

L'APPLICAZIONE DELLE TECNICHE DI ANALISI DI RISCHIO INDUSTRIALE ALLA SICUREZZA DEI TRASPORTI ED ALLA SICUREZZA STRADALE IN PARTICOLARE

Edoardo Galatola, Sindar s.r.l.
Corso Archinti 35, 26900 Lodi
+39-0371-549200 fax +39 0371-549201
E-mail sindar@sindar.it Sito www.sindar.it

Sommario

| | |
|--|----|
| SOMMARIO | 1 |
| PREMESSA | 2 |
| 1. APPROCCIO METODOLOGICO | 2 |
| 1.1 Rilevanza del problema | 2 |
| 1.2 La percezione del rischio | 5 |
| 1.3 Importanza dell'approccio probabilistico | 8 |
| 2. TOLLERABILITÀ DEL RISCHIO STRADALE..... | 8 |
| 1.4 Tollerabilità del rischio stradale puntuale | 8 |
| 3. APPLICAZIONE DELLE TECNICHE DI ANALISI DEL RISCHIO ALLA SICUREZZA STRADALE | 18 |
| 4. CONCLUSIONI | 29 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 29 |

SOMMARIO

L'analisi di rischio permette di affrontare i temi complessi, cercando di coglierne gli elementi critici e individuando le priorità e le modalità di intervento. Grazie all'applicazione sistematica di tali tecniche è possibile affermare che importanti risultati sono stati ottenuti nel campo del rischio industriale. Altrettanto non si può dire per le problematiche del rischio stradale che è sicuramente la prima emergenza dei tempi in cui viviamo, a fronte di una sempre maggiore richiesta di mobilità.

L'applicazione delle tecniche di analisi di rischio si presta molto bene ad analizzare il rischio stradale e nell'articolo si traccia un quadro partendo dall'importanza del problema, definendo quale livello di tollerabilità possa essere individuato e descrivendo con quali modalità sarebbe possibile proporre tale approccio metodologico.

PREMESSA

Con il presente intervento si propone di evidenziare l'utilità dell'analisi di rischio come strumento di programmazione per problematiche complesse come la sicurezza stradale.

In particolare si propone un approccio normalmente non utilizzato in Italia, ma dall'indubbia e comprovata efficacia in altri settori. L'analisi di rischio infatti permette di affrontare i temi complessi, cercando di coglierne gli elementi critici e individuando le priorità e le modalità di intervento.

1. APPROCCIO METODOLOGICO

1.1 Rilevanza del problema

Per inquadrare la peculiarità e l'importanza del problema che stiamo affrontando, possiamo osservare che nella società contemporanea, ed in particolar modo nel mondo occidentale, sono stati oggettivamente ottenuti, in campo sanitario, grandi progressi; se guardiamo all'Italia, dall'inizio del secolo ad oggi la mortalità infantile è passata da 20 decessi su 100 nati a 4,7 decessi su mille nati (2005), mentre la speranza di vita attesa è passata da 45-50 anni a più di 80 (77,6 anni per gli uomini e 83,2 per le donne nel 2005), uno dei livelli più alti tra i paesi industrializzati.

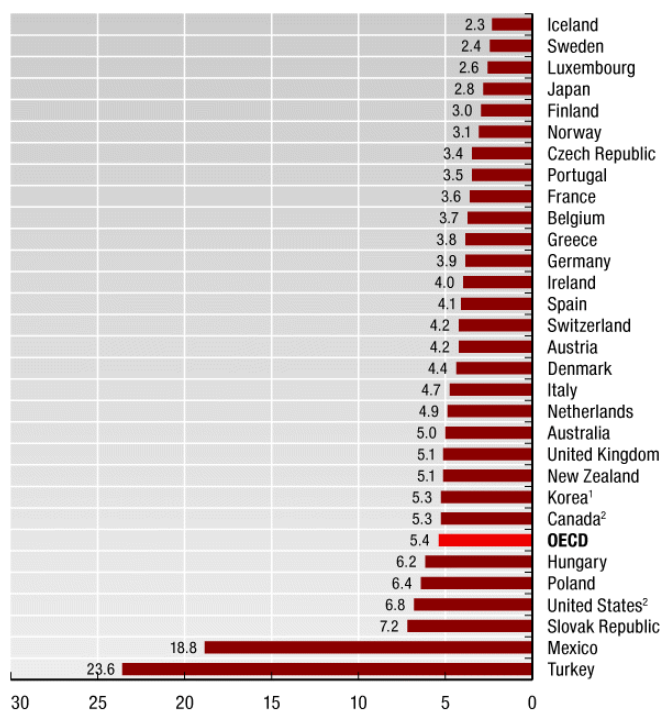


Figura 1: Mortalità Vita attesa alla nascita, confronto 1960 – 2005

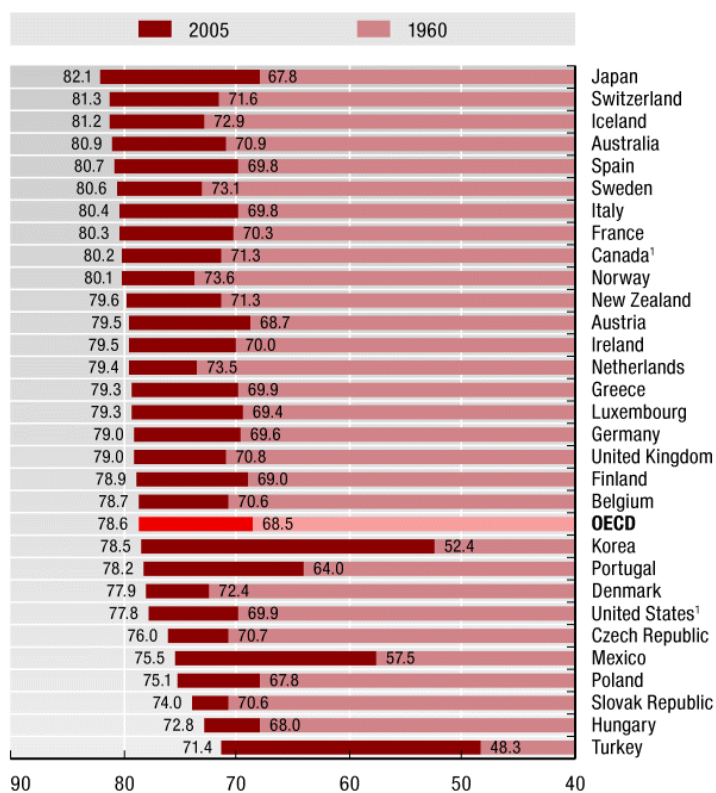


Figura 2: Vita attesa alla nascita, confronto 1960 – 2005

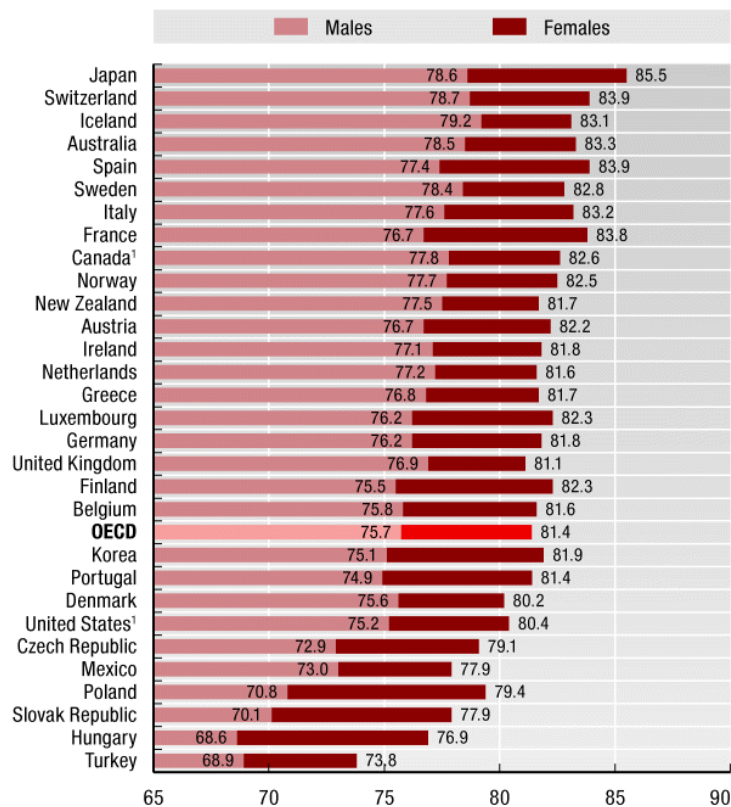


Figura 3: Vita attesa alla nascita 2005 differenza uomini/donne

Ciononostante, dal punto di vista delle morti accidentali (vedi Figura 4), se un decremento vi è stato, sicuramente non è stato significativo, ovvero i progressi nel campo della sicurezza sono decisamente inferiori a quelli nel campo della salute.

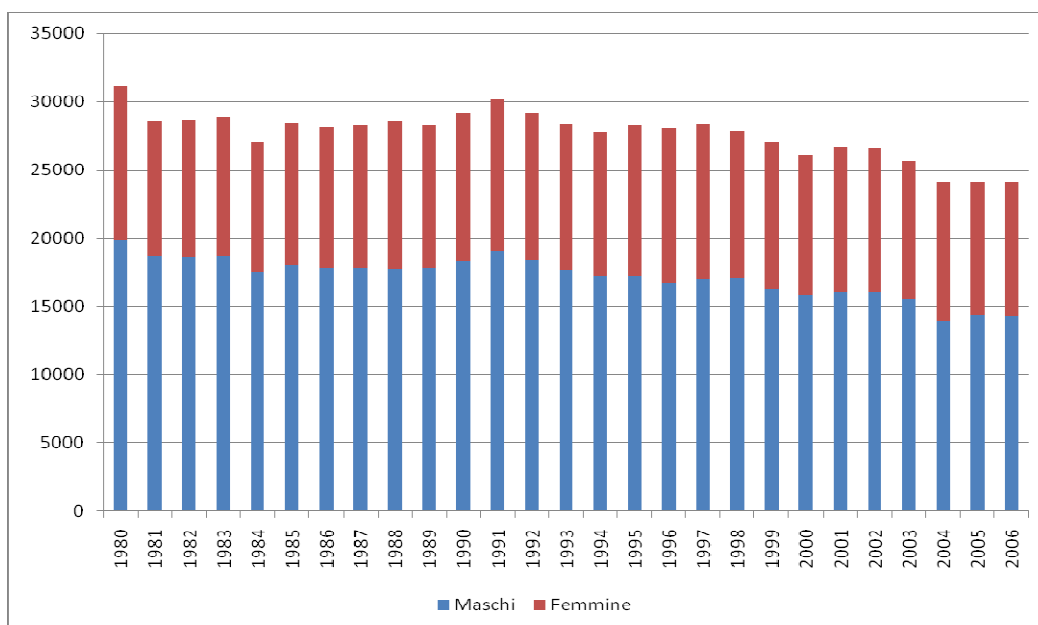


Figura 4: andamento delle morti accidentali in Italia

È interessante notare che la differenza di mortalità accidentale tra maschi e femmine è sempre costante nel tempo, con un rapporto di circa 2 a 1, a dimostrazione che il sesso femminile è più forte e resistente di quello maschile.

Quali sono le cause delle morti accidentali? Le cause sono molteplici, ma le due principali sono il trasporto stradale e gli incidenti domestici (vedi Figura 5).

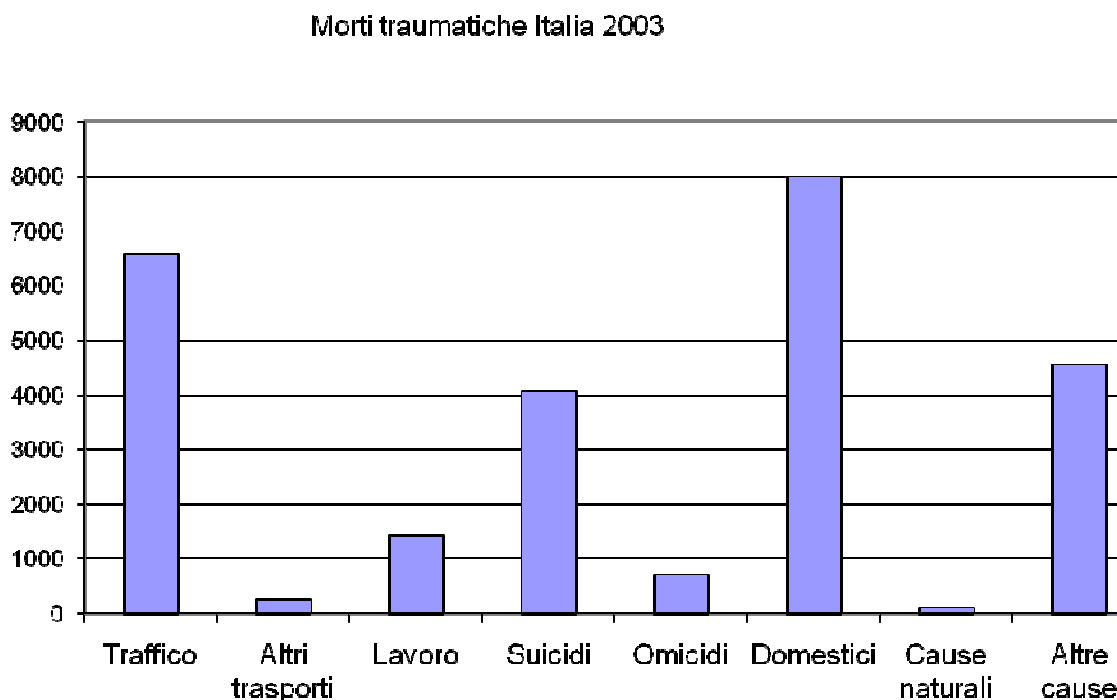


Figura 5: morti accidentali in Italia per causa

Non affrontare con la dovuta attenzione queste che sono ormai le cause più importanti di riduzione della vita umana significa non affrontare razionalmente (e quindi efficacemente) il problema.

1.2 La percezione del rischio

Prima di valutare le cause è opportuno però fare alcune considerazioni sul problema della percezione del rischio. I rischi che noi percepiamo come più rilevanti sono quelli per i quali la regolamentazione è risultata essere più articolata. Se un rischio è regolamentato, denota la preoccupazione che esso genera e l'esigenza collettiva di ridurlo e circoscriverlo quanto più è possibile.

Proviamo a confrontare alcune problematiche di rischio diverse, ma di interesse generale:

- Il rischio derivante dalla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante
- Il rischio derivante dalla circolazione di mezzi adibiti al trasporto di merci pericolose
- Il rischio derivante dalla circolazione di mezzi adibiti al trasporto di merci non pericolose
- Il rischio connesso allo spostamento delle persone sulle arterie stradali

Immaginiamo di domandare ad una persona a caso di ordinare questi rischi, a cui tutti siamo soggetti, secondo una scala di pericolosità. Probabilmente otterremmo la stessa risposta del grafico riportato in Figura 6 in cui è individuata la scala di priorità del nostro normatore in funzione del numero e della tipologia di adempimenti (obblighi) a cui sono soggette le diverse attività.

Nell'ottica delle priorità la movimentazione delle persone su strada è sicuramente un problema minore. È interessante però confrontare lo stesso grafico non più in un'ottica di scala arbitraria per

numero di adempimenti, attenzione dei media e percezione, bensì su una scala numerica del rischio effettivo.

Nel grafico di Figura 7 sono riportati i dati in morti/anno attribuibili alle diverse cause. Il dato relativo agli incidenti industriali ed agli incidenti nel trasporto di sostanze pericolose (per eventi connessi con la pericolosità delle stesse) è un dato medio ricavato dagli eventi occorsi negli ultimi 40 anni. Il dato relativo al trasporto merci è invece stato calcolato computando tutti gli eventi incidentali con il coinvolgimento di un mezzo pesante.

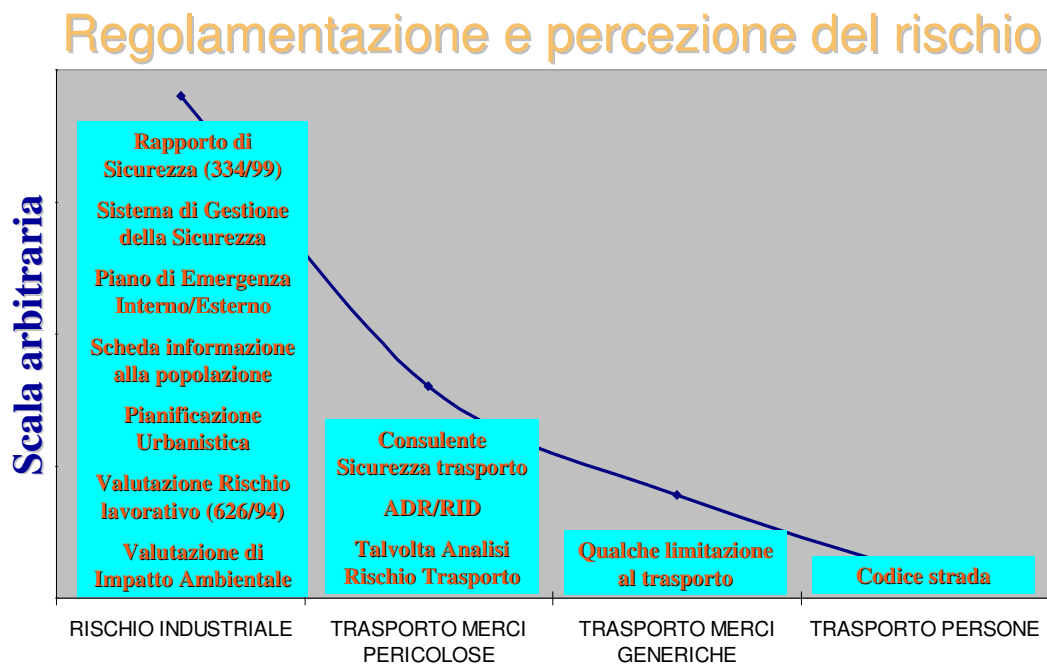


Figura 6 Regolamentazione e percezione del rischio

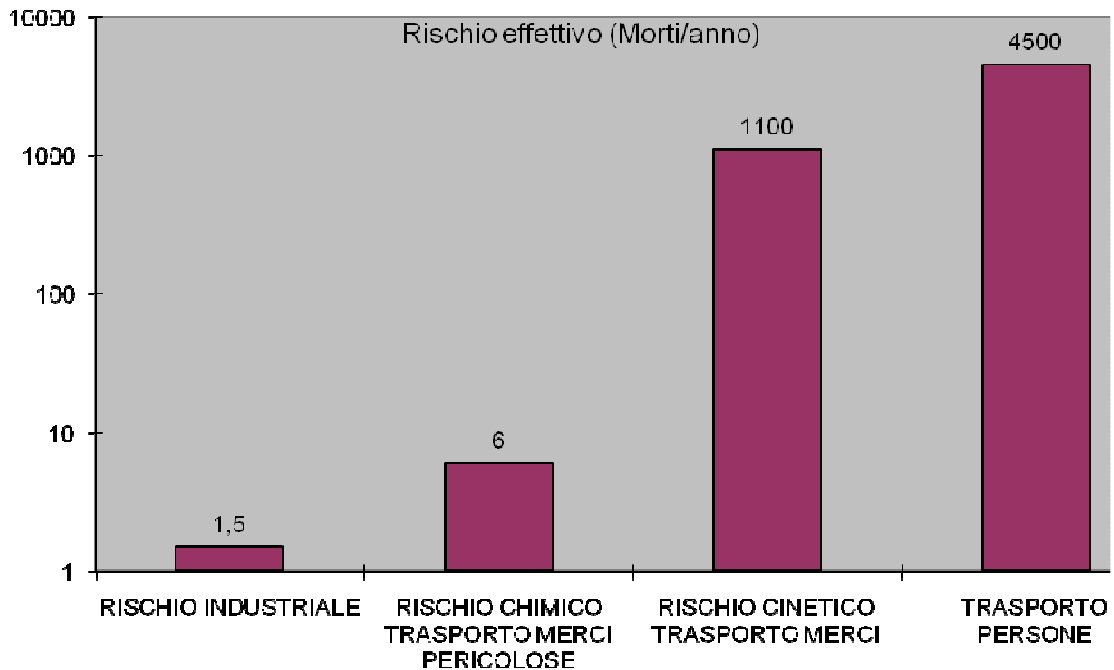


Figura 7 Rappresentazione del rischio effettivo

In Figura 8 sono confrontati i due approcci. Escludendo in questa sede qualsiasi giudizio su eventuali sopravvalutazioni del problema dei rischi rilevanti, è però evidente una forte sottovalutazione del problema del trasporto stradale sia in termini di strumenti normativi coercitivi, sia in termini di pressione della pubblica opinione per considerarlo per quello che è, ovvero una vera, se non la vera, emergenza nazionale.

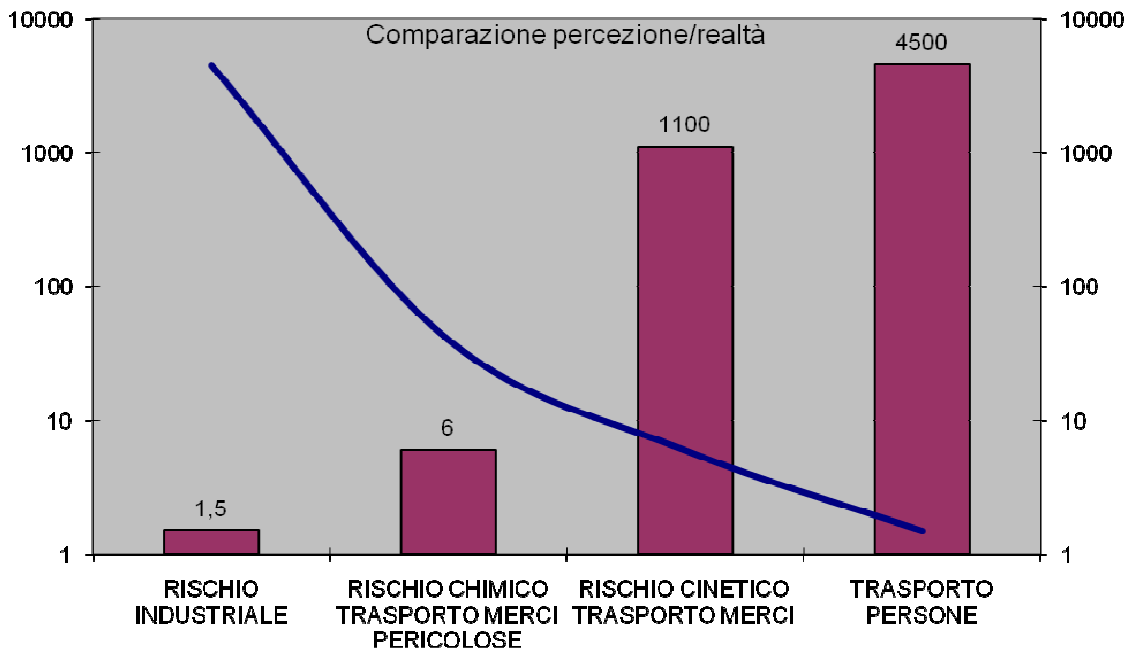


Figura 8 Comparazione tra percezione e realtà

Diciamo che tra la percezione e la realtà esiste una dicotomia piuttosto forte. Non è sbagliato affrontare il rischio industriale con così forte attenzione, dato che in effetti se ne è conseguita la riduzione.

L'errore sta nel fatto che non poniamo uguale attenzione a tutti i problemi effettivi, che, per quanto riguarda il trasporto stradale possono essere sintetizzati nella costante scomparsa dell'equivalente di una città all'anno, per non dire che risulta essere la prima causa di morte tra i giovani fino a 34 anni.

Il confronto tra la Figura 6 e la Figura 7 permette di fare anche un'altra considerazione: dove esiste una regolamentazione efficace e capillare, i risultati (in termini di riduzione di incidentalità) non vengono a mancare; viceversa dove la regolamentazione risulta essere inadeguata, gli effetti restano invariati.

1.3 Importanza dell'approccio probabilistico

Quest'ultimo risulta essere proprio il caso del trasporto stradale: la perdurante difficoltà nel riuscire a ridurre i danni e il sostanziale non rispetto delle direttive comunitarie che ci impongono di dimezzare il numero delle vittime in dieci anni dimostra l'inefficacia dell'approccio deterministico sinora seguito. Tale approccio si basa sull'assunto per cui le misure di riduzione del danno sono note a priori ed è solo la loro corretta applicazione a permettere di raggiungere i risultati prefissati.

Nell'affrontare il tema del rischio industriale si è invece seguito un diverso approccio, che per semplificare possiamo definire probabilistico; questo approccio si basa sull'assunto che non esista il rischio zero, ma che per poter ridurre il rischio occorra prima di tutto conoscerlo e quantizzarlo, dopodiché è possibile intervenire sulle problematiche di maggiore rilevanza e poi man mano su quelle probabilisticamente meno significative.

Questo approccio è quello che si vuole proporre anche per il trasporto stradale.

2. TOLLERABILITÀ DEL RISCHIO STRADALE

1.4 Tollerabilità del rischio stradale puntuale

Innanzitutto è opportuno procedere alla definizione di rischio ed in particolare a quella di rischio individuale. Per Rischio Individuale si intende la probabilità annua che un individuo subisca un certo livello di danno, a seguito di un determinato incidente.

Ove si faccia riferimento a quello che è normalmente considerato come il più grave livello di danno (perdita della vita), il rischio individuale può essere esplicitato come "la probabilità annua che ha un individuo di perdere la vita a seguito di un determinato incidente".

In paesi come il Regno Unito, l'Olanda, la Danimarca si è provveduto a definire un rischio individuale "tollerabile" in modo da rendere oggettiva l'accettabilità o meno di una nuova realtà produttiva, secondo il concetto per cui il rischio a cui un individuo è esposto non deve essere incrementato significativamente da attività umane (industriali o di servizio) create da terzi, a meno di un'esplicita e cosciente accettazione dello stesso.

In altre parole: le attività generate da terzi non devono comportare un peggioramento rilevante delle condizioni di sicurezza di un individuo che non ne tragga direttamente e coscientemente dei benefici.

Il livello di riferimento per valutare l'alterazione delle condizioni di sicurezza è il rischio "naturale", cioè quello a cui ogni individuo è esposto per il solo fatto di vivere a contatto con il mondo naturale.

A tal proposito è possibile tenere conto di alcune considerazioni di valenza generale:

- il rischio individuale per eventi naturali nefasti (alluvioni, terremoti, tempeste, etc.) è variabile a seconda del sito, ma è in generale compreso nella fascia 10^{-6} ÷ 10^{-5} occ./anno (considerando i valori medi degli ultimi venticinque anni in Italia si possono calcolare una media di 100

morti/anno per terremoti, 30 per alluvioni, 20 per fulminazioni e 40 per punture insetti/morsi animali, per un rischio totale pari a $3.3 \cdot 10^{-6}$ occ./anno (vedi Figura 9)

Morti traumatiche per eventi naturali nefasti

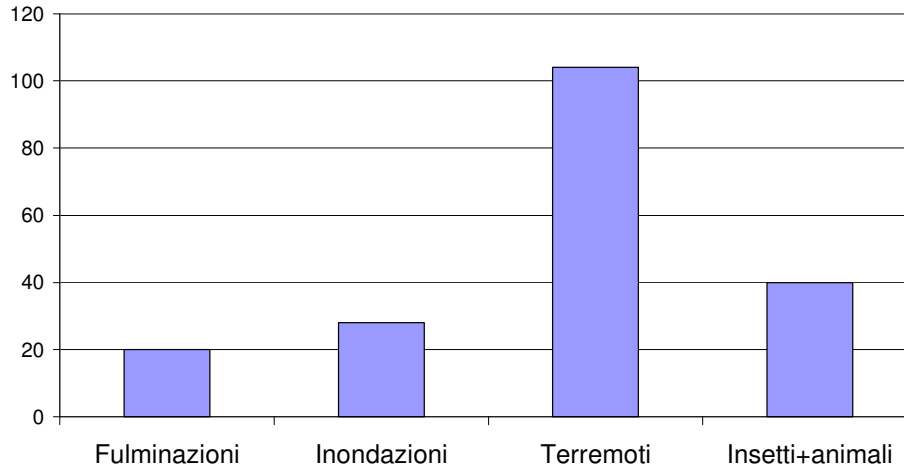


Figura 9 Mortalità per eventi naturali (media ultimi 25 anni Italia)

- esiste un rischio individuale di morte dovuto ad incidenti di natura non lavorativa, quali incidenti stradali, incidenti domestici, incendi, annegamenti, ecc; secondo l'annuario ISTAT, il rischio individuale annuo di morte per tutte le cause incidentali (compresi i casi d'omicidio e suicidio) risultato pari a $4.6 \cdot 10^{-4}$, (vedi Figura 4 e Figura 5) (nota i dati sugli incidenti sul lavoro provengono da fonte INAIL, quelli sul lavoro domestico vengono dall'Istituto Superiore di Sanità). L'esposizione è calcolata sulle 24 ore.
- il rischio individuale d'origine lavorativa, solitamente calcolato con riferimento ad una durata d'esposizione di circa 1800 ore/anno, varia significativamente a seconda del particolare settore industriale, ma, è generalmente compreso nella fascia $10^{-5} \div 10^{-3}$, ($1,7 \cdot 10^{-4}$ nel 2000) (vedi Figura 10 e Figura 11)

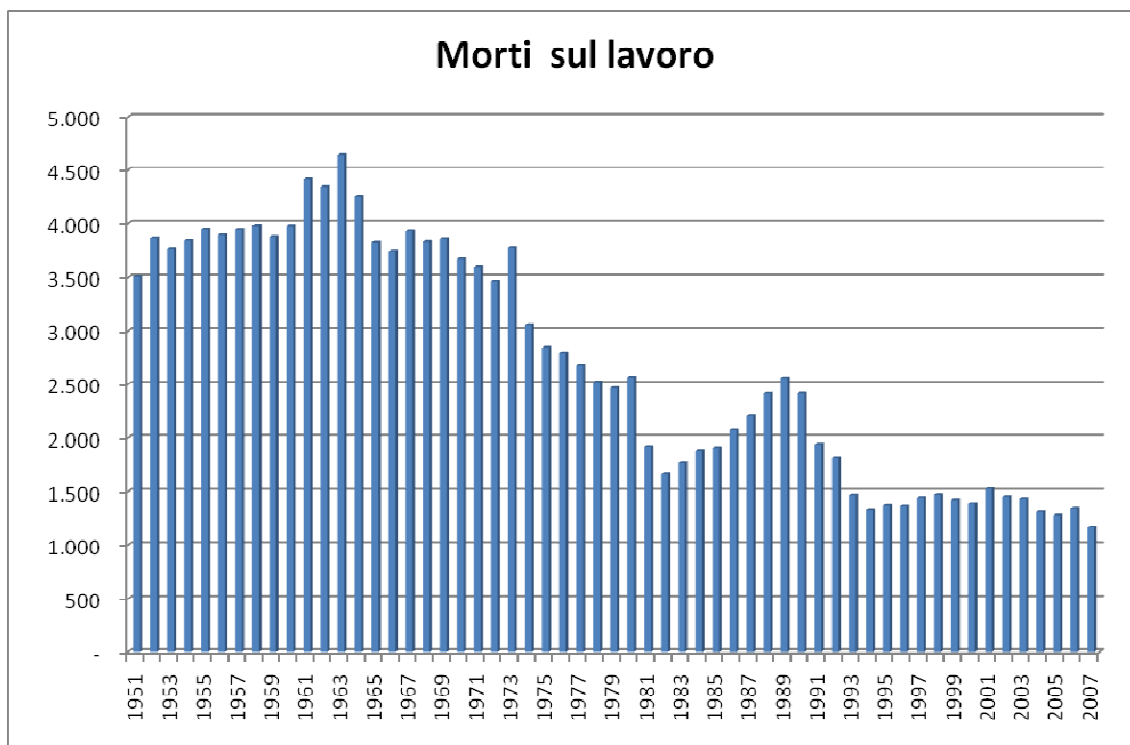


Figura 10 Andamento mortalità attività lavorative

Morti traumatiche attività lavorative 2006

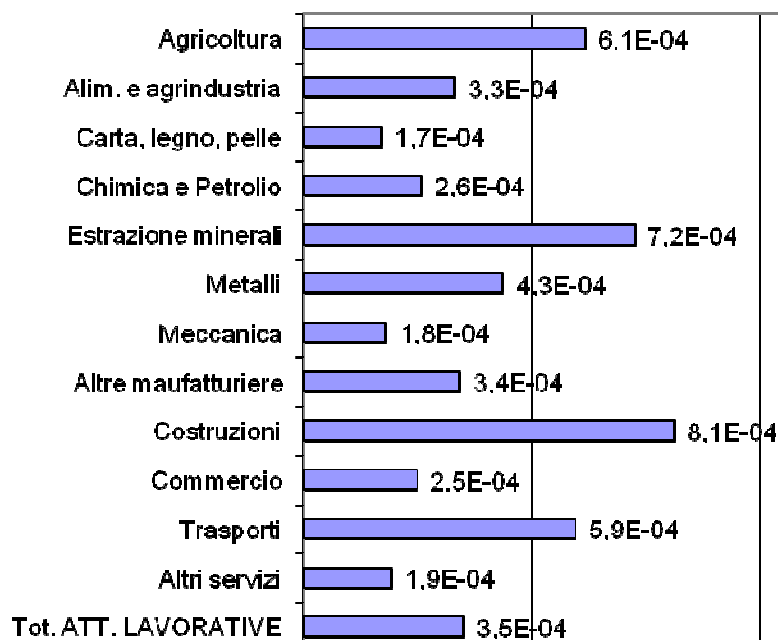


Figura 11 Distribuzione mortalità attività lavorative

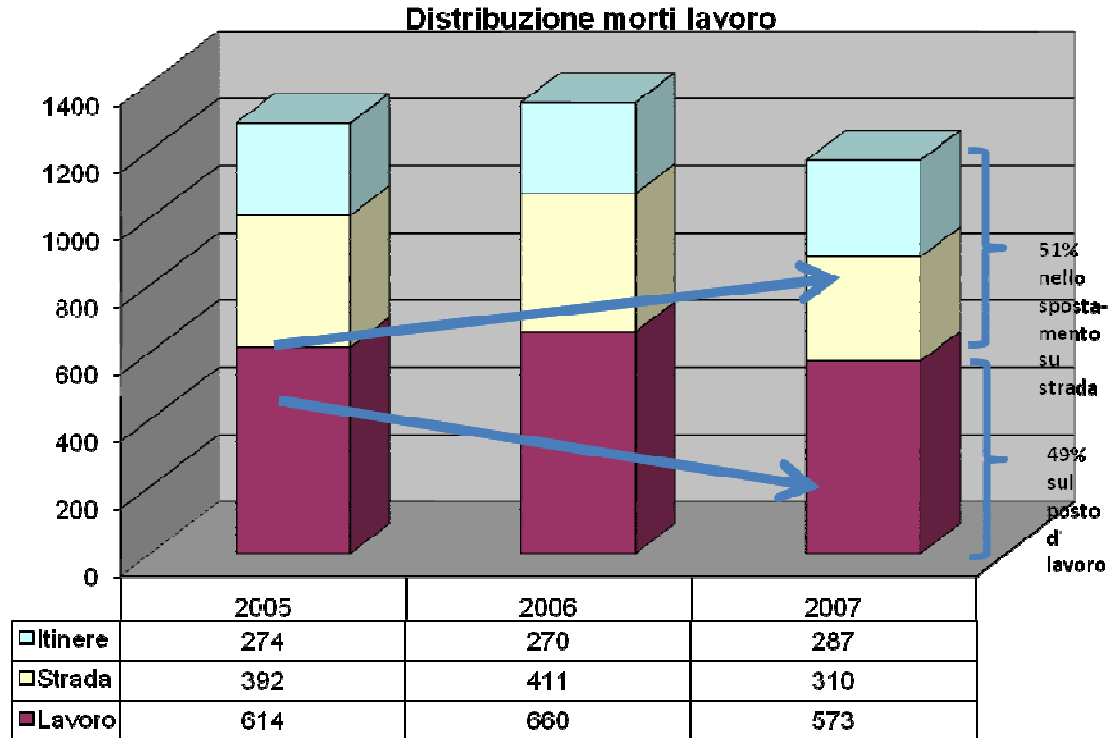


Figura 12 Incidenza degli incidenti stradali sui morti nel lavoro (fonte INAIL)

È da notare, peraltro, che tra i morti sul lavoro una percentuale sempre crescente (più del 50%) è costituita da infortuni non sul posto di lavoro, ma su strada o in itinere.

- il rischio di letalità per cause naturali (malattia, esclusi i traumatismi) per fasce d'età tra 5 e 54 anni varia nel campo da 10^{-4} a 10^{-2} ($1.1 \cdot 10^{-3}$ nel 2002) (vedi Figura 14)

Probabilità di morte per tutte le cause 2003

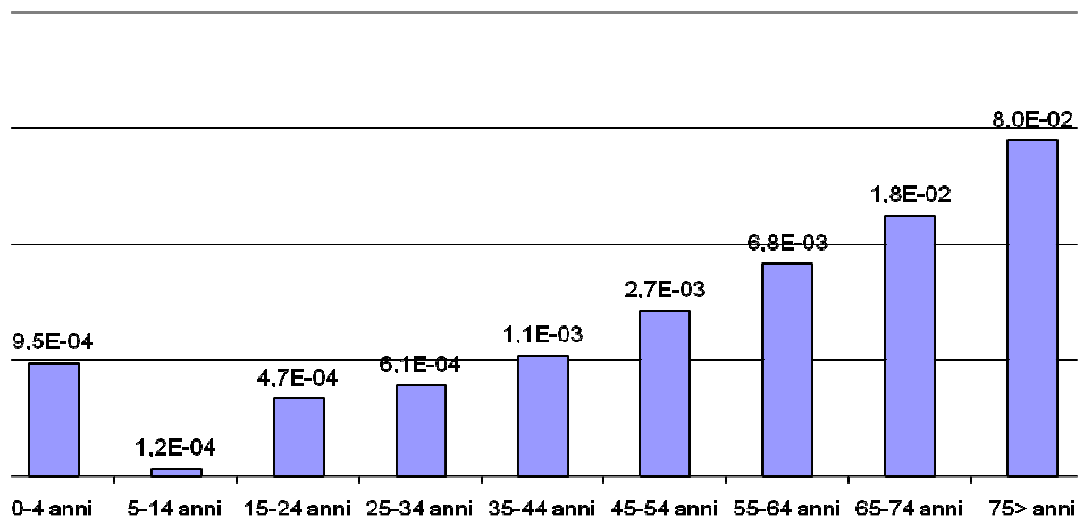


Figura 13 Letalità per cause naturali (tutte le cause)

Probabilità di morte per cause naturali (malattia) 2003

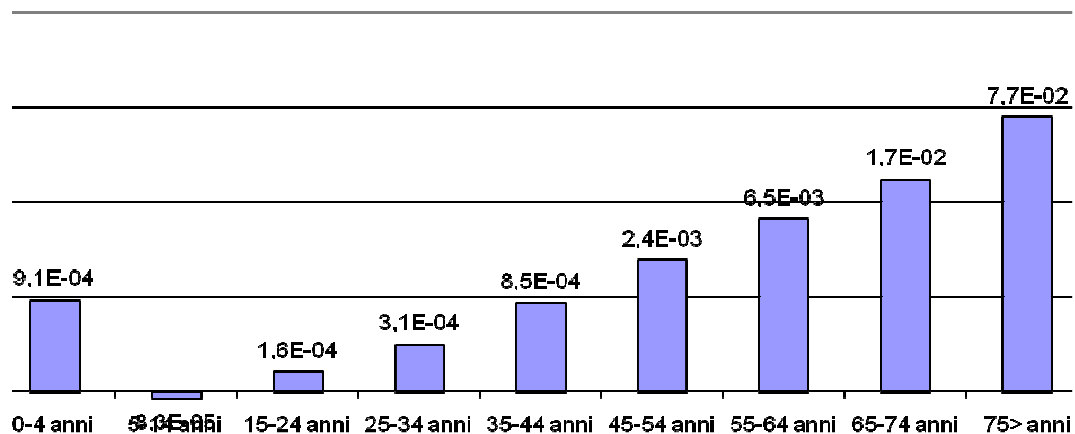


Figura 14 Letalità per cause naturali (sottraendo le cause accidentali)

Analizzando i dati, a partire da un valore di rischio di circa 10^{-6} per catastrofi naturali, $10^{-6} - 10^{-5}$ per attività non lavorative, $10^{-4} - 10^{-3}$ per attività lavorative, si è arrivati comunemente all'adozione del criterio per cui il livello di riferimento per i rischi individuali tollerabile generato da attività umane (industriali o di servizio) create da terzi, a meno di esplicita e cosciente accettazione dello stesso dovrebbe essere nell'ordine di 10^{-6} .

| NATURA DEL RISCHIO | VAL. MINIMO | VAL. MASSIMO |
|-------------------------|-------------|--------------|
| Catastrofi naturali | 10^{-6} | 10^{-5} |
| Attività non lavorative | 10^{-6} | 10^{-3} |
| Attività lavorative | 10^{-5} | 10^{-3} |
| Senescenza, malattie | 10^{-4} | 10^{-2} |

Tabella 1 Rischio individuale, varie cause

È ovvio che questo criterio non risulta essere automaticamente applicabile alla problematica del trasporto, ma permette di approcciare in modo analitico il problema.

Dall'analisi della Figura 14 è possibile verificare che esistono fasce d'età per le quali è molto basso il rischio di morte per cause naturali. Per queste fasce d'età l'incidenza della mortalità per strada risulta essere massima.

Con riferimento al trasporto, dovendo confrontare l'utilizzo di mezzi diversi che ci consentono di percorrere un determinato tragitto, più che di rischio individuale per tempo di esposizione occorrerebbe riferirsi al rischio per persona e per km percorso.

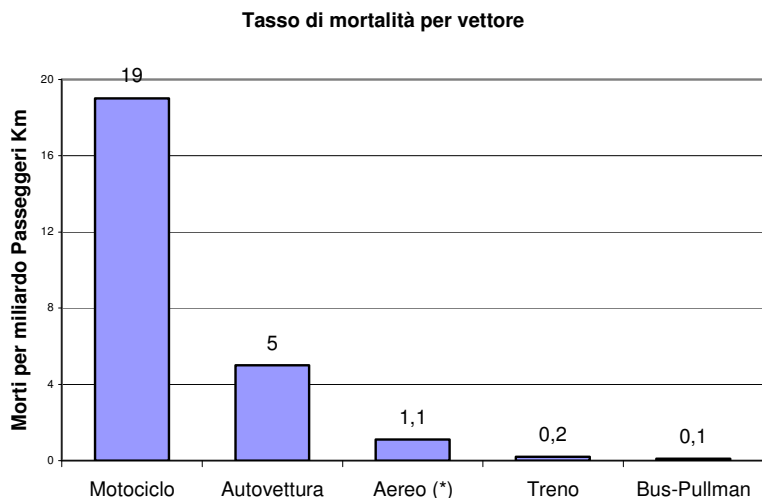


Figura 15 Tasso di mortalità per vettore in Italia (spostamenti medio-lunghi)

Dalla Figura 15 è possibile verificare come sia poco corretta la percezione di maggiore sicurezza nel muoversi in macchina rispetto ad altri mezzi di trasporto (i dati si riferiscono al biennio 2002-2003; i dati relativi al trasporto aereo, tipicamente senza frontiere, si riferiscono al traffico su scala mondiale). In realtà, se vediamo il corrispondente grafico di Figura 16 per i mezzi con i quali si effettuano spostamenti di breve distanza, notiamo che i valori dei tassi di mortalità per persona e km percorso sono ancora superiori.

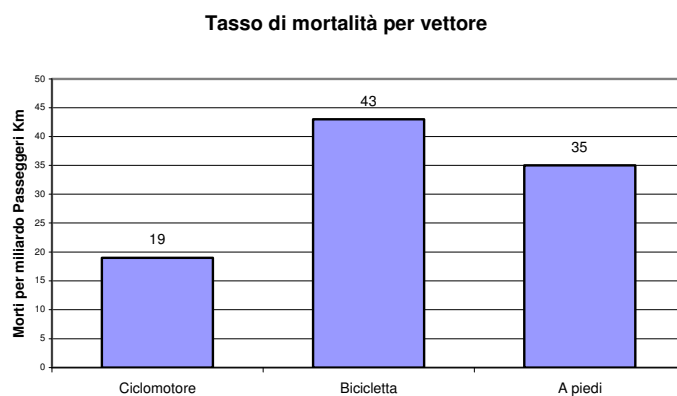


Figura 16 Tasso di mortalità per vettore (spostamenti brevi)

Ciò deve far riflettere, dato che in questi casi la mortalità non viene dal mezzo stesso (una caduta isolata in bicicletta o a piedi raramente ha esiti gravi) bensì da investimenti o scontri con mezzi a velocità ben superiori. Occorre pertanto riconsiderare il traffico stradale. Il rischio ad esso connesso non è totalmente volontario, come ad esempio l'utilizzo del treno (per il quale l'intero rischio si esaurisce nell'uso del mezzo stesso), ma risulta essere anche involontario e quindi deve essere considerato come fenomeno sociale. La rete stradale infatti si sovrappone capillarmente al territorio in cui viviamo.

Per il rischio stradale ha pertanto senso confrontarsi con i valori di Tabella 1 ed in particolare di

Figura 14 per il rischio individuale. Considerando per semplicità un'esposizione giornaliera media di 8 ore, il rischio individuale dovuto al trasporto stradale in Italia può essere calcolato pari a $3,8 \cdot 10^4$ occ./anno.

È interessante in particolare confrontare i grafici di Figura 13 e Figura 14 nella fascia 5-34 anni per intuire la rilevanza del dato sul rischio individuale connesso al traffico stradale.

Già la comunità europea (e conseguentemente le linee di indirizzo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale) ci ha imposto il dimezzamento dell'incidentalità stradale da raggiungere entro il 2010, quindi di fatto richiedendo un valore massimo del rischio individuale complessivo pari a $2 \cdot 10^4$ occ./anno.

Sempre dalla Figura 14, però, dovrebbe ricavarsi un obiettivo minimo di non superare mai puntualmente in ogni punto del territorio nazionale un rischio di $1,0 \cdot 10^4$ occ./anno, in modo da non contribuire più in modo predominante al rischio nella fascia 5-34 anni. Questo valore può essere preso a riferimento per la valutazione della tollerabilità dei rischi parzialmente volontari.

In particolare è possibile prendere a riferimento questo valore limite per la verifica di tollerabilità per situazioni di particolare rischio a livello puntuale, come possono essere specifiche intersezioni di nota pericolosità.

1.5 Tollerabilità del rischio sociale del trasporto stradale

Un'altra metodologia per la verifica della tollerabilità del rischio è l'analisi del rischio sociale. Il rischio sociale è rappresentato dalla curva nel diagramma F-N che correla la frequenza attesa al numero di vittime dei vari episodi incidentali e tiene conto del diverso impatto che hanno sull'opinione pubblica eventi più rari, ma con maggior numero di vittime contemporaneamente (es. incidente aereo), rispetto a eventi più frequenti, ma di minor appeal mediatico (anziano investito sulle strisce). In Europa, attualmente, solo la Danimarca e l'Olanda hanno esplicitamente definito un criterio di tollerabilità per il rischio sociale.

Nel caso del trasporto di persone in Italia i dati degli ultimi anni sono di seguito riportati.

| | morti | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--------|-------|------|------|------|------|------|------|
| Strada | 1 | 5457 | 5455 | 5385 | 4974 | 4724 | 4687 |
| | 2-5 | 1234 | 1284 | 1268 | 1148 | 1094 | 982 |
| | >5 | - | - | - | - | - | - |
| Treno | 1 | 65 | 70 | 65 | 73 | 80 | 83 |
| | 2-5 | - | - | - | - | 20 | - |
| | >5 | - | - | - | - | - | - |
| Aereo | 1 | 19 | 26 | 21 | 13 | 35 | 22 |
| | 2-10 | 10 | 13 | 10 | 7 | 12 | 10 |
| | >10 | 118 | - | - | - | - | - |
| Nave | 1 | 0 | 4 | 2 | 4 | 3 | 1 |
| | >1 | - | - | - | - | - | - |

Tabella 2 Morti nel trasporto in Italia

Rappresentando la media di tali dati su un curva FN si avrebbe

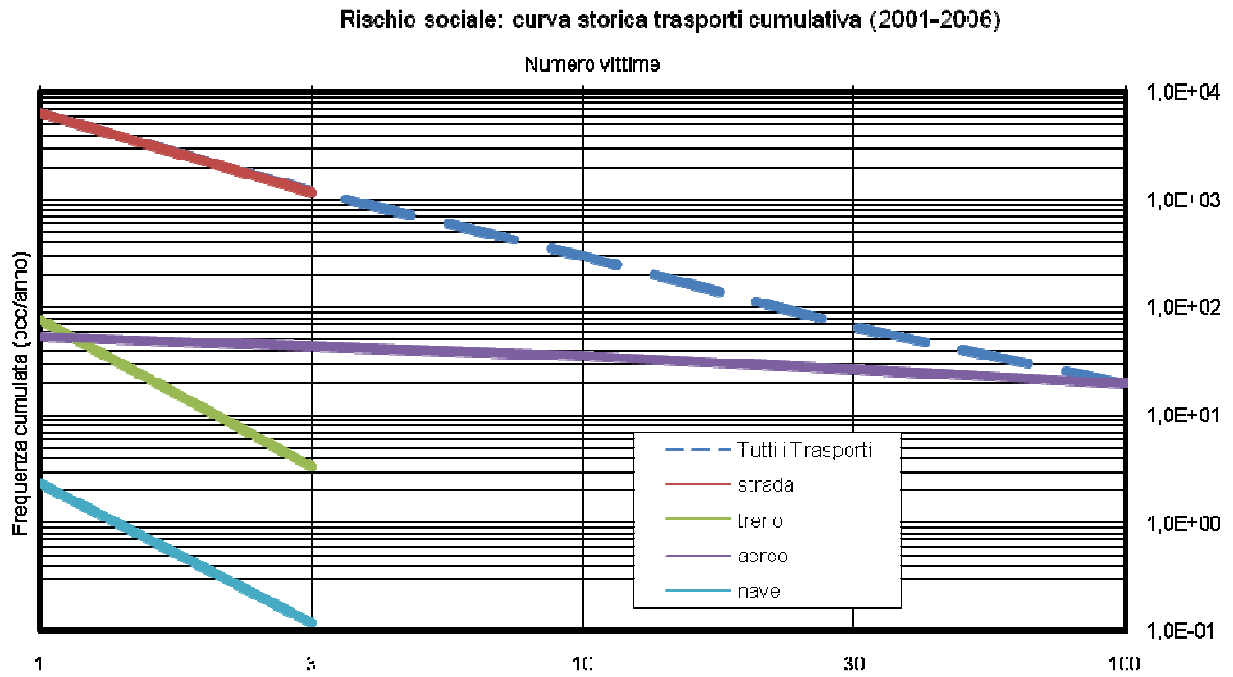


Figura 17 Rischio sociale – curva storica trasporti (2001-2006)

È possibile confrontare la curva cumulativa con quella dei morti sul lavoro e del rischio industriale.

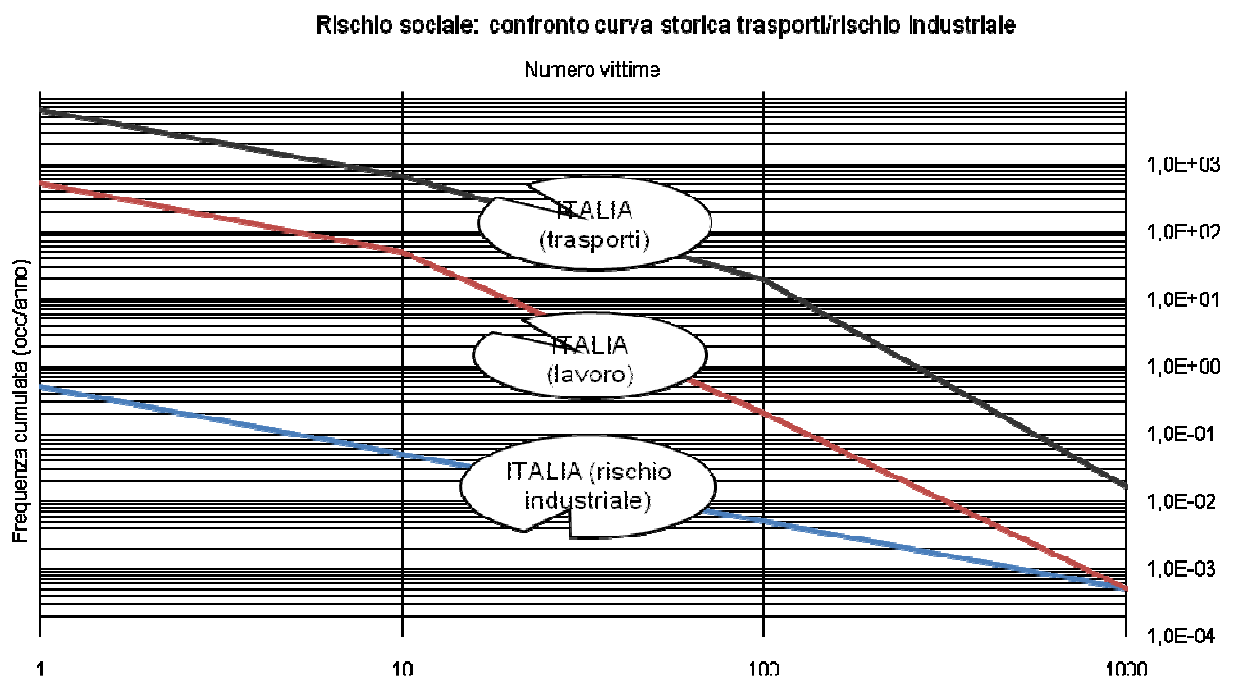


Figura 18 Rischio sociale – confronto curve storiche per diverse tipologie di rischi

Per quanto riguarda i morti sul lavoro questi sono stati depurati da quelli avvenuti in strada in quanto già computati nella curva del trasporto.

Per calcolare la curva di tollerabilità del rischio sociale, si è calcolata la curva storica per una tratta stradale; in particolare prendendo in considerazione una tratta media di 15 km, considerando che l'estensione nazionale è pari a 650000 km, si è provveduto a traslare la curva cumulativa di cui alla Figura 17 di un fattore pari a $4,3E-05$. Questa curva diventa la curva di non tollerabilità. Quella di tollerabilità è calcolata riducendo la precedente di un fattore 10, mentre la fascia intermedia dovrà essere analizzata caso per caso.

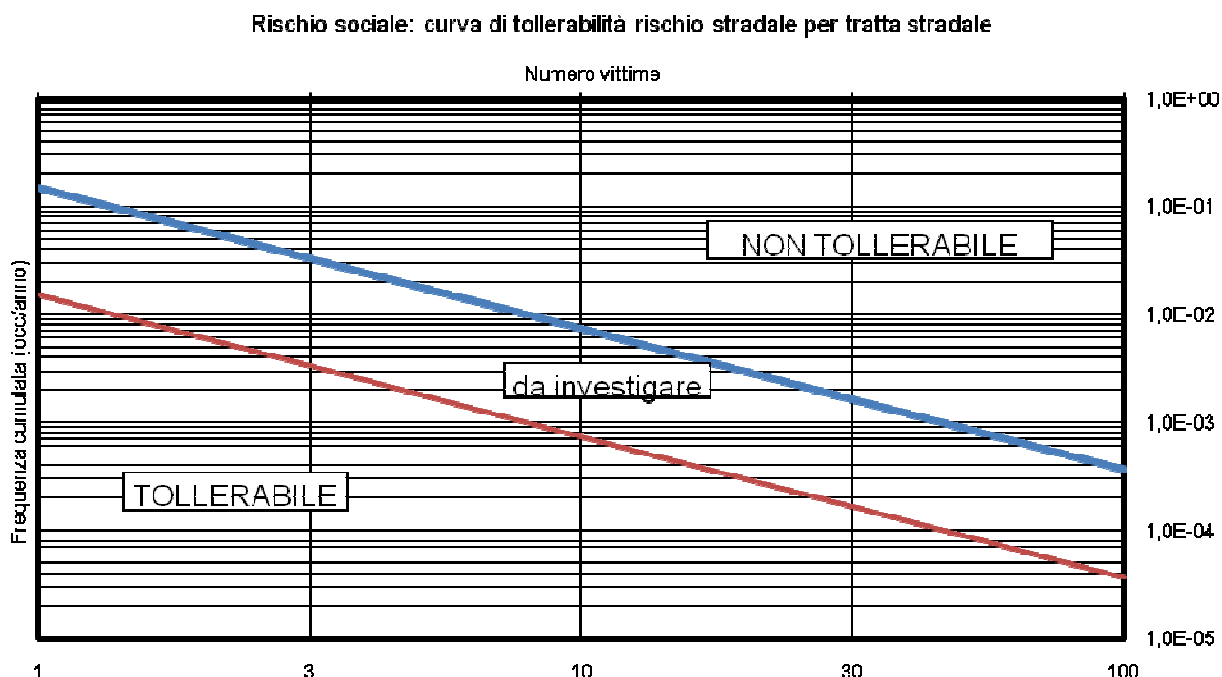


Figura 19 Rischio sociale – curva di tollerabilità per tratta stradale

1.6 Tollerabilità del rischio stradale lineare

Con riferimento alla sicurezza stradale, la metodologia del rischio sociale può essere di difficile applicazione; inoltre il numero di persone coinvolte contemporaneamente negli incidenti stradali è generalmente limitato. È importante quindi arrivare a definire anche un rischio tollerabile per tratta, ovvero per unità di lunghezza.

A tal proposito l'ACI calcola già specifici indici di pericolo e rischio per tratta, ma poiché la valutazione, in questa fase è effettuata per ordini di grandezza, è possibile considerare un valore medio nazionale pari al numero di morti diviso il totale dei km delle strade esercite.

Un primo indicatore di riferimento è rappresentato dal numero di morti che annualmente si riscontra ogni 1.000 chilometri di strade. Prendendo il dato ACI-ISTAT del 2006, sulle strade italiane ci sono stati 5.669 morti, di cui 2.494 su strade urbane e 3.175 su extraurbane ed autostrade. Essendo lo sviluppo stradale pari a circa 170.000 km di strade urbane e 480.000 km di strade extraurbane, si ottiene rispettivamente un rischio pari a 15 morti/anno per 1.000

km su strade urbane e 7 morti/anno per 1.000 km su strade extraurbane. Complessivamente, per le strade di tutte le categorie, ciò equivale a 9 morti/anno ogni 1.000 km, in prima approssimazione arrotondabile a 1 morto/anno ogni 100 km.

| Strade | Estesa (Italia) | Morti | Morti/1.000km | Incidenti | Incidenti/km |
|---------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|--------------|
| Urbane | 170 000 | 2 494 | 15 | 182 177 | 1.07 |
| Extraurbane | 480 000 | 3 175 | 7 | 55 947 | 0.12 |
| Totale | 650 000 | 5 669 | 9 | 238 124 | 0.37 |

Fonte: elaborazioni su dati ACI-ISTAT 2006

Tabella 3 Morti e feriti per categoria di strada, 2006

Il limite di tollerabilità può essere assunto pari ad un decimo del rischio attuale, per cui è possibile classificare nello specifico le strade extraurbane in:

Classi di rischio (soglie) delle strade extraurbane (morti/100 km)

| Soglie di rischio strade extraurbane | Morti per 100 km |
|--------------------------------------|------------------|
| massimo rischio | 10 |
| rischio elevato | 5 |
| rischio intermedio | 2 |
| dato medio nazionale | 1 |
| soglia di tollerabilità | 0,1 |

Tabella 4 Classi di rischio (soglie) delle strade extraurbane (morti/100 km)

È da rilevare che questo criterio, seppur valido su scala nazionale e per tratte con estesa significativa, è di difficile applicabilità a livello locale, in quanto il numero dei morti non è statisticamente significativo.

Per procedere ad un criterio di classificazione più attendibile è possibile pertanto parametrizzarsi sul numero di incidenti per tratta stradale. Partendo sempre dal più recente dato disponibile (2006), sulle strade italiane ci sono stati 238.124 incidenti, di cui 182.177 su strade urbane e 55.947 su extraurbane ed autostrade. Si ottiene pertanto un rischio pari a 1,07 incidenti per km/anno sulle strade urbane e 0,12 incidenti per km/anno sulle strade extraurbane. Complessivamente ciò equivale a 0,37 incidenti per km/anno.

In questo contesto specifico si assume un valore intermedio pari a 0,2 incidenti per km/anno. Il limite di tollerabilità può essere anche in questo caso assunto pari ad un decimo del rischio attuale, per cui è possibile classificare le strade in:

| Soglie di rischio strade extraurbane | Incidenti per km |
|--------------------------------------|------------------|
| massimo rischio | 3 |
| rischio elevato | 1 |
| rischio intermedio | 0,5 |
| dato medio nazionale | 0,2 |
| soglia di tollerabilità | 0,02 |

Tabella 5 Classi di rischio (soglie) delle strade extraurbane (incidenti/km)

3. APPLICAZIONE DELLE TECNICHE DI ANALISI DEL RISCHIO ALLA SICUREZZA STRADALE

Una volta definiti dei limiti sulla tollerabilità del rischio per il trasporto stradale, occorre definire le modalità per poter raggiungere tale obiettivo. La riduzione del rischio si ottiene sia riducendo le conseguenze che riducendo le probabilità, con interventi di mitigazione o di misure preventive.

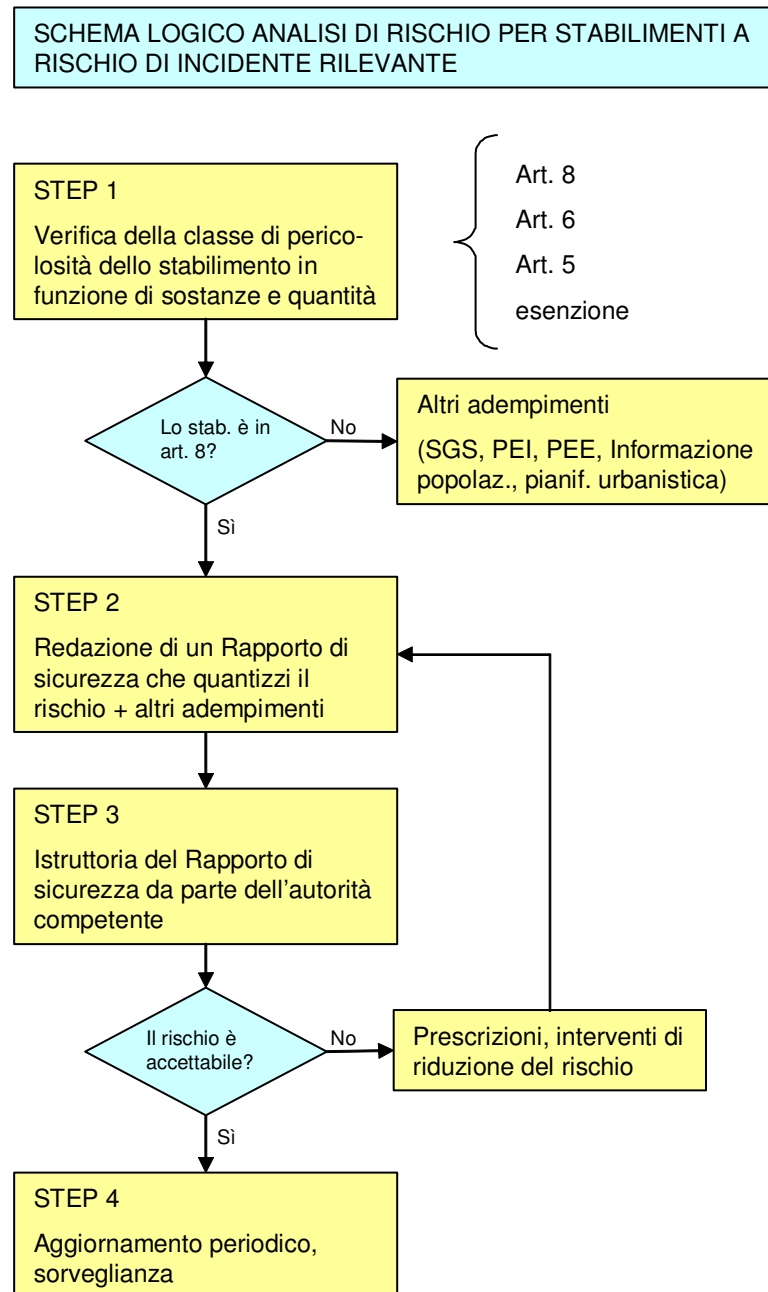


Figura 20 Schema semplificato controllo rischio stabilimenti a rischio incidenti rilevanti

Per raggiungere tale fine occorre utilizzare le tecniche di analisi del rischio, ormai consolidate nel settore del rischio industriale. La valutazione del rischio, obbligatoria per tutte le realtà coinvolte dal rischio industriale, segue uno schema logico sintetizzabile in: guarda cosa è già successo, verifica cosa può succedere, analizza tutti i modi in cui può succedere, identifica gli eventi anomali, valuta l'entità dei danni, individua gli interventi, verifica il raggiungimento degli obiettivi.

In estrema sintesi il processo di controllo del rischio industriale può essere schematizzato come riportato in Figura 20.

Per similitudine si riportano di seguito i vari argomenti di cui alla Figura 20 e si analizzano i corrispondenti contenuti per l'elaborazione di un "Piano di Sicurezza della Mobilità Locale"¹.

Risulta evidente che la trasposizione degli obblighi individuati dalla cosiddetta Direttiva Seveso (recepita in Italia con il DPR 175/88, sostituita dal D.Lgs. 334/99 e recentemente aggiornata con il D.Lgs. 238/05) per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante non possono essere traslati tout-court per trattare la sicurezza stradale, ma le analogie che di seguito si proveranno ad illustrare sono maggiori e più sorprendenti di quanto uno possa immaginare di primo acchito.

Nella Tabella 6 si propone una legenda per la traslazione della terminologia tra i due settori individuati

| | RISCHIO INDUSTRIALE | SICUREZZA STRADALE |
|---|---|---|
| Estensore dell'analisi di rischio ed ente controllato | Stabilimento | Provincia/Comune |
| Analisi di rischio | Rapporto di Sicurezza | Piano di Sicurezza della mobilità Locale |
| Ente di controllo e titolare dell'istruttoria | Comitato Tecnico Regionale presso la Direzione Regionale dei VVF e/o Regione competente | Costituenda Agenzia Nazionale della Sicurezza Stradale? |

Tabella 6 corrispondenza della terminologia tra le analisi di rischio.

1.7 STEP 1 - DEFINIZIONE DELLA CLASSE DI PERICOLOSITÀ PER PROVINCE E COMUNI

Tutte le attività lavorative devono produrre una valutazione dei rischi a cui sono esposti i lavoratori (art. 4 D.Lgs. 626/94). Gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante devono approfondire la valutazione di rischio (per la popolazione) con metodologie quantitative se la quantità di sostanze pericolose presenti superano dei quantitativi di soglia.

Nel caso del trasporto su strada è possibile individuare gli enti gestore dell'infrastruttura pericolosa (la strada) negli Enti locali (Provincia e Comune). Anche in questo caso tutti gli enti dovrebbe condurre un'analisi di rischio, ma l'obbligo dovrebbe scattare per quelli che gestiscono le situazioni più pericolose (e che più ci fanno discostare dalle richieste di riduzione dettate dalla Comunità europea).

1.7.1 Classe di pericolosità viabilità extraurbana

Con riferimento ai criteri di tollerabilità del rischio precedentemente enunciati, è possibile riferirsi alla **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** e definire una classe di pericolosità

¹ Si noti che il nome è qui proposto per la prima volta onde differenziarlo da altri studi di settore già esistenti.

| CdP | Una o più tratte della rete stradale sono |
|------------|--|
| A- Alta | A rischio massimo o elevato |
| B - Media | A rischio intermedio |
| C - Bassa | Tutte le tratte sono a bassa incidentalità |

Tabella 7 Definizione di Classe di pericolosità stradale

L'obbligo di stesura di un Piano di Sicurezza della Mobilità locale potrebbe essere previsto per Province e Comuni sul cui territorio siano presenti tratte con 5 o più morti ogni 100 km.

Questo criterio risulta però valido solo per tratte critiche extraurbane e non tiene conto di un'eventuale elevata incidentalità urbana.

A questo proposito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale PNSS individua un altro parametro per stabilire una classe di pericolosità per Comuni e Province: viene definito un indice di danno sociale IDS [Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Progetti Pilota - Documentazione tecnica - Dicembre 2000] ponderando i morti e i feriti in proporzione al costo sociale sostenuto per gli uni e per gli altri e adottando un ulteriore coefficiente di ponderazione (pari a 2) per il dato relativo ai morti, al fine di orientare più decisamente l'indice verso le situazioni di massima gravità e normalizzando tutto a 100.

1.7.2 Classe di pericolosità urbana a livello provinciale

- La classe provinciale di massima entità di danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per provincia pari a 244, un numero medio di feriti pari a 19.300 e da un IDS pari a 72. Nel complesso questa classe raccoglie il 15% dei morti per incidenti stradali e il 24% dei feriti.
- La classe provinciale di elevata entità del danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per provincia pari a 131, da un numero medio di feriti pari a circa 5.000 e da un IDS pari a 33. Nel complesso questa classe raccoglie il 28% dei morti per incidenti stradali e il 22% dei feriti.
- La classe provinciale di media entità del danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per provincia pari a 45, da un numero medio di feriti pari a 2.000 e da un IDS medio pari a 12. Nel complesso questa classe raccoglie il 58% dei morti per incidenti stradali e il 54% dei feriti.

In relazione a tali caratteristiche, sempre con riferimento al PNSS è stata definita una classe di danno sociale

| Classe di danno sociale provinciale | IDS |
|-------------------------------------|--------------------|
| massimo | $IDS \geq 50$ |
| elevato | $50 > IDS \geq 25$ |
| medio | $25 > IDS \geq 12$ |
| basso (*) | $IDS < 12$ |

(*) questa classe è proposta in questo documento

Tabella 8 Classe di danno sociale provinciale

1.7.3 Classe di pericolosità urbana a livello comunale

- La classe comunale di massima intensità del danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per comune pari a 102 e da un numero medio di feriti pari a poco meno di 26.000; l'IDS è pari a 44.
- La classe comunale di elevata entità di danno sociale è caratterizzata da un numero medio di morti per comune pari a 35, da un numero medio di feriti pari a 4.500 e da un IDS medio pari a 13.
- La classe comunale di media entità del danno sociale presenta un numero medio di morti per comune pari a 23, un numero medio di feriti pari a 2.300 e in IDS medio pari a 7.

| Classe di danno sociale comunale | IDS |
|----------------------------------|--------------------|
| massimo | $IDS \geq 40$ |
| elevato | $40 > IDS \geq 10$ |
| medio | $10 > IDS \geq 7$ |
| basso (*) | $IDS < 7$ |

(*) questa classe è proposta in questo documento

Tabella 9 Classe di danno sociale comunale

1.7.4 Proposta limiti di soglia

In relazione ai parametri descritti, si suggerisce di introdurre, in analogia a quanto previsto per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, una classe di pericolosità stradale CPS così definita

| CPS provinciale | IDS | Una o più tratte della rete stradale provinciale sono |
|-----------------|-------------------|---|
| A- Alta | Massimo o elevato | A rischio massimo o elevato |
| B - Media | Medio | A rischio intermedio |
| C - Bassa | Basso | Tutte le tratte sono a bassa incidentalità |

Tabella 10 Definizione di Classe di pericolosità stradale provinciale

| CPS comunale | IDS | Una o più tratte della rete comunale extraurbana sono |
|--------------|-------------------|---|
| A- Alta | Massimo o elevato | A rischio massimo o elevato |
| B - Media | Medio | A rischio intermedio |
| C - Bassa | Basso | Tutte le tratte sono a bassa incidentalità |

Tabella 11 Definizione di Classe di pericolosità stradale comunale

1.8 STEP 2 - CONTENUTI DEL PIANO DI SICUREZZA DELLA MOBILITÀ LOCALE

Relativamente all'analisi di rischio, i contenuti di un Rapporto di Sicurezza possono essere schematizzati nella Figura 21

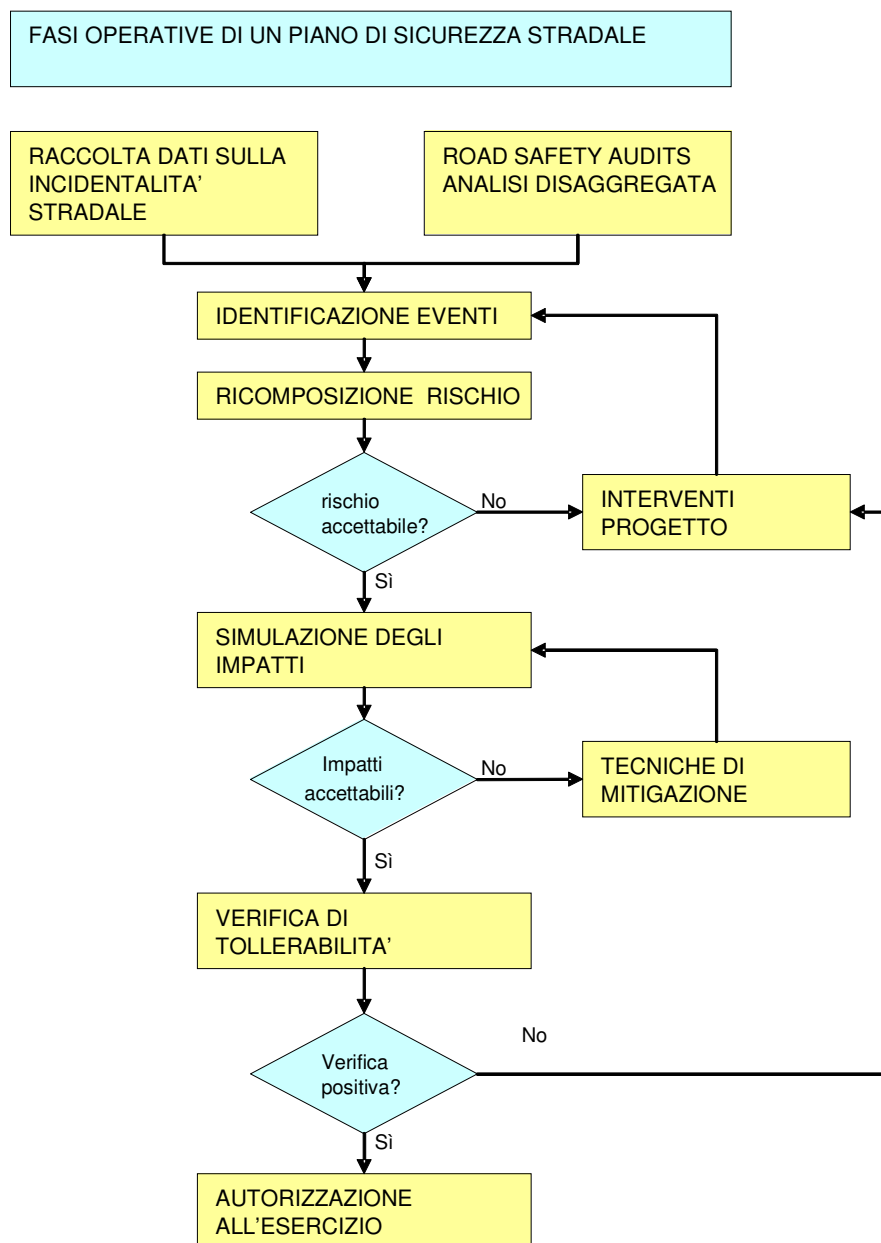


Figura 21 Schema semplificato dei contenuti di un rapporto di sicurezza

Nella Tabella 12 si propone una tabella di corrispondenza della terminologia.

| RAPPORTO DI SICUREZZA | PIANO DI SICUREZZA DELLA MOBILITÀ LOCALE |
|--|--|
| Analisi storica | Raccolta dati sull'incidentalità stradale |
| Identificazione degli eventi mediante metodi deduttivi | Road safety audits, analisi disaggregata |
| Identificazione delle probabilità di accadimento | Ricomposizione del rischio e simulazione dell'efficacia degli interventi |
| Modifiche di progetto | Interventi sulle infrastrutture e sui conducenti |
| Valutazione delle conseguenze | Simulazione degli impatti |
| Tecniche di mitigazione | Tecniche di mitigazione |
| Verifica di tollerabilità | Verifica di tollerabilità |

Tabella 12 corrispondenza della terminologia sui contenuti delle analisi di rischio.

Per similitudine si riportano di seguito i vari argomenti di cui alla Figura 21 e si analizzano i corrispondenti contenuti per l'elaborazione di un "Piano di Sicurezza della Mobilità Locale".

1.8.1 Analisi storica – Dati sull'incidentalità

L'analisi storica, ovvero l'identificazione di ciò che è già successo per trarne indicazioni per ciò che può succedere, è un tassello fondamentale nell'analisi di rischio e riveste importanza ancora maggiore per le situazioni più ripetitive, in cui la base statistica dei dati fornisce indicazioni di estremo dettaglio.

È proprio il caso del rischio stradale, dato che, purtroppo, il numero degli incidenti è elevato e la casistica ben definita.

Occorre quindi creare la base conoscitiva sistematica sulla rete stradale extraurbana.

Purtroppo la base di dati generalmente non è adeguata e quindi occorre procedere a migliorare e standardizzare le procedure di raccolta dei dati elementari sugli incidenti stradali quanto a:

- completezza dei dati relativi al singolo evento
- certezza dei dati
- copertura degli eventi da rilevare
- tempestività di restituzione dei dati ai loro "utilizzatori istituzionali" (comuni, province, regioni);

La Consulta Nazionale della Sicurezza stradale ha creato uno specifico gruppo di lavoro per la standardizzazione e capillarizzazione di raccolta di tali informazioni.

Dati sull'incidentalità extra-urbana

Occorre quindi creare una base conoscitiva sistematica della rete stradale extraurbana.

La costruzione del quadro conoscitivo degli incidenti stradali localizzati e del repertorio delle strade per livello di incidentalità, può permettere l'elaborazione di un programma di interventi e l'avvio del processo di attuazione degli interventi di messa in sicurezza.

Il confronto con valori di riferimento, come quelli di **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** permette di individuare, inoltre, le priorità della successiva analisi.

Dati sull'incidentalità urbana

Occorre procedere alla definizione del quadro informativo che permetta la localizzazione puntuale degli incidenti sulla rete stradale e l'individuazione sistematica delle situazioni a massimo rischio.

Ciò deve essere effettuato mediante l'individuazione delle situazioni (incroci, tratte stradali, zone e microsistemi costituiti da un raggruppamento di strade, tipi di mobilità, etc.) a massimo rischio, caratterizzate dai tassi di mortalità e ferimento più elevati e ricorsivi (dove cioè l'elevato numero di incidenti stradali gravi si verifica ripetutamente negli anni).

Il quadro informativo deve permettere la successiva definizione di un piano di messa in sicurezza delle situazioni critiche.

Dati sull'incidentalità degli utenti deboli e a rischio

All'interno della raccolta dati sull'incidentalità urbana, occorre individuare specificatamente le informazioni relative delle categorie di utenti che presentano i più elevati tassi di rischio specifico.

Questa attività di monitoraggio e creazione di una base conoscitiva deve essere condotta anche con le associazioni che seguono direttamente le specifiche problematiche e spesso hanno maggiormente il polso del problema.

Specifiche indagini

È possibile specializzare la raccolta dati al fine di effettuare specifiche analisi ad es. su:

- il tasso alcolemico dei guidatori,
- le velocità medie di percorrenza,
- i tassi d'uso delle cinture di sicurezza e del caso,
- la quota di incidenti sul lavoro e per lavoro, etc.

1.8.2 Identificazione degli eventi mediante metodi deduttivi – Road safety audits, analisi disaggregata

L'identificazione degli eventi mediante metodi deduttivi è la base dell'analisi di rischio per stabilimenti a rischio di incidente rilevante. La tecnica più utilizzata è quella dell'analisi di operabilità, cosiddetta Hazop (Hazard Operability Analysis) per le situazioni più complesse, mentre per i casi più semplici e ripetitivi sono utilizzate specifiche check-list.

Anche a livello stradale sono stati sviluppati strumenti analoghi strumenti metodologici.

Tra questi è possibile individuare i Road Safety Audits e le analisi disaggregate.

Il Road Safety Audit è condotto da un team interdisciplinare (vedi www.roadwaysafetyaudits.org) che individua le problematiche connesse ad una tratta critica con le tecniche dell'audit sistematico.

Per un eventuale approfondimento dell'analisi incidentale, sempre dal PNSS [Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Piani della Sicurezza Stradale Urbana - Linee Guida per la redazione - 2002] è suggerito lo strumento dell'analisi disaggregata

Per l'analisi disaggregata degli incidenti sono state proposte varie metodologie. La metodologia tradizionale è quella che utilizza il "diagramma di collisione". Una metodologia più recente è quella a "scenari di incidente".

Uno "scenario di incidente" può essere definito come "uno svolgimento prototipale corrispondente a un gruppo d'incidenti che presentano una similitudine d'insieme nel concatenamento degli eventi e delle relazioni causali, all'interno delle diverse fasi che conducono alla collisione".

Lo scenario si basa su una similitudine di insieme tra i casi e non sull'identità assoluta tra i vari incidenti. Le similitudini derivano dall'analisi delle caratteristiche degli incidenti in termini di fattori oggettivi (stati ed eventi) e soggettivi (comportamenti).

La metodologia generale è articolata nei seguenti passi:

- 1) ogni incidente viene sottoposto ad analisi dettagliata per studiarne l'evoluzione, che consiste delle fasi:
 - di guida, precedente al verificarsi dell'evento;
 - di rottura, (evento di non ritorno);
 - di emergenza, immediatamente prima dell'impatto;
 - di choc e impatto;
- 2) i casi di incidente vengono raggruppati in funzione delle similitudini mediante tecniche statistiche
- 3) ogni raggruppamento si associa ad uno scenario di incidente esistente o si costruisce uno scenario di incidente nuovo il più possibile stabile ovvero indipendente dal percorso di analisi.

In Tabella 13 è riportato un esempio tratto da [Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Piani della Sicurezza Stradale Urbana - Linee Guida per la redazione - 2002] (a cui si rimanda per approfondimenti) di scenari di incidente per analisi disaggregata.

| | GUIDA | SITUAZIONE DI ROTTURA | EMERGENZA | CHOC |
|----------|--|--|---|-------------------------------|
| la, 12a | Pedone adulto. Viabilità principale urbana. | Inizialmente coperto da un veicolo in sosta (più raramente da un veicolo parcheggiato); il pedone attraversa. | in generale, la frenata è tardiva (in altri casi nessuna reazione). | Il veicolo investe il pedone. |
| Ib, 12b | Pedone bambino, in generale accompagnato. Viabilità urbana compresa la viabilità secondaria. | Inizialmente coperto da un veicolo parcheggiato, il pedone attraversa correndo; l'attenzione spesso è focalizzata su un elemento dall'altro lato della strada. | In generale la frenata è tardiva (in altri casi nessuna reazione). | Il veicolo investe il pedone. |
| 11, 13 | Pedone spesso anziano. Corsia urbana molto larga o a senso unico, veicolo che procede ad alta velocità (spesso un motociclo); conducente spesso con poca esperienza. | Il pedone attraversa; la percezione del veicolo da parte del pedone è in generale nulla o tardiva. | Frenata o scartamento laterale. | Il veicolo investe il pedone. |
| 111, 14 | Pedone spesso giovane o anziano, in generale "protetto" da un passaggio pedonale o da un semaforo. Generalmente in un'intersezione, su strada spesso lar a o ad alta velocità. | Il pedone attraversa, rassicurato dal passaggio pedonale o dal semaforo. Il conducente si accorge spesso tardivamente dell'intersezione. Vede sempre molto tardivamente il pedone. | Frenata tardiva o nessuna reazione. | Il veicolo investe il pedone. |
| /Va, 16a | Strada suburbana o urbana ad alta velocità. Il pedone cammina lungo la carreggiata. | Il pedone fa uno scarto improvviso sulla carreggiata nel momento in cui sopraggiunge un veicolo. | Frenata o nessuna reazione. | Il veicolo investe il pedone. |
| IVb, 16b | Di notte in zona rurale, un veicolo procede con i fari anabbaglianti. Il pedone cammina lungo la strada. | Il conducente si avvicina a velocità elevata al pedone, senza vederlo. | Frenata o sterzata molto tardiva | Il veicolo investe il pedone. |

Tabella 13 Analisi disaggregata, esempio di scenari di incidente proposti

La costruzione degli scenari permette di approfondire e definire le criticità.

1.8.3 Identificazione delle probabilità di accadimento – ricomposizione del rischio e simulazione dell'efficacia degli interventi

Nei rapporti di sicurezza per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante la valutazione delle probabilità viene effettuata ricomponendo il rischio mediante tecniche quali la costruzione degli alberi dei guasti e degli eventi.

Nella valutazione della sicurezza stradale ciò non viene generalmente effettuato, ritenendo, probabilmente in modo implicito, che l'analisi possa sempre essere effettuata solo a livello statistico.

In realtà proprio l'obiettivo di quantificare l'analisi di rischio deve spingerci, sempre per similitudine, a definire le probabilità degli incidenti a livello previsionale.

Da un lato sarà pertanto possibile effettuare la ricomposizione del rischio mediante le tecniche suddette (alberi dei guasti e degli eventi) per le analisi disaggregate.

Dall'altro è auspicabile lo sviluppo di modelli previsionali, attualmente non esistenti, che permettano di ricostruire il livello di incidentalità di un'arteria stradale in base ai flussi, alla geometria ed ai comportamenti, tarando il modello sui dati statistici esistenti.

Simili modelli sono stati sviluppati nell'analisi incidentale delle collisioni tra navi e tra mezzi trasportanti merci pericolose e sarebbero utilissimi per aiutare a scegliere le soluzioni più idonee ed efficaci per ridurre l'incidentalità ai livelli voluti tenendo conto delle risorse a disposizione.

In assenza di modelli ad hoc l'analisi probabilistica previsionale può essere condotta integralmente su base storica.

1.8.4 Modifiche di progetto – interventi sulle infrastrutture e sui conducenti

Nella valutazione dei rischi degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, quando occorre identificare le misure per ridurre il rischio, la priorità spetta agli interventi di prevenzione, ovvero agli interventi strutturali che eliminano il problema; analogamente nella valutazione della sicurezza stradale gli interventi da considerare prioritari sono quelli sulle infrastrutture.

L'eliminazione di incroci e svolte a sinistra (es. rotonde), la separazione dei flussi (ad es. piste ciclabili o separazione delle carreggiate), la riduzione delle velocità massime possibili (restringimenti, chicanes, piazzole intermedie per gli attraversamenti) garantisce, ove possibile una riduzione drastica dell'incidentalità.

Occorre quindi creare un database degli interventi a cui attingere in funzione delle specificità della tratta considerata.

L'altro grande settore di intervento è quello della formazione dei conducenti e del perfezionamento dei sistemi di coercizione. Il patentino per i motocicli attiene al primo punto, la patente a punti al secondo.

Sicuramente anche questo è un settore in cui è possibile ancora fare molto, in particolar modo se viene valutato come prioritario da parte delle amministrazioni locali, ad es. non tollerando più infrazioni quali il mancato rispetto dei passaggi pedonali o il mancato uso delle cinture di sicurezza.

1.8.5 Valutazione delle conseguenze – simulazione degli impatti

L'analisi delle conseguenze è basilare nell'analisi di rischio degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, dato che è necessario individuare l'estensione presunta dei danni e la loro tipologia.

Nella valutazione della sicurezza stradale la tipologia dei danni, purtroppo, è nota, quindi in fase di pianificazione tale fase risulta essere meno importante.

Diventa importante invece nella valutazione della gravità del danno. A tal proposito sono stati sviluppati strumenti previsionali (quali PC-Crash) che permettono di simulare l'impatto auto-auto, auto-moto ed auto-pedone.

Tale analisi può essere utile sia nella fase di ricostruzione delle modalità dell'incidente (ad es. per fini assicurativi), sia per la progettazione dei sistemi di protezione passiva dei mezzi (ad es. per proteggere maggiormente il pedone nell'impatto).

1.8.6 Tecniche di mitigazione

La mitigazione, ovvero gli interventi di protezione, viene sviluppata con interventi di protezione sul mezzo, sia attivi che passivi.

1.8.7 Verifica di tollerabilità

Con i criteri proposti e con le tecniche di analisi del rischio d'area e dei trasporti di merci pericolose, è possibile effettuare una verifica di tollerabilità del rischio stesso.

Le metodologie di quantificazione del rischio QRA (Quantitative Risk Analysis) da cui provengono le QARA (Quantitative Area Risk Analysis) sono nate con riferimento ad impianti fissi, ma sono poi state estese al trasporto di merci pericolose. Le misure prevalentemente utilizzate per quantificare nelle QARA sono il *rischio individuale* ed il *rischio locale* in funzione della posizione geografica, che danno origine alle curve iso-rischio, ed il *rischio sociale*, generalmente espresso mediante diagrammi frequenza/numero decessi, comunemente noti come curve F-N.

Si è detto che, con riferimento alla sicurezza stradale, si preferisce analizzare il **rischio tollerabile per tratta**, ovvero per unità di lunghezza.

Per ricomporre il rischio occorre effettuare la sommatoria delle coppie FN dei diversi eventi, dove la frequenza $F_{g,k}$ dell'evento incidentale finale k , sul segmento g si può valutare mediante:

$$F_{g,k} = T \cdot R_k \cdot A_g \cdot P_k$$

ed il numero di fatalità corrispondente, $N_{g,i,k}$ (numero di decessi a seguito dell'evento incidentale finale k , originato dallo scenario i sul segmento g) mediante:

$$N_{g,k} = VC_{g,k} \cdot PV_g \cdot PF_k$$

dove:

T = numero viaggi all'anno

A_g = tasso incidentalità per Km del g -esimo segmento

R_k = probabilità che si verifichi l' i -esimo evento incidentale

P_k = probabilità dell'evento incidentale k

$VC_{g,k}$ = veicoli coinvolti nell'evento incidentale k sul segmento g

PV_g = numero occupanti per veicolo relativi al segmento g

PF_k = probabilità di fatalità a seguito dell'evento k

Se il livello riscontrato di rischio non risulta essere tollerabile (in modo quantitativo secondo i criteri precedentemente esposti, ma anche in modo qualitativo per similitudine con situazioni analoghe) occorre intervenire obbligatoriamente con tecniche di mitigazione o di prevenzione.

1.9 STEP 3 - REDAZIONE DEL RAPPORTO DI SICUREZZA – PIANO DI SICUREZZA DELLA MOBILITÀ LOCALE

Per gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante tutta l'analisi deve essere dettagliata in un documento denominato rapporto di sicurezza che è oggetto di istruttoria da parte dell'autorità di controllo (nella fattispecie il Comitato Tecnico Regionale presso la Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco e/o la Regione competente).

Ciò garantisce che lo stabilimento documenti la conoscenza del rischio, evidenzi le misure intraprese e dimostri il raggiungimento degli obiettivi di contenimento del rischio nei limiti di tollerabilità prefissati (è da precisare che nella normativa italiana i limiti di tollerabilità non sono espliciti).

L'autorità di controllo verifica la veridicità di quanto dichiarato dall'azienda, la ispeziona e giudica se gli obiettivi di sicurezza minimi siano stati raggiunti; in caso contrario provvede a prescrivere interventi migliorativi obbligatori.

Il rapporto di sicurezza viene aggiornato sia periodicamente sia in concomitanza con modifiche significative dell'attività.

Il Piano di Sicurezza della Mobilità Locale dovrebbe per analogia documentare la conoscenza del rischio (non si dimentichi che spesso, come già detto, manca anche la base storica consolidata), ed evidenziare le misure intraprese; quanto all'obiettivo da raggiungere è scritto nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, ovvero il dimezzamento dei danni entro il 2010.

Poiché l'obiettivo nazionale non può essere raggiunto se non lo è anche a livello locale, la valutazione contenuta nel PdMSL non farebbe altro che rendere espliciti (e prioritari) quei provvedimenti che sono già delle priorità assolute.

1.10 STEP 4 - ISTRUTTORIA DEL PDSML

Si è detto che per i rischi di incidenti rilevanti non si è ritenuto sufficiente che i soggetti interessati analizzassero i rischi, ma si è individuato un organismo sovraordinato che verificasse il raggiungimento degli obiettivi minimi di sicurezza collettiva.

Poiché nel caso della sicurezza stradale gli Enti coinvolti nella valutazione del rischio sono gli Enti locali, ne consegue che occorrerebbe individuare un organismo di controllo dotato dell'autorità necessaria.

Poiché si discute da tempo dell'opportunità di costituire un'Agenzia preposta al tema della Sicurezza stradale, questa potrebbe essere una ragione in più per spingere a realizzarla.

Ne consegue che la presentazione del Piano di Sicurezza della mobilità locale nei tempi previsti prelude ad una verifica dei dati raccolti e degli interventi programmati onde confermare o richiedere modifiche rispetto a quanto proposto.

Solo un processo di comando e controllo può garantire una uniformità di approccio e la stretta verifica dei risultati da conseguire.

4. CONCLUSIONI

L'analisi di rischio può diventare uno strumento per il raggiungimento degli obiettivi prefissati di riduzione del rischio anche per il trasporto stradale. Infatti i principi generali devono essere impostati a livello nazionale, ma l'applicazione e la verifica deve essere effettuata su scala locale.

Questo approccio permette la verifica a priori degli obiettivi e l'analisi di fattibilità per individuare la migliore allocazione delle risorse economiche impegnate.

È bene non dimenticare che il costo sociale degli incidenti stradali è stato quantificato in 38 miliardi di euro all'anno, per cui qualsiasi investimento efficace in questo settore si ripaga da solo.

Concludendo, risulta ovvio per tutti che occorra ridurre l'incidentalità, meno ovvio è come raggiungere tale risultato. Quello che si è cercato di proporre è un metodo quantitativo sistematico come l'analisi di rischio, già sperimentato con successo nel campo del rischio industriale.

BIBLIOGRAFIA

- # 1 ISTAT-ACI Statistica degli incidenti stradali Anno 2006 - Roma 2008
- # 2 ISTAT, "Cause di morte anno 2003", Roma 2008
- # 3 INAIL, "Rapporto annuale 2007", Roma 2008
- # 4 Commissione delle Comunità europee, comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato Economico e Sociale e al Comitato delle Regioni, "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997 - 2001", Bruxelles, 09/04/1997, COM (1997) 131 def.
- # 5 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Azioni prioritarie - Marzo 2002
- # 6 Edoardo Galatola, WHY ARE TRANSPORT-RISK ANALYSES WRONG? (a new approach to Transport Risk Analyses with definition of Kinetic Risk Analyses) ESREL 2001 - Settembre 2001 - Torino
- # 7 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Progetti Pilota - Documentazione tecnica - Dicembre 2000
- # 8 Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - Piani della Sicurezza Stradale Urbana - Linee Guida per la redazione - 2002
- # 9 "I Piani di sicurezza della mobilità locale", Edoardo Galatola, Sindar Lodi, Convegno Fiab, Provincia di Bologna Ciclisti e sicurezza stradale , Bologna 13 febbraio 2003