



**Dipartimento 14 – Corpo Polizia Municipale  
Messina  
Comando Polizia Municipale**

---

---

**Rapporto ed analisi sul problema della  
sicurezza stradale - anno 2002**



---

---

a cura della Sezione Studi, Ricerche e Pubbliche Relazione della Polizia  
Municipale di Messina

anno 2003 febbraio

## **PREMESSA**

I rilievi sui sinistri stradali nelle aree urbane sono in massima parte effettuati dai Corpi di Polizia Municipale secondo metodologie e tecniche di rilevamento differenti da città a città ma quasi sempre con strumenti manuali che richiedono tempi elevati per la predisposizione degli elaborati grafici e tecnici. Tenendo conto del fatto che nelle aree urbane vengono riscontrati la maggior parte degli incidenti stradali (circa **l'80%** del totale) si intuisce che lo sforzo messo in atto dai vari Corpi di Polizia Municipale su tutto il territorio Nazionale è notevole. Un gran numero di personale è addetto, non solo alla rilevazione del sinistro, ma allo svolgimento delle pratiche che si sviluppano in seguito.

La ricaduta sulla società in termini di costi totali dei sinistri stradali è veramente elevato; basti pensare che solo il Sistema Sanitario Nazionale ha speso, nel 2001, a causa degli incidenti stradali, la somma di 31.000 milioni di Euro (pari a £ 60.000 Miliardi) e che sempre nel 2001 i morti sono stati circa 8.000, i feriti 300.000 e 24.000 gli invalidi permanenti. Si comprende immediatamente che il ruolo della Polizia Municipale in Italia non è solo quello di gestire con la maggior efficienza possibile l'incidente stradale, ma anche porre tutte quelle basi conoscitive per approntare studi sulle componenti e cause degli incidenti al fine di migliorare il livello complessivo della sicurezza stradale.

Per fare ciò a disposizione dei Corpi sono stati sviluppati strumenti informatici che consentono l'automazione delle procedure di rilevazione degli incidenti stradali nelle aree urbane, permettendo l'individuazione dei tratti di percorso urbano più a rischio (cd. **Black spots o punti neri** dei quali si parlerà più avanti). Conoscere in dettaglio la mappa degli incidenti e quindi la loro localizzazione permette di individuare i correttivi e gli interventi anche strutturali-organizzativi che servono ad eliminare i fattori di rischio.

Da alcune ricerche fatte<sup>1</sup> si è stabilita una graduatoria dell'incidentalità nelle aree urbane: la maggior parte degli incidenti stradali avviene in rettilineo (42,8%), seguono gli incroci (22,5%) e le curve (12,6%). Le percentuali relative agli incidenti con decessi vede il 54,4% avvenire nei rettilinei l'11% negli incroci ed il 22,2 % in curva; già questi dati fanno capire come i punti (**neri**) di maggior rischio sono rettilinei e curve.

Nell'aprile 1997 la Commissione Europea ha posto il problema della sicurezza stradale tra le priorità ed ha stilato un programma d'azione che dovrà ridurre il numero dei morti sulle strade Europee da 45.000 (cifra stimata nel 1995) a 27.000 nel 2010 con una riduzione del numero dei decessi nell'arco di 15 anni del 40%.

Che il problema della incidentalità stradale sia una delle tematiche principali trattate in sede comunitaria lo si capisce dal fatto che i costi sociali in ambito Comunitario sono elevati ed hanno toccato nel 2001 la cifra di 155,6 miliardi di euro risultando il costo sociale più elevato per categoria.<sup>2</sup>

D'altronde secondo le statistiche diffuse dall'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) sarebbero circa 41.000 i morti nel 2001, nell'ambito UE, ed un terzo di questi a meno di 25 anni determinando, pertanto in un terzo della popolazione un'aspettativa di vita ridotta di 40 anni. Sempre secondo questi dati i ragazzi con meno di 18 anni rappresentano il 10% dei morti ed il 15% dei feriti, in ogni caso gli incidenti sulle strade europee rappresentano la prima causa di mortalità sotto i 40 anni.

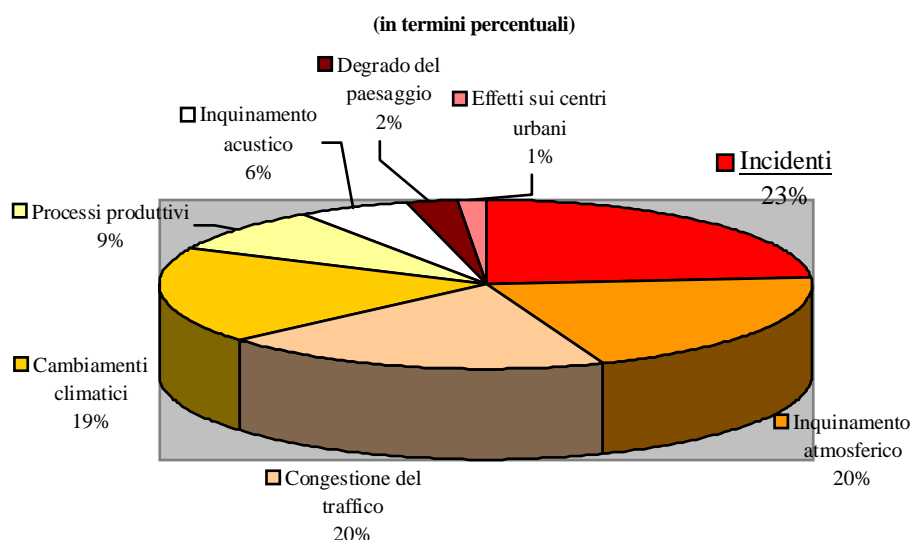
---

<sup>1</sup> Fonte CENSIS 1999

<sup>2</sup> Fonte: Community database on accidents on the roads in Europe

<b>Costi sociali in Europa per categoria (in miliardi di euro)</b>	
Incidenti	155,6
Inquinamento atmosferico	134,3
Congestione del traffico	128,4
Cambiamenti climatici	121,8
Processi produttivi	56,6
Inquinamento acustico	36,5
Degrado del paesaggio	16
Effetti sui centri urbani	8,9

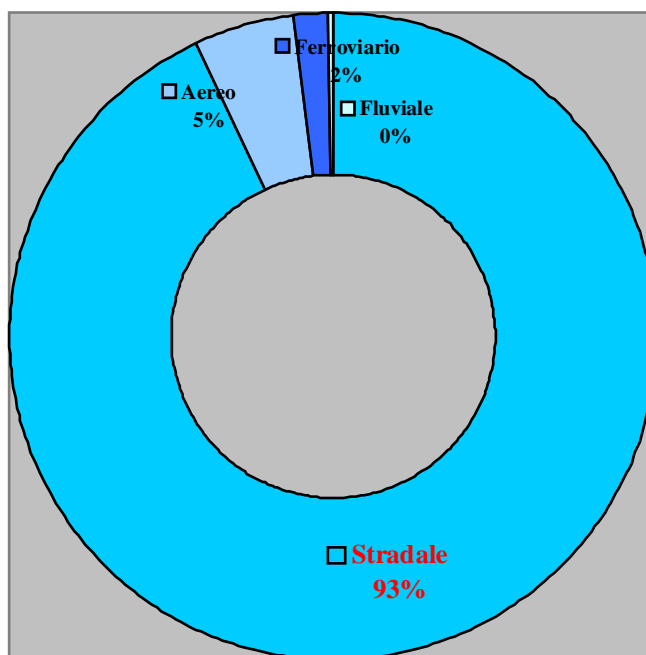
### Costi sociali in Europa per categoria



A sottolineare ulteriormente la gravità del problema basti considerare il costo degli incidenti in Europa per tipo di trasporto: la quasi totalità, cioè il **93,2%**, ricade solo sul settore del trasporto stradale con ben **613,4** miliardi di euro.

Costo degli incidenti per tipo di trasporto (in miliardi di euro) <sup>3</sup>	
Stradale	613,4
Aereo	32,3
Ferroviario	10,3
Fluviale	2,4

Costo degli incidenti  
per tipo di trasporto  
(in termini percentuali)



Le linee guida di intervento tracciate dalla Commissione si identificano in tre categorie principali:

- 1) raccolta e diffusione delle informazioni;
- 2) avvio e sostegno di azioni volte a prevenire gli incidenti stradali con particolare riferimento al fattore umano;
- 3) avvio e sostegno di azioni rivolte a ridurre le conseguenze degli incidenti stradali.

<sup>3</sup> Fonte: Community database on accidents on the roads in Europe

Le politiche proposte negli anni passati per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane hanno tenuto conto del fatto che una corretta gestione della mobilità non poteva prescindere dall'esigenze di accrescere la sicurezza delle persone.

Lo sforzo profuso dai costruttori di veicoli (in particolare di autovetture) ha portato ad un miglioramento delle caratteristiche di sicurezza preventiva, attiva e passiva; notevoli sono state le innovazioni tecniche introdotte (assetto di guida, collocazione ergonomica dei comandi, luminosità dell'abitacolo, silenziosità di marcia, impianto di condizionamento etc.) che hanno reso e che renderanno sempre più facile e sicura la vita di "bordo" dei conducenti dei veicoli.

Anche in tema di sicurezza passiva notevoli passi in avanti sono stati fatti: abitacoli rigidi ed indeformabili, sistemi di ritenuta efficaci (cinture di sicurezza, air-bag), parti interne specificamente conformate per il massimo assorbimento degli urti, sistemi di prevenzione incendio e di protezione dei bambini; tutte soluzioni che hanno contribuito alla massima protezione dei passeggeri ed a cui va attribuita la diminuzione relativa del numero degli incidenti degli ultimi anni.

Come detto in precedenza gli obiettivi nel settore della sicurezza stradale sono stati fissati dalla commissione europea prevedendo una riduzione del 40% il numero dei morti e dei feriti nell'arco del quindicennio 1995-2010. Per raggiungere tali scopi il Parlamento italiano ha promulgato la Legge n° 144 del maggio 1999 con la quale si individuava lo strumento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) per la individuazione degli obiettivi generali di lungo termine e parziali di breve periodo per il raggiungimento dei risultati previsti.

Il PNSS stabilisce che il miglioramento della sicurezza stradale richiede un approccio sistematico ed integrale che tenga in considerazione principalmente tre aspetti:

1) gli utenti della strada che con il loro comportamenti sono una delle principali cause degli incidenti stradali;

2) le infrastrutture e le condizioni di traffico;

3) i veicoli attraverso la sicurezza attiva e passiva.

I punti di intervento prioritari furono così individuati

- nei sistemi infrastrutturali nazionali di massimo rischio;
- nelle aree urbane , nella quali avviene circa l'80% degli incidenti stradali e che causa il 70% dei feriti e il 40% dei decessi, per una mancata o carente tutela dei soggetti più deboli e per una scarsa separazione dei flussi
- nella protezione degli utenti deboli e a rischio come pedoni, ciclisti e conducenti di motocicli e ciclomotori che rappresentano il 30% dei morti e dei feriti negli incidenti stradali.

Individuati i campi di intervento prioritari il PNSS **indica le linee guida** per migliorare la sicurezza che dovranno necessariamente passare attraverso i seguenti punti:

1. interventi nel campo della politica dei trasporti che rendano più efficiente l'organizzazione del traffico;
2. *costruzione di una cultura della sicurezza stradale, informando ed educando soprattutto gli alunni delle scuole primarie e secondarie;*

3. *maggiori controlli con repressione degli illeciti legati alle infrazioni del codice della strada anche mediante l'ausilio di strumentazione che consenta la rilevazione automatica dell'infrazione;*
4. una migliore azione sanitaria che preveda una maggiore tempestività negli interventi di pronto intervento;
5. miglioramento della rete infrastrutturale con l'eliminazione di tutte quelle caratteristiche geometriche e organizzative che contribuiscono alla incidentalità;
6. informazione costante e tempestiva sullo stato del traffico nella rete viaria.

In merito al punto 3) appare una novità di grande rilievo ciò che è stato sancito nel Decreto Legge n° 121 del giugno 2002; infatti l'art. 4 consente agli organi di Polizia Stradale la possibilità di utilizzare ed installare dispositivi e mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento della infrazione a distanza con la possibilità (**questa volta sancita per legge!**) di contestare la violazione anche in tempi successivi.

La Legge demanda agli organi di Polizia interessati l'indicazione delle strade sulle quali installare tali tipi di apparecchiature ed ai Prefetti l'emanazione dei decreti che autorizzano l'utilizzo di tali dispositivi tecnici; provvedimento già promulgato per la città nel mese di febbraio.

Per quanto riguarda il traffico urbano il miglioramento della sicurezza passa anche attraverso azioni specifiche tese alla riorganizzazione della circolazione dei veicoli con interventi strutturali realizzabili anche in tempi brevi. Sarebbe opportuno stendere piani per la Sicurezza Stradale che prevedano oltre che il riordinamento della circolazione veicolare anche la predisposizione di tutta una serie di accorgimenti

tecnico-strutturali, dal basso costo e di facile realizzazione, che mirino ad eliminare il conflitto tra le diverse componenti di traffico con una separazione delle correnti veicolari e la creazione di aree o percorsi pedonali e ciclabili protetti.

Da questo punto di vista appare interessante ciò che è accaduto nella nostra città con la realizzazione della tranvia urbana dove non si è pensato solo alla realizzazione di un tracciato in sede protetta per il tram; ma molti spazi sono stati ridisegnati e riqualificati pensando "...di dare più peso al rapporto pedone-tranvia"<sup>4</sup>.

Gli interventi effettuati in particolare a Piazza Cairoli e nelle altre aree della città interessate dai lavori della tranvia hanno portato alla pedonalizzazione o alla creazione di percorsi totalmente protetti per i pedoni elevando notevolmente gli standard di sicurezza di questi utenti deboli.

L'aver abbandonato l'asse viario centrale in Piazza Cairoli ed aver impresso ai veicoli un senso unico rotatorio attorno alla Piazza non solo ha diminuito il numero degli incidenti tra veicoli in questa area ma, rendendo questo spazio interamente pedonale ha aumentato sensibilmente la sicurezza dei pedoni dell'intera zona.

Allo stesso modo la creazione di percorsi "protetti" lungo alcuni tratti della linea del tranvai sembra anche andare verso questo obiettivo; la messa in posa di una ringhiera a protezione dei pedoni crea tragitti pedonali che saranno completamente separati non solo dal percorso del tram ma anche dagli altri flussi veicolari.

---

<sup>4</sup> Tranvai e disegno urbano - Sebastiano Fulci in Città e Territorio n° 3 maggio/giugno 1998

## **ANALISI SUL PROBLEMA DEGLI INCIDENTI STRADALI NELLA CITTA' DI MESSINA NELL'ANNO 2002.**

Prima di affrontare nel dettaglio i dati che riguardano il fenomeno degli incidenti stradali sul territorio urbano messinese del 2002, occorre fare una breve premessa su come tali dati vengono rilevati e sulla loro attendibilità scientifica.

Innanzitutto va considerato il fatto che la rilevazione degli incidenti fatta dal Corpo di Polizia Municipale rappresentano in realtà *la totalità dei sinistri stradali sul territorio comunale di Messina*; infatti la Prefettura ha stabilito da anni, nell'ambito di una migliore razionalizzazione dei compiti assegnati ai vari Corpi di Polizia presenti sul territorio, di demandare solo alla P.M. la rilevazione degli incidenti stradali.

Pertanto, anche se la richiesta di intervento, dopo un sinistro stradale, perviene alla Polizia di Stato o ai Carabinieri questi informano la Centrale Operativa della P.M. che immediatamente invia pattuglia per la rilevazione dell'incidente. Nei casi di incidenti con feriti gravi o che presentano una particolare complessità nella rilevazione viene informata la speciale Sezione Infortunistica che è dotata di personale con una particolare esperienza nel campo che provvederà a rilevare l'incidente in questione.

Una volta predisposti gli elaborati tecnici e grafici da parte degli Agenti intervenuti tutto l'incartamento viene, comunque, inviato alla Sezione Infortunistica che provvederà alla informatizzazione con apposito database che immagazzinerà tutti i dati relativi agli incidenti (sistema in funzione dal 1998).

Questo tipo di procedura consente, dopo cinque anni dalla sua entrata in funzione, di avere una serie di dati che possono essere oggetto di studio e di approfondimento analitico.

Infatti solo attraverso il confronto con i risultati degli anni precedenti è possibile verificare lo sviluppo di un determinato fenomeno capendone le cause e proponendo le soluzioni.

Prima di analizzare gli incidenti stradali è bene, in premessa, dare un rapido sguardo alla consistenza del parco veicolare nel territorio del Comune di Messina al 31/12/2001 che era pari a **173.679** unità con un incremento del **2,57%** rispetto al 31/12/2000.<sup>5</sup>

Ben 140.885 (circa l'80% del totale) era il numero delle autovetture circolanti sul territorio comunale, 20.462 i motocicli e 12.017 il numero dei veicoli industriali cui bisogna aggiungere il numero dei veicoli che ogni anno attraversano la città provenienti e diretti verso il continente. (cifra di cui si sconosce l'esatta entità).

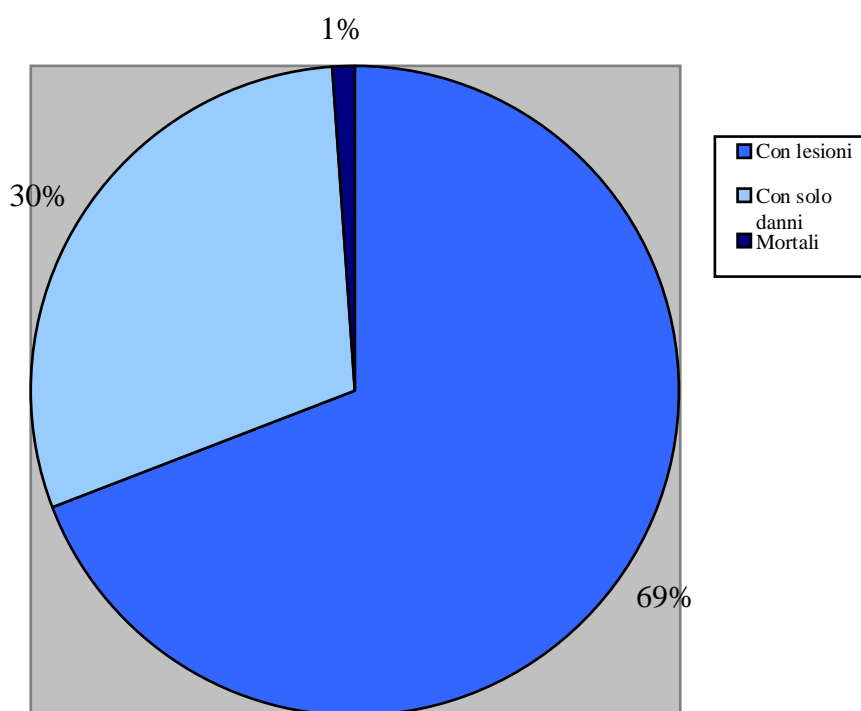
Nell'anno 2002 il numero complessivo degli incidenti stradali è stato di **2098** così suddivisi: **1449** con lesioni, **627** con solo danni e **22** mortali con un rapporto numero di veicoli circolanti e numero di incidenti pari a **82,78**.

---

<sup>5</sup> in Onda Verde-La rivista ACI per la mobilità sostenibile n° 78 luglio-agosto 2002 pag.39

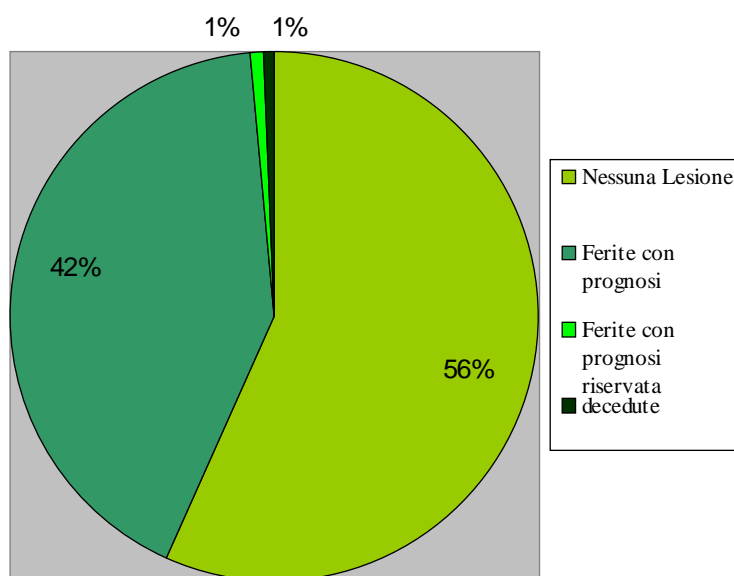
Incidenti stradali per tipo anno 2002	
Con lesioni	1449
Con solo danni	627
Mortali	22
<b>TOTALE</b>	<b>2098</b>

Fonte: Sezione Infortunistica P.M.



Per quanto riguarda il numero delle persone coinvolte il totale è **4874** così suddivise: **2763** non hanno riportato nessuna lesione, **2039** sono rimaste ferite, **47** hanno avuto una prognosi riservata e ben **25** sono decedute.

Incidenti Stradali per persone coinvolte anno 2002	
Nessuna lesione	2763
Ferite con prognosi	2039
Ferite con prognosi riservata	47
Decedute	25
<b>TOTALE</b>	<b>4874</b>

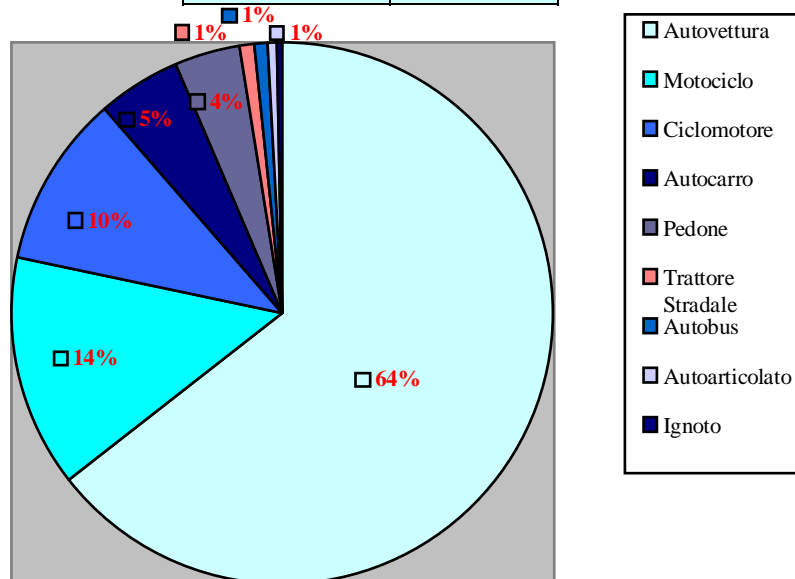


Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

Molto interessante appare il dato relativo ai veicoli coinvolti: le autovetture fanno la parte maggiore con **2720** unità che rappresentano ben il **64%** del totale dei veicoli; subito dopo vengono i mezzi a due ruote ciclomotori e motocicli, che coprono con **1020** veicoli il **24%** del totale. I mezzi pesanti (autocarri, autoarticolati e trattori stradali) coinvolti in incidenti stradali rappresentano il **7%** del totale. L'evoluzione dei sinistri rispetto all'anno precedente appare in netto calo soprattutto per quanto riguarda gli

autoarticolati (veicoli che principalmente attraversano la città da e per il continente) che sono rimasti coinvolti in un numero basso nel 2002 (solo **23** incidenti contro **87** dell'anno precedente) Ciò in parte è dovuto alla costante opera di controllo fatta dal Corpo di Polizia Municipale sul Viale Bocchetta e sul Viale Europa, che rappresentano le principali vie di cui si servono questi mezzi.. Basti ricordare che le verbalizzazioni effettuate dagli operatori del Corpo per il mancato rispetto delle Ordinanze Sindacali n° 542/01 e n° 628/01, sul rispetto delle fasce orarie nei citati Viali, (che impongono pertanto una presenza 24h\24h di personale su queste strade) è aumentata del 210% rispetto al 2001.

Incidenti stradali per veicoli coinvolti anno 2002	
Autovettura	2720
Motociclo	587
Ciclomotore	433
Autocarro	211
Pedone	162
Trattore Stradale	35
Autobus	43
Autoarticolato	23
Ignoto	7
<b>TOTALE</b>	<b>4221</b>

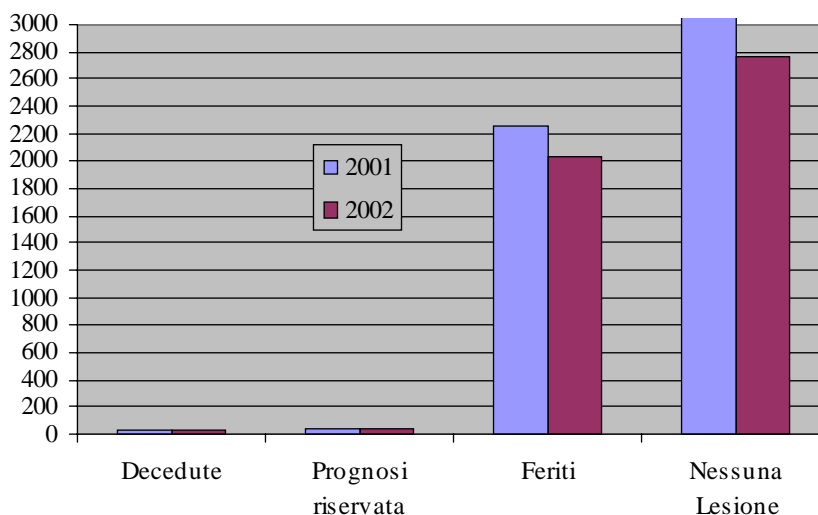


Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

Discorso particolare va fatto sui i pedoni: il 2002 ha rappresentato l'anno nero per tali tipo di utenti, infatti anche se il numero degli incidenti che li vede coinvolti diminuisce, poiché si passa da **195** del 2001 a **162** del 2002 aumenta il numero dei morti che sono **6**. Ciò significa che ogni qual volta un pedone rimane coinvolto in un incidente stradale c'è il **4%** di "possibilità" che non sopravviva.

Questo tipo di andamento statistico (diminuzione nel numero dei sinistri) lo troveremo in tutti i tipi di incidenti stradali; ciò che emerge e che sostanzialmente c'è una diminuzione nel numero complessivo degli incidenti, ma ciò che aumenta e la loro gravità.

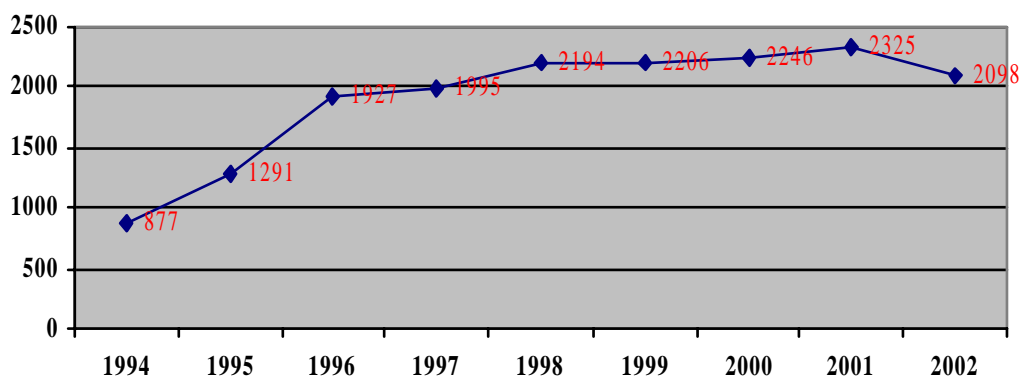
N° di persone coinvolte	2001	2002	Variazione %
Decedute	23	25	<b>+ 8,70%</b>
Prognosi riservata	38	47	<b>+ 23,68%</b>
Feriti	2256	2039	- 9,62%
Nessuna lesione	3059	2763	-9,68%



Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

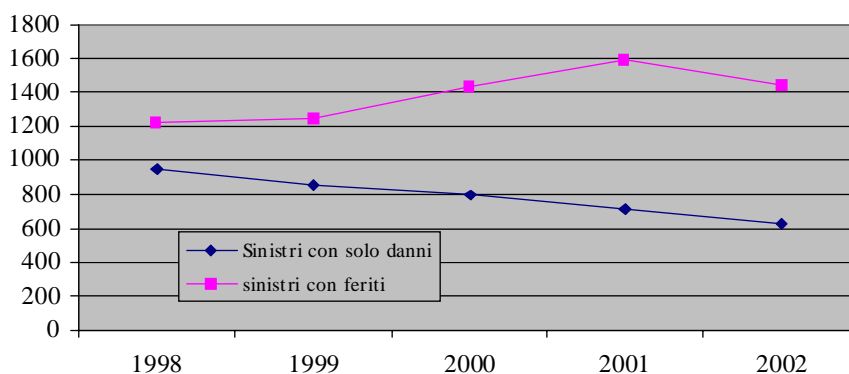
Infatti la preoccupante escalation di incidenti rilevati sul territorio Comunale sembra essersi arrestata; se il 2001 rappresenta il picco nel numero degli incidenti la parabola nel 2002 sembra discendere.

### Incidenti rilevati sul territorio comunale



Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

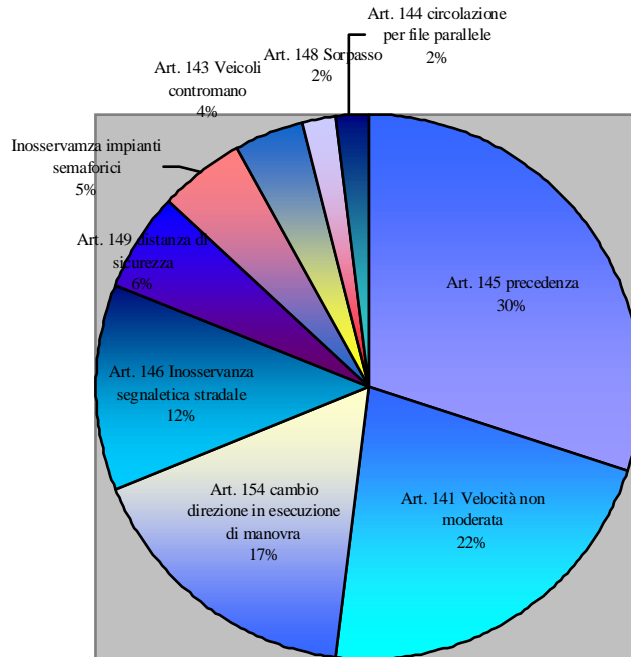
Anche se si dividono gli incidenti per tipo l'andamento è simile; sia gli incidenti con feriti che quelli con solo danni alle cose hanno un calo, infatti si passa dai **1589** sinistri con feriti nel 2001 a **1449** nel 2002 e da **713** sinistri con solo danni del 2001 a **627** nel 2002.



Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

Appare chiaro che quanto già espresso prima, e cioè che diminuisce **il numero degli incidenti in termini assoluti ma aumenta la gravità degli stessi**, fa apparire come ci si trovi di fronte ad un fenomeno nuovo per la nostra città; mentre negli ultimi 10 anni la maggior parte delle infrazioni era legata alla sosta irregolare ed alla trasgressione di alcune norme comportamentali (ad es. mancato uso del casco, mancato rispetto della precedenza) sembra esserci, soprattutto negli ultimi 2 anni, una maggiore propensione a non rispettare i limiti di velocità. D'altronde analizzando le infrazioni rilevate nell'anno 2002 dalla Sezione Infortunistica (e quindi inflitte a seguito di incidente stradale) si evince come ben il **22%** dei verbali sia stato contestata ai sensi dell'art. 141 e cioè per velocità non moderata.

**Principali violazioni alle norme di comportamento causa di incidenti stradali nell'anno 2002**



Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

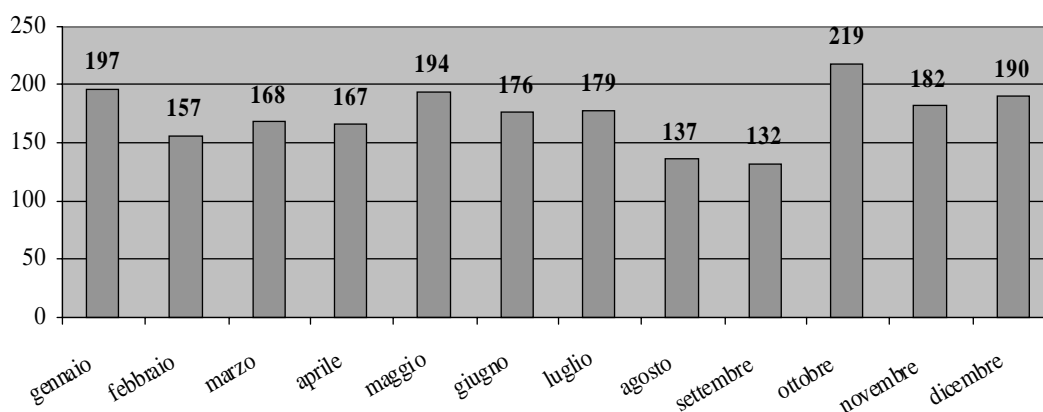
In buona sostanza esiste una relazione diretta tra velocità e gravità del sinistro stradale. Nonostante si abbiano automobili sempre più sicure dotate di cinture, airbag,

scocche rinforzate e nuovi sistemi di frenatura, i guidatori tendono sempre di più ad esaltare al massimo le potenzialità del mezzo.

Vi è da aggiungere inoltre che a Messina, negli ultimi 15 anni sono cresciute a dismisura zone residenziali alle estremità mentre si sono mantenute centro della città la maggior parte dei servizi (uffici, scuole etc.) mal collegati dal sistema di trasporto urbano collettivo. Pertanto ogni giorno migliaia di cittadini a bordo dei propri veicoli, automobili ciclomotori e motocicli, sono costretti a percorrere decine di chilometri per spostarsi da queste zone poste al " bordo" della città (e quindi lontane) per raggiungere il posto di lavoro o di studio nel centro città nella maniera più veloce possibile. Il tutto a discapito della sicurezza stradale.

D'altronde se andiamo ad analizzare la distribuzione dei sinistri stradali nell'arco dell'anno si noterà come i mesi che registrano il più alto numero di incidenti sono gennaio, maggio, giugno, luglio ed ottobre.

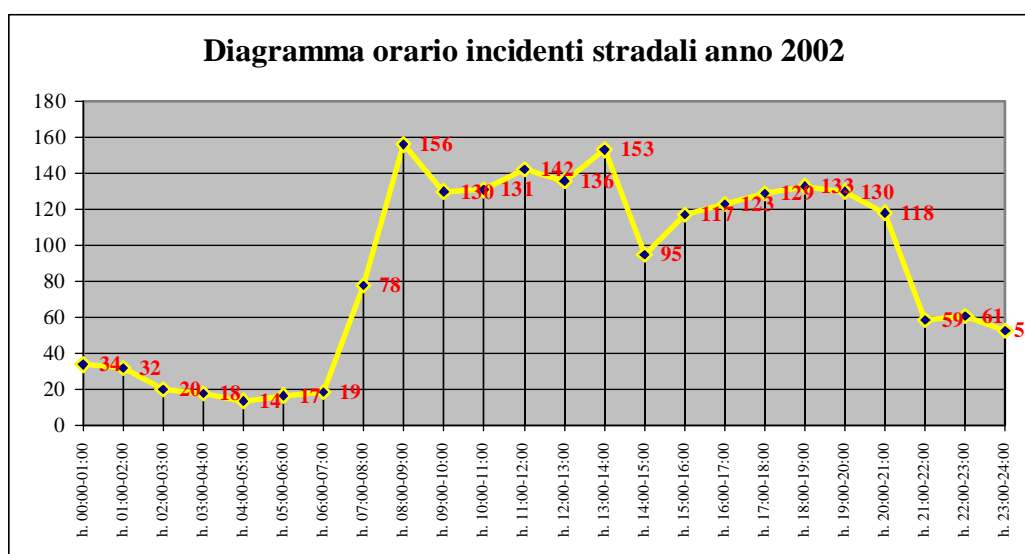
Sinistri stradali distinti per mese anno 2002



Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

Si può azzardare legittimamente l'ipotesi che questi picchi coincidano proprio con i periodi in cui la scuola si è chiusa o appena chiusa (maggio giugno e luglio) o si è appena aperta (ottobre); tutto ciò conferma non solo come ci sia un nesso diretto tra massa circolante ed incidenti stradali ma che in particolari momenti dell'anno, come ad esempio quando gli alunni sono liberi da impegni e hanno più tempo libero, il traffico urbano vede ampliare il numero di veicoli che circola portando purtroppo anche ad un aumento dei sinistri.

A conferma di ciò se si analizza il diagramma orario degli incidenti stradali dell'arco delle 24h, sembra trovare conferma l'ipotesi secondo la quale esiste una proporzione diretta tra orario di apertura degli uffici e delle scuole e incidenti stradali.



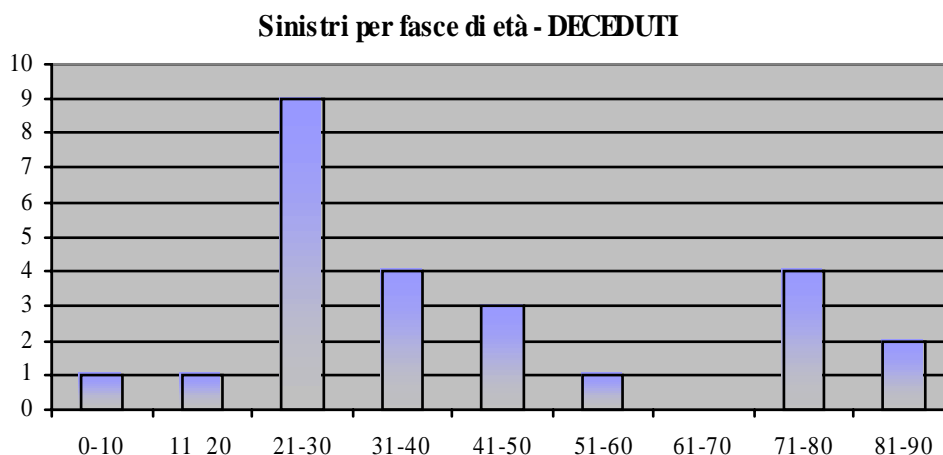
Come si può notare i picchi risultano essere tra le fasce orarie 07:00-09:00 con 234 incidenti che sul complessivo di 2098 rappresentano l'11% e nella fascia oraria 12:00-14:00 con 289 che rappresentano il 14% del totale; in buona sostanza il **25%** (**1 su 4**) di tutti i sinistri che si sono verificati nel 2002 si è concentrato in queste due fasce

orarie che, come già detto, coincidono esattamente con gli orari di apertura e di chiusura delle scuole e degli uffici.

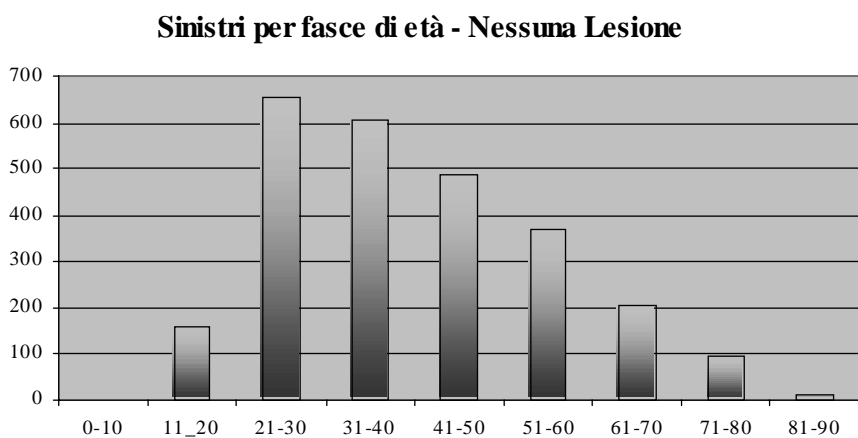
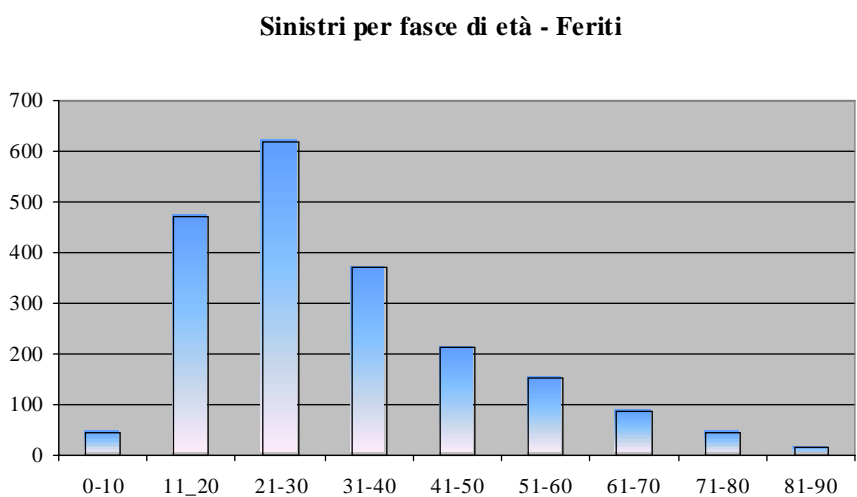
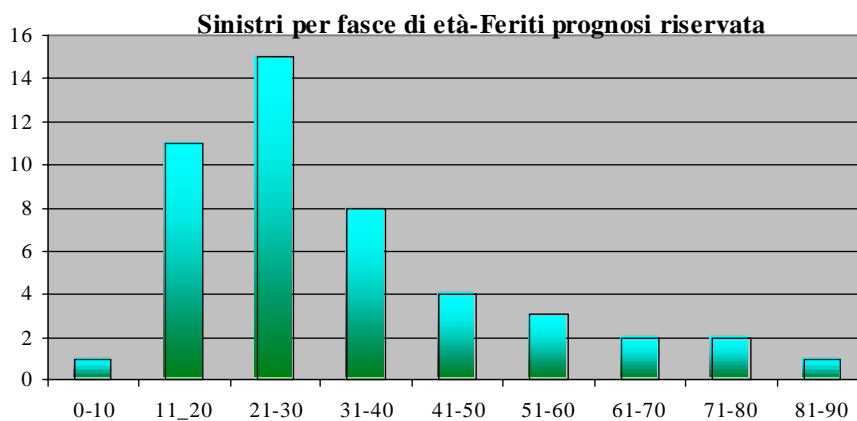
Inoltre se prendiamo in considerazione l'intera fascia che va dalle 07:00 alle ore 14:00 (7 ore ) si arriverà alla conclusione che si sono verificati ben 926 sinistri che rappresentano il **44%** del totale degli incidenti verificatisi durante il 2002

Sorge spontanea la curiosità di verificare quali sono state le fasce di età più coinvolte negli incidenti stradali del 2002; soprattutto era necessario verificare se esisteva un differente comportamento di età a seconda del tipo di sinistro.

Elaborati ed analizzati i dati, dopo averli trasformati in un grafico tipo istogramma a barre, si è avuto il dato più sconcertante del presente studio.



Fonte: Sezione Infortunistica P.M.



Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

Infatti non esiste nessuna differenza nell'andamento grafico del fenomeno; anche se con scale di valori diversi, ciò che appare chiaro è che la fascia di età più colpita dal fenomeno degli incidenti stradali sia *mortali* che con *prognosi riservata* che con *feriti* o con *solo danni* ai veicoli è la fascia di età compresa tra i 10 ed i 30 anni. Tutto ciò sembra confermare quello che ricerche in campo nazionale già da tempo vanno affermando; i giovani sono spesso disinformati ed orientati verso comportamenti non corretti quando sono alla guida dei veicoli che portano a causare o essere vittima di incidenti stradali.

## I Punti neri della Viabilità messinese

La conoscenza in dettaglio dei luoghi dove si sono verificati la maggior parte degli incidenti permette l'individuazione delle localizzazioni ad elevato rischio: i **punti neri** della viabilità.

Lo strumento informatico in dotazione alla Squadra infortunistica dal gennaio 1998, consente di procedere alla rilevazione automatizzata degli incidenti stradali, nonché alla loro rappresentazione su base cartografica con l'individuazione delle tratte e degli incroci che presentano i livelli più alti di rischio.

Da questa analisi è venuto fuori che i punti neri della viabilità sono 8:

- 1) **Via Garibaldi 467 incidenti** concentrati in particolare nelle intersezioni con via I° settembre, Largo San Giacomo e Viale Giostra;
- 2) **SS 114 con 375 incidenti**; concentrati maggiore parte nelle località Pistunina e Tremestieri;

- 3) **Via Consolare Pompea 374 incidenti;** con una frequenza maggiore nelle località Grotte e Pace;
- 4) **Viale Europa con 361 incidenti;** concentrati in particolare nelle intersezioni Via C. Battisti, Vai U. Bassi, Via G. Bruno;
- 5) **Viale della Libertà 315 incidenti;** con un alto numero in particolare nelle intersezioni con Via Fata Morgana, Viale Giostra e Via Brasile;
- 6) **Viale Bocchetta con 273 incidenti;** concentrati in particolare nelle intersezioni con Via Gagini e Via XIV Maggio;
- 7) **SS 113 da Mortelle ad Ortoliuzzo 194 incidenti;** con una frequenza maggiore nelle località C.da Timpazzi, rettilineo Spartà, S. Saba, Orto Liuzzo;
- 8) **Panoramica dello Stretto 133 incidenti;** con una concentrazione maggiore nel tratto antistante il Complesso Linea Verde, Galleria, confluenza con il bivio per C.da Marotta.<sup>6</sup>

Una delle caratteristiche che accomuna queste strade e che nella maggior parte dei casi si tratta di arterie con lunghi rettilinei e con una serie notevoli di intersezioni a raso; questa caratteristica sembra confermare il dato a livello nazionale secondo cui la maggior parte degli incidenti stradali avvengono in rettilineo (circa il 43%) ed agli incroci (circa il 23%).

Anzi nella nostra città sembra che queste percentuali siano notevolmente superiori e che quasi tutti gli incidenti stradali avvengano in strade rettilinee o ad intersezioni; pochi sembrano essere i sinistri avvenuti in curva. Se analizziamo gli incidenti stradali mortali

---

<sup>6</sup> Fonte: Sezione Infortunistica P.M.

avvenuti dal 1998 al 2002 scopriamo che su un totale di **89** decessi ben **49** ( il 55% del totale) sono avvenuti in strade rettilinee, **29** ( il 33% del totale) in intersezioni e solo **11** (il 12 % del totale) in strade con curve.

Questo tipo di dati offre lo spunto per due tipi di riflessioni:

1) se la maggior parte degli incidenti avviene in rettilineo non è azzardato concludere che sia l'eccesso di velocità la causa principale degli incidenti e che visto anche l'alto numero di sinistri agli incroci ci sia un mancato rispetto dei segnali provenienti dagli impianti semaforici e l'inosservanza della segnaletica stradale di precedenza;

2) se analizziamo i luoghi dove avvengono i sinistri si noterà come siano "spalmati" sull'intero territorio comunale non c'è una concentrazione in una sola zona della città.

Queste analisi fa intuire come sia difficile, allo stato attuale un controllo efficiente del fenomeno della incidentistica.

### **Un caso di sicurezza stradale da imitare: l'Inghilterra.**

In Inghilterra negli ultimi 10 anni si sono fatti passi da gigante sul tema della sicurezza stradale; nei primi anni '90 si registravano circa 9.000 morti l'anno a seguito di incidenti stradali, in poco meno di 10 anni si è abbattuto tale cifra portandola a 3.000 con una media di 5-6 morti ogni 100.000 abitanti contro i 15-16 del nostro paese.

Gli inglesi sono riusciti in ciò grazie ad un capillare controllo del territorio mediante l'utilizzo di misuratori di velocità e telecamere poste agli incroci per la rilevazione delle infrazioni che hanno sostituito centinaia di agenti. Hanno posto dispositivi per la ripresa di immagini lungo le strade che possono registrare fino a 500

infrazioni per nastro. Nella capitale Londra sono stati poste ben 700 telecamere che controllano la velocità, i semafori e le corsie preferenziali.

Ebbene qualche tempo dopo aver installato tale tipo di sistema il numero degli incidenti è diminuito nella sola capitale inglese del 47%.

Basterebbe imitare un po' gli inglesi: le telecamere sulle strade Italiane e messinesi sono ancora poche; verificare chi passa con il rosso o supera i limiti di velocità rappresenta un deterrente valido con il quale si potrebbero abbattere il numero degli incidenti. L'automobilista ha bisogno di sentirsi sorvegliato; solo questo può cambiare il suo comportamento. In Inghilterra 10 anni di leggi, controlli, condanne hanno trasformato radicalmente i comportamenti degli automobilisti soprattutto dei più giovani.

Inoltre oltre ai controlli vengono approntate campagne di sensibilizzazione nelle scuole che mirano alla formazione per una maggiore sicurezza stradale finalizzate ad una guida più sicura; il tutto accompagnato da una martellante campagna pubblicitaria sui media per l'uso della cintura di sicurezza e del casco.