

## CONSULTA PROVINCIALE SULLA SICUREZZA STRADALE ASSEMBLEA PLENARIA

Incontro dell' 11/03/2010 - Ore 16,00  
presso la Sala Riunioni dell'Area Tecnica della Provincia di Brescia

L'Assessore ai Lavori e Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia, ing. Mauro Parolini, introduce la riunione ringraziando i presenti per la partecipazione ed elenca gli argomenti all'ordine del giorno:

1. iniziative a favore della sicurezza stradale;
2. dati di mortalità per incidente stradale del 2009;
3. nuove modalità di raccolta dei dati statistici degli incidenti stradali (protocollo di intesa ISTAT - Regione Lombardia);
4. metodologia di individuazione degli interventi finanziati nell'ambito del 3° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Vengono visionati i grafici relativi agli incidenti stradali verificatesi nel 2009 (allegato).

Negli ultimi anni in Provincia di Brescia gli indicatori di rischio legati all'incidentalità stradale hanno subito un progressivo miglioramento. In particolare il numero dei morti per incidente stradale si sono ridotti sensibilmente, passando da 233 unità (registrati nel 1999) a 109 (nel 2009).

I dati degli ultimi dieci anni, quindi, sembrano porre fine ad un lungo periodo di crescita del numero dei morti per incidente stradale. Essi inoltre allineano la situazione provinciale sul sentiero evolutivo che conduce verso l'obiettivo del dimezzamento delle vittime indicato nel terzo programma di azione per la sicurezza stradale della Commissione europea..

Il dato più significativo che emerge dall'analisi dell'evoluzione della mortalità per incidente stradale nell'ultimo quinquennio riguarda l'età delle vittime.

Se nel 2005 i giovani rappresentavano il 46% delle persone morte per incidente stradale, presentando tassi di rischio specifici, più elevati di quelli medi, nel 2009 essi rappresentano il 33% dei morti.

Il trend di decrescita si è dimostrato progressivo e costante negli anni. Per contro si è registrato un incremento del numero dei morti tra la popolazione adulta di età superiore ai 50 anni fino al 2008, trend che nel 2009 appare in netta decrescita.

Sulla base di questi risultati, il decremento del numero dei morti per incidente stradale e la riduzione della mortalità nella fascia giovanile della popolazione, ci incoraggia ad aumentare gli sforzi nel settore della sicurezza stradale. Rimane però l'emergenza degli utenti cosiddetti "deboli" della strada (pedoni e ciclisti), che nel 2009 hanno rappresentato il 23% dei morti dovuti ad incidenti stradali e dei motociclisti che rappresentano il 28% del totale.

Analizzando l'evoluzione del fenomeno negli ultimi cinque anni rispetto alle categorie di utenze della strada, i dati evidenziano il trend significativamente positivo che ha interessato il traffico automobilistico, per il quale si è registrata la progressiva tendenza alla riduzione del numero dei morti.

Per quanto riguarda, invece, le altre categorie di utenza, sostanzialmente stabili nell'ultimo quadriennio, esercita un peso preoccupante sul totale delle vittime la componente che raggruppa l'insieme dei conducenti dei veicoli a due ruote motorizzate (ciclomotori, scooter e motocicli di alta cilindrata).

Il dato è allarmante soprattutto se messo in relazione con l'esiguo parco circolante dei mezzi a due ruote e con la stagionalità di questa particolare componente del sistema della mobilità.

Tale fenomeno rispecchia una situazione diffusa a livello nazionale, dove nell'ultimo decennio l'incremento dei motociclisti morti è stato del 53% (dati ANIA). In Provincia di Brescia invece negli

ultimi otto anni l'incremento dei motociclisti morti è stato del 70%, a fronte di una diminuzione, sempre riferita agli ultimi otto anni, dei morti per incidenti stradali del 40%.

Per quanto riguarda, invece, la distinzione su base amministrativa delle strade in cui si sono verificati gli incidenti mortali analizzati nell'ultimo quinquennio 2005-2009, il fenomeno più incoraggiante riguarda il sensibile miglioramento dei livelli di sicurezza della rete stradale di competenza provinciale, sia che tale analisi sia condotta con riferimento al numero assoluto delle vittime, sia che essa sia riferita all'indicatore "morti per chilometro di strada". Tale positivo risultato è da considerarsi ancora più soddisfacente se si considera il costante incremento medio dei flussi di traffico transitanti sulla viabilità provinciale negli ultimi anni.

Si registra, inoltre, una riduzione progressiva del numero dei morti anche tra i cittadini migranti.

Tuttavia, nel distinguere i cittadini "neocomunitari" (est europeo), si è rilevato che questa componente manifesta una tendenza in crescita del numero delle vittime della strada.

Le cause sono probabilmente da ricercarsi sia nel progressivo incremento della popolazione "neocomunitaria" sul nostro territorio, sia nel fatto che per essi non vige l'obbligo dell'esame di guida, diversamente da quanto è prescritto ai migranti provenienti dalla maggior parte dei Paesi extraeuropei.

Da questi dati emerge l'importanza di continuare ad impegnarsi per ridurre gli incidenti stradali ponendo particolare attenzione alle motociclette e ai pedoni.

*Merli (Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada)*

Elenca i dati della mortalità, elaborati dall'Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada, in base alle seguenti fasce di età:

da 0 a 13 anni: 1 decesso;

da 14 a 17 anni: 3 decessi;

da 18 a 21 anni: 7 decessi;

da 22 a 27 anni: 17 decessi;

da 28 a 35 anni: 15 decessi;

da 36 a 60 anni: 42 decessi;

oltre i 61 anni: 24 decessi.

La maggiore mortalità riguarda le fasce di età successive ai 35 anni; si può desumere una maggior cautela alla guida da parte dei neopatentati.

*Parolini (Assessore ai Lavori Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia)*

Conferma tale opinione basandosi sull'esperienza della figlia nella quale ha notato una maggiore preparazione e senso di responsabilità durante il corso per il conseguimento della patente.

*Istituto Clinico Sant'Anna*

Dall'esperienza in pronto soccorso emerge un'elevata percentuale di incidenti dovuti a guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti oltre che alcool, abusi più diffusi tra gli ultra-trentacinquenni.

*Rambaldini (S.I.U.L.P.)*

Sarebbe interessante avere una statistica sulla tipologia di utente che causa l'incidente per effettuare una più puntuale repressione.

*Parolini (Assessore ai Lavori Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia)*

Questo richiederebbe un lavoro molto più approfondito e spesso impossibile perché non sempre è chiara la dinamica dell'incidente o la responsabilità. Si potrebbe tentare una verifica a campione, ma non un esame generalizzato.

*Merli (Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada)*

I dati elaborati dall'Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada evidenziano 10 investitori con conseguenze mortali nella fascia d'età fra i 18 e i 30 anni e 16 fra i 31 e i 50 anni.

*Ubaldo Mazzoncini (ASAISS Associazione Studio Analisi Incidenti Stradali)*

Sarebbe sufficiente isolare gli incidenti causati da alcool o da sostanze stupefacenti: questo dato è indicato nel verbale della polizia.

*Rambaldini (S.I.U.L.P.)*

Il tasso alcolemico può essere misurato sul luogo dell'incidente direttamente dalla polizia ma per quanto riguarda le sostanze stupefacenti la loro assunzione può essere accertata solo in ospedale.

*Fulvio Negri (Dirigente scolastico Istituto Tecnico per Geometri "Tartaglia", in veste di rappresentante dell'USP)*

Quattro morti tra i giovani in età scolare è un dato drammatico. Lo zoccolo duro è rappresentato dagli adulti difficilmente raggiungibili dalle iniziative sulla sicurezza stradale. Occorre insistere sui piccoli, quando ancora sono pedoni e ciclisti, per poter avere in futuro degli adulti migliori.

Presso l'USP è stato istituito un gruppo di lavoro per la sicurezza stradale che quest'anno ha l'obiettivo di combinare l'educazione etico-sociale con l'addestramento attraverso due tappe: 1) verso metà aprile verrà organizzata in Piazza Duomo o Loggia a Brescia una giornata finalizzata a mettere in simbolica circuitazione i diversi soggetti competenti, dall'istruttore di scuola guida, al testimone di un incidente stradale, le Forze di Polizia, ecc.; 2) entro fine anno è prevista la realizzazione di un parco auto stabile per far conoscere ai ragazzi il mezzo.

*Petrogalli (Federazione Italiana Autotrasportatori)*

I grafici visionati evidenziano che i mezzi pesanti sono coinvolti nell'1% degli incidenti mortali. E' vero che sono meno numerosi rispetto alle autovetture, ma occorre anche tener presente che percorrono più chilometri. La diminuzione è dovuta a controlli più approfonditi sui mezzi e sui conducenti. Tuttavia resta ancora del lavoro da fare sulle committenze (utilizzo del conducente).

*Maternini (Università degli Studi di Brescia)*

L'Università degli Studi di Brescia (Facoltà di Ingegneria) da tempo si occupa dello studio delle concause infrastrutturali degli incidenti stradali. Al momento si sta sperimentando, su incarico della Provincia, una innovativa procedura di "analisi preventiva della sicurezza stradale" (*Road safety review*) lungo la SPIX, coerentemente agli indirizzi contenuti nelle linee guida ministeriali.

*Petrogalli (Federazione Italiana Autotrasportatori)*

Migliorare le infrastrutture riduce il numero degli incidenti, un esempio è rappresentato dalla terza corsia della Tangenziale Sud di Brescia.

*Ubaldo Mazzoncini (ASAISS Associazione Studio Analisi Incidenti Stradali)*

Durante la scorsa riunione è stato proposto di organizzare degli incontri con i rivenditori di biciclette, affinché vengano venduti veicoli che rispettano le caratteristiche previste dal codice della strada (fanali, catarifrangenti, ecc.). È necessario insistere con iniziative sulla sicurezza stradale rivolte ai giovani. L'associazione si sta impegnando a illustrare nelle scuole medie le dinamiche degli incidenti più frequenti, affinché aumenti la consapevolezza del rischio nelle diverse situazioni.

*Parolini (Assessore ai Lavori Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia)*

Nel 2009 la Provincia ha realizzato la campagna di sensibilizzazione sull'uso del casco in bicicletta e il rispetto delle norme del Codice della Strada da parte dei ciclisti con la "Settimana del controllo". Propone al Prof. Negri di inserire fra i membri del gruppo di lavoro per la sicurezza stradale dell'USP anche l'Associazione Studio Analisi Incidenti Stradali, al fine di utilizzarne le particolari competenze.

*Merli (Associazione Nazionale Familiari e Vittime della Strada)*

Durante i corsi tenuti presso varie scuole viene sempre fatto visionare il filmato che mostra come un ciclista viene visto da un automobilista di notte, a seconda che il ciclista indossi o meno abbigliamento chiaro e la bicicletta sia dotata dei dispositivi luminosi.

*Parolini (Assessore ai Lavori Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia)*

Non sono stati elaborati i dati sull'incidentalità lungo la Tangenziale Sud verificatesi dopo la realizzazione della terza corsia. Una simile verifica è stata però effettuata per la SPBS668 e si è notato una riduzione degli incidenti a seguito degli interventi infrastrutturali.

*Cibaldi (ACI Brescia)*

La nuova gestione ACI ha costituito una commissione per la sicurezza stradale formata da vari esperti in materia, proponendosi come contenitore di esperienze e veicolo di divulgazione agli utenti della strada ed ai 20.000 associati ACI. Con la scuola è in corso una stretta collaborazione per quanto riguarda la realizzazione del parco prove. Mette a disposizione anche della Consulta Provinciale le conoscenze dell'ACI in materia di sicurezza stradale.

*Rambaldini (S.I.U.L.P.)*

La polizia Stradale ha aumentato i controlli in provincia di Brescia con raddoppio del numero delle pattuglie nelle ore notturne, grazie alla chiusura serale e notturna delle Unità Operative Distaccate, ma spesso si ricevono troppe chiamate rispetto al personale disponibile, scarseggiano le risorse finanziarie per i mezzi e per il personale. Nelle ore notturne non vi è altra possibilità di intervento in quanto le altre forze di polizia, anche locali, non effettuano servizio notturno o, in caso lo effettuino, lo fanno con un impiego ridotto di personale. Sarebbe auspicabile che almeno i comuni con Corpi di Polizia Locale cospicui effettuino servizio anche di notte ed in particolare nei fine settimana quando la Polizia Stradale è impegnata nei servizi di prevenzione delle cosiddette "Stragi del Sabato Sera".

*Parolini (Assessore ai Lavori Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia)*

Purtroppo le risorse finanziarie non sono mai sufficienti. L'insieme delle norme, delle infrastrutture, delle iniziative, dei controlli ha però dato buoni risultati. Occorre continuare su questa strada aumentando l'impegno in base alle priorità del momento.

*Vitrano (Assessorato ai Giovani - Politiche Giovanili - Protezione Civile)*

In Provincia è emerso il problema delle motoslitte.

*Parolini (Assessore ai Lavori Pubblici e Viabilità della Provincia di Brescia)*

Non è un argomento attinente a questa assemblea in quanto le motoslitte non sono disciplinate dal Codice della Strada. Si sta elaborando un'autoregolamentazione.

Per altri impegni è costretto ad assentarsi. Ringrazia tutti per la partecipazione e passa la parola all'Ing. Zavanella per la prosecuzione della riunione.

*Luisa Zavanella (funzionario tecnico della Provincia di Brescia)*

Per quanto riguarda il punto 3 all'ordine del giorno, precisa che il Piano nazionale della sicurezza stradale (2002), assegna alle Province il compito di istituire centri di monitoraggio dell'incidentalità.

In attuazione del *Piano nazionale della sicurezza stradale*, nell'ambito di convenzioni stipulate con l'Università degli Studi di Brescia, la Provincia di Brescia ha raggiunto un accordo con la Prefettura di Brescia, grazie al quale dal gennaio 2002 è in essere un innovativo flusso informativo per la trasmissione alla Provincia dei dati relativi agli incidenti stradali contenuti nella scheda statistica.

I dati degli incidenti stradali contenuti nelle schede statistiche inviate in copia alla Provincia vengono registrati dall'Area Tecnica nel sistema informativo del catasto stradale provinciale, promosso da Regione Lombardia.

Nel 2008 la Regione Lombardia ha formalizzato la propria adesione al protocollo di intesa tra ISTAT, Ministero dell'Interno, Ministero della Difesa, Ministero dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, UPI, ANCI per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale.

In attuazione di tale protocollo di intesa la Regione Lombardia ha elaborato il progetto operativo INCIDERE (INCIDENTI REGIONE), che consiste in uno specifico sistema informativo con interfaccia web per la raccolta ed organizzazione dei dati statistici di incidente.

La Provincia di Brescia ha avviato le procedure per aderire al progetto "INCIDERE", proponendosi quale polo intermedio di raccolta ed informatizzazione dei dati, con le funzioni di:

- potenziamento del flusso informativo delle schede ISTAT di incidente stradale, al fine di ottimizzare l'interscambio dei dati con gli organi rilevatori degli incidenti stradali (Polizie locali, Polizia Stradale, Carabinieri);
- verifica e sollecito presso gli organi rilevatori inadempienti;
- verifica della completezza delle schede statistiche di incidente e invio agli organi rilevatori delle comunicazione di errore;
- accesso al sistema informativo regionale dei dati degli incidenti stradali e raccordo con il Nucleo di monitoraggio di Regione Lombardia;
- inserimento dei dati degli incidenti stradali nel sistema informativo del catasto stradale provinciale e relativa georeferenziazione cartografica.

L'analisi dell'incidentalità è stata posta alla base dell'individuazione degli interventi finanziati nell'ambito del 3° programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, cui ha aderito la Provincia di Brescia per finanziare interventi per la messa in sicurezza della tratta di SPBS11 da Brescia a Rovato.

Raccogliendo i dati degli incidenti verificatisi dal 2005 al 2007 è emerso che la tratta è caratterizzata da un livello di incidentalità tra i maggiori del territorio regionale.

Si tratta di una strada prevalentemente urbana, con flussi di traffico molto intensi (più di 20.000 veicoli al giorno) e un'incidenza percentuale elevata di mezzi pesanti (14%).

Sono stati analizzati ad uno ad uno più di 200 sinistri, che hanno comportato 199 feriti e 4 morti nel triennio 2005-2007.

Il Comune maggiormente interessato dal fenomeno dell'incidentalità è risultato Castegnato.

Il numero maggiore di incidenti si è verificato nei mesi lavorativi, quando maggiori sono i flussi di traffico e nel fine settimana, periodo in cui si sono verificati 3 su 4 dei decessi avvenuti sulla tratta nel triennio in esame.

L'incidentalità è accentuata nelle ore di maggior traffico. Il maggior rischio è pertanto legato alla congestione e alla complessità del contesto urbanistico (numerosità degli accessi e delle intersezioni, ad esempio).

La tipologia di incidente maggiormente frequente è la collisione tra veicoli (70% degli incidenti).

Si è notata, inoltre, la prevalenza di incidenti che hanno coinvolto autovetture (3/4 del campione).

Quasi il 50% degli incidenti sono correlati a tre tipologie di infrazioni:

- eccesso di velocità ;
- distanze di sicurezza (dovute all'intensità dei flussi di traffico);
- rispetto delle precedenzae (in corrispondenza dei numerosi accessi e delle intersezioni).

Purtroppo è stato rilevato anche un numero elevato di casi in cui il conducente risultava sotto effetto dell'alcol.

Sono stati effettuati dei sopralluoghi per analizzare i fattori infrastrutturali che determinano il rischio di incidente e sono state così individuate 8 tratte in cui si concentrano il 33% degli incidenti con lesioni e che saranno oggetto di interventi:

- 1) rotatoria all'intersezione con la SP16 in Comune di Rovato;
- 2) intersezione con Via S.Giovanni in Comune di Rovato;
- 3) accesso hotel Papillon in Comune di Cazzago San Martino;
- 4) curva variante ad Ospitaletto;
- 5) cavalcavia A4 in Comune di Castegnato;
- 6) immissione Tangenziale Sud in Comune di Castegnato;
- 7) raccordo verso Tangenziale Sud in Comune di Castegnato;
- 8) località Mandolossa.

La riunione si chiude alle ore 18.00.

Relatrice

Dott.ssa Caterina De Vito

IL DIRETTORE  
DELL' AREA TECNICA  
Dott. Ing. Carlo Faccin

Allegati:

1. dati di mortalità per incidente stradale del 2009.