

Il fattore velocità nel traffico motorizzato

L'eccessiva velocità di guida è il fattore che più di ogni altro influisce sul rischio e sulla gravità degli incidenti stradali. Per prevenirli con successo servono misure scientifiche efficaci, economiche e facili da attuare, come per esempio: intensificare i controlli di polizia, favorire l'impiego di sistemi di sicurezza attiva negli autoveicoli, aumentare le cosiddette «self explaining road» fuori dai centri abitati e promuovere il modello upi 50/30 km/h.

Problema

La velocità a cui viaggia un veicolo a motore incide in modo determinante sulla sicurezza stradale. Quanto più elevata la velocità tanto minore il tempo utile per reagire a una situazione critica nel traffico e perciò tanto maggiori le probabilità che si verifichi un incidente. La velocità influisce anche sulla gravità di un incidente. Nel periodo 2004–2008 gli incidenti dovuti ad elevata velocità hanno provocato in media 1251 feriti gravi e 163 morti. La metà dei decessi si sono verificati in incidenti a veicolo isolato su strade extraurbane, un quarto invece in incidenti su strade urbane. A provocare incidenti per velocità eccessiva sono in prevalenza uomini, per lo più giovani.

Modo di procedere e obiettivo

Il dossier sicurezza «Il fattore velocità nel traffico motorizzato» illustra innanzi tutto l'incidentalità stradale in Svizzera in relazione alla velocità eccessiva o inadeguata. Quindi analizza il problema della velocità nella prospettiva della tecnica del traffico, sotto l'aspetto giuridico e psicologico e nell'ottica della prevenzione degli incidenti in generale. Sulla base di differenti fonti d'informazione (dati sugli incidenti, ricerche e studi scientifici specifici o di natura generale, parere di esperti) si esaminano criticamente le differenti misure che si possono attuare per ridurre gli incidenti provocati dalla guida a velocità eccessiva. La quintessenza di tale lavoro di analisi è un elenco di raccomandazioni concrete per ridurre la velocità e promuovere la sicurezza nel traffico motorizzato in Svizzera. Il dossier sicurezza vuole essere un'opera di consultazione e servire ai

decisioni nella discussione tesa a trovare misure utili al raggiungimento degli obiettivi prefissati.



Risultati

Misure centrali per ridurre gli incidenti stradali correlati alla velocità

Aumentare i controlli fissi della velocità (sia con presenza di agenti sia automatizzati) e affiancarli con campagne di sensibilizzazione
Concentrare le attività su tutti i conducenti che superano i limiti di velocità (non solo sui pirati della strada)
Sfruttare le opportunità offerte dalle nuove tecnologie per le auto, introdurre l'adattamento intelligente della velocità (ISA)
Promuovere la notorietà e l'impiego del controllo elettronico della stabilità (ESP) tramite attività di informazione e sensibilizzazione
Proseguire le attività per incrementare l'uso della cintura tra tutti i passeggeri e su tutte le tipologie di strade
Rendere obbligatori i sistemi di allarme acustico e luminoso per avvisare di allacciarsi la cintura in auto (anche sui sedili posteriori)
Aumentare il ricorso alla misura amministrativa che prevede il ritiro della patente (anche combinata con corsi di rieducazione stradale) in aggiunta alla sanzione
Applicare modelli integrativi che tengono conto di fattori psicologici, sociali e specifici al sesso nel comportamento correlato alla velocità
Considerare gli studi scientifici su vari argomenti quali l'influsso dei passeggeri sui giovani conducenti, l'efficacia del modello della formazione guida a due fasi e valutazione del sistema a cascata
Attuare misure basate su evidenze contro la guida dopo aver bevuto alcolici
Nella formazione di base e nella specializzazione/aggiornamento degli ingegneri e dei pianificatori del traffico occorre approfondire i seguenti argomenti in particolare nella progettazione degli impianti stradali: <ul style="list-style-type: none"> – progettazione di strade urbane a funzione di traffico – progettazione di strade extraurbane – principi per segnalare i limiti massimi di velocità
Introdurre i road safety audit e le road safety inspection come elementi standard dei progetti
Modificare l'articolo 4a ONC e l'articolo 22 OSStr oppure incorporare le regolamentazioni relative alle zone 30 km/h dall'articolo 108.2 OSStr
Promuovere l'accettazione del modello upi 50/30 km/h tra gli uffici amministrativi competenti e tra la popolazione

Conclusioni

Le misure attuate contro i pirati della strada colpiscono soltanto la cima dell'iceberg. Occorre intervenire con misure altrettanto efficaci per far sì che il conducente medio non superi i limiti di velocità (segnalati o in genere) o adegui la guida alle condizioni della strada o del traffico. Gli opportuni elementi adottati a livello di infrastruttura obbligano il conducente a conformare la velocità alle condizioni oggettive. Auspichiamo vivamente che il modello di

formazione a due fasi possa esplicitare gli effetti sperati sui neopatentati – ma questo lo sapremo soltanto al termine dei lavori di analisi e valutazione. Comunque, una volta esaurite tutte le misure educative, infrastrutturali e di tecnologia applicata all'auto non si potrà fare a meno delle attività di repressione (visibilità dei controlli di polizia, ritiro della patente).

Fonte: Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr.

Berna: upi – Ufficio prevenzione infortuni; 2010. Dossier sicurezza upi n° 06, con riassunto in italiano.

© upi/FSS 2010, riproduzione gradita con indicazione della fonte

Editore e contatti:

upi – Ufficio prevenzione infortuni, casella postale 8236, CH-3001 Berna
Tel. +41 31 390 22 22, fax +41 31 390 22 30, info@upi.ch, www.upi.ch

Uwe Ewert
Tel. +41 31 390 22 06, u.ewert@upi.ch