

Il sistema di sicurezza stradale “sustainable safety” che mette al centro la persona

In un recente video pubblicato dal blogger BicycleDutch, il prof. Peter Furth della Northeastern University di Boston racconta in maniera chiara e semplice il sistema di sicurezza stradale adottato dai Paesi Bassi. Il “sustainable safety”, o anche definito come “systematic safety” ovvero sicurezza sistematica, rappresenta uno dei più avanzati principi oggi presenti ed ogni anno salva migliaia di vite sulle strade. Come funziona?

Paesi quali la Svezia e i Paesi Bassi ritengono che la mobilità debba essere un diritto fondamentale dell'uomo. Nessuno dovrebbe rischiare la vita per andare a far shopping, andare a lavoro o a visitare i propri cari. Questa è la premessa dietro “Vision Zero”, una famiglia di programmi per la sicurezza stradale basati sul principio di “sicurezza sistematica”. Sebbene dagli anni 70 il numero di vittime sulle strade sia diminuito grazie a miglioramenti ai veicoli (sistemi di frenata, air bag ecc..) ed un miglior sistema di pronto intervento, nei Paesi Bassi questo numero è sceso in maniera ancora più drammatica. Negli Stati Uniti, se il tasso di incidenti si fosse ridotto come in Olanda, ogni anno si risparmierebbero ben 20,000 vite. Stesso discorso per l'Italia ed altri paesi europei. Che cosa hanno fatto che a noi manca?

Il sistema olandese era, come oggi da noi, “reattivo”. Questo significa che nel luogo dove si manifestavano molteplici incidenti, si interveniva al fine di risolvere le criticità (ad esempio mettendo in sicurezza un incrocio particolarmente rischioso). Ma negli ultimi 20 anni, i Paesi Bassi hanno seguito l'approccio “sistematico” alla sicurezza. Questo non vuol dire attendere l'insorgere di un incidente, ma bensì eliminare sistematicamente tutte le possibili fonti di rischio. In particolare, le fonti di rischio derivano da due proprietà innate dell'essere umano:

1. **Vulnerabilità.** I nostri corpi non sono pensati per assorbire l'impatto di una collisione con un veicolo.
2. **Commettiamo errori.** Alcuni inavvertitamente, altri consapevolmente.

Ogni programma di sicurezza e codice della strada (come nel caso italiano) assume un comportamento razionale delle persone. Se obbedissimo tutti il codice, non vi sarebbero incidenti. Ma non fanno i conti con la realtà: **siamo esseri umani.** *Ed un sistema che è sicuro solo nel caso in cui tutti gli individui non commettono errori, non è un sistema pensato per gli esseri umani.*

Il sistema olandese riconosce queste proprietà innate dell'uomo e su di loro sono stati proposti 5 principi:

1. Controllo della velocità e separazione.

Vi è una velocità massima sicura per ogni zona dove un conflitto potrebbe insorgere. Pertanto, le strade dovrebbero essere progettate sia per separare le utenze al fine di eliminare i conflitti alla radice oppure la velocità deve essere limitata al fine di ridurre gli incidenti che potrebbero accadere.

Nelle zone pedonali e agli attraversamenti, dove la visibilità è limitata e gli automobilisti potrebbero trovarsi nella situazione di frenare all'improvviso, la velocità massima imposta è 6 km/h. Tale limite è rafforzato da misure fisiche quali attraversamenti rialzati. Nelle zone a traffico misto, con prevalenza di pedoni e ciclisti sugli automobilisti, la velocità massima imposta è di 20 km/h in quanto le chance di sopravvivere ad una collisione a velocità superiori si riducono drammaticamente. Questo target è raggiunto attraverso l'utilizzo di chicane, incroci rialzati e dossi. In zone con volumi di traffico più elevato, il limite è imposto a 25 km/h nei pressi degli incroci. Questo perché a velocità più alte gli automobilisti spesso sono riluttanti a concedere la precedenza agli utenti deboli. Per raggiungere questo target, i Paesi Bassi riducono il numero (ad 1 affinché le auto non possano sorpassarsi nei pressi di un incrocio) e le dimensioni delle corsie e realizzano attraversamenti rialzati spesso protetti da nasi o isole pedonali. Dove il traffico svolta ad un angolo di 90°, il limite è imposto a 30 km/h, sulla base della capacità dei telai delle auto di assorbire collisioni laterali. Infine, il traffico non può superare i 40km/h, a meno che i flussi non siano separati da direzione, sulla base della capacità del telaio di assorbire collisioni frontali.

Ciclisti possono procedere in traffico misto solo quando la velocità è limitata a 20km/h. Oltre questa soglia, le biciclette dovrebbero essere separate. Corsie ciclabili possono fornire sufficiente separazione (visiva) su carreggiate con una corsia per senso di marcia (più parcheggio). Su strade con più corsie per auto e con velocità superiori ai 30 km/h, le piste ciclabili sono separate dal traffico veicolare.

Imporre una velocità non vuol dire soltanto aggiungere segnaletica (verticale o orizzontale), il design della strada stesso deve auto-imporre un certo tipo di comportamento! Ingegneri nel mondo sanno come progettare strade per permettere lo scorrimento di traffico ad alta velocità, gli olandesi hanno anche imparato a prevenire l'alta velocità.

2. Armonia funzionale

Le strade hanno molteplici funzioni. Ad esempio, dare accesso a negozi e case, ospitare una strada per autobus, collegare zone industriali. Armonia funzionale significa che le strade non devono presentare funzioni incompatibili. Una strada commerciale ospiterà un certo numero di pedoni in procinto di attraversare la carreggiata, auto che cercano parcheggio e ciclisti che potrebbero fermarsi improvvisamente. Questo tipo di comportamento è incompatibile con il traffico di scorrimento veloce. Basato su questo principio, le città possiedono quattro tipi di strade:

- Local streets. Con una velocità di 20 km/h, no linea di mezzera, parcheggio sulla strada, deviazioni e sensi unici per scoraggiare il traffico di scorrimento.
- Neighbourhood principals. Velocità massima di 25 km/h, una corsia per senso di marcia, possibili corsie ciclabili (se necessario e in base ai volumi di traffico privato), frequenti attraversamenti.
- Urban arterials (strade urbane). Con una velocità massima di 30 km/h, piste ciclabili separate e scarsa concentrazione di negozi.
- Regional flow roads (nostre strade extra-urbane). Velocità superiori ai 45 km/h pensate per flussi veicolari intensi con scarse altre funzioni.

3. Prevedibilità e semplicità

Gli individui commettono meno errori quando sanno cosa aspettarsi e quando le decisioni sono semplici. Ad esempio, asfalto rosso significa “pista ciclabile” nei Paesi Bassi. E tutti, persino i bambini, sono in grado di riconoscerle perchè tutte le piste ciclabili, sono rosse. Gli attraversamenti sono dotati tutti di isole pedonali e le svolte a destra/sinistra dedicate.

4. Clemenza e restrittività

Clemenza significa che se un utente commette un banale errore, questo non deve risultare in un drammatico incidente. Restrittività significa prevenire che le persone commettano gli errori che loro stessi potrebbero voler commettere. Separare le piste ciclabili, significa prevenire che gli automobilisti vi parcheggino. Permettere la svolta a destra sulla pista ciclabile o il contromano accomoda e regola un comportamento che accadrebbe in ogni caso. Ridurre le corsie automobilistiche ad una sola, previene il sorpasso.

5. Stato di consapevolezza

Rientra nella dimensione che va oltre al traffico in se, ma alle regole (disciplinari) per i comportamenti rischiosi quali guida in stato di ebbrezza ed uso del cellulare.

L'auto e la mobilità motorizzata hanno permesso un enorme progresso economico, sociale e tecnologico ma non per questo si può accettare un epidemico numero di morti e incidenti sulle strade.

Tratto da:

<http://paoloruffino.it/il-sistema-di-sicurezza-stradale-olandese/>

dove si può trovare il video (in inglese)