

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE,
I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Div. 3 - Ufficio di Statistica

PROGRAMMAZIONE STRATEGICA 2017
OBIETTIVO OPERATIVO:
STATISTICHE SULL'INCIDENTALITA' NEI TRASPORTI STRADALI,
ANCHE CON RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI STRADA

**SICUREZZA STRADALE - APPROCCI, METODOLOGIE
E STRUMENTI DI CONTROLLO**

Polizia Locale di Roma Capitale
Organizzazione Controllo di Gestione e Sistemi Informativi
Segreteria Particolare Comando
(a cura del F.P.L. Dr. Stefano Albanesi, dell'I.P.L. Dr. Roberto Meco
e del Comandante Dr. Diego Porta)

Sicurezza stradale - Approcci, metodologie e strumenti di controllo

a cura del F.P.L. Dr. Stefano Albanesi, dell'I.P.L. Dr. Roberto Meco
e del Comandante Dr. Diego Porta

Organizzazione Controllo di Gestione e Sistemi Informativi - Segreteria Particolare Comando
Polizia Locale di Roma Capitale

Questo “abstract” rappresenta una panoramica sui compiti di Polizia Stradale della Polizia Locale di Roma Capitale rispetto al fenomeno della Sicurezza Stradale e costituisce un contributo volto a ridurre e contenere gli effetti negativi della mobilità all'interno della rete stradale del Comune di Roma.

La Polizia Locale di Roma Capitale ha da sempre investito, attraverso uomini e strumenti informativi, sulla conoscenza ed attenzione rivolte a questi fenomeni, con conseguenze lesive, che coinvolgono vite umane. Dal sistema di rilevazione degli incidenti stradali, quindi dalla raccolta del dato fino ad arrivare ai Sistemi Informativi, tutto contribuisce a rendere più ampia la possibilità di intervenire e migliorare il servizio svolto sul territorio rispetto alla globalità delle categorie coinvolte come utenti della strada.

Un primo aspetto che abbiamo voluto definire è l'attenzione ai dati e all'analisi delle variabili sulla base di ogni informazione rilevata durante il servizio di Polizia Stradale.

Tale approfondimento risulta indispensabile per poter definire una serie di metodologie che consentano di:

- monitorare e controllare il fenomeno dell'incidentalità;
- determinare i comportamenti a rischio degli utenti;
- riconoscere e circoscrivere ogni elemento di recidività casuale e sistematica;
- definire e confrontare gli interventi mirati di natura repressiva e strutturale;
- confortare politiche contingenti con approcci più strutturati.

Attraverso il contributo di analisi di base, dati strutturati nel “DataBase (DB) *Incidenti e Sanzionatorio*” della Polizia Locale e altre fonti ufficiali a disposizione, si è potuto codificare ulteriori indicatori definiti *ad hoc* ma di estrema utilità. L'obiettivo rimane quello di aumentare la conoscenza di ogni singolo fattore che possa allargare il confine dell'indagine.

Il Comando della Polizia Locale sta strutturando un consapevole percorso rivolto prima di tutto alla conoscenza e successivamente al coinvolgimento di tutti i soggetti e le aree interessate, in maniera sistematica, ai fini della predisposizione, progettazione e organizzazione dei propri servizi.

Gli elementi degni d'interesse riguardano l'applicazione delle diverse metodologie e degli strumenti messi in campo:

- piattaforme digitali che permettano di legare le informazioni alla rete stradale e ai soggetti attivi;
- metodologie di analisi che permettano di definire il campione delle variabili coinvolte;
- azioni di controllo sistematico rispetto alle emergenze e ai fenomeni emergenti;

Come macro obiettivo è importante sottolineare due filosofie di approccio al fenomeno in due importanti momenti: *diagnosi e prevenzione*.

Nella fase di *Diagnosi*, attraverso l'analisi e il monitoraggio, si possono circoscrivere fenomeni, elementi spaziali e dinamicità; successivamente, nella fase di *Prevenzione*, si può passare a identificare o intensificare le azioni e gli strumenti di contrasto. L'obiettivo rimane quello di monitorare l'intera rete stradale comunale, di migliorare la percezione del territorio da parte dell'utente, di aumentare la cultura della mobilità, ma anche di contenere e correggere alcuni comportamenti durante la guida.

Ogni area di interesse coinvolta: *ambiente, utente, veicolo e dinamiche*, sono circoscritte attraverso questo percorso:

- raccolta del dato, definizione delle metodologie e del livello di analisi;
- specifica delle ricidività, concentrazioni e presenze del fenomeno;
- indicazione delle aree di interesse e del livello di rischio;
- metodologia di controllo;
- azioni e condizioni evolutive.

Dati ed informazioni

In questo contesto la disponibilità del dato e di tutte le variabili descrittive è molto rilevante.

Le fonti di riferimento sono il DB dei dati del *Sanzionatorio e degli Incidenti Stradali*, insieme alle risorse interne che riguardano la raccolta del dato amministrato da due piattaforme gestionali *Unisys e Gestinc Web*.

I dati sono raccolti dal personale della Polizia Locale (PL) nei servizi esterni di controllo, rilievo e repressione. Le informazioni, organizzate secondo specifici tracciati record, giungono strutturate da apposite piattaforme che permettono la gestione interna di trasmissione dalle singole UO al centro Informatico dove risiedono i Data Warehouse.

Da un attento studio delle serie storiche si denota che la qualità e la quantità di ogni variabile è negli anni cresciuta permettendo, attualmente, di poter effettuare delle analisi multivariate con più aspetti da poter correlare, definire e descrivere.

In questo breve report potremo vedere un primo quadro legato all'incidentalità e al territorio proprio per identificare le potenzialità che in futuro permetteranno di entrare su aspetti ancora più vicini alla progettazione della mobilità.

La disponibilità completa del dato di tutti gli eventi di incidentalità ci permette, di fatto, di poter anticipare l'argomento con una rapida descrizione storica legata al fenomeno "Sicurezza Stradale".

Il dato di dettaglio, per una analisi più allargata su aspetti settoriali, è ancora in fase di aggregazione unitamente agli altri dati come il *Sanzionatorio* ed i dati sulla *Viabilità*. Il monitoraggio di alcuni aspetti permette una visione completa e di confronto, rispetto all'ambiente e ai soggetti coinvolti.

Per comodità e per linearità abbiamo scelto di presentare il dato in questo modo:

- dato descrittivo (temporale e per aree di interesse);
- dato territoriale (variabili e riferimenti che possono permettere di controllare e monitorare il fenomeno su una piattaforma territoriale di confronto);
- caratteristiche descrittive sulla ricidività e sulle cause;

Il primo campione completo (per numerosità, qualità e importanza) che vedremo descritto sarà quello riferito al dato sulle conseguenze lesive più o meno gravi: deceduti, prognosi riservate e feriti.

Metodologia adottata

Attraverso tecniche di analisi descrittiva, in considerazione delle normative e delle tecnologie applicate a disposizione, si è proceduto nel seguente modo:

- utilizzo del dato grezzo rilevato dalle fonti interne e, dove possibile, confronto con i dati nazionali ed esteri;
- piattaforma informatica con riferimento a indicatori spaziali riferiti alla struttura stradale, in modo che anche il dato possa rimanere strutturato con riferimento all'ambiente stradale teatro dell'evento;

- definizione delle “recidività” dei casi e fenomeni emergenti.

Nella pratica, l’approccio ha un raggio di azione molto ampio e tiene conto della molteplicità di variabili che possono di volta in volta meglio rappresentare i fattori coinvolti: utenti, tipologia eventi, dinamicità (aspetto qualitativo) e infine definizione della località (aspetto quantitativo).

Altri aspetti degni di interesse in questo ambito sono la definizione e l’attenzione rispetto ad alcuni punti:

- utenze deboli: veicoli a due ruote e pedoni;
- utenti coinvolti: comportamento, grado di coinvolgimento e conseguenze lesive;
- eventi incidentali: correlazione con località e utente;
- dinamica e tipologia degli incidenti: recidività e cause prevalenti.

I momenti di analisi e prevenzione rappresentano un processo di approccio al fenomeno che debbono prevedere, da una parte, la valutazione, la concentrazione e la complessità del fenomeno, dall’altra la definizione delle probabilità, della tipologia degli interventi e delle azioni di contrasto.

Questo lavoro ha proprio l’obiettivo di presentare i possibili approcci che possano definire una condizione di emergenza e passare ad una condizione di controllo, conoscenza e informazione attraverso un approccio più strutturato e sistematico.

1- Serie storiche e dati aggregati

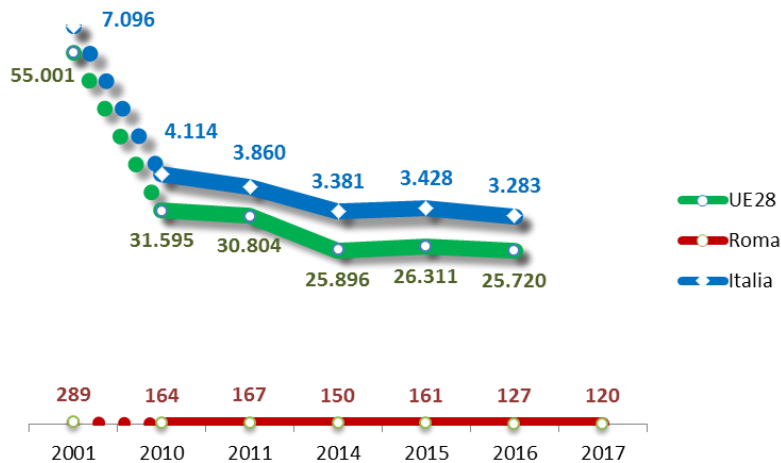


Fig. 1 - Serie storica dei morti in incidenti stradali: confronto UE28, Italia, Roma

Su tutto il territorio di Roma Capitale abbiamo assistito, nell'ultimo decennio, ad un netto miglioramento del fenomeno dell'incidentalità stradale rispetto al passato. Le molteplici azioni di controllo hanno inciso in maniera positiva su ogni ambito. Un evidente calo degli incidenti e delle conseguenze lesive diventa una conferma di una tendenza in linea con gli obiettivi fissati dall'Europa e dalle politiche nazionali.

Il cambiamento ha fatto registrare una minore lesività per l'utente coinvolto, sia sotto l'aspetto qualitativo che quantitativo. Negli ultimi 10 anni abbiamo registrato un -35% del numero di deceduti in incidente, un -37% del numero di feriti e infine un -41% del numero delle prognosi riservate.

Complessivamente: una media di calo annuo del 4-5% del numero di lesioni più o meno gravi che rappresenta un vero cambiamento di rotta. La classificazione degli utenti coinvolti ci permette di poter rilevare la condizione in cui si trovano, nella mobilità, conducente, passeggero e pedone. Tale condizione consiste nell'*uso*, nella *posizione* e nella parte di soggetto *attivo* o *passivo*.

Nell'anno 2017 sono stati coinvolti in incidenti stradali circa 67.000 utenti di cui il 21% ha riportato a seguito dell'evento lesioni più o meno gravi.

La distinzione delle categorie di utenza ci permette di mostrare il diverso grado di coinvolgimento, delle conseguenze e la necessità di prospettare la definizione della correlazione tra i comportamenti, l'uso del veicolo e la fruizione della struttura stradale.

Il pedone rappresenta il 12% dei feriti, il 40% dei deceduti e il 34% delle prognosi riservate: negli anni, pur diminuendo nel coinvolgimento in valore assoluto, si denota il principale obiettivo di tutela attraverso tutta una serie di interventi mirati. Un "osservato" speciale, proprio perché in ambiente urbano dovrebbe essere l'elemento "principe" per sicurezza e condizioni di mobilità.



Fig. 2 - Ripartizione percentuale utenti coinvolti

		tipologia utente coinvolto				
tipo lesione		Conducenti	Trasportati	Pedoni	totale	
2017	Deceduti	60	12	48	120	
	Feriti	9.633	2.720	1.738	14.091	21%
	Prognosi riservate	125	22	77	224	
	Illesi	39.000	14.170	223	53.393	79%

Fig. 3 - Tipologia di utenti coinvolti: valori assoluti

Interessante è la concentrazione delle frequenze per ogni classe di età delle singole categorie coinvolte e la correlazione con altre variabili. Un aspetto importante per le strategie e gli interventi è la conoscenza dell'utente tipo definito per età, possibili comportamenti ricidivi, scelta dell'attrattore e uso del veicolo; il condizionamento nella mobilità e nell'ambiente diventa uno degli elementi generatori di eventi.

Tenuto conto dell'aspetto demografico e altre relazioni si evidenziano dei parallelismi meno evidenti che in passato tra gli uomini e le donne coinvolte (la donna in passato rientrava maggiormente nella categoria dei "passeggeri") e, in particolare:

- per i conducenti, i picchi delle classi di età sono ugualmente distribuiti e concentrati;
- per gli utenti passeggeri e per i pedoni, uniformemente rappresentati, tali picchi mostrano differenze per conseguenze.

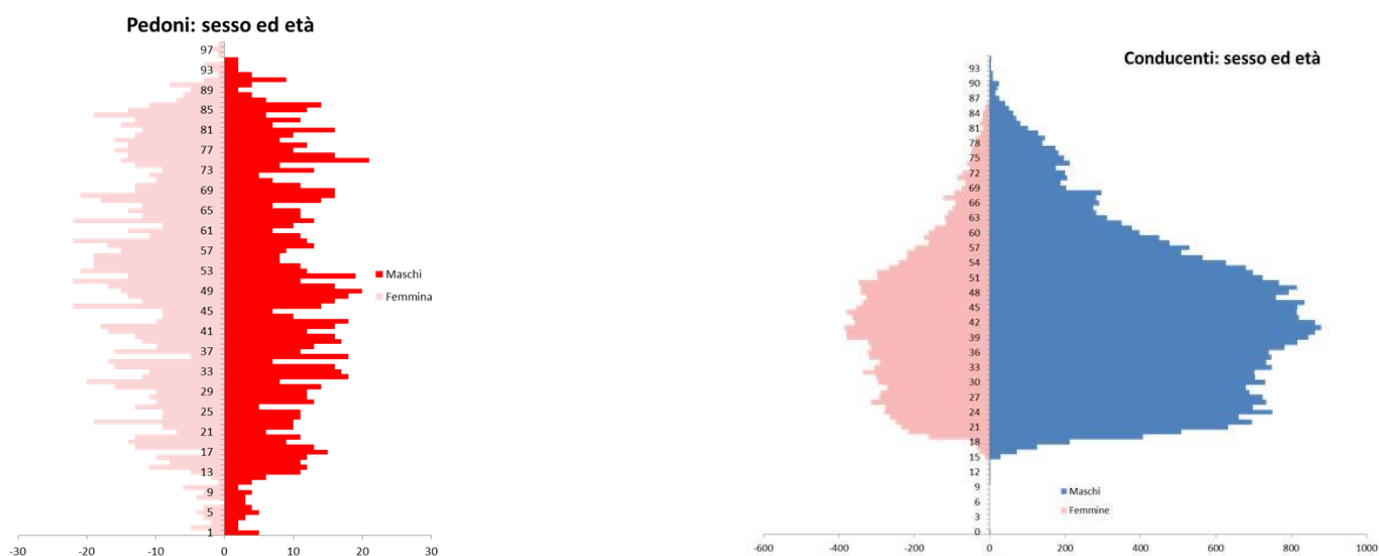


Fig. 4 - Grado di coinvolgimento secondo la classe di età di Conducenti e Pedoni (elaborazione su DB PL)

Tenuto conto della numerosità degli utenti coinvolti, i pedoni evidenziano una "vulnerabilità" maggiore per alcune classi di età: anziani e bambini. Di fatto non esistono picchi se non per le classi di età superiore ai 60 anni, per i più piccoli e per il sesso femminile, dove la concentrazione evidenzia un fenomeno degno di attenzione.

Le caratteristiche della "motilità", la maggiore "imprevedibilità" (bambini e anziani) rispetto all'ambiente, la particolare struttura fisica amplificano le conseguenze evidenziate.

Il peso diverso della gravità e la natura dell'incidente mostrano come le azioni messe in campo modificano le conseguenze lesive e le dinamiche:

- il controllo di alcuni comportamenti, come la precedenza e la velocità, hanno ridotto il numero degli urti frontali/laterali dove registriamo le conseguenze lesive maggiori per tutti gli utenti;
- per le utenze deboli le azioni messe in campo sono molteplici: aree pedonali, strutture rialzate e protette e più piste ciclabili.

Anno 2017 - Natura Incidenti con feriti

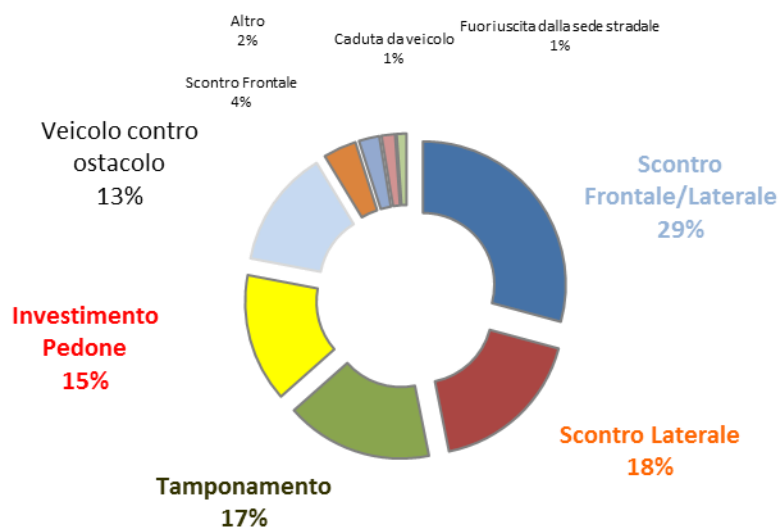


Fig. 5 - Natura degli incidenti con feriti

Un altro aspetto interessante è la disponibilità del dato rispetto alle condizioni lesive espresse in giorni di prognosi: la relazione della natura dell'evento e la numerosità degli utenti in cui la gravità della lesione ha fatto registrare un numero di giorni di prognosi maggiore per natura della lesione e della guarigione. Gli eventi in cui la dinamica è da ricondurre al comportamento scorretto dell'utente (precedenza e velocità) presentano una maggiore concentrazione del numero di giorni con lesioni gravi.

Natura incidente	Numero giorni di prognosi			
	10 giorni	20 giorni	30 giorni	>30 giorni
Fuoriuscita dalla sede stradale	74	10	23	2
Infortunio per caduta del veicolo	69	10	23	8
Infortunio per sola frenata improvvisa	117	33	47	3
Investimento di pedone	70	12	30	3
Ribaltamento senza urto contro ostacolo fisso	122	13	31	10
Scontro frontale fra veicoli in marcia	409	63	100	27
Scontro frontale/laterale DX fra veicoli in marcia	1295	179	211	58
Scontro frontale/laterale SX fra veicoli in marcia	1397	185	219	60
Scontro laterale fra veicoli in marcia	1147	198	244	43
Tamponamento	968	96	106	15
Tamponamento Multiplo	636	40	22	2
Veicoli in marcia contro veicoli fermi	4	1	0	0
Veicoli in marcia contro veicolo fermo	9	4	0	1
Veicolo in marcia contro ostacolo accidentale	159	22	55	8
Veicolo in marcia contro ostacolo fisso	318	44	55	16
Veicolo in marcia contro treno	0	0	0	0
Veicolo in marcia contro veicoli fermi	14	0	2	0
Veicolo in marcia contro veicoli in arresto	28	1	3	1
Veicolo in marcia contro veicoli in sosta	96	11	12	2
Veicolo in marcia contro veicolo arrestato	41	4	8	3
Veicolo in marcia contro veicolo fermo	93	9	18	4
Veicolo in marcia contro veicolo in sosta	102	17	24	7

Fig. 6 - Gravità in giorni di prognosi secondo la natura dell'evento (elaborazione su DB PL)

Il dato sulla tipologia dei veicoli, coinvolti negli incidenti stradali, mostra in parallelo l'evoluzione della motorizzazione e aspetti socio urbani come la scelta del mezzo di trasporto per spostarsi all'interno dell'area metropolitana.

Un aspetto importante che riportiamo, attraverso il grafico della correlazione tra tipologia di lesioni e veicolo, è la particolare condizione in cui l'uso diventa vincolante per la mobilità

condizionante. Il senso è quello di rilevare da questo dato le stesse informazioni che possiamo riscontrare dai dati delle immatricolazioni e tipologie di veicoli prevalentemente utilizzati nell'ambiente cittadino.

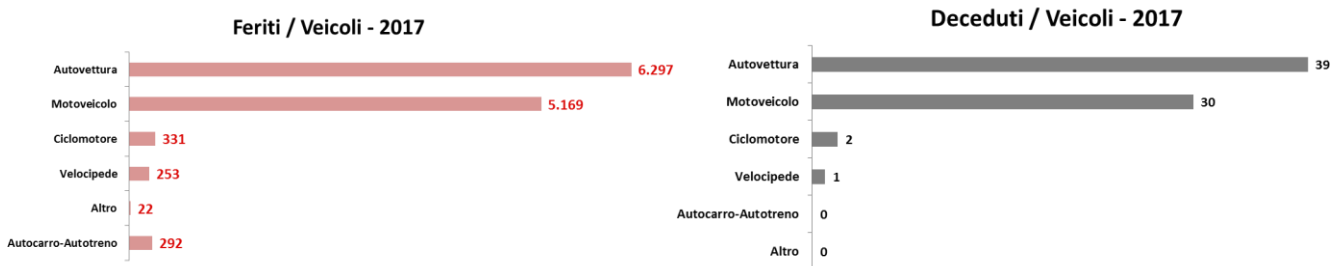


Fig. 7 - Conseguenze lesive secondo il veicolo coinvolto

L'uso e il coinvolgimento di alcune tipologie di veicoli si evince dal dato di confronto a discapito di un incremento delle due ruote di più grande cilindrata. L'incremento dell'uso del Motociclo è stato molto evidente, con un dato che è cresciuto ben 10 volte rispetto al 2005 grazie all'uso di tale veicolo per brevi e medie distanze, riguardanti generalmente spostamenti dal luogo di residenza al centro della città.

La correlazione tra il dato dei soggetti coinvolti e altre variabili concausa dell'evento, evidenziano un utente "tipo" che si distingue per il suo coinvolgimento rispetto ad aspetti temporali.

Nell'analisi delle conseguenze lesive in alcune ore della giornata (notturne e diurne) si distinguono gli utenti per: differente meta, condizione di mobilità e comportamenti (atteggiamenti alla guida e condizioni psico-fisiche per esigenze di attrazioni ed itinerari diversi).

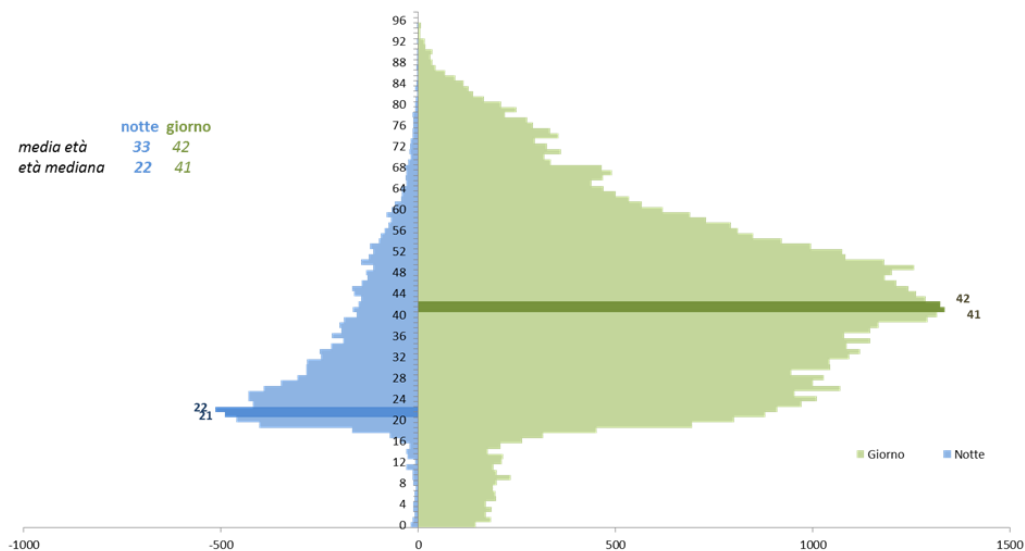


Fig 8 - Durante la giornata diverse tipologie di utenti si mettono alla guida: diverse mete, diverse condizioni di mobilità e di comportamenti

Continuando con l'analisi e la definizione, in maniera più dettagliata, possiamo vedere il fenomeno con particolari condizioni di concentrazione e di attrazione rispetto ai giorni della settimana.

Gli indicatori di lesività e mortalità (numero medio di utenti feriti o deceduti per ogni 100 incidenti con feriti) mostrano un andamento molto significativo rispetto ad alcune ore e giornate: in particolare, durante il weekend, il numero di lesioni riportate, a seguito di incidenti con feriti, è molto elevato (in questo ambito temporale abbiamo rilevato che gli utenti e la tipologia dei comportamenti sono molto "differenti" rispetto al resto della settimana).

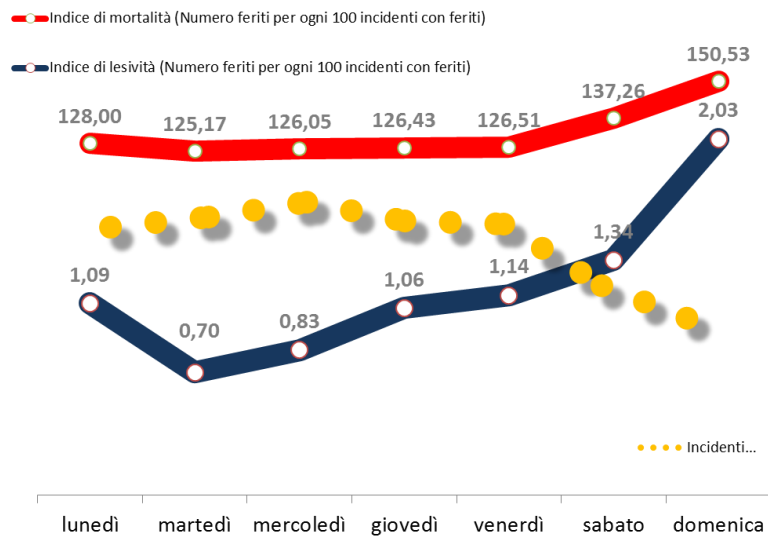


Fig. 9 - Concentrazione eventi e indicatori nei giorni della settimana

Tale aspetto è un altro importante elemento utile per la gestione e la programmazione dei servizi di controllo e repressione da parte della Polizia Locale.

Le conseguenze lesive mostrano come il livello di gravità insito negli eventi incidentali evidenzia dei picchi, mostrando diversità:

- durante le ore notturne la probabilità che ci siano delle conseguenze lesive con deceduti e feriti supera di molto la media giornaliera: 4,7 deceduti (ore 4) e 158 feriti (ore 3) ogni 100 incidenti con feriti;
- durante le medesime ore notturne si rilevano comportamenti e particolari coinvolgimenti di tipologie di utenti ai quali in questa analisi abbiamo più volte fatto riferimento.

2- Comportamenti e condizioni alla guida

Il comportamento dell'utente, nella sua condizione attiva e passiva, è una delle concause prevalenti, unitamente all'ambiente, nella probabilità di subire lesioni nell'evento incidentale e per la tipologia di mobilità per cui è attratto.

Il nostro lavoro si occupa di fatto di tenere sotto controllo anche il dato sulle violazioni contestate e, analizzando le più ricorrenti, definire le modalità con cui tali comportamenti avvengono.

L'obiettivo principale è la conoscenza dei fenomeni ed il controllo, per cui il nostro compito è proprio quello di analizzare anche quelle informazioni che possono evidenziare: utenti tipo, recidività, veicoli, ambienti, concause ed effetti delle azioni messe già in atto. Da uno studio su particolari campioni di eventi (differenti per condizioni e conseguenze) e dall'analisi del dato sanzionatorio possiamo confortare e predisporre gran parte delle nostre strategie di controllo e di intervento. Le strategie da intraprendere attingono da queste informazioni, per poi divenire operative attraverso la promozione di campagne di sensibilizzazione e repressione.

La metodologia che si usa per questo tipo di studio è quella di individuare un target attraverso alcuni indicatori che evidenziano il fenomeno. Ogni evento incidentale viene "riaperto" e "ricostruito" seguendo il rapporto redatto dall'agente rilevatore e quindi, caratterizzando altre

variabili riclassificate per quel particolare comportamento. In pratica il dato non è rilevato dalle “circostanze presunte” del solo tracciato Istat ma da ulteriori ed evidenti indicatori.

Per esempio, da un particolarmente campione significativo di eventi, in cui si erano rilevate gravi lesioni agli utenti coinvolti, sono di fatto emerse che la velocità e la distrazione sono i due comportamenti che per il 60% incidono sulla gravità delle conseguenze lesive più gravi. Ogni raggruppamento è la sintesi di più voci che abbiamo sintetizzato per ragioni descrittive con un unico termine. Un esempio per tutti è la distrazione, dove possiamo ritrovare una serie di comportamenti riguardanti: uso del cellulare, attenzione durante la guida per altri dispositivi, condizioni ambientali contrastanti l’informazione trasmessa dalla segnaletica, mobilità condizionanti etc.).

Porre l’attenzione su queste tematiche “comportamentali” permette di correggere e mitigare alcune condizioni che confluiscono nella natura stessa dell’evento. La conseguenza è quella di andare a incidere su quelle condizioni tali per cui lesività e probabilità che per tali tipologie di eventi possano scatenarsi ulteriori rischi sono molto elevate.

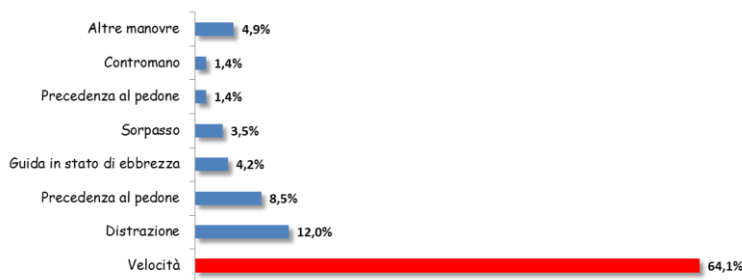


Fig. 10 - Comportamenti ricorrenti per eventi incidentali particolarmente lesivi

In tale contesto ci adoperiamo per raccogliere ulteriori informazioni anche per alcuni utenti che, in particolari incidenti, possono rappresentare il “caso tipo” significativo per descrivere il fenomeno:

- comportamenti dell’utente prima, durante e dopo l’evento;
- ambiente stradale condizionato da altri eventi;
- spiegazione della “domanda” di mobilità;
- elementi concausa di ogni singolo evento.

A tal proposito riportiamo il dato dello studio sugli utenti deboli, degno di interesse in quanto ci permette di poter descrivere le condizioni in cui questi si apprestano a confrontarsi con l’ambiente stradale e le condizioni in cui è avvenuto l’evento.

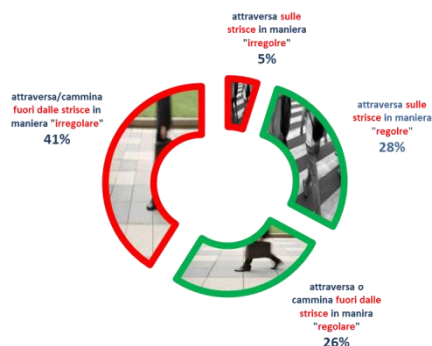


Fig. 11 - Comportamenti del pedone al momento dell’evento

Dalla figura possiamo rilevare come solo il 33% degli utenti investiti stava attraversando la strada sulle strisce pedonali e solo il 28% in maniera regolare: il restante 67%, invece, attraversava la strada fuori dalle strisce e, di questi, almeno il 41% lo faceva in maniera irregolare.

Molto chiaro il messaggio: per evitare conseguenze lesive peggiori conviene attraversare sulle strisce.

Un ulteriore dato che vogliamo riportare in questo lavoro è quello sulle condizioni fisiche-psichiche dell'utente che si mette alla guida: per assunzione di alcool o sostanze psicotrope.

Anche in questo caso il nostro obiettivo è sempre quello di conoscere un fenomeno per il quale, oltre alle conseguenze penali ed ai rilievi del caso, appare molto interessante rilevare la diversità degli utenti coinvolti, definiti secondo diversi aspetti: età e ruolo sociale, condizioni alla mobilità, comportamenti recidivi, quotidianità e condizioni di disagio.

La Legge numero 41 del 23 marzo 2016, pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 24 marzo, ha introdotto nel nostro ordinamento una nuova fattispecie di reato: l'omicidio stradale. La sua regolamentazione, più nel dettaglio, è contenuta nei nuovi articoli del Codice Penale, che prevedono tre diverse ipotesi delittuose tutte riconducibili all'omicidio stradale, ma di diversa gravità, alle quali corrispondono diversi trattamenti sanzionatori.

Sugli eventi in cui è intervenuta la Polizia locale di Roma Capitale il dato che abbiamo rilevato è quello riportato nelle seguenti due tabelle relative al periodo che va da gennaio ad ottobre 2017.

	art. 589 bis C.P.	Incidenti mortali	Deceduti			
Persone indagate per Omicidio Stradale	46	94	96			
	art. 590 bis C.P.	Incidenti con prognosi	Incidenti con feriti	Feriti	Prognosi Riservate	
Persone indagate per Lesioni Gravi	302	170	8822	11511	181	

Fig. 12 - Persone indagate secondo il Codice Penale rispetto al reato di Omicidio Stradale

Lo studio del dato rispetto al fenomeno della “guida in stato di ebbrezza” o della “guida sotto l’effetto di sostanze psicotrope” evidenzia che le conseguenze che ne derivano e le caratterizzazioni sono ben chiare ma non del tutto scontate.

Casi di guida in stato di ebbrezza e sostanze psicotrope: concentrazione dato settimanale

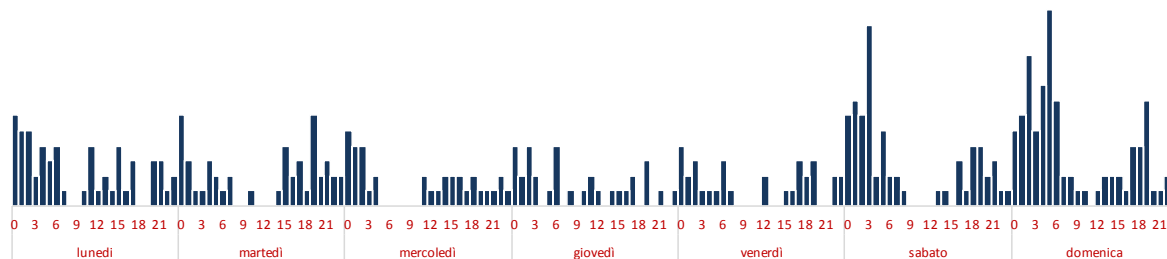


Fig. 13 - Concentrazioni eventi incidentali con “guida in stato di ebbrezza e uso sostanze psicotrope”

Un primo evidente punto è stato quello di aver individuato le concentrazioni in particolari ore e giorni della settimana: una conferma di come gli eventi incidentali siano condizionati dalla particolare situazione alla guida e verso particolari mobilità.

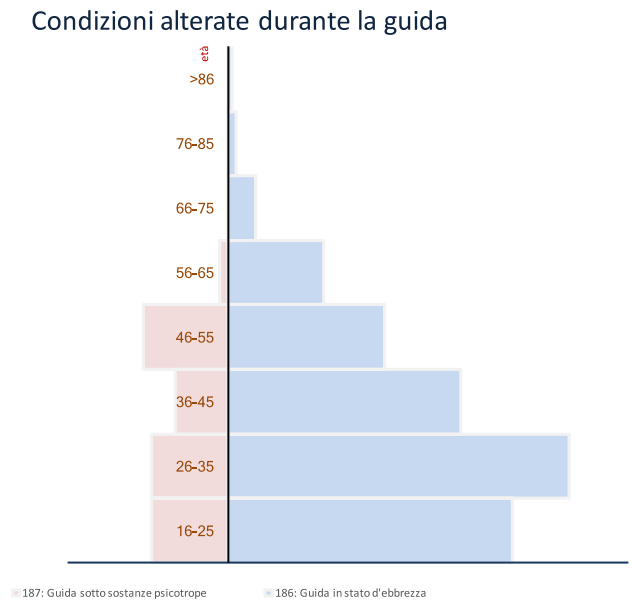


Fig. 14 - Distribuzione dati

le età

conducenti coinvolti secondo

Un secondo punto evidenziato è quello della differenza dell'utente rispetto alle due tipologie di "uso": più giovani e più concentrata la guida in stato di ebbrezza mentre più uniforme e distribuito per età l'uso delle sostanze psicotrope.

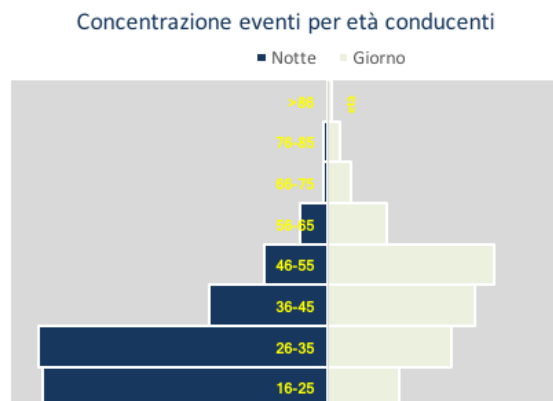


Fig. 15 - Distribuzione dati conducenti coinvolti secondo le ore della giornata

Un terzo importante elemento che vogliamo far rilevare è la delineazione della diversità di utente durante le ore della giornata: il senso è che il fenomeno va ricercato anche nelle ore del giorno e nei confronti di utenti che differiscono per età e condizioni alla mobilità diversamente evidenziate nelle ore notturne.

Per conoscere tale fenomeno i dati debbono essere sempre correlati ad altre informazioni quali: identificazione del tragitto ed origine-destinazione della guida, anni di possesso del

documento di guida, comportamenti ricorrenti dovuti alle citate condizioni psico-fisiche, motivazioni a tali condizioni.

L'analisi in particolare ha fatto prospettare diversi punti di attenzione da cui possono emergere evoluzioni:

- trovare sistemi di controllo e repressione che possano rilevare il fenomeno in maniera più sistematica (es: il dato per uso di droga è stato possibile rilevarlo grazie alla conseguenza del primo controllo o combinato con l'accertamento dell'Art. 186 del Codice della Strada);
- aggiungere ulteriori informazioni rispetto alla violazione riscontrata e alla mobilità connessa, per meglio conoscere le cause e le relative dinamiche;
- favorire approcci "multidisciplinari" alla osservazione del fenomeno, in modo da prevenire e limitarne l'emergenza connessa;

3- Localizzazione e mappatura

La disponibilità del dato e gli strumenti informatici ci permettono costantemente di procedere all'identificazione e alla corretta localizzazione degli eventi sul territorio in modo da poter concentrare e far convergere le azioni di contrasto.

Lungo le arterie più utilizzate e con maggiori volumi di traffico la rete mostra diversi livelli di concentrazione di eventi. Le nostre analisi ci permettono di prospettare singole azioni attingendo sia dalla visione qualitativa del dato che dalla eliminazione di ogni aspetto che presenti carattere di recidività.

La possibilità di poter concentrare le azioni è resa fattibile grazie a questo tipo di indagine che monitorizza e identifica le tratte e le aree che mostrano condizioni di rischio rispetto a determinati indicatori.

Monitorare, controllare il "fenomeno" in evoluzione per poi passare alla gestione e alla programmazione di soluzioni e proposte di intervento: modifiche alla viabilità e alla struttura viaria, controllo della velocità, prevenzione di comportamenti recidivi.



Fig. 16 - Esempio di analisi ed evidenza del fenomeno di incidentalità lungo un tratto stradale

Il presente contributo vuole evidenziare le metodologie in atto, il costante lavoro di monitoraggio e il controllo di alcuni fenomeni che, unitamente ad altri compiti, la Polizia di Roma Capitale svolge su tutto il territorio del Comune di Roma.