

Incidenti sulle strisce pedonali nella città di Zurigo

Analisi dettagliata della statistica degli incidenti della circolazione 2003 - 2010

Riassunto

Dal 2003, la città di Zurigo allestisce una statistica dettagliata degli incidenti sulle strisce pedonali. Accanto ai dati forniti dalla statistica federale ufficiale, quest'altra statistica prende in considerazione degli aspetti supplementari.

- Senso di marcia del pedone dal punto di vista del conducente
- Numero di corsie della strada
- Direzione delle corsie (nel caso di strade a senso unico o a più corsie)
- Luogo della collisione rispetto alle corsie
- Presenza di un'isola
- Passaggio pedonale nei pressi di una fermata dei trasporti pubblici
- Presenza di binari del tram

Questi aspetti sono stati valutati sistematicamente per la prima volta nel presente rapporto. Sono inoltre stati analizzati 800 incidenti avvenuti sulle strisce pedonali.

Ciò che risulta sorprendente è l'aumento degli incidenti nei giorni feriali fra le 16.00 e le 18.00, soprattutto nei mesi invernali. I fattori di rischio sono in questo caso l'elevato volume di traffico e le condizioni di luce e atmosferiche sfavorevoli. Il modo di guidare dei conducenti e il comportamento dei pedoni sono, apparentemente, troppo poco adeguati alle condizioni di visibilità insufficienti.

Nessun passaggio pedonale nella città di Zurigo si distingue in particolare per una frequenza inusuale di incidenti. I luoghi in cui si segnalano più di due incidenti sono i passaggi pedonali molto frequentati e caratterizzati da traffico intenso. L'assenza di condizioni particolari locali nel momento in cui avvengono incidenti sulle strisce pedonali sta ad indicare che le cause degli incidenti non sono da ricercare nella carenza delle infrastrutture dei singoli passaggi pedonali.

Dai dati in nostro possesso risulta che le carenze infrastrutturali sistematiche sono responsabili solo in modo limitato degli incidenti, in quanto non è mai stata allestita nessuna statistica sulla totalità dei passaggi pedonali (presenza di un'isola, numero e direzione delle corsie). Mancano pure dati sulla frequenza del passaggio di pedoni e veicoli, come pure sulle velocità a cui si viaggia. Nel confronto incrociato di diverse situazioni sono però emersi alcuni risultati interessanti:

- Il 61% di tutti gli incidenti si è verificato su strisce pedonali dotate di isola.
- Nel 72% dei casi si è trattato di incidenti lungo tratti di strada rettilinei o con curve e nel 28% dei casi si è trattato di incidenti alla confluenza di strade o agli incroci.
- Nel 50% dei casi il pedone è vittima di incidente quando si immette sulla carreggiata a partire dal marciapiede, nel 22% dei casi quando si trova sulla carreggiata e nel 28% dei casi quando si immette nuovamente sulla carreggiata a partire dall'isola. Dal punto di vista del pedone, l'incidente avviene sulla seconda metà della carreggiata.
- Il 41% di tutti i pedoni è vittima di un incidente quando, dal punto di vista del conducente, proviene da sinistra. Nel 59% dei casi, invece, il pedone proviene da destra.

- È sorprendente constatare che, dopo analisi, non risulta nessuna differenza fra gli incidenti lungo tratti di strada rettilinei e/o con curve e gli incidenti agli incroci e alle confluenze di strade. In base alla ripartizione dei luoghi degli incidenti – a partire dal marciapiede, sulla carreggiata o dall'isola – come pure all'esame della provenienza – da sinistra o da destra – la percentuale degli incidenti è praticamente identica sia sui tratti di strada rettilinei e con curve che agli incroci e alle confluenze di strade.
- Nel 23% di tutti i casi esaminati, al momento dell'incidente era in funzione un semaforo, mentre nel 77% dei casi non era presente risp. non era in funzione alcun semaforo.
- Il tipico incidente sulle strisce pedonali (il 66% di tutti gli incidenti) avviene su un tratto di strada rettilineo e/o con curve senza semaforo regolato.
- Il "classico" incidente – ossia il pedone che, dal punto di vista del conducente, inizia ad attraversare la strada sulle strisce da destra a partire dal marciapiede – si verifica solo nel 44% di tutti i casi.

Le valutazioni specifiche alla situazione (analisi degli scenari) evidenziano un maggior rischio d'incidente su corsie che vanno nella stessa direzione, segnatamente sulla seconda corsia (a sinistra).

In sostanza, dall'analisi della dinamica degli incidenti non risultano differenze degne di nota che potrebbero mettere in causa determinati passaggi pedonali, neppure prendendo in considerazione l'aspetto dell'infrastruttura. Non sussiste alcuna caratteristica infrastrutturale che salta all'occhio e che potrebbe essere correlata in modo determinante alla dinamica dell'incidente.

È pure sorprendente il numero di tutto rispetto di cosiddetti incidenti inusuali avvenuti, per esempio, facendo retromarcia o sorpassando un veicolo all'altezza delle strisce pedonali. Sia sulle strade a due corsie che sulle strade a più corsie, questo valore corrisponde al 3% di tutti gli incidenti.

Il conducente viene indicato come autore "dell'incidente standard", ossia su una strada senza semafori e con traffico in senso opposto, nel 90% di tutti i casi. In presenza di passaggi pedonali regolati da semaforo, è il 50% dei pedoni ad essere indicato come autore dell'incidente. La percentuale di coloro che non hanno rispettato il semaforo rosso rispetto al totale dei pedoni vittime di un incidente in funzione della fascia d'età evidenzia che, fra le persone con meno di 20 anni, il 14% ha un incidente perché non ha rispettato il semaforo rosso, mentre fra le persone con più di 60 anni questa percentuale è di appena il 6%.

Nell'effettuare l'analisi delle persone coinvolte, risulta evidente una differenza fra i sessi eccezionalmente alta. Il 59% dei pedoni vittime di un incidente è costituito da donne. Nel tipico incidente stradale sulle strisce pedonali, una donna-pedone viene investita da un conducente-uomo. Questa constatazione è però ampiamente riconducibile alla loro esposizione specifica al traffico: gli uomini si spostano infatti molto più spesso in auto, mentre le donne si spostano più spesso a piedi. Sorprendentemente alto è il coinvolgimento in incidenti dei giovani fra i 20 e i 29 anni probabilmente dovuto, anche in questo caso, alla loro esposizione al traffico (studenti, giovani nel tempo libero).

Un paragone con i tamponamenti mostra che, contrariamente alle collisioni, gli incidenti sulle strisce pedonali sono causati in maggior misura da conducenti anziani. Una spiegazione potrebbe essere che i tamponamenti sono provocati da velocità troppo alte e distanze troppo basse, ciò che corrisponde ai tipici modelli di comportamento dei giovani conducenti. Nel caso di incidenti sulle strisce pedonali, invece, sono le capacità di percezione e reazione ad essere sollecitate. In queste situazioni capita che i conducenti più anziani siano soprassati dagli avvenimenti perché non sono sempre in grado di reagire prontamente.