

FATTORI LATENTI DI RISCHIO PER UTENTI DEBOLI ED EDUCAZIONE AL LORO RICONOSCIMENTO

Alfonso Micucci¹, Roberto Breda²

Abstract

Il costante impegno nell'analisi degli incidenti stradali, condotta per incarico di organi giudiziari, di privati cittadini, di legali e di compagnie assicurative, ha consentito di comprendere quali sono le problematiche più comuni legate alla mobilità dell'utenza debole.

Nelle presente memoria vengono discussi alcuni sinistri tipici che coinvolgono pedoni e ciclisti in aree periferiche, tra cui investimenti dovuti a scarsa visibilità, della persona e/o del veicolo, oppure ad organizzazioni infelici della circolazione.

Particolari approfondimenti vengono condotti relativamente alla presenza di idonei spazi per il moto in sicurezza dei pedoni, alla visibilità in rapporto alle eventuali condizioni di rifrangenza ed ai conflitti negli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Dalla disamina dei casi indicati scaturiscono indicazioni utili per un miglioramento della sicurezza, che necessariamente deve essere incardinata sulla sensibilizzazione dei fattori di rischio individuale, nonché su una gestione della circolazione che limiti il rischio stesso.

In linea generale un incidente stradale evolve attraverso tre stati sequenziali, come illustrato nel diagramma seguente: la formazione del pericolo, la collisione e lo sviluppo della vis-levisa.

Concorrono alla formazione del pericolo prioritariamente la condotta di guida dei protagonisti, correlabile alle rispettive condizioni psicofisiche, lo stato dell'infrastruttura, le condizioni di visibilità e le condizioni di traffico, intese come quantità e composizione.

Generatosi il pericolo, le probabilità di verifica della collisione dipendono dalla capacità reattiva dei conducenti, ancora subordinata alle condizioni psicofisiche, i quali sono chiamati a porre in essere delle manovre di salvataggio. L'efficacia di queste è condizionata dalla presenza e dalle condizioni di funzionamento dei sistemi di sicurezza attiva di cui i veicoli sono eventualmente equipaggiati.

Qualora le manovre di salvataggio risultino inefficaci e si verifichi una collisione, si ha che gli effetti di questa possono essere mitigati dalle condizioni dell'infrastruttura, che può essere allestita con presidi di sicurezza atti ad assorbire stati di moto veicolare anomalo, nonché dalla presenza e dalle condizioni di funzionamento dei sistemi di sicurezza passiva di cui i veicoli sono equipaggiati.

Relativamente alla guida, è ben noto che stati psicofisici non idonei alla circolazione stradale, ad esempio giacché alterati per assunzione di alcool (che può comportare incremento del tempo di percezione e reazione fino al 500%) o di altre sostanze

¹ Università degli Studi di Bologna – Dipartimento DISTART / Trasporti – Viale Risorgimento, 2 – 40136 BOLOGNA – BO, Tel. 328-5937889, Fax 051-97931186, e-mail: alfonso.micucci@gmail.com

² Sorisole (BG), via Donizetti, 14 – tel. 340.0627776, fax 035.4129071, e-mail info@perizie.it,

psicotrope, oppure anche giacché con attenzione all'ambiente circostante limitata a causa del contestuale impegno in ulteriori attività, tra cui conversazione al telefonino (che può comportare incremento del tempo di percezione e reazione fino al 250%), possono alimentare una condotta in cui si annidano negligenza (omissione del compimento di un'azione doverosa), imprudenza (inosservanza di un divieto assoluto di agire o di un divieto di agire secondo determinate modalità) o imperizia (negligenza o imprudenza in attività che richiedono l'impiego di particolari abilità o cognizioni, come nello specifico caso della guida dei veicoli a motore).