



Bulgaria: analisi dell'incidentalità stradale e confronto "storico" con l'Italia

Come segnalato precedentemente, da questo articolo in poi saranno analizzati puntualmente i dati di incidentalità stradale relativi a tutti i 27 Paesi dell'Unione Europea. Per ogni Stato verranno reperiti i dati relativi agli ultimi dieci anni e verrà condotta un'analisi di dettaglio.

Per la **Bulgaria** sono presenti i dati disaggregati per regione, tipologia di strade, frequenza e causa degli incidenti, gravità dei danni.

Spetta alle strade extraurbane, assimilabili alle provinciali (Първокласен) registrare il maggior numero degli incidenti mortali ma questo non deve stupire poiché la qualità della pavimentazione è sovente in pessimo stato e del tutto assimilabile a quella riportata in foto (Strada provinciale 7, tratta Silistra – Sumen / Първокласен път Силистра – Шумен)



Nelle analisi statistiche vengono considerate le persone coinvolte negli incidenti stradali, "vittime della strada" che l'ufficio statistico, in alcune tabelle, considera sommando comunque sia i deceduti sia gli infortunati.

La popolazione della Bulgaria è numericamente inferiore a quella della Lombardia ma, la presenza

di tre corridoi paneuropei determina flussi di traffico rilevanti: attraversano infatti la Bulgaria i veicoli lungo il corridoio Dresda-Budapest-Craiova-Sofia-Salonicco (IV), Tirana-Skopje-Sofia-Varna (VIII) e i veicoli sulla direttrice Helsinki-Mosca-Bucarest-Dimitrovgrad-Alessandropoli (IX) e i pedoni investiti raggiungono cifre percentuali statisticamente importanti rappresentando il 26,2% dei decessi e il 22,6 % degli infortunati. Percentuali che, analizzate per le singole zone, mostrano una singolare concentrazione in poche aree del Paese, attestando per Sofia, fatto 100 il totale dei decessi in quest'area, il 60,0% dei pedoni vittime della strada e fatto 100 il totale infortunati indicano ben il 41,6% dei pedoni. Alla regione della capitale segue quella di Kjustendil (al confine con la Repubblica Macedone) che registra il 52,9% dei pedoni deceduti e il 21,2% dei pedoni feriti, valori prossimi a quelli registrati nell'area di Krdzali (al confine con la Grecia), rispettivamente con il 50% e il 17,2%.

Per quanto riguarda conducenti e passeggeri coinvolti in incidenti stradali, i dati peggiori sono quelli relativi alle aree periferiche dei maggiori nodi viabilistici della Bulgaria: gli ambiti urbani di Sofia e Varna e le aree extraurbane nei pressi di Plovdiv (l'antica Filippopoli), Stara Zagora e Blagoevgrad: in queste sole cinque regioni citate sulle 28 complessivamente presenti, si registra oltre il 49,19% del totale incidenti, il 37,04 % dei decessi e il 49,48 % degli infortunati.

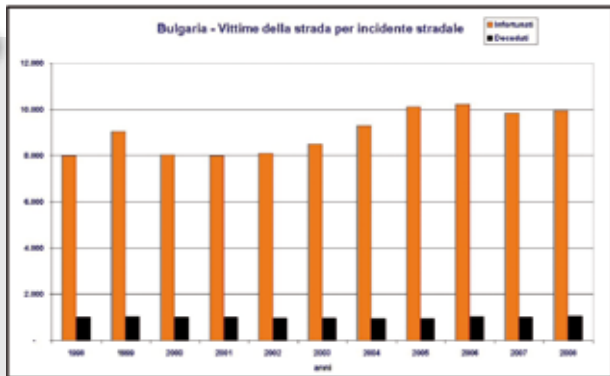
Nella fascia oraria tra le ore 19.00 e le 20.00 si registra il 14% del totale decessi mentre tra le 17.00 e le 18.00 si registra oltre il 15% del totale incidenti.

La causa principale è sempre l'eccesso di velocità (37,7% degli incidenti stradali e 47,7% dei decessi).

Il maggior numero di decessi si registra in novembre (ottobre nella capitale Sofia) mentre il maggior numero di incidenti si verifica in agosto (sempre in ottobre invece a Sofia).

E' stato effettuato un confronto tra l'Italia e la Bulgaria e sono stati paragonati gli incidenti stradali, i deceduti e gli infortunati ogni mille abitanti. Si evidenzia come il problema sia quasi quattro volte più rilevante nel nostro Paese di quanto non sia nella regione balcanica. ■

Anno 2007	Italia		Bulgaria	
	numero	Numero ogni 1000 abitanti	numero	Numero ogni 1000 abitanti
Incidenti stradali	230.871	3,90	8.010	1,06
Deceduti	5.131	0,09	1.006	0,13
Infortunati	325.850	5,51	9.827	1,30
Popolazione al 31.12.2007	59.131.287		7.563.710	



Un confronto "storico"

Fatte le debite proporzioni, l'incidentalità stradale che si registra in alcune regioni della Bulgaria può essere paragonata a quanto accadde in Italia nella prima metà del secolo scorso: la rapida ed improvvisa motorizzazione determinò innumerevoli incidenti che coinvolsero, spesso con esiti mortali, la popolazione insediata lungo le strade nei centri abitati minori, popolazione non abituata al transito veloce dei veicoli. Nel 1931 erano ancora diffuse in Italia le antiche diligenze a cavalli e l'attenzione dei giornali verteva sul tema della sicurezza stradale in generale e l'incremento notevole degli incidenti stradali determinò la nascita di movimenti di opinione contro le velocità eccessive delle auto sulle pubbliche vie. Nel 1933, di fronte all'aumentata sinistrosità, il Real Automobil Club Italiano (RACI) promosse, in accordo con l'ISTAT (Istituto Centrale di Statistica), la prima rilevazione sistematica degli incidenti stradali che partì operativamente dal Primo gennaio 1934.

La rilevazione fu affidata alla Polizia della Strada, ai vigili urbani, alle questure e ai carabinieri, e fu poi completata con il ricorso ai cantonieri. Anche gli ospedali furono mobilitati richiedendo la segnalazione obbligatoria degli infortunati a seguito di incidenti stradali.

L'ACI e l'ISTAT coordinarono la raccolta e l'elaborazione dei dati, cercando di unificare i metodi di raccolta e di analisi. In particolare, oltre a conoscere le circostanze materiali dell'incidente, si volevano riscontrare le cause oggettive e soggettive del sinistro, predisponendo criteri di classificazione codificati.

L'affinamento delle tecniche di rilevazione fu molto efficace se si considera il dato degli incidenti attribuito a "cause ignote": nel 1935 la percentuale di sinistri non attribuiti era del 34,4%, nel 1936 calava al 24,7% per assestarsi nel 1937 al 17,7%, circa la metà della prima rilevazione.

Il numero degli incidenti rilevati era comunque notevole in rapporto alla motorizzazione dell'epoca: circa 40.000

nel 1935, 28.000 nel 1936, 35.000 nel 1937. Anche il numero di morti seguiva un andamento altalenante: 3.364 nel 1935, 2.320 nel 1936, 2.708 nel 1937. Mentre per i feriti si passava dai 45.369 del 1935 ai 40.357 del 1937. I giornali, anche i più popolari come "La Domenica del Corriere", davano ampio risalto alle notizie degli incidenti e degli infortunati che la retorica del tempo celebrava come "i caduti nella quotidiana battaglia del traffico stradale".

A contribuire al fenomeno era anche lo sviluppo del trasporto merci su gomma che nel 1936, nonostante il dominio tecnologico della ferrovia, aveva raggiunto già il 46% del traffico terrestre. La valutazione ufficiale attribuiva difatti alla strada un movimento totale di merci pari a 148 milioni di tonnellate per una mobilità specifica di 17 miliardi di tonnellate x chilometro: ciò significa che la percorrenza media del trasporto su gomma si attestava su 120 km.

Il tema dell'incidentalità entrava ormai nella problematica della tecnica viaria: nel 1931, nell'ambito della grande Fiera Campionaria di Milano, si tenne la Prima Mostra Internazionale per la Sicurezza Stradale dove venivano esposti i più moderni apparati di segnalazione, dai sistemi per la protezione dei passaggi a livello ai cartelli internazionali per la disciplina del traffico (senso unico, parcheggio, divieto di circolazione) che furono presto adottati dal Comune di Milano, dove fin dal 1925 era entrato in funzione il primo semaforo all'angolo di Piazza Duomo tra via Orefici e via Torino. ■

Corridoi Pan - Europei che attraversano la Bulgaria



*Architetto
Politecnico di Milano
DIAR Infrastrutture Viarie,
sistemi di trasporto e movimentazione