



Sicurezza stradale - Cnel: nel triennio 2003-2005 aumentati gli incidenti dei motoveicoli in controtendenza rispetto alla media nazionale

Venerdì 20 Luglio 2007 alle ore: 10:00 (Cnel - V.le David Lubin, 2 00196 Roma)

Sono state presentate questa mattina in un seminario tecnico presso il Consiglio le considerazioni su "*La sicurezza della mobilità a due ruote a motore*", analisi fatte dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale – collaborazione tra il Ministero dei Trasporti ed il Cnel - utilizzando anche alcuni recentissimi dati italiani e di altri Paesi. I primi risultati mostrano alcuni elementi di notevole interesse.

Dimensioni e natura del problema in Italia

A) Nei tre anni successivi alla patente a punti (2003-2005) gli incidenti a carico di ciclomotori e motocicli hanno determinato 4.334 morti (il 25% del totale nazionale) e 261.944 feriti (il 27%), con un costo sociale di 25.300 milioni di Euro (il 26% del totale).

B) In questo periodo l'evoluzione delle vittime a carico delle due ruote a motore ha avuto una tendenza opposta a quella media nazionale. Rispetto al numero di vittime rilevate nel 2002 (anno di entrata in vigore della patente a punti) nel 2003; 2004 e 2005: - i morti in generale si sono ridotti del 19% mentre quelli a carico dei motocicli e ciclomotori sono aumentati dell'11%; - i feriti in generale si sono ridotti del 7% mentre quelli a carico di motocicli e ciclomotori sono aumentati del 4%. Solo nell'ultimo anno (il 2005) si è registrata una riduzione di morti e feriti ma prima di attribuire a questa variazione il significato di una inversione di tendenza bisognerà attendere i dati dei prossimi anni.

C) Gli incidenti a carico delle due ruote a motore si localizzano in netta prevalenza nelle strade urbane (52% dei morti e 88% dei feriti) con una presenza minima in autostrada (4% dei morti e 1,5% dei feriti).

D) Le vittime degli incidenti a carico di ciclomotori e motocicli sono costituite in larga maggioranza da adulti e anziani che costituiscono il 73% dei morti e il 63% dei feriti mentre i giovani (popolazione fino a 25 anni di età) costituiscono il 27% dei morti e il 37% dei feriti. Più in particolare, la fascia di età che sostiene l'onere più elevato in termini di vittime è quella compresa tra 25 e 44 anni (51% dei morti), poi vengono i giovani di 18-24 anni (17% dei morti), poi gli adulti tra 45 e 64 anni (14% dei morti) poi i giovani fino a 17 anni (9% dei morti) e infine gli anziani con oltre 64 anni di età (8% dei morti).

E) La mobilità su due ruote a motore è quella dove sono presenti in maggiore misura gli spostamenti sistematici per studio e per lavoro.

F) La maggior parte degli incidenti a carico delle due ruote a motore avviene a bassa velocità e in area urbana. In sostanza, la tipologia nettamente prevalente della vittime degli incidenti a carico delle due ruote a motore è costituita da un adulto (tra 25 e 44 anni) che si sposta sulle strade cittadine per motivi di lavoro. Gli incidenti a carico di motociclette di cilindrata superiore a 500 cc, di elevata potenza, che corrono a grande velocità su una autostrada o su una strada extraurbana costituiscono una ridottissima minoranza. Allo stesso modo i giovani di età inferiore a 18 anni, gli utenti classici dei ciclomotori, rappresentano una quota di vittime piuttosto contenuta (9% dei morti e 16% dei feriti). Ciò naturalmente non riduce la gravità dei 400 morti e 41.000 feriti tra i ragazzi con meno di 18 anni (triennio 2003-2005) ma indica che il problema riguarda tutti i cittadini e che l'incidentalità a carico dei più giovani costituisce solo una parte (fortunatamente), e non la maggiore, del problema. Infine, l'età delle vittime, il tipo e le fasce orarie della mobilità prevalente su due ruote a motore, la localizzazione degli incidenti e, soprattutto, le fasce di velocità prevalenti alle quali procedevano ciclomotori e motocicli al momento dell'incidente non si accordano affatto con una interpretazione di incidentalità determinata in prevalenza da comportamenti trasgressivi e spericolati.

Dimensioni e natura del problema nell'unione europea

A) Nell'UE15 (Unione europea prima dei due ultimi allargamenti) gli incidenti a carico delle due ruote a motore nel 2004 hanno determinato circa 6.500 morti.

B) Dal 1995 al 2005, nell'Unione europea (UE25), la quantità di vittime a carico delle due ruote a motore è rimasta sostanzialmente stabile (in alcuni Paesi è cresciuta) mentre le vittime a carico degli altri mezzi di trasporto si sono ridotte del 34% (-18.000 unità).

C) Il tasso di vulnerabilità (pericolosità) della mobilità su due ruote a motore risulta, in tutti i Paesi dell'UE e negli USA, molto più elevato di quello medio della mobilità su strada. Negli USA il tasso di mortalità della mobilità su motocicli, a parità di spostamenti, è 31 volte più elevato della media (fonte: National Highway Traffic Safety Administration), in Francia 18 volte più elevato (fonte: ONISR), in Grecia 6 volte più elevato nelle aree urbane ma 25 volte più elevato nelle aree extraurbane, nel Regno Unito il tasso di mortalità degli spostamenti su motocicletta è 46 volte più elevato della media (fonte *Department for Transport*). In Italia è "solo" 7 volte più elevato della media.

D) Il "Rapporto di medio periodo sullo stato della sicurezza in Europa" predisposto dalla Commissione europea evidenzia come il comparto delle due ruote a motore sia il solo a registrare un aumento delle vittime mentre in tutti gli altri sono caratterizzati da riduzioni più o meno intense. Qualora queste tendenze proseguissero nel 2010 le vittime a carico delle

due ruote a motore costituirebbero 1/3 delle vittime complessive (attualmente ne costituiscono 1/6).

E) L'evoluzione in atto è caratterizzata da una decisa regressione relativa della sicurezza stradale della mobilità su due ruote a motore. Nel quinquennio 1994-1999 sei Paesi dell'UE registravano una contenuta crescita della quota di vittime a carico delle due ruote a motore e il dato medio dell'UE indicava una sostanziale stabilità. Nel quinquennio successivo (1999-2004) otto Paesi dell'UE registravano una crescita della quota di vittime su due ruote a motore molto forte e il dato medio dell'UE indicava pure una crescita della quota di vittime a carico delle due ruote a motore (dal 16,7% del totale al 20,4% del totale), confermando pienamente i timori espressi nel "Rapporto di medio periodo".

F) L'elevata quota di vittime che si genera all'interno del comparto delle due ruote a motore e l'evoluzione lenta o regressiva della sicurezza stradale in questo comparto non riguarda solo i Paesi mediterranei ma tutti i Paesi europei (in Grecia e in Italia costituiscono il 26% del totale, in Portogallo il 23%; in Francia il 22%, in Danimarca il 19% nel Regno Unito il 18%, In Norvegia e Svezia il 15%, in Svizzera il 22%).

G) Rispetto al complesso delle vittime europee l'Italia raccoglie il 20% delle vittime (la quota più elevata in assoluto), la Francia e la Germania il 16%, il Regno Unito l'11% e la Spagna il 7%. Questi cinque Paesi concentrano il 70% delle vittime su due ruote a motori europee.

H) Anche negli altri Paesi dell'UE, come in Italia, gli incidenti a carico delle due ruote a motore si localizzano in ampia parte nelle aree urbane.

Prospettive e linee di azione

A) La Commissione europea ha promosso iniziative generali di sensibilizzazione.

B) Alcuni Paesi (non solo membri dell'UE) hanno predisposto leggi, regolamenti o Piani specifici dedicati alla sicurezza della mobilità su due ruote a motore. Tra questi si segnalano: - Il Regno Unito che, oltre a dedicare una specifica sezione del proprio Piano Nazionale della Sicurezza Stradale a ciclomotori e motocicli ha predisposto un Piano di settore dedicato esclusivamente alle due ruote a motore (The Government's Motorcycling Strategy), ha costituito un Gruppo di Consulenza (Advisory Group on Motorcycling) che studia il problema, raccoglie indicazioni, elabora proposte che presenta al Governo ed elabora un rapporto annuale sul tema), svolge un'azione di monitoraggio specifico che si concretizza in rapporti annuali e studi su aspetti particolari della strategia di miglioramento della sicurezza stradale (uno dei risultati è il monitoraggio del tasso di vulnerabilità e cioè delle vittime per unità di mobilità e a redazione di report al Governo); - la National Highway Traffic Safety Administration del Dipartimento dei Trasporti

degli USA ha predisposto il Motorcycle Safety Program (uno dei rari esempi di programmazione USA in questo settore).

C) La rappresentanza europea dei produttori di motocicli e ciclomotori (acem) ha realizzato un utile manuale per la progettazione delle strade in mood da tener conto delle esigenze dei motociclisti e ha promosso una indagine in profondità sulle cause degli incidenti a motocicli e ciclomotori (Maids) che presenta alcuni risultati di indubbio interesse ma ha anche alcuni limiti di impostazione e propone risultati non pienamente coerenti con quelli di studi e indagini promossi da organismi governativi dei Paesi dell'UE.

D) In Italia il problema è stato trattato: - in un capitolo specifico del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che, disgraziatamente, è rimasto scarsamente applicato; - nei due Programmi di attuazione del Piano (ma con una bassa e debole risposta da parte delle amministrazioni che hanno partecipato); - nello Atto di Indirizzo per il Governo della Sicurezza Stradale. La questione della messa in sicurezza della mobilità sui due ruote a motore sarà anche oggetto di una specifica linea di azione nell'ambito del 3° Programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Parallelamente alla avvio di tale linea di azione la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale ha avviato un Gruppo di Valutazione e Proposta sul tema.



Data Comunicato: 20/07/2007

Fonte: portalecnel.it

Elaborato da: trafficlabor.eu