, come ad esempio al termine del cavalcavia XXV Aprile, sulle strisce pedonali si sono verificati incidenti anche mortali. E' indispensabile che si trovi il modo di rallentare il traffico veicolare in corrispondenza di tali passaggi per evitare il ripetersi degli incidenti.”

*(Relazione per l'anno 1998 del Difensore Civico, Dott.sa Marina Perovich, al Consiglio Comunale, Novara, 23 gennaio 1999)*

Nel 2005 nei 15 Paesi dell'Unione Europea si sono verificati 5.426 decessi a causa di incidenti stradali. I costi sociali sono stati calcolati pari a 30.654 Milioni di Euro/anno.

Nello stesso anno 2005, in Piemonte, si sono verificati 14.751 incidenti stradali, di cui 399 sono stati mortali; tali incidenti<sup>1</sup> hanno provocato 433 morti (8% dei decessi in Italia) e 21.452 feriti<sup>2</sup>.

In Piemonte nel 2004 si erano verificati il 6,55% degli incidenti rilevati sull'intero territorio nazionale; tale quota è, in valore assoluto, piuttosto rilevante.

<b>Tabella pubblicata sull'Annesso Statistico Regione Piemonte</b>		
Piemonte: Incidenti, morti e feriti/infortunati in aree urbane ed extraurbane e relative percentuali <b>2004</b>		Dato percentuale
Incidenti in aree urbane	10.446	71,03%
Incidenti in aree extraurbane	4261	28,97%
<b>totale Incidenti</b>	<b>14.707</b>	<b>100,00%</b>
Morti in aree urbane	187	38,72%
Morti in aree extraurbane	296	61,28%
<b>totale Decessi</b>	<b>483</b>	<b>100,00%</b>
Infortunati in aree urbane	14.664	68,59%
Infortunati in aree extraurbane	6.716	31,41%
<b>totale Infortunati</b>	<b>21.380</b>	<b>100,00%</b>

<sup>1</sup> L'indice di mortalità (espresso come il rapporto fra il numero dei morti e il numero degli incidenti, per 100) è risultato pari a 2,94, mentre l'indice di lesività (espresso come il rapporto fra il numero dei feriti e il numero degli incidenti, per 100) è stato di 145,43.

<sup>2</sup> Sovente nelle analisi statistiche sulla sicurezza stradale si ricorre al termine “feriti”, termine improprio e che verrà sostituito nel presente contributo con quello più congruente di “infortunati”

Nel 2004 nella Provincia di Novara vi sono stati 1.461 incidenti. Gli infortunati sono stati 2.009 (di cui soltanto 672 in area extraurbana) ed i morti 43 (di cui 28 in area extraurbana).

Questo è un dato che deve far riflettere poiché se si effettua un paragone in ambito regionale si evidenzia come per la Provincia di Torino si abbiano ad esempio i seguenti dati: 7.073<sup>3</sup> incidenti, 10.533<sup>4</sup> infortunati e 180 morti.

Riportando i dati in tre differenti tabelle atte a comparare i dati (Provincia di Novara, Provincia di Torino, totale Piemonte) sarà più immediato comprendere il problema in tutta la sua gravità.

Dati riferiti all'anno 2004	Percentuale incidenti strade extraurbane	Percentuale incidenti aree urbane	Incidenti in totale	Incidenti extraurbane	Incidenti aree urbane
<b>Provincia di</b>					
<b>Novara</b>	30,7%	69,3%	1.461	448	1.013
<b>Torino</b>	19,2%	80,8%	7.073	1.356	5.717
Totale Province Piemonte	29,0%	71,0%	14.707	4.261	10.446

Fonte: elaborazioni Paola Villani su dati ACI, ISTAT

Dati riferiti all'anno 2004	Percentuale infortunati strade extraurbane	Percentuale aree infortunati urbane	Infortunati in totale	Infortunati extraurbane	Infortunati aree urbane
<b>Provincia di</b>					
<b>Novara</b>	33,4%	66,6%	2.009	672	1.337
<b>Torino</b>	20,3%	79,7%	10.533	2.134	8.399
Totale Province Piemonte	31,4%	68,6%	21.380	6.716	14.664

Fonte: elaborazioni Paola Villani su dati ACI, ISTAT

Dati riferiti all'anno 2004	Percentuale strade extraurbane	Percentuale aree morti urbane	Morti in totale	Morti extraurbane	Morti aree urbane
<b>Provincia di</b>					
<b>Novara</b>	65,1%	34,9%	43	28	15
<b>Torino</b>	47,2%	52,8%	180	85	95
Totale Province Piemonte	61,3%	38,7%	483	296	187

Fonte: elaborazioni Paola Villani su dati ACI, ISTAT

Le analisi condotte per Novara (dati Provinciali), evidenziano un tasso di mortalità decisamente elevato e pari a 12,16 decessi ogni 100.000 abitanti, a fronte di un valore regionale pari a 11,15 morti ogni 100.000 abitanti e una media nazionale pari a 9,62.

<sup>3</sup> Gli incidenti con infortunati nella Provincia di Torino sono stati 9.334 ma solo per 7.073 è presente la localizzazione.

<sup>4</sup> Gli infortuni nella Provincia di Torino sono stati in realtà 11.273 ma solo per 10.533 è presente la localizzazione, per 740 infortunati le schede non riportano il dato.

<b>Tasso di mortalità per incidenti stradali</b>	popolazione anno 2004	Morti	Tasso di mortalità (morti per incidente stradale ogni 100.000 abitanti)
Comune di Novara	102.746	4	4,10
Provincia di Novara	353.743	43	12,16
Provincia di Torino	2.236.941	180	8,05
Piemonte	4.330.172	483	11,15

Fonte: elaborazioni Paola Villani su dati ACI, ISTAT

Indice di mortalità	Incidenti anno 2004	Morti	Indice di mortalità (morti/incidenti x100)
Comune di Novara	572	4	0,70
Provincia di Novara	1.461	43	2,94
Provincia di Torino	7.073	180	2,54
Piemonte	14.707	483	3,28

Fonte: elaborazioni Paola Villani su dati ACI, ISTAT

Di seguito si riportano i dati relativi all'indice di mortalità e l'indice di lesività negli anni 2000-2004

**Incidenti stradali e persone infortunate nella Provincia di Novara, anni 2000-2004**

Provincia di NOVARA – Numero incidenti	Morti	Infortunati	Indice di mortalità (morti/incidenti x100)	Indice di lesività (infortunati/incidenti x100)
Dati riferiti all'anno				
2000	1.509	55	2.040	135,19
2001	1.406	43	1.948	138,55
2002	1.738	56	2.326	133,83
2003	1.543	60	2.157	139,79
2004	1.461	43	2.009	137,51
<b>Totale periodo</b>	<b>7.657</b>	<b>257</b>	<b>10.480</b>	<b>136,87</b>

**Incidenti stradali e persone infortunate nel Comune di Novara, anni 2000-2004**

Comune di NOVARA – Numero incidenti	Morti	Infortunati	Indice di mortalità (morti/incidenti x100)	Indice di lesività (infortunati/incidenti x100)
Dati riferiti all'anno				
2000	547	10	700	127,97
2001	506	12	637	125,89
2002	677	12	864	127,62
2003	591	10	770	130,29
2004	572	4	756	132,17
<b>Totale periodo</b>	<b>2.893</b>	<b>48</b>	<b>3.727</b>	<b>128,83</b>

Gli incidenti stradali nel solo Comune di Novara rappresentano il 37% di quelli nell'intera Provincia

Percentuale Comune Novara sul dato Provinciale	Numero incidenti stradali			Morti			Feriti / Infortunati		
	Provincia NOVARA	Comune NOVARA	Percentuale Comune Novara	Provincia NOVARA	Comune NOVARA	Percentuale Comune Novara	Provincia NOVARA	Comune NOVARA	Percentuale Comune Novara
Dati riferiti all'anno									
2000	1.509	547	36,2%	55	10	18,2%	2.040	700	34,3%
2001	1.406	506	36,0%	43	12	27,9%	1.948	637	32,7%
2002	1.738	677	39,0%	56	12	21,4%	2.326	864	37,1%
2003	1.543	591	38,3%	60	10	16,7%	2.157	770	35,7%
2004	1.461	572	39,2%	43	4	9,3%	2.009	756	37,6%
<b>Totale periodo</b>	<b>7.657</b>	<b>2.893</b>	<b>37,8%</b>	<b>257</b>	<b>48</b>	<b>18,7%</b>	<b>10.480</b>	<b>3.727</b>	<b>35,6%</b>

E per effettuare un confronto di seguito si riportano sia i dati riferiti al Piemonte sia i valori nazionali.

Gli incidenti registrati nella Provincia di Novara rappresentano il 10% di quelli dell'intera Regione e i decessi rappresentano il 9% dei morti per incidente stradale in Piemonte (valori mediamente più elevati di quelli che ci si sarebbe potuto attendere posto che la popolazione della Provincia di Novara costituisce l'8,2% di quella regionale).

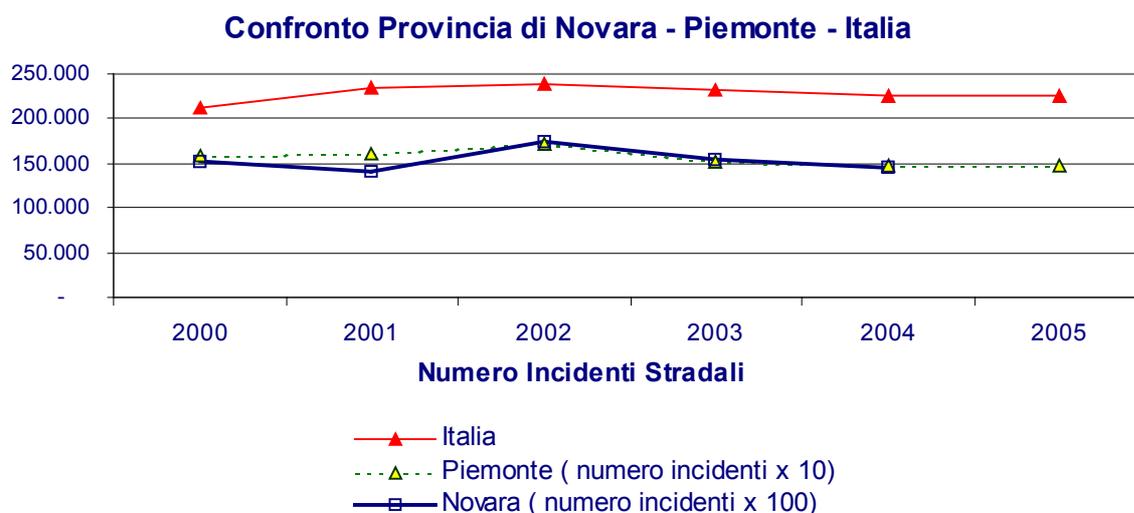
#### Incidenti stradali e persone infortunate in Piemonte, anni 2000-2005

Dati riferiti all'anno	Numero incidenti	Morti	Infortunati	Indice di mortalità	Indice di lesività
2000	15.855	629	22.977	3,97	144,92
2001	16.146	545	23.942	3,38	148,28
2002	17.082	583	25.127	3,41	147,10
2003	15.145	551	21.870	3,64	144,40
2004	14.707	483	21.380	3,28	145,37
2005	14.751	433	21.452	2,94	145,43

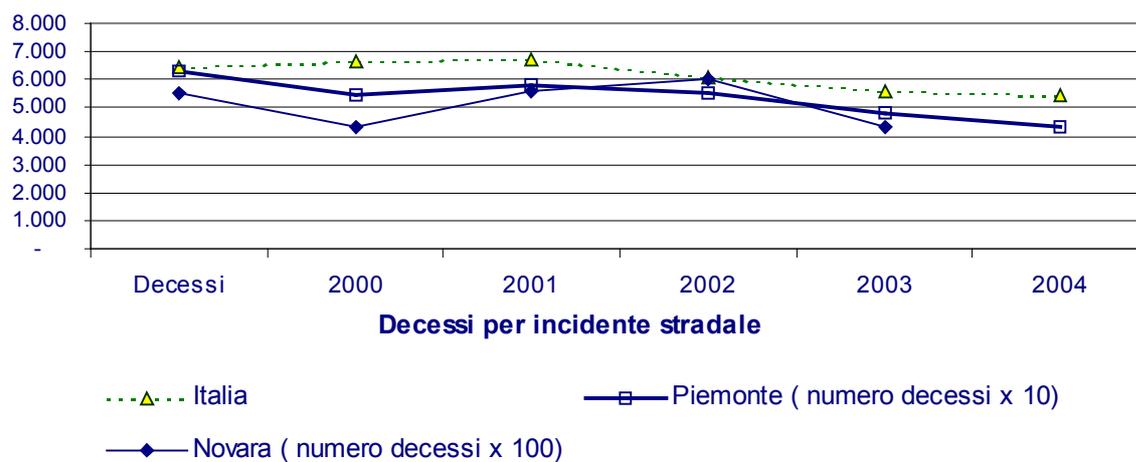
#### Incidenti stradali e persone infortunate in Italia, anni 2000-2004

Dati riferiti all'anno	Numero incidenti	Morti	Infortunati	Indice di mortalità	Indice di lesività
2000	211.941	6.410	301.559	3,02	142,28
2001	235.142	6.682	334.679	2,84	142,33
2002	237.812	6.736	337.878	2,83	142,08
2003	231.740	6.065	327.324	2,62	141,25
2004	224.553	5.625	316.630	2,50	141,00

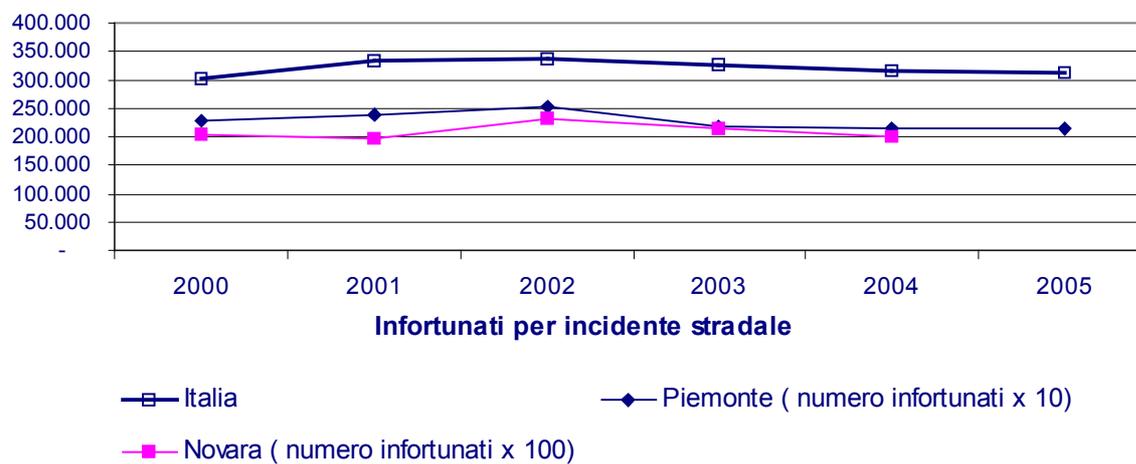
Vi sono alcune analogie: si può certamente evidenziare una leggera flessione per quanto riguarda il numero dei decessi a partire da quelle norme che sono state introdotte con le numerose modifiche apportate al Codice della Strada nel 2003, modifiche che includono l'obbligo di indossare la cintura di sicurezza pena la decurtazione di punti sulla Patente..., sebbene non sia possibile far emergere alcun andamento analogamente positivo in termini di riduzione del numero degli incidenti e degli infortunati.



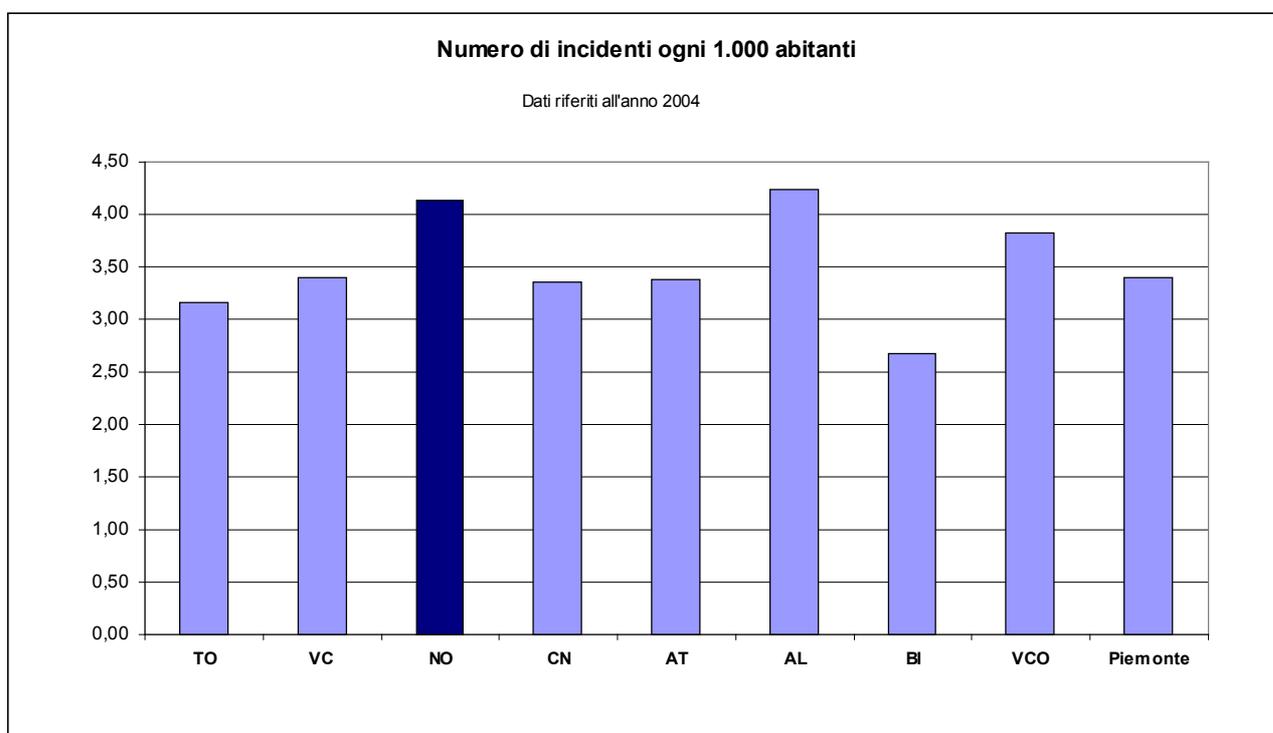
### Confronto Provincia di Novara - Piemonte - Italia



### Confronto Provincia di Novara - Piemonte - Italia



## La sicurezza stradale in Piemonte

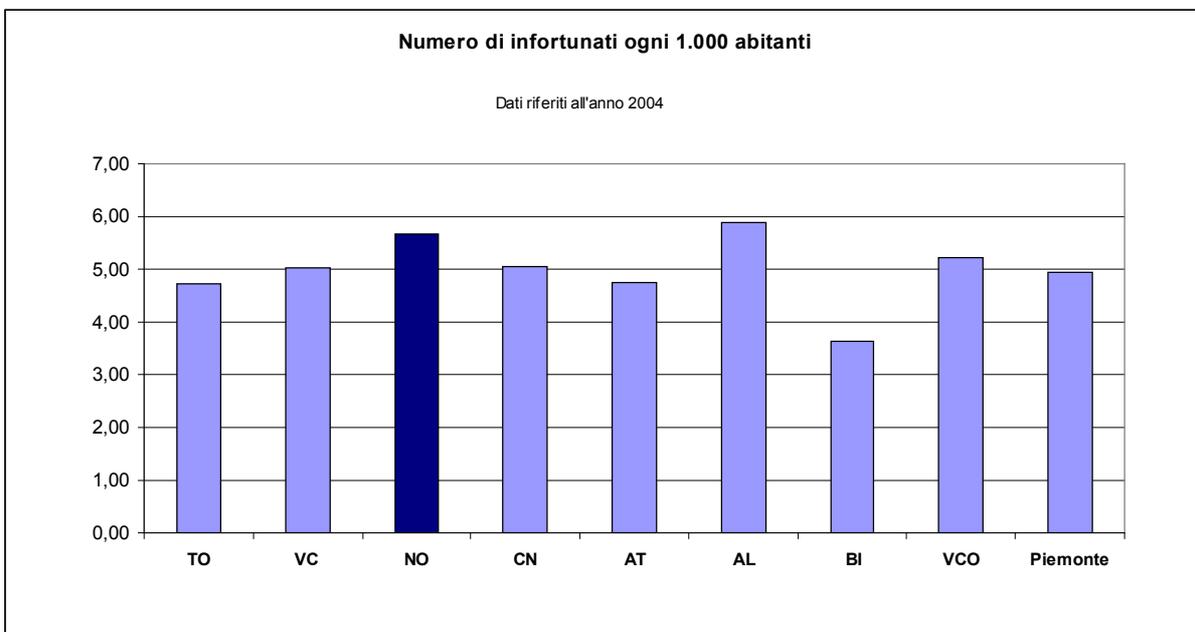
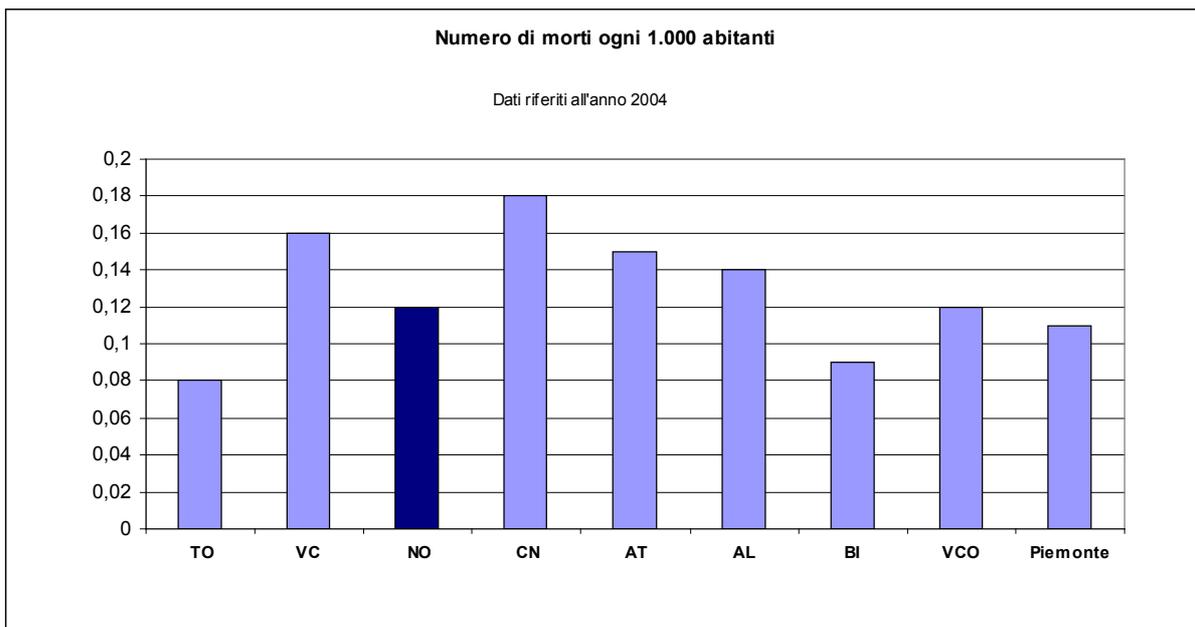


Il Piano dei Trasporti della Regione Piemonte individua nel tema trattato una delle politiche fondamentali : la riduzione dell'incidentalità e la contrazione degli infortuni (*in primis* quelli con esito letale) – pur rappresentando il naturale processo di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) il Piano Trasporti regionale è volto ad introdurre a più livelli istituzionali un insieme di strategie basate sulle migliori pratiche e la ricerca di soluzioni (tecniche, tecnologiche e di *governance*) concordate sia con gli Enti Locali sia con soggetti privati.

I progetti individuati dal Piano regionale riguardano diversi campi di azione: la messa in sicurezza delle strade urbane ed extraurbane, il potenziamento delle misure di prevenzione, il controllo e la repressione dei comportamenti stradali pericolosi, l'avvio di campagne di comunicazione mirate all'aumento della sicurezza stradale.

Confrontando i valori di incidentalità rilevati sulle varie tipologie stradali (Autostrade, Strade Regionali e Statali, Strade Provinciali, strade urbane) si evidenzia una tendenza alla diminuzione, tendenza non riscontrabile però

- sia per quanto riguarda le strade provinciali e comunali extraurbane ove il numero dei decessi riferito all'anno 2004 si è ridotto di poche unità rispetto ai valori del 2000
- sia per quanto attiene gli incidenti in ambito urbano.



Per il Comune di Novara si tratta di mettere a sistema una serie di misure tese a ridurre gli infortuni ed azzerare i decessi.

Gli incidenti che coinvolgono l'Utenza debole<sup>5</sup> hanno esiti (per pedoni, ciclisti, conducenti di ciclomotori e motociclisti) spesso gravi se non letali ( e statisticamente letali per i soggetti di età superiore ai 64 anni). Percentualmente, si deve evidenziare come, in Piemonte (dati riferiti al 2004) si abbia la ripartizione statistica riportata nella Tabella successiva:

<b>Raffronto decessi per incidente stradale e pedoni deceduti (anno 2005)</b>	Numero morti per incidente stradale	Numero pedoni deceduti	Decessi pedoni sul totale decessi per incidente
Bari	21	5	23,8%
Bologna	27	8	29,6%
Firenze	27	9	33,3%
Genova	16	3	18,8%
Milano	87	38	43,7%
Napoli	51	8	15,7%
<b>Novara*</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>25,0%</b>
Palermo	24	10	41,7%
Roma	237	64	27,0%
Torino	55	24	43,6%
Venezia	9	-	0,0%
Totale prime 10 città	554	169	30,5%
Totale prime 23 città italiane con popolazione superiore ai 150.000 abitanti	774	206	26,6%
Totale Italia	5.426	703	13,0%
<b>Raffronto Feriti / infortunati per incidente stradale e infortuni su pedoni (anno 2005)</b>	Feriti / infortunati per incidente stradale	Pedoni feriti / infortunati per investimento	Infortuni pedoni sul totale infortuni per incidente
<b>Comune di Novara*</b>	<b>756</b>	<b>73</b>	<b>9,7%</b>
Comune di Torino	6.569	611	9,3%
Provincia di Torino	10.801	836	7,7%
TOTALE ITALIA	313.727	18.994	6,1%

\*dati riferiti all'anno 2004

<sup>5</sup> Seguendo le indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, l'Utenza debole è così definita: pedoni, ciclisti, conducenti di ciclomotori e di motocicli (ma chi scrive non concorda con questa definizione – pur adeguando le Tabelle qui riportate a questa classificazione: numerosi sono stati infatti gli incidenti registrati in questo 2007 che hanno visto coinvolti pedoni e ciclisti uccisi da motociclisti). Con la denominazione "utenti a rischio" si intendono invece due fasce di età della popolazione, i giovani di età inferiore a 29 anni e gli anziani di età superiore ai 64 anni.

### La sicurezza stradale in area urbana

Anche se la lettura incrociata dei dati evidenzia la pericolosità delle strade extraurbane provinciali e comunali per i ciclisti (5,2 % dei decessi complessivi e il 3,7 degli infortuni) il vero problema della sicurezza stradale è rappresentato “dall’insicurezza in ambito urbano”, insicurezza intesa esclusivamente come rischio potenzialmente elevato di incorrere in un incidente stradale in area urbana.

Si veda la tabella successiva:

Incidenti, morti e feriti nelle Province piemontesi ripartiti per tipologia di strade. Dati riferiti all'anno 2004	Strade urbane (valori percentuali)			Autostrade e Raccordi, Strade Statali e Regionali, Strade Provinciali e Comunali extraurbane (valori percentuali)		
	Incidenti	Morti	Infortunati	Incidenti	Morti	Infortunati
Provincia						
Torino	80,8%	52,8%	79,7%	19,2%	47,2%	20,3%
Vercelli	55,2%	17,2%	47,5%	44,8%	82,8%	52,5%
Biella	77,6%	50,0%	77,3%	22,4%	50,0%	22,7%
Verbano-Cusio-Ossola	68,8%	50,0%	65,9%	31,2%	50,0%	34,1%
<b>Novara</b>	69,3%	34,9%	66,6%	30,7%	65,1%	33,4%
Cuneo	53,7%	28,8%	50,3%	46,3%	71,2%	49,7%
Asti	57,2%	34,4%	53,7%	42,8%	65,6%	46,3%
Alessandria	62,1%	22,0%	56,5%	37,9%	78,0%	43,5%
Piemonte	71,0%	38,7%	68,6%	29,0%	61,3%	31,4%

### **I soggetti coinvolti in incidenti stradali suddivisi per tipologia di utenti**

Laddove i dati Istat (anno 2005) riportano 417 decessi di pedoni ultrasessantenni (su un totale complessivo di 703) in Italia e infortuni per 6.650 (su 18.994), causa la geometria delle strade e le elevate velocità anche in ambito urbano, i valori registrati sono allarmanti: si riportano a titolo di esempio quelli relativi alla Provincia di Torino (non sono disponibili dati analogamente disaggregati per la Provincia di Novara..):

#### **Provincia di Torino - Percentuale decessi categoria Utenti a rischio sul Totale Incidenti complessivi (anno 2004)**

<b>Decessi</b>	<b>Categorie</b>
14,5%	Pedoni
5,2%	Ciclisti
3,3%	Conducenti ciclomotori
7,7%	Motociclisti
69,4%	Viaggiavano con altri mezzi
100,0%	<b>Totale</b>

#### **Comune di Novara - Percentuale decessi categoria Utenti a rischio sul Totale Incidenti complessivi (anno 2004)**

<b>Decessi</b>	<b>Categorie</b>
25,0%	Pedoni
50,0%	Ciclisti
25,0%	Conducenti ciclomotori e motocicli
0,0%	Viaggiavano con altri mezzi
100,0%	<b>Totale</b>

Infotuni <b>pedoni</b> sul totale infotuni per incidente stradale Dati riferiti al 2005	Valore Percentuale
Comune di Novara***	9,7%
Provincia di Torino (escluso capoluogo)	5,50%
Comune di Torino	9,10%
Provincia di Torino	7,70%
TOTALE ITALIA	6,10%

\*\*\*dati riferiti all'anno 2004

Infotuni <b>pedoni</b> sul totale infotuni per incidente stradale Dati riferiti al solo Comune di NOVARA	Totale infotunati	Totale pedoni infotunati	Infotuni <b>pedoni</b> sul totale infotuni per incidente
anno 2000	700	64	9,1%
anno 2001	637	54	8,5%
anno 2002	864	77	8,9%
anno 2003	770	61	7,9%
anno 2004	756	73	9,7%
Totale periodo	3.727	329	8,8%

Infotuni <b>ciclisti</b> sul totale infotuni per incidente stradale Dati riferiti al solo Comune di NOVARA	Totale infotunati	Totale ciclisti infotunati	Infotuni <b>ciclisti</b> sul totale infotuni per incidente
anno 2000	700	47	6,7%
anno 2001	637	48	7,5%
anno 2002	864	63	7,3%
anno 2003	770	73	9,5%
anno 2004	756	67	8,9%
Totale periodo	3.727	298	8,0%

Infotuni <b>motociclisti e conducenti di ciclomotori</b> sul totale infotuni per incidente stradale Dati riferiti al solo Comune di NOVARA	Totale infotunati	Totale motociclisti infotunati	Infotuni motociclisti e conducenti ciclomotori sul totale infotuni per incidente
anno 2000	700	114	16,3%
anno 2001	637	147	23,1%
anno 2002	864	166	19,2%
anno 2003	770	168	21,8%
anno 2004	756	147	19,4%
Totale periodo	3.727	742	19,9%

### **Novara: atteggiamenti dei pedoni e utenza a rischio**

Per quanto riguarda le motivazioni alla base degli incidenti che solitamente coinvolgono i pedoni sono state individuate le seguenti cause (in parentesi la percentuale per la Regione Piemonte)

- Attraversamento ad un passaggio pedonale protetto da semaforo o attraversamento / marcia o fase di attesa nel pieno rispetto della normativa ( 30% dei casi )
- Attraversamento irregolare o marcia irregolare lungo la sede stradale ( 21% dei casi )
- Atteggiamento ignoto / non investigato / non riportato ( 50 % dei casi)
- Attraversamento irregolare o marcia irregolare sulla sede stradale (4,4% dei casi )
- Sosta nei pressi di un veicolo fermo in posizioni irregolare (6,2% dei casi)

L'elevata percentuale "non sufficientemente indagata" (50%) per quanto riguarda l'atteggiamento dei pedoni rimanda ad alcuni recenti casi di cronaca di questa estate 2007, casi in cui le indubbie colpe dei conducenti di veicoli – positivi ai test con etilometro e - al momento dell'impatto – ragionevolmente nell'atto di superare i limiti di velocità– non hanno indotto gli organi preposti a verificare quale fosse l'atteggiamento dei pedoni.

Si rileva come, tra gli infortunati, gli "utenti a rischio" rappresentino la metà del totale, con una netta prevalenza di giovani rispetto alle persone anziane: l'analisi incrociata dei dati relativi ai feriti/infortunati e ai deceduti evidenzia come gli incidenti che coinvolgono le persone anziane abbiano esiti fatali con maggior frequenza rispetto agli altri.

### Interventi per la protezione del pedone

Riproponiamo la Tabella già riportata nel paragrafo Utenza a rischio e valutiamo congiuntamente i dati relativi agli incidenti che hanno coinvolto persone di età superiore a 64 anni per formulare qualche osservazione puntuale.

Infortunati <b>pedoni</b> sul totale infortunati per incidente stradale Dati riferiti al solo Comune di NOVARA	Totale infortunati	Totale pedoni infortunati	Infortunati <b>pedoni</b> sul totale infortunati per incidente
anno 2000	700	64	9,1%
anno 2001	637	54	8,5%
anno 2002	864	77	8,9%
anno 2003	770	61	7,9%
anno 2004	756	73	9,7%
Totale periodo	3.727	329	8,8%

Infortunati <b>anziani</b> sul totale infortunati per incidente stradale Dati riferiti al solo Comune di NOVARA	Totale infortunati	Totale infortunati età superiore a 64 anni	Infortunati <b>anziani</b> sul totale infortunati per incidente
anno 2000	700	76	10,9%
anno 2001	637	52	8,2%
anno 2002	864	79	9,1%
anno 2003	770	59	7,7%
anno 2004	756	76	10,1%
Totale periodo	3.727	342	9,2%

Anche in riferimento al dato nazionale emerge come il rischio di infortunio causato da investimento stradale sia particolarmente alto per la popolazione anziana; infatti, la fascia di età compresa tra 70 e 74 anni presenta il valore massimo in termini assoluti di pedoni morti o feriti (135 deceduti e 1.362 feriti). Il processo di invecchiamento, che si manifesta in modo diverso da individuo a individuo, comporta spesso una riduzione della capacità uditiva, visiva, motoria e psicomotoria fattori che rendono gli anziani maggiormente soggetti al rischio di investimento: in realtà è possibile forse ipotizzare anche un maggior coinvolgimento poiché tra i pedoni gli anziani risultano essere mediamente più numerosi. Inoltre, le persone anziane, a causa della loro minor resistenza fisica, una volta subito un trauma sono maggiormente soggette a rischio di decesso.

In ambito urbano molti fattori inducono i pedoni a "rischiare l'attraversamento" poiché gli incroci pedonali costituiscono spesso una perdita di tempo:

- lunghe attese ai semafori, spesso perché la fase di verde per l'attraversamento risulta essere particolarmente ridotta (può usufruire della fase di verde per l'intero attraversamento solo chi ha atteso e si sta quindi già apprestando ad attraversare),
- semafori a chiamata che in alcune città non attuano immediatamente la fase di verde pedonale,

- attraversamenti con fasi di verde pedonale non coordinate tra loro perché impostate con particolare attenzione al solo traffico veicolare.

Tra i principali provvedimenti che possono essere realizzati per ridurre il tempo di attraversamento complessivo si possono rammentare quelli relativi: - all'inserimento di apposite isole spartitraffico (dimensionate per ospitare una persona che spinge un passeggino, 1.20 metri) al fine di permettere al pedone, soprattutto nel caso di corsie veicolari affiancate, di valutare i flussi che provengono da una sola direzione e osservare quelli in corrente veicolare opposta da una posizione centrale protetta,

- all'estensione della dimensione del marciapiede (penisola),
- all'eliminazione dei gradini al fine di agevolare l'attraversamento di numerose persone: anziani, persone con ridotta capacità motoria, persone che procedono spingendo carrozzine o utilizzano trolley per la spesa,
- alla definizione delle fasi semaforiche a partire proprio dai flussi pedonali che insistono in determinati contesti urbani.

Un classico investimento di pedone è quello che può essere causato da un individuo che opta per l'attraversamento improvviso

1. di una strada sulla quale sia possibile procedere a velocità sostenuta (oltre 40 km/h ad esempio)
2. di una strada sulla quale i veicoli marcino per file parallele.

Le due casistiche devono essere trattate diversamente: per la prima possono essere adottati i seguenti provvedimenti:

- a. l'introduzione di misure di traffic-calming al fine di ridurre la velocità lungo l'asse stradale, anche attraverso il rialzamento dell'attraversamento pedonale
- b. l'eliminazione della sosta in linea lungo la strada oppure il mantenimento della stessa attuando l'inserimento di marciapiedi a penisola laddove siano presenti gli attraversamenti pedonali,
- c. l'illuminazione adeguata dell'arteria o dell'intersezione,
- d. il restringimento della carreggiata ampliando l'isola spartitraffico,
- e. l'inserimento di particolari pavimentazioni in prossimità delle intersezioni.

Nel caso di una strada lungo la quale i veicoli procedono su file parallele potranno essere adottati invece provvedimenti atti a separare fisicamente i sensi di marcia attraverso la realizzazione di un'isola centrale spartitraffico ed eliminare il gradino centrale dell'isola spartitraffico (se già esistente) per agevolare i pedoni a ridotta capacità motoria. Inoltre, per facilitare l'individuazione del pedone in fase di attraversamento da parte dei conducenti dei veicoli su file parallele, potrà essere previsto l'arretramento della linea di arresto e il mantenimento, per la sola pista ciclabile, di quella esistente in prossimità delle strisce pedonali.

In Italia non si dispone ancora di una base dati completa ed omogenea per comparare gli incidenti nelle aree urbane ma studi a livello internazionale evidenziano come solitamente il 50% degli investimenti alle intersezioni si verifichino nella fase di svolta del veicolo.

Per quanto riguarda incroci che consentono la svolta a sinistra dei veicoli si possono adottare le seguenti misure:

- fasi di verde distinte per pedoni e veicoli in svolta a sinistra,

- realizzazione di un'isola spartitraffico centrale con specifica fase di verde pedonale per governare i flussi pedonali nel tratto interessato dalla svolta a sinistra.

Per quanto riguarda il rischio per i pedoni in attraversamento in prossimità di incroci che consentono la svolta a destra possono essere adottate alternativamente le seguenti misure:

- riduzione del raggio di curvatura del veicolo ottenibile modificando il marciapiede,
- introdurre una fase di verde per il solo transito pedonale,
- aumentare il marciapiede affinché i pedoni intraprendano l'attraversamento a partire da una posizione maggiormente avanzata

La vivibilità e la qualità della vita nelle aree urbane non possono essere disgiunte dal fattore sicurezza: sicurezza che deve essere garantita a chi transita a piedi o semplicemente passeggia per le vie della città. I decessi sono facilmente correlati alla fase di attraversamento.

Spesso l'investimento del pedone è causato dalla presenza di veicoli con sagoma rilevante in prossimità dell'incrocio: la presenza di autovetture e autocarri in sosta vietata in prossimità degli incroci dovrebbe essere sanzionata diversamente poiché spesso i pedoni risultano completamente "occultati" dalle sagome dei veicoli. Laddove si sono verificati incidenti dovrebbero essere realizzati allargamenti dei marciapiedi in prossimità degli incroci.

Possono essere realizzati numerosi interventi per indurre una riduzione della velocità veicolare e per aumentare la visibilità dei pedoni: per quanto riguarda le politiche che possono essere adottate al fine di ridurre il numero di pedoni investiti si ritiene importante sottolineare come non dovrebbero essere perseguite nell'ambito urbano o metropolitano le stesse modalità operative di intervento tipiche dell'extraurbano, quali ad esempio la ricerca della separazione delle componenti di traffico: ottimi risultati possono infatti essere raggiunti attraverso la totale "integrazione delle componenti di traffico". Si tratta di ipotizzare schemi circolatori che consentano ai veicoli di attraversare l'ambito urbano lungo apposite direttrici e adottare Zone 30 km/h su tutte strade locali.

Alcuni fattori contribuiscono già attualmente ad incrementare gli spostamenti pedonali:

- la crescente congestione veicolare che innalza i tempi di spostamento,
- la scarsa disponibilità di posti auto unitamente alla sempre più diffusa tassazione della sosta,
- l'adozione di provvedimenti restrittivi per la circolazione dei veicoli a causa del crescente inquinamento atmosferico e acustico indotto dal traffico veicolare,
- l'aumento del costo dei carburanti e il conseguente ricorso a modalità alternative (utilizzo sistemi di trasporto pubblico e *car pooling*) attuate anche includendo tratte a piedi),
- il desiderio di riappropriarsi dello spazio urbano per aumentare la socializzazione e migliorare la qualità della vita.

Alcune città si sono recentemente dotate di linee guida o appositi piani per favorire la pedonalità ma si tratta di interventi realizzati principalmente in contesti urbani a forte vocazione turistica e non si evidenziano ancora in Italia documenti di programma articolati e indirizzati

- a ridurre gli ostacoli che contrastano gli spostamenti a piedi,
- assicurare la sicurezza negli spostamenti pedonali,
- contribuire a migliorare la qualità della vita.

Si tratta di incentivare la modalità pedonale, particolarmente importante per la popolazione, poiché apporta significative ricadute sul piano della salute e su quello comportamentale-sociale.

Alcuni recenti provvedimenti (taluni in fase di studio in Piemonte) relativi all'ipotesi di tariffazione degli accessi all'ambito urbano centrale (e altri legati alla diversione modale) dovrebbero inoltre essere correttamente indirizzati poiché la riduzione dei livelli di congestione veicolare e il conseguente innalzamento delle velocità medie in ambito urbano possono purtroppo (come già registrato a Londra nei primi a seguito dell'introduzione della tariffazione degli accessi) essere causa di maggiori rischi per i pedoni. Come già evidenziato la velocità rappresenta un fattore di rischio per i pedoni e quindi ogni provvedimento atto ad aumentare la velocità dei veicoli in ambito urbano dovrebbe essere controbilanciato da appositi studi sui flussi pedonali che insistono sull'area interessata.

### **Provincia di Novara: gli infortuni sul tragitto casa/lavoro**

Un quota rilevante di incidenti coinvolge persone

- intente a recarsi al lavoro o tornare a casa dal luogo di occupazione,
- impegnate in viaggi effettuati per motivi di lavoro

I cosiddetti "incidenti in itinere" sono stati analizzati tramite il flusso informativo<sup>6</sup> INAIL, che è stato attivato a partire dal 1986 e contiene i casi di infortunio e di malattia professionale per i quali cioè l'INAIL abbia concluso nel corso dell'anno precedente la pratica amministrativa: i dati purtroppo sono molto datati (ultimo dato pubblicato il 2002) e l'analisi statistica è solo parzialmente rilevante.

Per quanto riguarda gli infortuni in termini percentuali la quota attribuibile agli incidenti stradali<sup>7</sup> è aumentata sensibilmente nel corso degli anni, passando dall'1,2% del 1990 al 7,2% del 1999. Considerando il numero di eventi gravi, che hanno generato invalidità permanente o morte, la quota percentuale associata agli incidenti da trasporto sale notevolmente, assumendo i valori rispettivi di 13,1% e 55,8% nel 1999.

In termini assoluti, con riferimento all'intero Piemonte tra il 1990 e il 1999, gli incidenti stradali sono stati 53.230 (9,04%) su un totale di 588.826 incidenti sul lavoro per qualsiasi causa ma i decessi riferibili ad incidenti stradali nel tragitto casa/lavoro o per spostamenti di lavoro, sono stati 21.560 (3,7% del totale infortuni e 40,5% rispetto alla totalità degli infortuni stradali).

Gli incidenti legati agli spostamenti casa/lavoro o per motivi di lavoro si configurano quindi, all'interno degli infortuni professionali, come un insieme non particolarmente numeroso in termini assoluti ma caratterizzato da estrema gravità, complice presumibilmente la stanchezza o lo stress.

I dati mostrano come la quota percentuale detenuta dagli incidenti stradali sul totale rispettivamente degli infortuni con invalidità permanente e degli eventi mortali avvenuti in Piemonte fra il 1990 e il 1999 sia pari al 33,53%, dato evidentemente sottostimato poiché, come è noto, solo a partire dal 1996, l'INAIL ha incluso tra gli infortuni anche i cosiddetti "incidenti in itinere".

Gli infortuni sono classificati sulla base della ASL ove l'infortunato o deceduto è stato ricoverato/registrarato e quindi non è possibile individuare esattamente l'area di effettivo rilievo dell'incidente

---

<sup>6</sup> L'archivio INAIL esclude gli infortuni con abilità temporanea inferiore a tre giorni e gli infortuni dei liberi professionisti che non sono tenuti a stipulare l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni. L'analisi di cui si riportano sommariamente i risultati include tutti gli incidenti letali occorsi a seguito di urto / investimento / ecc. con sistemi di trasporto terrestre non su rotaie (non è possibile individuare direttamente gli infortuni avvenuti nella forma di incidente stradale, per cui è necessario incrociare la forma dell'accadimento (.. investito.. / travolto.. / alla guida di...) con l'agente materiale coinvolto ( trasporto terrestre non su rotaie). Utilizzando le fonti dell'INAIL, la Regione Piemonte pubblica degli atlanti regionali, consultabili sul sito regionale (<http://www.regione.piemonte.it/sanita/ep/infortun/index.htm>). Si vedano anche i Rapporti Annuali <http://www.inail.it/pubblicazionieriviste/tuttititoli/rapporti/rapportoannuale/2006/rapportoannuale.htm>

<sup>7</sup> L'incremento della quota è in parte anche dovuto alle diverse modalità di riconoscimento degli infortuni da parte dell'INAIL, che, solo a partire dal 1996, ha incluso tra gli infortuni anche i cosiddetti "incidenti in itinere".

Nella Tabella seguente si riportano i dati di alcune tra le ventidue ASL piemontesi nel periodo 1990-1999.

I dati si riferiscono alle persone coinvolte in incidenti con mezzi di trasporto (esclusi gli incidenti con treni):

<b>Incidenti casa-lavoro con mezzi di trasporto</b>	<b>ASL 01, 02, 03, 04</b>	<b>ASL 09</b>	<b>ASL 11</b>	<b>ASL 13</b>	<b>ASL 14</b>
Dati riferiti agli anni 1990-1999	<b>Torino</b>	<b>Ivrea</b>	<b>Vercelli</b>	<b>Novara</b>	<b>Omegna</b>
1990	509	123	117	104	64
1991	579	102	130	133	82
1992	395	110	94	74	37
1993	348	121	93	80	25
1994	400	104	96	80	46
1995	356	79	120	65	43
1996	346	96	101	85	60
1997	364	60	90	73	51
1998	345	87	101	78	50
1999	430	93	85	91	56

Fonte: Banca dati INAIL, Regione Piemonte

Il Rapporto Annuale INAIL 2006 evidenzia come si sia registrato un calo degli infortuni sul lavoro (-1,3 per cento rispetto al 2005), ma siano in crescita gli infortuni in itinere (+1,8 per cento), tra i lavoratori atipici (+19 per cento) ed extracomunitari (+3,7 per cento).

Nel 2006 gli indennizzi INAIL in Piemonte per infortuni ricollegabili ad impatti con veicoli terrestri (non su rotaia) sono stati 6.841 su un totale di 50.150 pari al 13,6% (ma solo il 2% tra gli addetti nel primario contro il 14,8% tra gli addetti nel secondario e terziario, 6.748 infortunati nei due settori su un totale di 45.461)

### **Incidenti stradali in Piemonte nel periodo 2000-2004**

Le Tabelle di confronto – riportate in calce al presente contributo e relative al periodo 2000 e 2004 evidenziano:

- la ripartizione percentuale degli infortuni per incidente stradale ed il peso della Provincia di Novara, ove si registrano – senza alcuna tendenza ad una contrazione nel periodo, il (dato riferito al 2004) 9,93% dei feriti/infortunati dell'intera regione;
- due situazioni classiche: la Provincia di Torino – area metropolitana ove si concentra la maggior quota di incidenti e il maggior numero di infortunati a fronte di un minore numero di decessi (forse anche dovuto alla velocità dei soccorsi prestati) - e la Provincia di Cuneo, caratterizzata da rettilinei che inducono i conducenti a procedere a velocità elevate, presumibile causa del maggior numero di decessi ( la quota dei morti è superiore di quasi dieci punti percentuali rispetto a quella riferita agli incidenti (21,53%);
- Le Provincie ove maggiormente si dovrebbe investire al fine di ridurre l'incidentalità stradale risultano essere quelle di Torino, Novara e il Verbano Cusio Ossola (in Tabella con acronimo VCO).

Il confronto diacronico (anno 2003 vs anno 2000 oppure 2004 vs 2000) evidenzia come sia assolutamente giunto il momento di agire concretamente per ridurre gli incidenti stradali e ridurre il numero degli infortuni e dei decessi.

Se il livello di sicurezza stradale delle infrastrutture (urbane ed extraurbane) fosse simile e le politiche adottate dalle singole Province (politiche di *mobility management* - come quelle adottate nella Provincia di Cuneo - e politiche volte alla comunicazione e all'educazione stradale ) i decrementi sarebbero stati analoghi: viepiù, se il livello di sicurezza stradale delle infrastrutture gestite dalle stesse Amministrazioni Locali o sovralocali fosse in linea con quello introdotto in Europa, in Piemonte avremmo registrato un sensibile decremento anche in termini di infortuni e numero di incidenti stradali, decremento ravvisabile (e diversamente imputabile ai singoli EE.LL. nelle aree considerate) solo in termini di riduzione dei morti.

Di seguito si riportano gli andamenti provinciali in termini di incrementi percentuali a seguito dell'introduzione della Patente a punti ( Primo Luglio 2003) e dell'inasprimento delle sanzioni: (i valori sono stati quindi così calcolati:

$$\text{Incremento percentuale nel periodo} = (\text{Val. } T_1 - \text{Val. } T_0) \times 100 / \text{Val. } T_0$$

**Dati Provinciali relativi a Incidenti, Morti e Feriti o Infortunati  
Incrementi o decrementi percentuali nel periodo 2000-2003**

	Aree extraurbane			Aree urbane		
	Incidenti	Decessi	Infortunati	Incidenti	Decessi	Infortunati
Torino	2,20	-6,07	0,73	1,58	-21,67	0,62
Vercelli	-11,88	-37,93	-20,60	-31,65	-8,33	-38,25
<b>Novara</b>	<b>2,25</b>	<b>9,09</b>	<b>5,74</b>	<b>3,55</b>	<b>17,65</b>	<b>4,93</b>
Cuneo	-9,37	-9,85	-9,70	-22,56	-30,23	-24,69
Asti	-12,98	-36,36	-11,21	-13,82	-17,65	-14,90
Alessandria	-18,27	-23,40	-16,71	-19,75	-50,00	-21,15
Biella	-23,38	-52,38	-22,64	-28,41	-58,33	-28,27
VCO	-8,69	109,09	-5,41	-18,09	200,00	-15,54
<b>Piemonte</b>	<b>-5,34</b>	<b>-12,72</b>	<b>-5,50</b>	<b>-7,56</b>	<b>-20,54</b>	<b>-8,24</b>

**Dati Provinciali relativi a Incidenti, Morti e Feriti o Infortunati  
Incrementi o decrementi percentuali nel periodo 2000-2004**

	Aree extraurbane			Aree urbane		
	Incidenti	Decessi	Infortunati	Incidenti	Decessi	Infortunati
Torino	0,88	-15,89	0,53	-1,90	-20,83	-2,14
Vercelli	-12,90	-50,00	-19,24	-20,38	-58,33	-31,12
<b>Novara</b>	<b>-3,18</b>	<b>-21,82</b>	<b>-1,52</b>	<b>-0,10</b>	<b>-11,76</b>	<b>1,44</b>
Cuneo	-7,58	-21,21	-6,52	-11,15	-30,23	-10,78
Asti	-19,24	-27,27	-17,47	-25,85	-35,29	-24,69
Alessandria	-21,84	-37,23	-20,77	-20,24	-59,38	-23,46
Biella	-25,88	-23,81	-26,72	-25,95	-33,33	-25,74
VCO	-8,98	81,82	-8,98	-17,32	100,00	-18,77
<b>Piemonte</b>	<b>-7,24</b>	<b>-23,21</b>	<b>-6,95</b>	<b>-8,59</b>	<b>-27,52</b>	<b>-9,05</b>

### **Incidenti stradali in alcuni Comuni del Piemonte: tavola di confronto**

Se in Piemonte si registra un indice di mortalità pari a 0,8 (8 decessi ogni 1.000 incidenti stradali), il dato in Provincia di Novara è decisamente più alto e tale per cui devono essere adottate misure adeguate per azzerare questo valore.

Si veda a questo proposito la Tabella successiva nella quale si evidenzia :

- il Comune di Novara : indice di mortalità complessivamente basso se paragonato ad altri Comune nel Piemonte ma indice di lesività del tutto allineato – se non superiore a quello registrato negli altri centri urbani,
- il Comune di San Mauro Torinese, Comune sito in prossimità dell'Autostrada Torino-Milano, 6 decessi ogni 100 incidenti stradali,
- i Comuni di Collegno e Nichelino, 4 decessi ogni 100 incidenti stradali;
- il dato riferibile ai peggiori indici di lesività: dato che risulta essere relativo ai Comuni di Beinasco, Chivasso e Carmagnola, Comuni interessati da una rilevante quota percentuale di traffico pesante in attraversamento.

Principali Comuni della Provincia di Torino e confronto con il Comune di Novara Dati riferiti all'anno 2006	Incidenti stradali	Decessi	Feriti / infortunati	Indice di mortalità (morti/incidenti x100)	Indice di lesività (infortunati + deceduti) /incidenti x100)
Beinasco	62	2	103	3,23	169,35
Borgaro Torinese	34	1	50	2,94	150,00
Carmagnola	54	-	88	0,00	162,96
Chieri	87	-	115	0,00	132,18
Chivasso	58	2	95	3,45	167,24
Collegno	126	6	196	4,76	160,32
Grugliasco	125	1	181	0,80	145,60
Ivrea	69	-	89	0,00	128,99
Moncalieri	181	2	262	1,10	145,86
Nichelino	123	5	185	4,07	154,47
<b>NOVARA***</b>	<b>572</b>	<b>4</b>	<b>756</b>	<b>0,70</b>	<b>132,17</b>
Orbassano	63	-	92	0,00	146,03
Pinerolo	70	1	94	1,43	135,71
Rivoli	197	3	303	1,52	155,33
San Mauro Torinese	31	2	42	6,45	141,94
Settimo Torinese	155	1	239	0,65	154,84
TORINO	4.556	49	7.002	1,08	154,76
Venaria Reale	77	-	115	0,00	149,35

\*\*\*dati riferiti all'anno 2004

### **Incidenti stradali nella Provincia di Novara: veicoli a due ruote**

Relativamente al 2006 nella Provincia di Novara e per quanto riguarda i veicoli a due ruote si possono fare le seguenti considerazioni: gli incidenti si sono svolti :

- prevalentemente di giorno e in particolare nella seconda metà del pomeriggio,
- in aree urbane,
- in rettilineo.

Le circostanze sono legate principalmente alla distrazione ed alla velocità.

I conducenti rientrano per la maggior parte nella fascia d'età 16-45, (in modo piuttosto omogeneo fra le sottoclassi) e l'8% circa viaggiava in bicicletta (si veda la Tabella nel paragrafo " I soggetti coinvolti in incidenti stradali suddivisi per tipologia di utenti ").

Per quanto riguarda gli incidenti occorsi ai soli conducenti di ciclomotori e motocicli si deve osservare come – se in Italia la mobilità su due ruote a motore costituisce il 3,6% del totale ma genera il 26% delle vittime, un dato analogo sia riferibile al Piemonte ove, a fronte di un traffico medio giornaliero stimato intorno al 3-4%, le vittime rappresentano l'11% dei decessi per incidente stradale (il 3,3% per quanto riguarda i conducenti di ciclomotori e il 7,7% i motociclisti – dati riferiti al 2004). Gli infortunati motociclisti nel Comune di Novara rappresentano il 19,9% del totale infortuni per incidente stradale.

## **Il Piano Regionale per la Sicurezza Stradale della Regione Piemonte**

La Regione Piemonte ha presentato il 13 Aprile 2006 il documento programmatico relativo al Piano Regionale di Sicurezza Stradale, che prevede alcune linee d'azione individuate nell'ambito di cinque campi : infrastrutture, comportamenti umani, veicoli, gestione, governo e *governance*

Infrastruttura: Diffusione delle "zone 30" nelle aree urbane; Opere per porre in sicurezza la rete stradale extraurbana;

Comportamenti umani: Campagne di educazione alla sicurezza stradale; Intensificazione dei controlli e repressione dei comportamenti di guida a rischio; Diffusione di comportamenti di guida responsabile; Rinforzo per l'azione sanitaria di prevenzione e riabilitazione per l'idoneità alla guida;

Veicoli: Incentivi per la ricerca e l'innovazione tecnologica a bordo veicolo per la sicurezza dei conducenti;

Gestione: Miglioramenti gestionali per ridurre i sinistri a danno di quanti impegnati nelle opere di manutenzione delle infrastrutture, Miglioramenti per la gestione dei servizi di soccorso; Miglioramenti per la regolazione del traffico; Miglioramenti per la gestione del trasporto delle merci; Riduzione dei viaggi svolti su veicolo privato nell'ambito dell'attività lavorativa e degli spostamenti casa-lavoro;

Governo e *governance*: Innovazione al centro della politica della sicurezza stradale; Miglioramenti relativi al quadro normativo; Promozione della sicurezza stradale; Attivazione misure di monitoraggio e valutazione; Sviluppo della conoscenza scientifica; Formazione professionale permanente; Sviluppo della comunicazione e della partecipazione interistituzionale.

## **Strategie e soluzioni di mobility management per la Sicurezza Stradale**

Le responsabilità in materia di sicurezza stradale sono ripartite fra molti livelli di governo e la Regione Piemonte intende perseguire il noto traguardo fissato dall'Unione Europea "dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010" attraverso differenti strategie e sulla base di "forme di responsabilità condivise".

Il Piano Regionale della Sicurezza Stradale ( di seguito solo PRSS) si configura come uno dei piani attuativi del Piano Regionale dei Trasporti (PRT). In questi documenti si afferma che non vi possa essere alcuna politica efficace che non poggi su solidi strumenti di governo (finanziari, normativi, amministrativi) e su efficaci azioni di governance (valutazione e revisione delle politiche di pianificazione; sviluppo della conoscenza scientifica, educazione e della formazione professionale; coordinamento e coesione dei soggetti interessati; coesione e compartecipazione).

Il Programma triennale elaborato<sup>8</sup> propone di dare attuazione alle azioni individuate come prioritarie attraverso una ampia azione di *governance* atta a coinvolgere tutte le istituzioni ed il complesso dei soggetti a vario titolo competenti, nell'obiettivo più generale di fondare i pilastri portanti della politica della sicurezza stradale a tutti livelli di governo.

A tal fine le azioni sono state raggruppate secondo tre ambiti principali di intervento:

- azioni di promozione e di sostegno per attività ed iniziative a cura degli Enti Locali. Il PRSS individua alcune linee di intervento che coinvolgono direttamente il livello locale (Province e Comuni) al quale spetta l'elaborazione di piani, programmi e progetti, secondo le linee guida delle migliori pratiche. Alla Regione spetta il compito di sostenerne l'attuazione, mediante cofinanziamento, e sviluppando le necessarie forme di coordinamento e cooperazione;
- azioni dirette della Regione. Il PRSS individua alcune linee di intervento a livello regionale. Si tratta di promuovere e sostenere finanziariamente progetti e programmi di ampia portata per la cui attuazione si prevedono forme di cooperazione interistituzionale;
- attività di carattere normativo e regolamentare. A tale ambito fanno riferimento quelle iniziative che, pur collocandosi nell'ambito normativo nazionale ed europeo, risultano utili per sostenere l'avvio ed il consolidamento di una politica nuova e complessa come quella della sicurezza stradale.

Il Programma triennale elaborato riguarda in particolare:

- le zone urbane ad elevata incidentalità;
- le strade extraurbane a massimo rischio;
- gli utenti deboli e le categorie a rischio;
- il contrasto dei comportamenti di guida;
- la gestione dei limiti di velocità;
- le azioni di *mobility management* denominate in termini di "mobilità alternativa e sostenibile".

---

<sup>8</sup> Campi di azioni e ambiti di intervento del Piano Regionale Sicurezza Stradale del Piemonte (PRRS 2007-2009) (giugno 2007)

Si riportano di seguito alcuni articoli (i numeri 2 - 4 e 11 ) tratti dal Protocollo di Intesa stipulato nell'ambito del Piano Regionale della Sicurezza Stradale, approvato con D.G.R. n. 11- 5692 del 16 aprile 2007 – piano che costituisce lo strumento attraverso il quale la Regione Piemonte intende mettere a sistema tutte le azioni che costituiscono le politiche per la sicurezza stradale e che vedranno impegnati gli EE.LL. e i soggetti che, a vario titolo, dovranno intervenire;

*Art. 2 (Impegni e finalità comuni delle Parti)* Le parti si impegnano a : - promuovere una pianificazione efficace a tutti i livelli in materia di sicurezza stradale, favorendo un più stretto coordinamento tra i diversi livelli e settori della pubblica amministrazione, competenti in materia di sicurezza stradale o che possono contribuire al suo miglioramento; .. - mettere in campo ogni iniziativa, prevista nei propri piani e afferenti agli ambiti di intervento "infrastruttura", "uomo", "veicolo", "gestione", "governo e *governance*", cercando di incrementare le risorse a sostegno della politica della sicurezza stradale; - promuovere forme alternative di mobilità; - attivare funzioni di monitoraggio e valutazione sia dell'incidentalità sia delle politiche messe in atto; - sviluppare la comunicazione e la partecipazione, promuovendo un maggiore coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi di partenariato tra soggetti pubblici e soggetti privati, che prevedano anche un impegno diretto di risorse professionali e finanziarie e di abilità organizzativo-progettuali da parte dei soggetti privati.

*Art. 4 (Competenze e Responsabilità delle Parti)* Le Province e i Comuni hanno le competenze amministrative sulla rete infrastrutturale propria, nonché su quella delegata dalla Regione; ogni Provincia e Comune ha, dunque, la responsabilità diretta nel perseguimento degli obiettivi in tema di miglioramento della sicurezza stradale...

*Art. 11 (La mobilità alternativa e sostenibile)* A partire dal riconoscimento che il trasporto collettivo è molto più sicuro del traffico veicolare privato e che le problematiche relative alla sicurezza, alla congestione ed all'emissione di agenti inquinanti sono amplificate dal limitato uso del trasporto collettivo, le Parti si impegnano a sviluppare comuni programmi volti all'individuazione degli assi strategici e degli strumenti necessari a garantire la sostenibilità economica ed ambientale della mobilità. Fin da subito le Parti si impegnano a cooperare nella definizione / revisione degli attuali strumenti di programmazione esistenti in materia di ZTL, "ZTL ambientali", "Zone 30", Trasporto Pubblico Locale. In particolare, occorre che: - le Amministrazioni Provinciali formino ed attuino Piani di Bacino con l'obiettivo primario di ottimizzare l'offerta di Trasporto Pubblico Locale nelle aree di pendolarità permanente, integrando i piani di bacino con i Piani Territoriali di Coordinamento; - le Amministrazioni Comunali passino dai Piani Urbani del Traffico a veri e propri Piani Urbani di Mobilità, piani basati su strategie di medio periodo e finalizzati al perseguimento di precisi traguardi di sostenibilità, integrando i Piani di Mobilità con i piani urbanistici e con i Piani Strategici.

## **I costi degli incidenti stradali nella Provincia di Novara**

I costi sociali che direttamente o indirettamente derivano dall'incidente possono essere distinti in perdita di capacità produttiva, costi umani, costi sanitari, danni materiali e altri costi.

Le stime effettuate per determinare i costi sociali degli incidenti stradali riportano valori piuttosto distanti tra loro:

- per la Commissione europea – che include tra le voci di costo anche quelle sopportate dai cittadini e dalle imprese esso è valutabile<sup>9</sup> in 160 miliardi di euro, circa il 2% del PIL dell'UE. La valutazione della Commissione non tiene comunque conto dei danni morali limitandosi a prendere in considerazione i costi diretti e indiretti (danno economico alle famiglie, alle imprese e alle amministrazioni pubbliche) degli incidenti stradali. ). Ciò comporta che ogni cittadino europeo, a causa degli incidenti stradali, sostiene, in via diretta e indiretta, un onere medio di 427 euro .
- Per altri organi di Governo nella UE (15 Paesi – dati riferiti al 2005 ) i costi<sup>10</sup>per gli incidenti stradali sono pari a 30,6 Miliardi di Euro di costo sociale ( 5.426 Decessi per incidente stradale, 13.727 Infortunati ).
- Per l'ACI, in Italia i costi sono superiori alla media europea e determinano un onere che ogni anno oscilla tra il 2% e il 3% del PIL . Secondo uno studio condotto regolarmente negli ultimi anni da ACI e ISTAT nel 2004 gli incidenti con feriti hanno avuto un costo umano (mancata produzione, danni morali e sanitari) pari a 16,55 Miliardi di Euro, mentre i costi per i danni materiali di tutti gli incidenti sono stimati in 17,156 Miliardi di Euro; mediamente il danno sociale per una persona deceduta si stima sia di 1,282 Milioni di Euro: seguendo queste indicazioni si avrebbero dei costi per la sola Provincia di Novara pari a 55,26 Milioni di Euro ( 858 Milioni di Euro per le vittime in un solo anno nella Regione Piemonte).

La valutazione quantitativa parte dalla definizione dell'incidente e si basa sul livello di dettaglio dei dati rilevati e si articola in diverse voci di costo. Prendendo come riferimento la metodologia adottata dal National Highway Administration degli Stati Uniti abbiamo i seguenti elementi di valutazione:

- l'incidente stradale viene classificato in modo più ampio rispetto al contesto italiano, e sono registrati anche i singoli incidenti che producono solo danni materiali, aspetto importante sotto il profilo della prevenzione poiché molto spesso gli incidenti "gravi" sono preceduti da diversi incidenti "lievi" che fungono da segnali di avvertimento;
- il "livello di dettaglio" della rilevazione delle lesioni degli incidentati è molto elevato;
- le "voci di costo" utilizzate appartengono a due classi: la prima classe include i soli infortuni e comprende: i costi sanitari, i costi per la gestione dei servizi di emergenza, la perdita di produttività dei singoli soggetti coinvolti nell'incidente, i costi per le assicurazioni, le ricadute negative sul posto di lavoro (assunzione personale temporaneo, ritardi nelle consegne, le spese legali; la seconda classe include le cosiddette componenti esterne ovvero: i costi per la congestione imputabile ad ogni singolo incidente e i costi per le riparazioni di manufatti pubblici e privati.

---

<sup>9</sup> (Commission of the European Communities, white paper "European transport policy for 2010: time to decide", Brussels, 12/09/2001, COM (2001) 370; Part 3, "Placing users at the heart of transport policy"; I, "Unsafe roads".

<sup>10</sup> (Fonte: Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2007)

- i tassi di mortalità e lesività italiani sono più alti della media europea (UE15) di circa il 13% (ma sono anche il doppio di quelli raggiunti dai Paesi “virtuosi”: Olanda, Svezia, Regno Unito, Norvegia, Svizzera): ne consegue che, qualora i livelli di sicurezza stradale italiani eguagliano quelli europei<sup>11</sup> l'Italia potrebbe registrare circa 2.000 morti /anno in meno.

### **I costi per la riduzione degli incidenti stradali nella Provincia di Novara**

Sotto il profilo economico-finanziario, il Libro Bianco per la redazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (Ministero dei Trasporti - aprile 2007):

- definisce uno scenario decennale di impegni finanziari per i diversi soggetti che partecipano al processo di miglioramento della sicurezza stradale;
- distingue tra investimenti aggiuntivi e rifinanziamento della spesa verso la sicurezza stradale;
- prevede stanziamenti crescenti a carico della Finanza centrale per incentivare interventi a favore della sicurezza stradale da parte di Regioni, Province e Comuni;
- assume l'obiettivo di arrivare ad una spesa annua allineata ai parametri medi pro capite (compresi in un *range* tra i 10 Euro e i 25 Euro) e per vittima di molti Paesi europei (da 100.000 a 400.000 Euro per vittima).
- Nella Provincia di Novara la spesa complessiva per la riduzione degli incidenti stradali dovrebbe essere pari a 8,6 Milioni di Euro e nell'intero Piemonte pari a 134 Milioni di Euro (assumendo un valor medio di spesa pari a 200.000 Euro per vittima), cifre che – occorre precisare - non risultano nel Bilancio preventivato dalla Commissione Tecnica del Ministero che stanziava infatti 600 Milioni di Euro per tutta Italia (il 55,3% dell'occorrente).

<b>I costi per la riduzione degli incidenti stradali</b>	Costi degli incidenti stradali: danno sociale per Decessi	Costi per la riduzione degli incidenti stradali	Risparmio in caso di successo	Costi dell'inazione (periodo 2008-2010)
	Valori espressi in Milioni di Euro			
Città di Novara	<b>5,128</b>	<b>0,80</b>	<b>4,33</b>	<b>15,38</b>
Città di Torino	<b>78,20</b>	<b>12</b>	<b>66,00</b>	<b>234,61</b>
Provincia di Novara	<b>55,126</b>	<b>8,60</b>	<b>46,53</b>	<b>165,38</b>
Provincia di Torino	<b>352,55</b>	<b>55,00</b>	<b>297,55</b>	<b>1.057,65</b>
Piemonte	<b>858,94</b>	<b>134,00</b>	<b>724,94</b>	<b>2.576,82</b>
Italia	<b>6.956,13</b>	<b>1.085,20</b>	<b>5.870,93</b>	<b>20.868,40</b>

Fonte: Paola Villani su dati U.E., ACI, ISTAT

<sup>11</sup> Gli Stati Uniti, hanno livelli di incidentalità maggiori di quelli Europei e anche i decessi per incidente stradale sono percentualmente molti di più

### **Azioni nel Piano Nazionale Sicurezza Stradale**

Analizzando i dati relativi ai cofinanziamenti erogati nell'ambito della prima e seconda fase del Piano Nazionale Sicurezza Stradale si evidenzia come i principali problemi per ridurre il livello dell'incidentalità fossero connessi:

- alla criticità alle intersezioni e alla compresenza di svariate tipologie di traffico (pedoni, ciclisti, ecc.)
- alla variazione dei flussi di traffico su base stagionale o per particolari eventi / manifestazioni,
- all'inadeguatezza delle barriere e dei sistemi di protezione,
- alla mancata manutenzione,
- alla ridotta illuminazione,
- ad una segnaletica insufficiente,
- alla scarsa percezione dell'ingresso nell'area urbana, con il seguente mantenimento della velocità adottata in ambito extraurbano,
- all'inadeguatezza dell'infrastruttura,

pertanto le soluzioni individuate -e per le quali è stata presentata domanda di cofinanziamento- erano relative:

- all'introduzione di interserzioni, rotatorie, sistemi di spartitraffico,
- alla razionalizzazione degli accessi privati,
- alla creazione di parcheggi (!),
- al miglioramento dei percorsi dei mezzi pubblici e alle azioni di sostegno al TPL,
- al potenziamento dell'illuminazione stradale,
- alla manutenzione e al ripristino del manto stradale,
- alla realizzazione di piste ciclabili,
- alla realizzazione di barriere di sicurezza,
- alla moderazione e alla regolamentazione del traffico anche attraverso l'introduzione di "Zone 30",
- alla realizzazione di impianti semaforici e all'installazione di rilevatori di velocità
- all'introduzione di sistemi con pannelli a messaggio variabile e al miglioramento della segnaletica,
- ad interventi sul tracciato delle infrastrutture

Per quanto riguarda invece la prevenzione delle violazioni sono stati richiesti finanziamenti

- per corsi di educazione sicurezza stradale nelle scuole,
- acquisto di etilometri, narcotest.

Si evidenzia come nessuna Amministrazione Locale abbia preso in considerazione l'ipotesi di varare piani per il controllo e il contenimento della domanda di mobilità su mezzo privato ovvero azioni di *mobility management* – azioni che in Europa costituiscono il 18% delle risorse utilizzate per l'aumento della sicurezza stradale, sebbene - tra tutti gli interventi aventi caratteristiche (relativamente) innovative, vi siano:

- la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro,
- l'analisi di soluzioni per ridurre la commistione di traffico pesante e leggero,
- l'incentivazione alla mobilità ciclistica,
- lo sviluppo del Trasporto Pubblico Locale a fini di sicurezza stradale,
- la moderazione del traffico urbano e la creazione di Zone a 30 Km/h,
- lo sviluppo delle aree pedonali e la messa in sicurezza dei percorsi pedonali,
- gli incentivi alla mobilità ciclistica e la realizzazione di piste ciclabili,
- la redazione di piani specifici per la gestione dei flussi di mobilità generati
  - dalla presenza di scuole,
  - da strutture sanitarie,
  - da aree industriali,o attratti dalla presenza di aree a prevalente destinazione commerciale, ludico / ricreativa.

### **Opere previste e riportate nel Piano Regionale Sicurezza Stradale 2007-2009**

Di seguito si riportano le opere citate nel Piano Triennale per la Sicurezza Stradale – Regione Piemonte, opere relative al territorio di Novara (Comune e Provincia). Inutile ribadire come chi scrive evidenzi la necessità di azioni mirate di ben altro spessore (e forse anche di minor costo) al fine di ridurre significativamente gli incidenti stradali e i costi sociali e materiali da questa derivati

#### 1.0.0 INFRASTRUTTURA

##### 1.1.0 Mettere in sicurezza le aree urbane - Secondo Programma Attuazione PNSS

**Comune di Novara:** messa in sicurezza di largo Don Minzoni con rotatoria. Costo del progetto € 620.000

##### 1.2.0 Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana

**Provincia di Novara:** intervento sulla S.R. 11 Padana inferiore. Costo del progetto € 500.000

**Provincia di Novara:** rotatoria S.P. 596 – S.P. 10. Costo del progetto € 500.000

Nello schema riportato nella pagina successiva si illustrano le principali azioni individuate dal Piano Triennale per la Sicurezza Stradale – Regione Piemonte e i relativi finanziamenti per singola misura

	Finanziamenti	Comunicazione e formazione	Sistemi tecnologici	Azioni dirette	Azioni regolamentari
Per le infrastrutture	Contributi ai Comuni per le "Zone 30" (2,96 Milioni di Euro ) ***	Costituzione del Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale (0,8 Mln Euro)			Piano aree di sosta per il carico / scarico merci
			Installazione di numerosi rilevatori / dissuasori di velocità (1,2 Mln Euro)		Verifica azioni proposte nei PUM e nei PUT per la riduzione dell'incidentalità stradale
	Contributi Province strade extraurbane	Campagna comunicazione Strade Regionali (0,2 Mln Euro)	Sviluppo sistema per le attività di monitoraggio dell'incidentalità (0,28 Mln Euro)	Messa in sicurezza s.r. extraurbane (120.000 Euro / Km, per un importo complessivo pari a 270 Mln Euro)	Predisposizione di Linee guida per la messa in sicurezza delle strade extraurbane
Per i comportamenti					
	Rafforzamento dei programmi di prevenzione e controllo su strada per la guida in stato di ebbrezza (0,5 Mln Euro)			Acquisto etilometri e test per rilevare l'utilizzo di sostanze stupefacenti	
		Corsi di guida sicura (1 Mln Euro)			
	Sostegno all'attività di Coordinamento Regionale per l'Educazione alla Sicurezza Stradale nelle scuole di ogni ordine e grado (0,3 Mln Euro)	Campagna di prevenzione "A scuola vado a piedi"		Rinforzare le misure di sicurezza per il personale addetto alla manutenzione delle infrastrutture (0,6 Mln Euro)	
			Progetto Infomobilità: applicazioni relative alla sicurezza stradale (0,24 Mln Euro)	Sostegno alle attività di Mobility Management per ridurre gli incidenti nei tragitti casa-lavoro (2 Mln Euro)	Azioni del Piano Regionale di Sorveglianza e Prevenzione degli Incidenti Stradali 2006 - 2008
Per i veicoli			Scatole nere sui veicoli		
			Dispositivi per la sicurezza a bordo veicolo		

### Comune di Novara: le iniziative per la Sicurezza Stradale

Campagna "Guido sobrio"	Rilievi nella notte di venerdì 20/10/2006		Rilievi nella notte di venerdì 10/11/2006		Rilievi nella notte di sabato 2/12/2006	
	Comune di Novara	Totale 34 Enti nel Piemonte	Comune di Novara	Totale 34 Enti nel Piemonte	Comune di Novara	Totale 34 Enti nel Piemonte
Mezzi fermati	72	1.328	54	1.602	35	1.895
Persone sottoposte ad Etilometro	0	275	2	263	4	263
Persone sottoposte ad Etilotest	72	1.171	54	1.428	35	1.854
Violazioni per guida in stato di ebrezza	0	48	2	69	1	56
Altre violazioni	0	97	4	145	1	179
Veicoli sequestrati	0	-	0	1	0	2
Patenti ritirate	0	51	1	70	1	62

Il Comune di Novara ha aderito alla Campagna "Guido sobrio", ha sostenuto la Settimana mondiale della Sicurezza Stradale (aprile 2007), ha varato i progetti di "Educazione permanente nelle scuole" e "La mobilità e la sicurezza non hanno età", programma test per gli oltre sessantacinquenni: prove di campo visivo, test audiometrici, tempi di reazione, acuità visiva, test etilometrici (in collaborazione con Consepi, l'Università di Torino Dipartimento di Sanità Pubblica e Microbiologia e Unitre).

Il servizio di Vigilanza in prossimità dei plessi scolastici è affidato a cittadini anziani, ai quali viene corrisposto un minimo compenso (Determine Dirigenziali Dirigente Cortese: compensi dicembre 2006, €. 3.852; compensi gennaio 2007, €. 4.272 ; compensi febbraio 2007, €. 4.956; compensi marzo 2007, €. 4.758; compensi aprile 2007, €. 2.586,00; compensi maggio e giugno 2007, €. 6.624 )

L'installazione di numerosi semafori con sistema automatico per la rilevazione dei transiti con semaforo rosso ha portato ad una significativa riduzione degli incidenti stradali in questi punti (comunicato stampa dell'Assessore alla Sicurezza Mauro Franzinelli )

### **Azioni di mobility management da attivare nel breve-medio periodo**

Le politiche da attuare nel breve-medio periodo sul tema "delle utenze deboli e la sicurezza stradale nelle aree urbane" sono volte alle possibili soluzioni da porre in essere nel tentativo di risolvere i problemi attuali (inquinamento, sicurezza, uso dello spazio pubblico) non perdendo di vista la sfida energetica che il futuro, presto o tardi, ci porrà.

Per un significativo sostegno al Trasporto Pubblico

- dovrebbero essere individuate politiche tariffarie idonee (abbonamenti e tariffe agevolate per tutti gli spostamenti sistematici (casa - scuola, casa - lavoro) e biglietti famiglia (più di due persone));
- deve essere effettuato il parziale ridisegno dei servizi su gomma con particolare riferimento al miglioramento delle condizioni di circolazione dei mezzi sia in termini di realizzazione di corsie preferenziali e punti di interscambio sia attraverso l'introduzione di politiche a totale sostegno degli spostamenti effettuati con autobus (o tram) a partire dalla forma stessa della rete atta ad agevolare i trasferimenti anche in presenza di numerosi interscambi, una rete che sia innanzitutto progettata per questa modalità di spostamento e che non risulti invece strutturata sulla capacità residua di alcune arterie di traffico;
- deve essere incentivata la realizzazione di corsie riservate ai soli mezzi pubblici nelle aree più periferiche e l'ottimizzazione della segnaletica per aumentare la velocità commerciale di tram e autobus.. Per poter soddisfare i livelli di mobilità richiesti infatti, il sistema del trasporto pubblico in un'area metropolitana deve darsi un'organizzazione funzionale e strutturale tale da acquisire tutta l'utenza "potenziale", cercando di collocarsi in una posizione di forte concorrenzialità e competitività nei confronti del trasporto individuale e privato;
- deve essere incentivato il *car pooling* (utilizzo collettivo dell'auto), sia in termini di particolari agevolazioni nelle tratte autostradali sia nella differente tariffazione che potrebbe, qualora fossero introdotti sistemi di *road pricing* – essere di forte sostegno a questa modalità collettiva. Studi recenti hanno mostrato come un deciso sviluppo del *car pooling* - anche se effettuato "un solo giorno alla settimana" da parte di tutti coloro che attualmente ricorrono al mezzo di trasporto privato per gli spostamenti - comporterebbe una riduzione del 20% delle percorrenze chilometriche (e conseguenti ridotti consumi di carburanti);
- si deve optare per politiche temporali atte a risolvere la domanda di mobilità nelle ore di punta, domanda che incide anche sulle emissioni di gas serra poiché i fenomeni di congestione che si verificano proprio nelle ore di punta comportano velocità inferiori ai 15 km/h, velocità che risultano positivamente correlate con maggiori emissioni di composti organici volatili, monossido di carbonio e ossidi azotati (ossidi che risultano minimi solo nell'intervallo compreso tra i 25 e i 40 Km/h);
- deve essere sostenuta l'adozione di "calendari eventi" condivisi con i gestori dei servizi di trasporto pubblico per una più completa armonizzazione dei tempi di vita e di lavoro;
- devono essere predisposte convenzioni favorevoli all'utenza per l'utilizzo gratuito dei parcheggi di interscambio più lontani rispetto all'area centrale;

- deve essere introdotta la totale unificazione tariffaria con particolare riguardo ai sistemi di tariffazione elettronica del viaggio, operazione che sul medio - lungo periodo potrebbe avere importanti ricadute sulle politiche territoriali;
- deve essere dato un deciso sostegno (anche solo in termini di corretta comunicazione) a tutte le politiche di *mobility management* poiché in grado di apportare sicuri benefici nel breve - medio periodo.

### La circolazione in bicicletta sui marciapiedi

Questo paragrafo è stato scritto a seguito della lettura della Relazione annuale del Difensore Civico del Comune di Novara (relazione che si riporta in allegato per la parte di specifico interesse: incidenti stradali e corresponsione del danno imputabile alla mancata manutenzione stradale).

*“ Un altro problema riguarda la circolazione dei ciclisti sui marciapiedi della città, ed in particolare in quelli sotto i portici del Centro Storico, dove in genere si riscontra la presenza di molti pedoni, di cui viene messa in pericolo l'incolumità. Alcuni ciclisti, peraltro, alle rimostranze di qualche cittadino rispondono con insulti, ritenendo forse che circolare in bicicletta sui marciapiedi costituisca un loro diritto. È necessario che tale fenomeno venga severamente contrastato, in modo da consentire ai cittadini di poter fare la passeggiata lungo i marciapiedi con la necessaria tranquillità e sicurezza. Inoltre molti ciclisti non sono consapevoli che sono tenuti a rispettare le norme della circolazione previste per i veicoli a motore. Molti infatti circolano con la bicicletta sulle strade nel senso vietato, mettendo in pericolo soprattutto la loro incolumità specialmente all'incrocio fra due strade a senso unico”*

Profondamente errata invece l'affermazione relativa al transito delle biciclette : “ *Inoltre molti ciclisti non sono consapevoli che sono tenuti a rispettare le norme della circolazione previste per i veicoli a motore”*.

Vediamo perché:

- **nell'Area Pedonale possono oggi circolare per legge, senza bisogno di alcuna deroga: pedoni, velocipedi**, veicoli in servizio di emergenza, veicoli adibiti al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie
- ai sensi dell'Art. 36 del Codice della Strada, si indicano tra le norme - i Piani Urbani del Traffico (P.U.T.)- le cui direttive di adozione e attuazione sono state pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n° 77 del 24/6/95: i P.U.T. ...." strumenti finalizzati al miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza delle strade, nonché alla riduzione dell'inquinamento acustico/atmosferico e del risparmio energetico"....
- La circolazione dei velocipedi è regolamentata dall'art. 182 del D. Lgs. “**I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono**, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento, mentre l'art. 3 dello stesso D.Lgs. riporta “ **Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo** quelli in servizio di emergenza, **i velocipedi** e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi” e poiché “**il marciapiede è la parte della strada**, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, **destinata ai pedoni**” ne discende che il marciapiede sia assimilabile all'area pedonale.
- L'art. 140/1° comma, (principio informatore della circolazione) segnala come “**gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale**”.

**Tutto ciò premesso, e qualora la circolazione dei velocipedi non costituisca oggettivo pericolo per la circolazione dei pedoni, risulta implicitamente ammesso che i ciclisti possano proseguire in bicicletta a velocità moderata sui marciapiedi, su tutti i marciapiedi salvo mantenere una velocità adeguata al flusso pedonale esistente e tale da non generare problemi di sicurezza tra le due categorie (pedoni e ciclisti)**

Inoltre, in relazione a quanto previsto dalla Legge 19 ottobre 1998, n. 366 “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica” e sulla base delle modificazioni introdotte dalla stessa all'articolo 10 del D.Lgs 10 settembre 1993, n. 360, si deve segnalare come le norme prevedano

- a) come tutte le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 debbano avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza;
- b) gli Enti Proprietari delle strade in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale debbano provvedere, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti.

Dovrà essere compito degli Assessorati comunali coinvolti (Ambiente e Trasporti) esprimersi sulle misure adottate sia all'interno del Piano Urbano del Traffico (PGTU) sia nel Piano della Mobilità (PUM).

Le positive ricadute ambientali derivanti da un preciso sostegno alle politiche di mobilità ciclabile potranno essere precisamente calcolate a seguito dell'analisi dei dati relativi alla ripartizione modale e di traffico riportati nei due strumenti di pianificazione attualmente in fase di predisposizione (PGTU e PUM).

### **Riferimenti bibliografici**

- Domenico Inaudi, CSST, “ *Un morto un milione di euro: riflessioni sul costo della sicurezza stradale*”, Torino, 2004
- ISTAT, ACI, “*Statistica degli incidenti stradali 2002*”, Roma, n.29 – 2003
- ISTAT, ACI, “*Statistica degli incidenti stradali 2003-2004*”, Roma, 2005
- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, “*Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Annesso statistico. Gli incidenti stradali in Piemonte*”, Torino, Dicembre 2006
- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, “*Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Programma triennale di attuazione 2007-2009*”, Torino, Aprile 2007
- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, “*Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Relazione illustrativa*”, Torino, Aprile 2007
- Regione Piemonte, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, “*Piano Regionale della Sicurezza Stradale. Programma annuale di azione 2007*”, Torino, Giugno 2007
- Regione Piemonte , “*Piano Regionale della Sicurezza Stradale – Programma Annuale di Azione 2007*”, Torino, Luglio 2007
- RST, “*Libro Bianco Stato della sicurezza stradale. Attuazione del Piano Nazionale. Prime valutazioni di efficacia. Bilancio generale*”, Roma, Aprile 2007
- RST, Ministero dei Trasporti, Consulta Nazionale per la Sicurezza Stradale “*Libro Bianco Stato della sicurezza stradale. Attuazione del Piano Nazionale. Prime valutazioni di efficacia. Sintesi*”, Roma, Aprile 2007

### **Allegati**

- Comune di Novara: Relazione del Difensore Civico, Dott. Erminio Freno, al Consiglio Comunale per l'anno 2006, Novara, Primo marzo 2007
- Stampa pagine 73 e 74 del "Piano di Prevenzione degli Incidenti Stradali della Regione Piemonte – Scheda Novara", adottato in base alla DGR 65, del 12/05/06, "Progetto di Miglioramento dei flussi informativi ISTAT", agosto 2007

## **"Comune di Novara: Relazione del Difensore Civico al Consiglio Comunale per l'anno 2006"**

(Dott. Erminio Freno, 1 marzo 2007)

### **"Responsabilità per danni derivanti dall'uso delle strade comunali"**

Si è rivolto a questo Ufficio un cittadino il quale ha fatto presente che, a seguito di un danno subito dalla sua autovettura causato dalla cattiva manutenzione di un chiusino della fognatura in Via Manzoni, il Comune di Novara e la S.I.N. S.p.A., concessionaria dei servizi di fognatura ed acquedotto, si rimbalsano la responsabilità dell'incidente stesso, per cui l'interessato è stato invitato dal Comune a rivolgersi alla S.I.N. e viceversa, come risulta dalle note prot. n°59120 del 18.10.2005 e n°14844 del 09.03.2006 del Comune di Novara e prot. n°98 del 16.12.2005 della S.I.N. S.p.A.

Con nota prot. n°00059 in data 17.05.2006 ho fatto presente ai competenti Servizi del Comune ed alla S.I.N. che una tale incresciosa situazione non può risultare sopportabile per un cittadino, che non riesce ad ottenere il risarcimento per un danno subito per la cattiva manutenzione di un chiusino insistente su una strada comunale, a causa del reciproco disconoscimento della propria responsabilità.

Poiché questa problematica si presenta con carattere di ricorrenza ho fatto presente la necessità che, sia nell'interesse dei cittadini che vengono coinvolti in simili situazioni, sia nell'interesse del Comune e della S.I.N., vengano una volta per tutte chiariti i rapporti tra i due Enti.

Ho fatto altresì presente che in merito non può essere esclusa nei confronti dei terzi la responsabilità, anche per i danni derivanti da servizi gestiti da altri soggetti, dell'ente proprietario della strada pubblica che, ai sensi dell'art.14 del Codice della Strada, deve provvedere, allo scopo di garantire la sicurezza della circolazione, alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze, nonché delle attrezzature, impianti e servizi ed al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze.

Nella fattispecie sussiste infatti un caso di responsabilità solidale ai sensi dell'art.2055 del Codice Civile, per cui nei confronti del terzo danneggiato ciascuna delle persone responsabili in solido è tenuta a rispondere del danno provocato, salvo azione di regresso nei confronti degli altri obbligati in solido.

Tenuto conto di ciò, è stata anche rappresentata la necessità che vengano opportunamente adeguate le polizze del Comune e della S.I.N. per la responsabilità civile.

Per quanto riguarda il caso concreto il Comune di Novara, con nota prot. n°43145 in data 10.09.2006, ha comunicato che la S.I.N. ha provveduto ad inoltrare alla propria assicurazione la documentazione relativa al sinistro, ma nulla è stato riferito in merito ad eventuali accordi per stabilire modalità generali di comportamento dei due Enti in casi simili che, come già detto, si verificano con carattere di ricorrenza.

È da ricordare altresì, come è stato rilevato nella nota in data 12.06.2006 prot. n°35919 del Servizio Manutenzione Opere Stradali del Comune, che i soggetti che generalmente interessano la proprietà stradale per la gestione di pubblici servizi sono numerosi (ENEL, ITALGAS, TELECOM, SNAM ecc...), per cui anche nei confronti di questi soggetti si pongono le stesse problematiche esaminate per la S.I.N. in relazione alle responsabilità nei confronti dei cittadini per danni subiti nell'utilizzazione delle pubbliche strade.

Il responsabile del Servizio con la nota sopracitata richiedeva un incontro con tutti gli altri servizi interessati per esaminare le problematiche connesse agli incidenti che si verificano sulle strade comunali. Non risulta però che siano state adottate soluzioni in merito a tali problematiche.

Per la stretta connessione con l'argomento trattato si ritiene opportuno accennare anche al problema delle strade private gravate da una servitù di pubblico transito, oggetto di ampie riflessioni nelle precedenti relazioni.

Auspiciando una tempestiva applicazione del regolamento recentemente approvato dal Consiglio Comunale, che disciplina i criteri per il passaggio graduale di strade private con servitù di pubblico transito a strade comunali, è opportuno ricordare che il Codice della Strada, per le strade private in cui si esercita un pubblico transito, impone al Comune l'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione effettuando i necessari interventi di manutenzione, salvo rivalsa della relativa spesa nei confronti dei soggetti inadempienti.

Il Comune non può quindi disinteressarsi delle condizioni di tali strade, ma è obbligato a garantire la sicurezza della circolazione, a controllare che venga effettuata la manutenzione ed a provvedere d'ufficio in caso di inadempienza da parte dei soggetti obbligati.

In relazione a tale responsabilità del Comune è necessario esaminare il problema della copertura assicurativa per eventuali danni derivanti da incidenti stradali causati dalla cattiva manutenzione delle strade private con diritto di pubblico transito, in quanto non può escludersi una responsabilità solidale del Comune nei confronti dei terzi danneggiati, salvo diritto di rivalsa verso altre persone obbligate "in solido".

....

Un altro problema riguarda la circolazione dei ciclisti sui marciapiedi della città, ed in particolare in quelli sotto i portici del centro storico, dove in genere si riscontra la presenza di molti pedoni, di cui viene messa in pericolo l'incolumità.

Alcuni ciclisti, peraltro, alle rimostranze di qualche cittadino rispondono con insulti, ritenendo forse che circolare in bicicletta sui marciapiedi costituisca un loro diritto. È necessario che tale fenomeno venga severamente contrastato, in modo da consentire ai cittadini di poter fare la passeggiata lungo i marciapiedi con la necessaria tranquillità e sicurezza.

Inoltre molti ciclisti non sono consapevoli che sono tenuti a rispettare le norme della circolazione previste per i veicoli a motore. Molti infatti circolano con la bicicletta sulle strade nel senso vietato, mettendo in pericolo soprattutto la loro incolumità specialmente all'incrocio fra due strade a senso unico.