

Più sicuri in auto, ma anche in città: le politiche per il cambiamento

Gli incidenti stradali continuano a rappresentare la causa di morte più rilevante per le giovani generazioni. Secondo uno studio epidemiologico condotto nelle Province della costa emiliano romagnola, tra il 2000 e il 2006 il numero assoluto di incidenti è cresciuto del 7% passando da 8.579 a 9.232. È aumentato anche il numero dei feriti (del 5%), che ha così superato le 12.600 unità. Tuttavia, anche se i sinistri su strada e le loro conseguenze rimangono fenomeni preoccupanti, la gravità e la mortalità degli incidenti sono in diminuzione, come pure è in calo il numero dei ricoveri. Dal 2000 al 2006, infatti, le persone che hanno perso la vita a causa di un incidente stradale nella zona analizzata sono scese da 304 a 232 (-34%). È un primo risultato positivo, che rende possibile raggiungere l'obiettivo fissato dall'Unione europea di ridurre entro il 2010 il numero di morti del 50% rispetto al 2000, continuando a sviluppare azioni sia per rendere l'ambiente stradale più sicuro, sia per migliorare i comportamenti individuali.

Non solo leggi, servono controlli

Continuano a essere fortemente coinvolti negli incidenti stradali gli utenti più deboli, sia dal punto di vista della circolazione (pedoni, ciclisti e chi usa il ciclomotore) sia dal punto di vista dell'età (bambini e anziani). I pedoni rappresentano in Italia il 13% di tutte le vittime della strada e pagano un tributo altissimo: nel 2006 ci sono stati 21.062 pedoni feriti e 758 decessi.

Il rapporto conferma i fattori di rischio dovuti ai comportamenti individuali, come l'alta velocità, il consumo di alcol e droghe. Per contrastare questi comportamenti, è necessario affiancare misure repressive e controlli severi alle attività educative e informative.

Nello studio, poi, viene confermata la significativa riduzione della mortalità in seguito all'introduzione delle leggi sull'obbligo del casco e della patente a punti.

Cintura posteriore, questa sconosciuta

Grazie al sistema di sorveglianza Passi e al progetto Ulisse, entrambi coordinati dal ministero della Salute, sappiamo che in Emilia Romagna quasi il 100% delle persone usa il casco in moto e oltre l'80% si mette sempre la cintura di sicurezza anteriore. L'uso della cintura posteriore è invece praticamente ignorato: solo il 23% ammette di indossarla. È un dato forte, che richiede maggiore impegno da parte delle istituzioni per sensibilizzare i cittadini sui rischi che corrono, sia per sé che per i passeggeri che siedono davanti.

Rimane ancora molto lavoro da fare per la sicurezza delle strade e la tutela degli utenti deboli. È impressionante il fatto che più della metà degli incidenti mortali sul lavoro avvenga per strada, che i bambini piccoli vengano trasportati in auto senza usare il seggiolino, che non vengano utilizzate le cinture di sicurezza posteriori, che il maggior numero di incidenti sia ancora dovuto alla velocità e alla guida in stato di ebbrezza.

Oltre al rispetto delle leggi vigenti e ai controlli su strada, è allora importante continuare a promuovere progetti educativi e informativi, cercando anche di valutarne l'efficacia, come è stato fatto a Cesena con

“Allacciali alla vita”, progetto rivolto a genitori e insegnanti degli asili nido e delle scuole materne per incentivare il trasporto sicuro dei bambini in auto. Le rilevazioni per strada post intervento hanno registrato un primo incremento del 20%, rispetto alle rilevazioni pre intervento, nell’uso appropriato dei seggiolini.

Così edilizia e urbanistica aiutano a ridurre gli incidenti

Non bisogna inoltre trascurare l’importanza di sviluppare politiche anche locali che incrementino il trasporto pubblico, predisponendo corsie preferenziali e aree pedonali nei centri abitati, e rendano quindi più sicuro l’ambiente urbano. La sicurezza stradale va progettata con più sistematicità, a partire dalla pianificazione urbanistica e prevedendola nelle singole progettazioni di insediamenti civili e produttivi. Non bastano certo occasionali rotatorie e rallentatori di velocità per migliorare la sicurezza delle nostre strade.

Nella progettazione di nuovi quartieri è importante pianificare percorsi e modalità per una viabilità sicura, a dimensione di pedone e ciclista e non solo di autista, con percorsi ciclo pedonali per i collegamenti con le scuole e i centri di socializzazione. In contesti urbani di questo tipo diventa possibile pensare anche a luoghi per svolgere attività fisica, preoccuparsi dell’accessibilità e della sicurezza, dedicare risorse alla bellezza degli arredi e alla salubrità delle aree verdi. Come previsto dai nuovi Lea, i servizi di prevenzione dovrebbero considerare questi criteri tra quelli utili per una valutazione preventiva degli strumenti urbanistici, così come si fa per servizi primari come luce, acqua, gas e fognature. È un modo concreto di contribuire a sviluppare progetti come quelli previsti dal Piano nazionale di prevenzione o dal progetto “Guadagnare salute”.

In Emilia Romagna abbiamo iniziato, come operatori di sanità pubblica, a richiedere il rispetto del criterio della sicurezza stradale per l’espressione del nostro parere sui progetti di pianificazione urbanistica e progettazione edilizia, cercando così di promuovere una cultura della salute e della sicurezza. Su questo tema stiamo ultimando le linee guida regionali destinate agli operatori sanitari, ai tecnici dei comuni, agli urbanisti e ai progettisti.

Gli incidenti stradali non sono solo un problema di sanità, ma coinvolgono molti altri soggetti, come le forze di polizia e le amministrazioni locali. Solo lavorando in modo sistemico e creando una rete di collaborazione tra competenze diverse è possibile creare un circolo virtuoso per il cambiamento.

Luigi Salizzato - direttore del dipartimento di Sanità pubblica, Ausl di Cesena