

Nuovi strumenti per la sicurezza stradale

Identificazione e analisi dei fattori di rischio per fronteggiare l'incidentalità



ERF
European Union Road Federation

Place Stephanie, 6/B
B-1050 Bruxelles (Belgio)
Tel. +(32) 2 644 58 77
Fax +(32) 2 647 59 34
www.erf.be

Concetta Durso

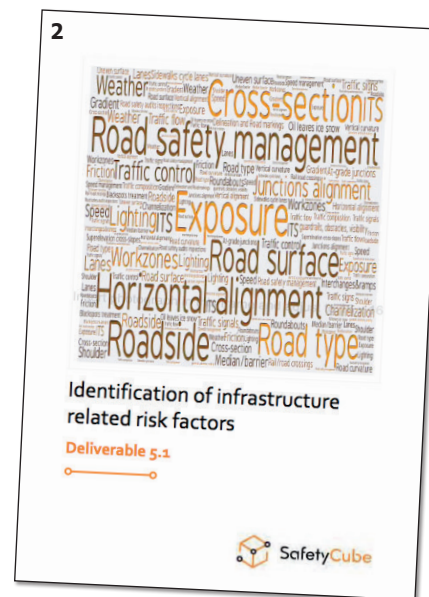
Nel 2010, ci sono stati 31.500 incidenti stradali mortali sulle strade europee. Questo numero ha indotto l'Unione europea a porsi come obiettivo decennale il suo dimezzamento: nel 2020 il numero di incidenti stradali in Europa si spera non superi i 15.750. Nel 2015, a metà strada del periodo di dieci anni, con il progetto SafetyCube, realizzato nell'ambito del programma Horizon 2020, è stata attuata una svolta fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo. Il progetto SafetyCube è finalizzato allo sviluppo di un sistema di supporto alle decisioni in tema di sicurezza stradale, denominato DSS (Decision Support System). Il DSS renderà possibile per i responsabili politici e per le altre parti interessate, l'individuazione di misure più efficaci per fronteggiare i problemi di sicurezza stradale. Il primo passo è stato identificare i fattori di rischio, in modo tale da fornire una base per la selezione dei più importanti problemi di sicurezza stradale per il successivo trattamento nel DSS. Il termine "fattore di rischio" indica qualsiasi fattore che contribuisce a incidenti o infortuni. Ci sono fattori di rischio relativi a tutti gli elementi del sistema stradale (infrastruttura, comportamento umano e veicolo) e alle interazioni tra questi elementi. I risultati di questa



1. Logo del progetto SafetyCube

2. Copertina del documento sull'identificazione dei fattori di rischio legati all'infrastruttura

prima analisi saranno assemblati in forma di sistema di supporto alle decisioni che presenterà per ogni misura di sicurezza stradale suggerita i dettagli del fattore di rischio affrontato, la misura in sé, la migliore stima dell'efficacia riduzione degli incidenti, la valutazione costi-benefici e il background analitico. Inoltre, lo sviluppo e la valutazione delle misure saranno trattati in un formato che consentirà al settore dell'industria, ai responsabili politici e alle altre parti interessate di accedere in modo efficiente alle informazioni all'interno del DSS. L'ERF ha contribuito all'identificazione e alla valutazione dei fattori di rischio legati all'infrastruttura stradale e dei relativi problemi di sicurezza stradale presentando: una tassonomia dei rischi collegati alle infrastrutture, l'identificazione di "temi caldi" di primaria preoccupazione per le parti interessate e, infine, una valutazione dell'importanza relativa ai risultati di sicurezza stradale (rischio di incidente, la frequenza e la gravità incidente, ecc) nella letteratura scientifica per ogni fattore di rischio identificato. Per contribuire al raggiungimento di questo scopo, si è inizialmente sfruttato le conoscenze attuali (ad esempio studi esistenti) e, ove possibile, i dati sugli incidenti



esistenti (macroscopici e in profondità) al fine di individuare e classificare i fattori di rischio legati alle infrastrutture stradali. Queste informazioni aiuteranno più avanti a identificare le contromisure per affrontare questi fattori di rischio e, infine, ad effettuare una valutazione degli effetti di queste contromisure. Al fine di sviluppare una tassonomia completa dei rischi legati alle infrastrutture stradali, una panoramica della sicurezza delle infrastrutture in tutta l'Europa è stata intrapresa attraverso l'analisi di letteratura scientifica e dei risultati di precedenti progetti. Inoltre, diverse consultazioni delle parti interessate, sotto forma di una serie di workshop, sono state intraprese per classificare i fattori di rischio ('temi caldi'). Una volta che gli studi più rilevanti sono stati identificati per ciascun fattore di rischio, ogni studio è stato codificato all'interno di un template. Le informazioni codificate per ogni studio includono l'elemento viabilità, informazioni di base circa lo studio analizzato, informazioni sul gruppo di utenti della strada coinvolto, design dello studio, le misure di esposizione, risultati e tipi di effetti. Tutte queste informazioni saranno incluse nel database sviluppato per servire

come fonte principale del DSS. Una volta che tutti gli studi sono stati codificati per ciascun fattore di rischio preso in considerazione, è stata creata una sinossi, che sintetizza gli studi codificati e delinea i principali risultati sotto forma di meta-analisi (ove possibile) o un altro tipo di sintesi completa. All'inizio di ogni sinossi, per ogni fattore di rischio viene assegnato un codice colore, che indica quanto sia importante questo fattore di rischio sia in termini di quantità di prove che dimostrano il suo impatto sulla sicurezza stradale, che in termini di aumento del rischio di incidenti o gravità. Il codice può essere rosso (aumento del rischio molto chiaro), giallo (probabilmente rischioso), grigio (risultati poco chiari), o verde (probabilmente non a rischio). In totale, a otto fattori di rischio sono stati assegnati un codice rosso (ad esempio il volume di traffico, la composizione del traffico, pavimentazione stradale carente, lunghezza delle zone di lavori, ecc.), a venti sono stati dati un codice giallo (ad esempio i rischi associati con il tipo di strada, strada stretta o mediana, carenze sul ciglio della strada, il tipo di incrocio, il design e la visibilità agli incroci), sette hanno ricevuto il codice grigio (ad esempio traffico, gelo e neve, incroci densamente spazati etc.). Il prossimo compito sarà quello di iniziare l'identificazione delle contromisure per ogni fattore di rischio individuato. La priorità sarà data allo studio delle misure volte a mitigare i fattori di rischio identificati con il codice rosso. Per maggiori informazioni sull'identificazione dei fattori di rischio legati all'infrastruttura si può scaricare il "Deliverable 5.1 Identification of infrastructure related risk factors" nella sezione "publications" del sito web del progetto www.safetycube-project.eu. ■■