



Il Progetto NOISICURI a VILLASANTA

L'EMERGENZA SICUREZZA STRADALE NEI CENTRI URBANI

Negli ultimi anni le strade urbane sono divenute sempre più pericolose, soprattutto per le utenze deboli.

L'annuale rapporto dell'ACI-ISTAT evidenzia come la mortalità dei pedoni sia in costante crescita di anno in anno e come le utenze deboli rappresentino ormai oltre il 22% della mortalità complessiva.


RAPPORTO INCIDENTALITA' ANNO 2009


	2007		2008		2009	
pedoni	627	12,2%	648	13,7%	667	15,7%
ciclisti	352	6,9%	288	6,1%	294	6,9%
totale	979	19,1%	936	19,8%	961	22,7%

La situazione dei Centri Urbani non è meno grave alla luce di altri indicatori, quali la incidentalità complessiva, il numero dei feriti ed i costi sociali.


RAPPORTO INCIDENTALITA' ANNO 2009


	incidenti	morti	feriti	costi sociali
strade urbane	76,0%	44,7%	72,6%	65,0%
autostrade	5,7%	8,3%	6,7%	8,0%
altre strade	18,3%	47,1%	20,7%	27,0%

L'INEFFICACIA DEI CONTROLLI

La situazione di reale emergenza dei centri urbani appare ancora più macroscopica ed evidente se paragonata con quanto avvenuto nello stesso periodo sulle autostrade, dove un controllo costante, efficace e ben accettato dall'utente ha abbassato notevolmente velocità e mortalità, confermando come i comportamenti errati (ed in particolare l'alta velocità) rappresentino la principale causa della mortalità sulle strade e come un giusto controllo sia indispensabile per contrastarli.

TRATTI AUTOSTRADALI CON TUTOR	
VEL. MEDIA	-16 KM
VEL. PUNTA	-23 KM
INCIDENTI	-19%
FERITI	-34%
MORTI	-51%

Al contrario, la politica di controllo degli Enti Locali negli ultimi anni è stata tutt'altro che efficace e condivisa, caratterizzata da una maggior attenzione all'aspetto economico che non a quello della sicurezza.



Numerosi infatti i casi di eccessi sanzionatori e di scandali emersi negli ultimi anni, che (generalizzati ed amplificati in modo talvolta eccessivo dalla stampa più scandalistica) hanno finito per creare dei veri e propri “luoghi comuni” in seno alla attività di controllo effettuata dei comuni quali:

«l’agguato»
«la vessazione»
«l’imboscata»
«il fare cassa»

Concetti entrati ormai nel pensare comune con effetti devastanti sulla sicurezza:

- a) Perché diseducano ulteriormente l’utente della strada che si sente vittima indiscriminata se “pizzicato” ad infrangere il Codice);
- b) Perché limitano fortemente la fondamentale azione di contrasto agli illeciti della parte più sana delle Amministrazioni e delle Polizie Locali, ingiustamente accomunata con i soggetti che hanno agito in modo scorretto o illegale.

oggi la percentuale delle vetture che superano i limiti in centro urbano è al di sopra del 70%, ed un utente su cento dovrebbe riconsegnare la patente di guida!

campione	3.121.346
entro i limiti	29,8%
oltre i limiti	70,2%
infrazioni gravi	0,9%
velocità media	58,5 km/h
velocità max	115 km/h

IL RUOLO E LE DIFFICOLTA' DEI COMUNI NELLA SICUREZZA URBANA

Nel contenere il fenomeno degli eccessi e nel promuovere una maggior sicurezza stradale i Comuni **hanno un'importanza cruciale.**

Per numerosi motivi:

- Sono le realtà più piccole e dinamiche, che possono dare alle iniziative di sicurezza quella capillarità che altri Enti non possono raggiungere.
- Sono le realtà più vicine al cittadino, del quale recepiscono in modo più diretto le esigenze in termini di sicurezza, e del quale subiscono, nel contempo, più facilmente i malumori se le cose non vanno come dovrebbero.
- Costituiscono la cellula dell'organismo del controllo, in quanto hanno tutte le strutture e le autonomie operative per affrontare con indipendenza ed efficacia il problema.
- Hanno una competenza diretta e praticamente esclusiva sui tratti urbani (che abbiamo visto essere i punti di gran lunga più critici), e costituiscono un possibile importante supporto alle altre forze dell'ordine per quanto riguarda le strade extraurbane.

Ma la ricerca della sicurezza è oggi una "corsa ad handicap" perché il livello di diseducazione sulla strada ha raggiunto livelli spaventosi e gli Enti Locali devono fare i conti con:

- le ristrettezze economiche,
- la crescente carenza di personale,
- una normativa sempre meno favorevole ai controlli,
- un delicato rapporto con il proprio cittadino trasgressore,
- una opinione pubblica ed una stampa molto diffidente e prevenuta nei loro confronti.

Senza una risoluzione di queste complesse problematiche ed un deciso recupero del ruolo dei Comuni è impossibile creare i presupposti per la sicurezza nei centri urbani

IL PROGETTO “NOISICURI”

Il Progetto NOISICURI nasce per affrontare a 360° i problemi della sicurezza stradale, introducendo una serie di attività tra loro fortemente integrate in grado di risolvere le problematiche descritte e creare i presupposti per una reale sicurezza sul territorio.

NOISICURI: IL MOTORE DELLA SICUREZZA STRADALE



In particolare il progetto prevede:

- L'introduzione di metodiche di controllo realmente efficaci, non “vessatorie” e condivise dal cittadino;
- La consulenza e la formazione sulla corretta e rigorosa applicazione della normativa in chiave di massima sicurezza per il cittadino (protocollo “SECURE CDS”);
- L'introduzione del “Regolamento di sicurezza stradale urbano”, per rendere chiare, efficaci, sistematiche ed incontestabili le azioni intraprese dall'Amministrazione;
- L'introduzione del “Codice etico e funzionale del controllo”, per rendere trasparente ed oggettivamente virtuosa l'azione di contrasto alle condotte illecite;
- La consulenza ed il supporto pratico e organizzativo nell'applicazione delle metodiche introdotte;
- Attività di educazione e di sensibilizzazione del cittadino sulle tematiche di sicurezza e controllo;
- La massima assistenza nella gestione mediatica delle attività introdotte (conferenze stampa, campagne divulgative, incontri con i cittadini, presentazione del progetto ai soggetti istituzionali);
- L'assistenza normativa e legale a tutti i livelli.



Sul piano del contrasto agli eccessi di velocità sulle strade, NOISICURI ha introdotto una metodologia di controllo innovativa che riesce, nonostante le limitazioni normative e la ormai proverbiale impopolarità dei controlli, a contrastare efficacemente le condotte illecite anche e soprattutto nei tratti più delicati: le strade urbane.

Questa nuova metodica, si può definire come una sorta di versione cittadina del famoso "TUTOR" in quanto, anche se con logiche completamente diverse, ottiene lo stesso effetto di controllo costante sugli automobilisti.

Il sistema si basa sull'installazione a margine della strada una serie di colonnine (denominate dissuasori di velocità a cabina "VELOOK") colorate ed estremamente visibili agli automobilisti, recanti l'indicazione del limite di velocità e della presenza del controllo elettronico della velocità.



Le colonnine possono fungere da semplice dissuasore oppure, alloggiando al proprio interno in modalità "random" le apparecchiature di rilevazione della velocità, possono fungere da vero e proprio "autovelox".

Tuttavia, a prescindere della messa in funzione o meno dell'apparecchiatura di controllo, il ripetersi in serie di tali colonnine rende costante l'effetto dissuasivo lungo tutto il tratto di strada coperto, durante tutte le 24 ore (in quanto le cabine di notte sono illuminabili e fosforescenti).

Si sottolinea come l'effetto dissuasivo sia completamente indipendente dalla presenza o meno del rilevatore all'interno della cabina e come il sistema possa dunque garantire la massima sicurezza sulla strada anche nel caso in cui l'Amministrazione voglia limitare fortemente l'attività sanzionatoria.

La stessa tuttavia è saltuariamente necessaria al fine di mantenere "credibile" il sistema agli occhi degli utenti della strada ed inalterata nel tempo la sua efficacia.

Grazie alla estrema visibilità delle cabine colorate (che consentono di rendere oggettiva la visibilità prevista dalla legge), il contenzioso che deriva dall'utilizzo del sistema "VELOOK" è assolutamente insignificante, sia dal punto di vista dei ricorsi alle sanzioni, sia dal punto di vista delle polemiche inerenti ai controlli.



La cabina “**VELOOK**” è componibile e consente una azione molto flessibile sul territorio perché facilmente riposizionabile a rotazione sui vari punti del territorio.

Ciò consente di coprire a turno tutte le strade più critiche e di mantenere inalterato nel tempo il livello di attenzione dell’utente della strada, che non ha punti di riferimento fissi circa i tratti di strada via via sottoposti al controllo.



Cabina mobile VeloOK: singoli componenti e cabina montata.

L'EFFICACIA DEL SISTEMA "VELO OK": I DATI STATISTICI

Di seguito sono riportati i risultati della sperimentazione condotta su un campione di una cinquantina di Comuni con oltre 3.000.000 di passaggi su tratti urbani ad alta pericolosità di strade provinciali o statali.

I dati comparativi della tabella si riferiscono ai monitoraggi precedenti e successivi alla messa a regime del sistema "VELO OK" sulle strade interessate.

campione	3.121.346	3.210.670	
entro i limiti	29,8%	79,2%	
oltre i limiti	70,2%	20,8%	-70%
infrazioni gravi	0,9%	0,2%	-78%
velocità media	58,5 km/h	47,2 km/h	-11,3 km/h
velocità max	115 km/h	98 km/h	-17 km/h

Si riscontra:

- un calo della velocità media di 11,3 km/h
- un calo delle infrazioni del 70%
- un abbattimento delle infrazioni da ritiro della patente del 78%
- Un calo delle punte di velocità di circa 17 km/h

L'EFFICACIA DEL DISSUASORE A CABINA: LE RIPERCUSSIONI SULLA REALE SICUREZZA

La conferma più importante dell'efficacia straordinaria di questo sistema giunge dalla pubblicazione da parte dell'ACI-ISTAT dei dati relativi alla mortalità dell'anno 2009.

Nella Provincia di Macerata dove il sistema è comparso nel 2007 ed è sensibilmente utilizzato fin dall'anno 2008, i risultati in termini di riduzione della mortalità sono stati molto significativi ed hanno portato in due anni la provincia stessa dal primo all'ultimo posto nella poco invidiabile classifica della mortalità stradale, con un calo vicino al 50%.

Mortalità	2007	2009	%	Incidentalità
italia	5.131	4.237	-17,4%	-6,7%
marche	147	117	-20,4%	-7,4%
ancona	41	35	-14,6%	-7,8%
pesaro	31	29	-6,5%	-3,7%
ascoli	27	28	3,7%	-6,7%
macerata	48	25	-47,9%	-11,8%

Tale calo non è dovuto a cause generiche che hanno abbassato l'incidentalità (il calo della stessa è infatti di poco superiore rispetto alle altre province), ma ad una minore velocità media che ha reso gli incidenti stessi molto meno pericolosi.