La sicurezza stradale in Europa e gli orientamenti comunitari per il prossimo decennio

Corso di educazione stradale
17 Ottobre 2011
Roma

Antonio Avenoso – ETSC Executive Director

ETSC
European Transport Safety Council

European Transport Safety Council (ETSC)

Un approccio scientifico alla sicurezza stradale

- **Organizzazione non governativa,** indipendente, senza scopo di lucro, fondata nel 1993 al fine di contribuire a ridurre il numero e la gravità degli incidenti nel settore dei trasporti;
- **45 Membri** - Organizzazioni nazionali ed internazionali;
- Più di **200 esperti** indipendenti portano il loro contributo al fine di promuovere un approccio scientifico nella definizione delle politiche europee e nazionali;
- Il **Segretariato di Bruxelles** ha il compito di promuovere la ricerca scientifica relazionandosi con le istituzioni comunitarie e i governi nazionali.

☞ **www.etsc.eu** ☜

Attività di ETSC - www.etsc.eu

Monitoraggio della **politica europea di sicurezza nei trasporti**

Programma Road Safety **P**erformance **In**dex – **PIN**

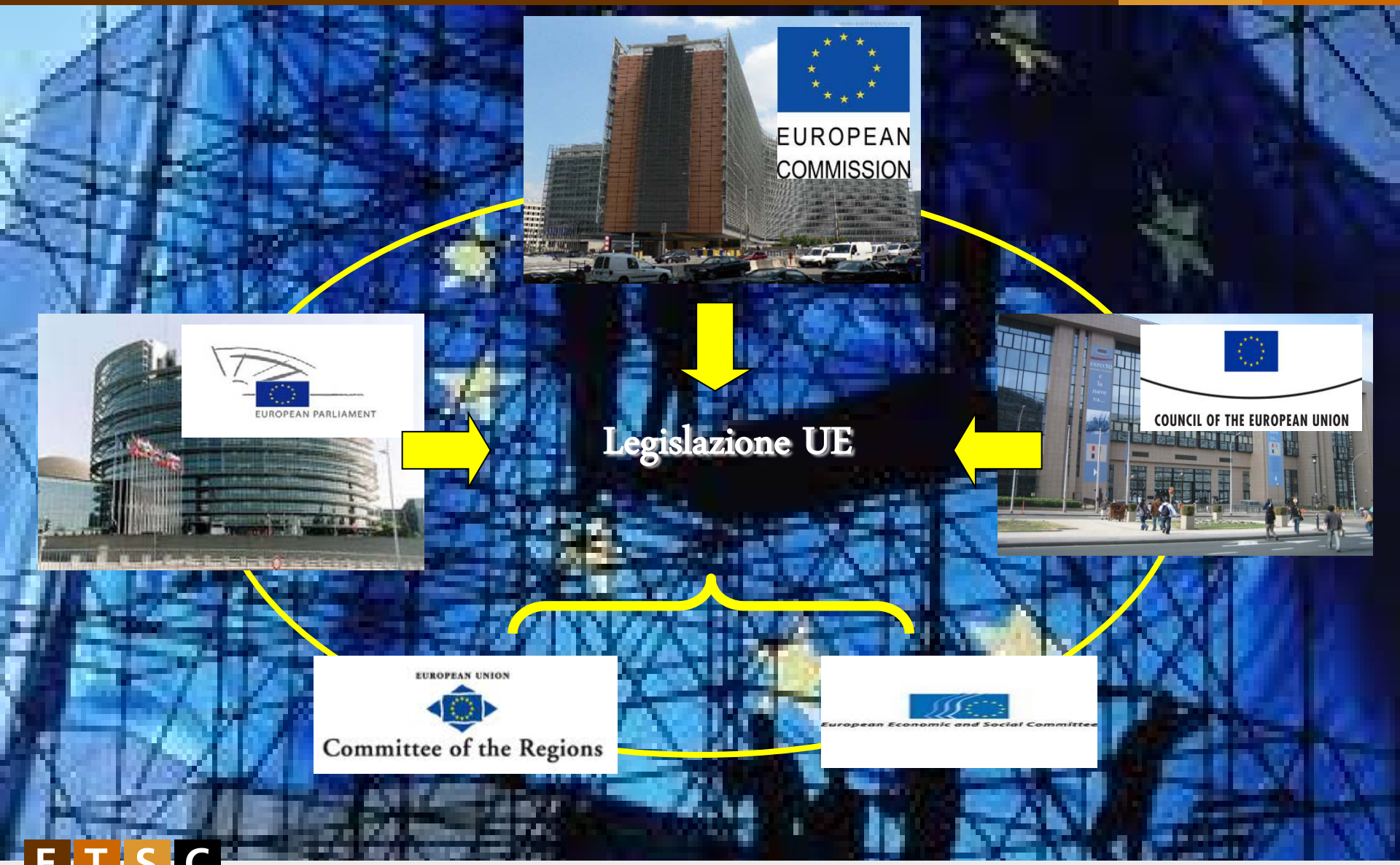
Roads to respect
Trattamento dei siti infrastrutturali ad alto rischio

Praise: Sicurezza stradale sul lavoro e nei percorsi casa-lavoro

STudents **A**cting to **R**educe **S**peed

Safe&Sober ; **Drink-driving policy network**

Architettura istituzionale e processo decisionale UE



Tra gli *Stakeholders*: Le ONG

Monitoraggio della politica europea di sicurezza nei trasporti

Promozione di un approccio scientifico nella definizione delle politiche

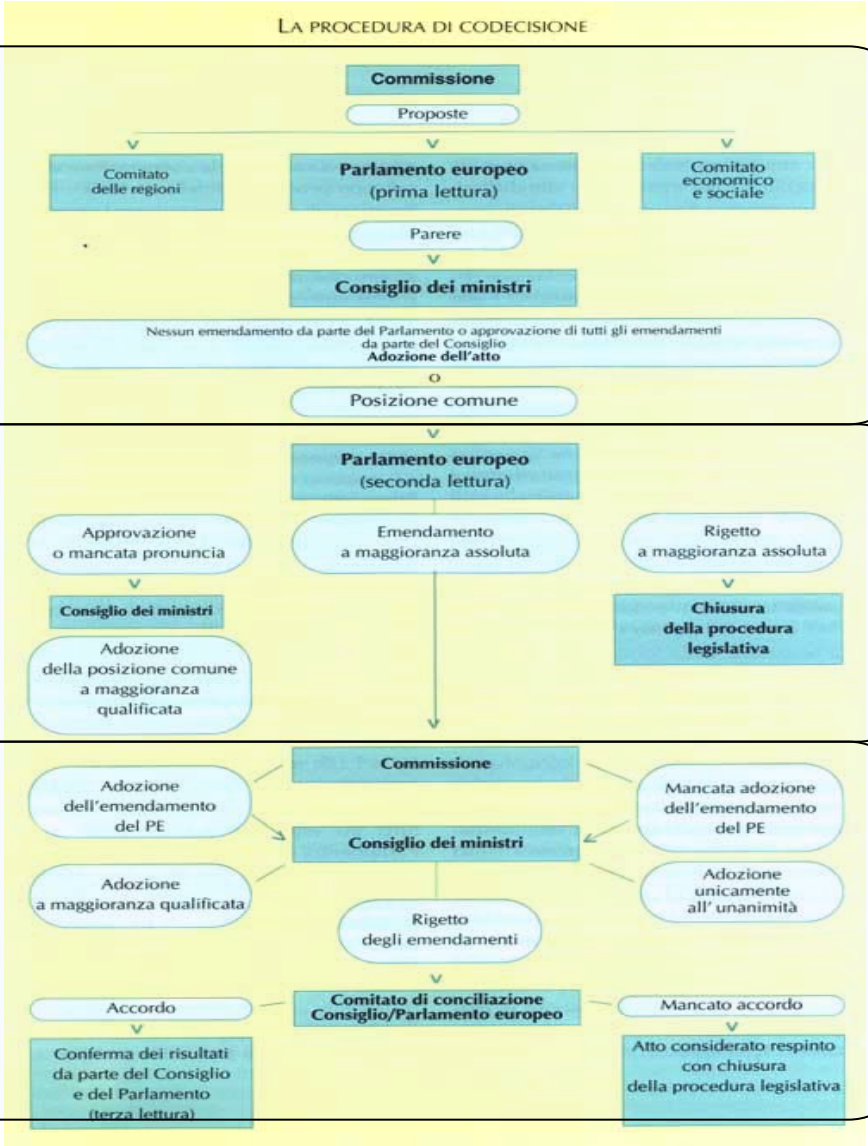
ETSC
European Transport Safety Council

Procedura di codecisione

1ª Lettura

…eventuale 2ª Lettura

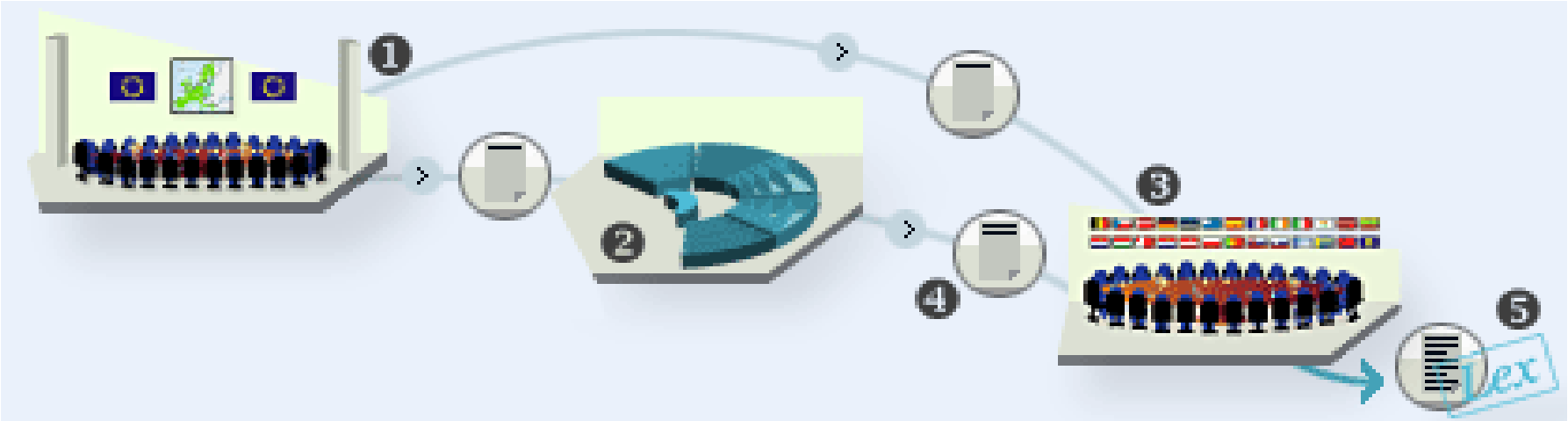
…eventuale 3ª Lettura



ETSC European Transport Safety Council

Fonte: www.europarl.europa.eu/

Procedura di Codecisione (1ª)



Prima lettura:

*La **(1) COMMISSIONE** presenta un testo legislativo al*
***(2) PARLAMENTO** e al **(3) CONSIGLIO**.*
*Il Parlamento approva degli **(4) EMENDAMENTI** e li sottopone al Consiglio,*
se il Consiglio è d'accordo con i risultati della prima lettura al Parlamento:
(5) IL TESTO È APPROVATO

Fonte: www.europarl.europa.eu/

Procedura di Codecisione (2ª)

Seconda lettura:

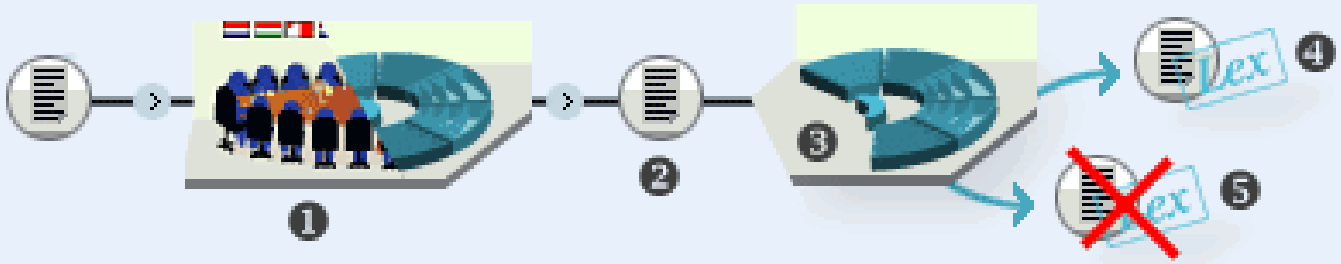
Il **(1) CONSIGLIO** non accetta il voto del Parlamento e stabilisce una **(2) POSIZIONE COMUNE. (3) IL PARLAMENTO** approva la posizione comune o non esprime parere: il **(4) TESTO LEGISLATIVO APPROVATO** corrisponde alla posizione comune del Consiglio Il Parlamento conferma gli emendamenti non accolti nella posizione comune: il **(5) CONSIGLIO** li adotta: **(6) TESTO LEGISLATIVO APPROVATO** il Consiglio li respinge: viene convocato un Comitato di conciliazione incaricato di individuare un compromesso

Fonte: www.europarl.europa.eu/

Procedura di Codecisione (3ª)

<u>Terza lettura:</u>

Il **(1) COMITATO DI CONCILIAZIONE** adotta un **(2) PROGETTO COMUNE** basato sulla posizione comune del Consiglio e sugli emendamenti presentanti dal Parlamento in seconda lettura. Il Consiglio e il **(3) PARLAMENTO** approvano il progetto comune : **(4) IL TESTO LEGISLATIVO** è adottato. Il Comitato di conciliazione non riesce a elaborare un progetto comune: il Parlamento europeo può respingere definitivamente la **(5) PROPOSTA**.



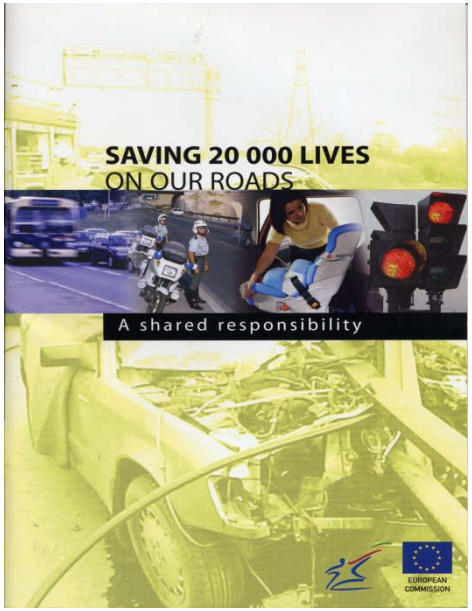
Fonte: www.europarl.europa.eu/

Trattato di Lisbona

Procedura di Codecisione

<u>Procedura legislativa ordinaria</u>

Strategia e Ambizioni UE 2001-2010



Obiettivo UE di riduzione delle vittime della strada del 50% entro il 2010

3° Programma europeo:
Responsabilità condivisa

Unione europea

Livello nazionale, regionale e locale

Industria, compagnie di trasporto …utenti della strada

- L'UE interviene nei settori in cui può apportare un forte valore aggiunto

3° Programma europeo:Approccio integrato

✓ **Incoraggiare gli <u>utenti</u> ad un migliore comportamento**

→ **Migliore osservanza della legislazione vigente, formazione iniziale e continua, scoraggiare le pratiche pericolose.**

✓ **Rendere i <u>veicoli</u> più sicuri**

→ **Armonizzazione tecnica e sostegno al progresso tecnico.**

✓ **Migliorare le <u>infrastrutture</u> stradali**

→ **Individuazione e diffusione a livello locale delle migliori pratiche e trattamento dei siti ad alto rischio.**

3° Programma di azione : legislazione

Approccio integrato:

Comportamento del conducente

Patente di guida (Dir. 2006/126/CE) → *01/2013*
Utilizzo delle cinture (Dir.91/671/CE; Dir. 2003/20/CE)
Armonizzazione della legislazione sociale (Reg. 2006/561/CE)
Proposta di direttiva per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa - COM (2008) 151finale

Veicolo

Specchietti retrovisori per veicoli pesanti (Nuovi modelli: Dir.2003/97/CE; Modelli esistenti: Dir.2007/38/CE)

Protezione pedoni e utenti vulnerabili (Reg.2009/78/CE)

Requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore (Reg.2009/661/CE) → *maggior parte delle misure obbligatorie per le nuove vetture dal 2014*

Infrastruttura

Sicurezza delle gallerie RTE-T (Dir.2004/54/CE)

Gestione della sicurezza delle infrastrutture (Dir.2008/96/CE) → *In vigore dal 19/12/2010*

.....

3° Programma europeo:
Altri ambiti d'azione…

Osservatorio europeo sulla sicurezza stradale

→ **Raccolta e analisi dei dati relativi all'incidentalità**

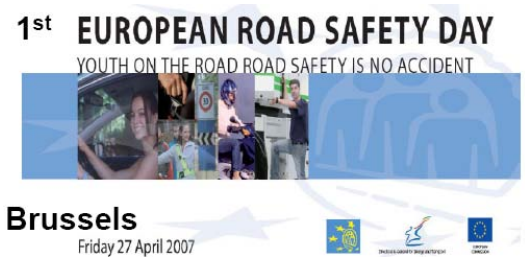
European Road Safety Observatory

Carta europea della sicurezza stradale

→ **Estensione del concetto di responsabilità condivisa alla società civile**

25 000 LIVES TO SAVE
European Road Safety Charter

Giornata europea sulla sicurezza stradale



"ON THE MOVE FOR SAFER ROADS IN EUROPE"

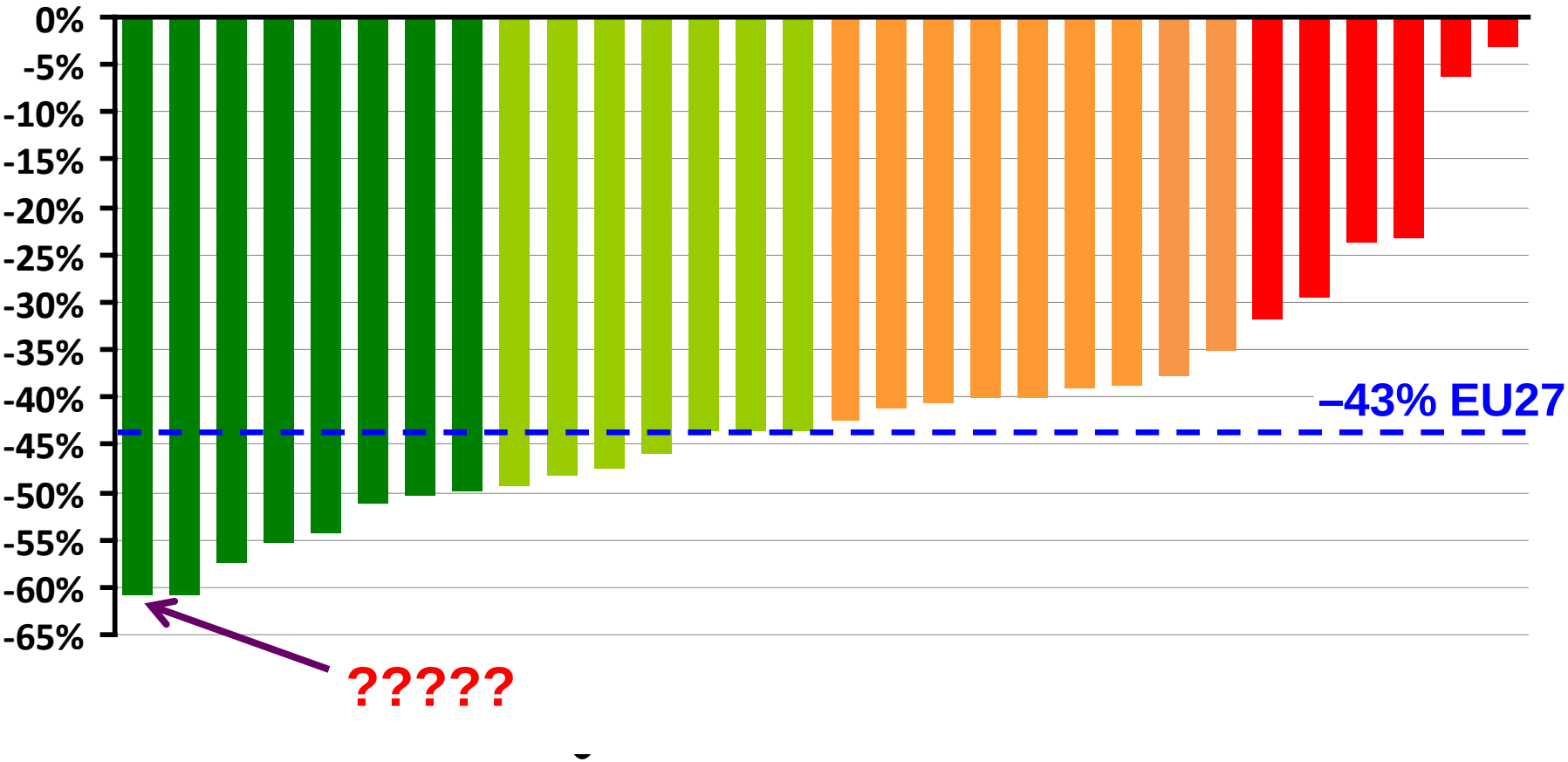
Un decennio di sforzi crescenti

- **2001** L'UE15 definisce l'obiettivo di dimezzare il numero annuale di vittime della strada entro il 2010
- **2004** L'UE10 adotta tale obiettivo in seguito all'adesione all'UE
- **2006** Bulgaria e Romania raccolgono la difficile sfida
- **2010** L'anno dei risultati!

Come è andata?

Quale nazione ha ottenuto i migliori risultati?

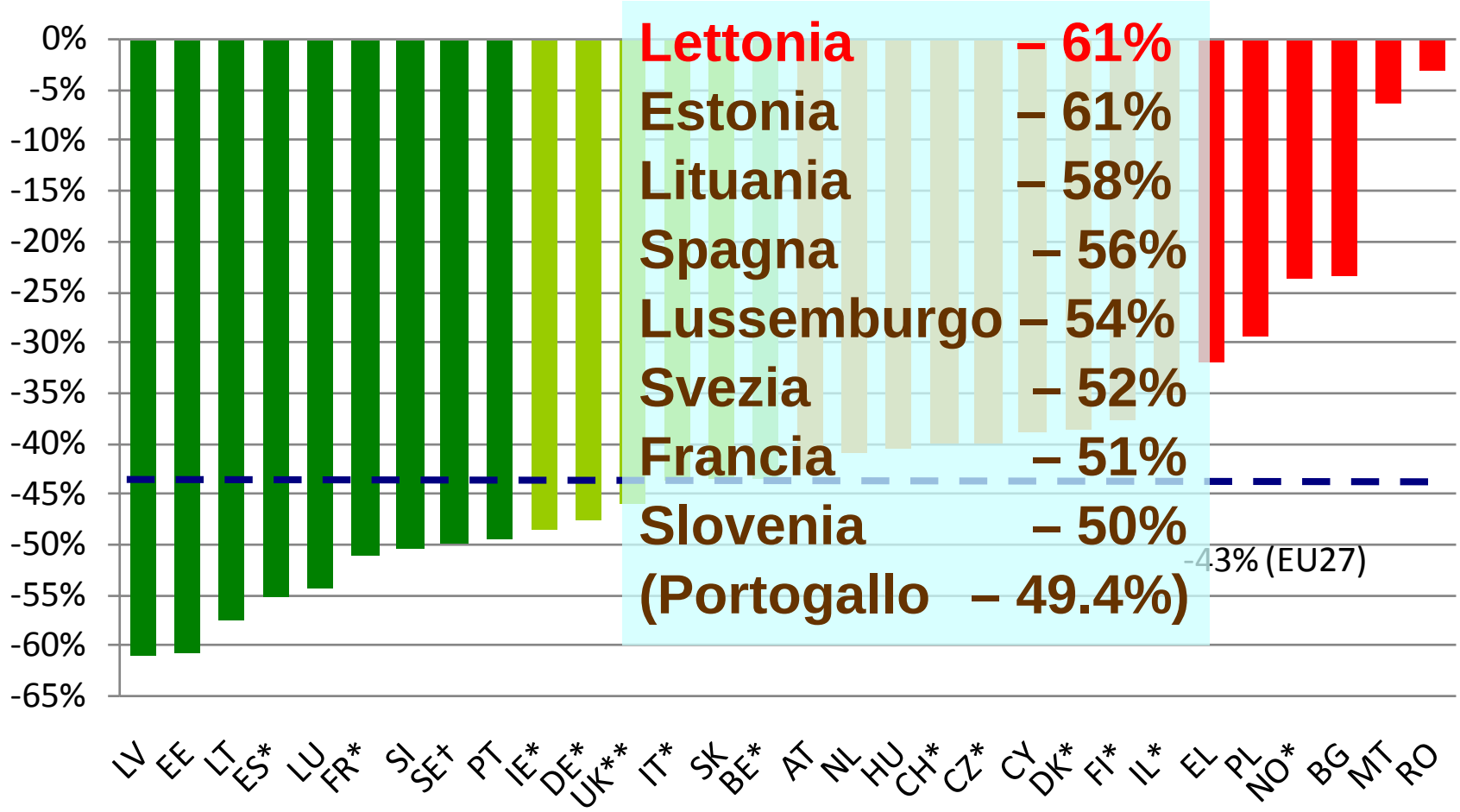
Variazione percentuale del numero dei morti sulla strada nel periodo 2001-2010



*** Provisional** ****Estimated**

Paesi che hanno raggiunto l'obiettivo

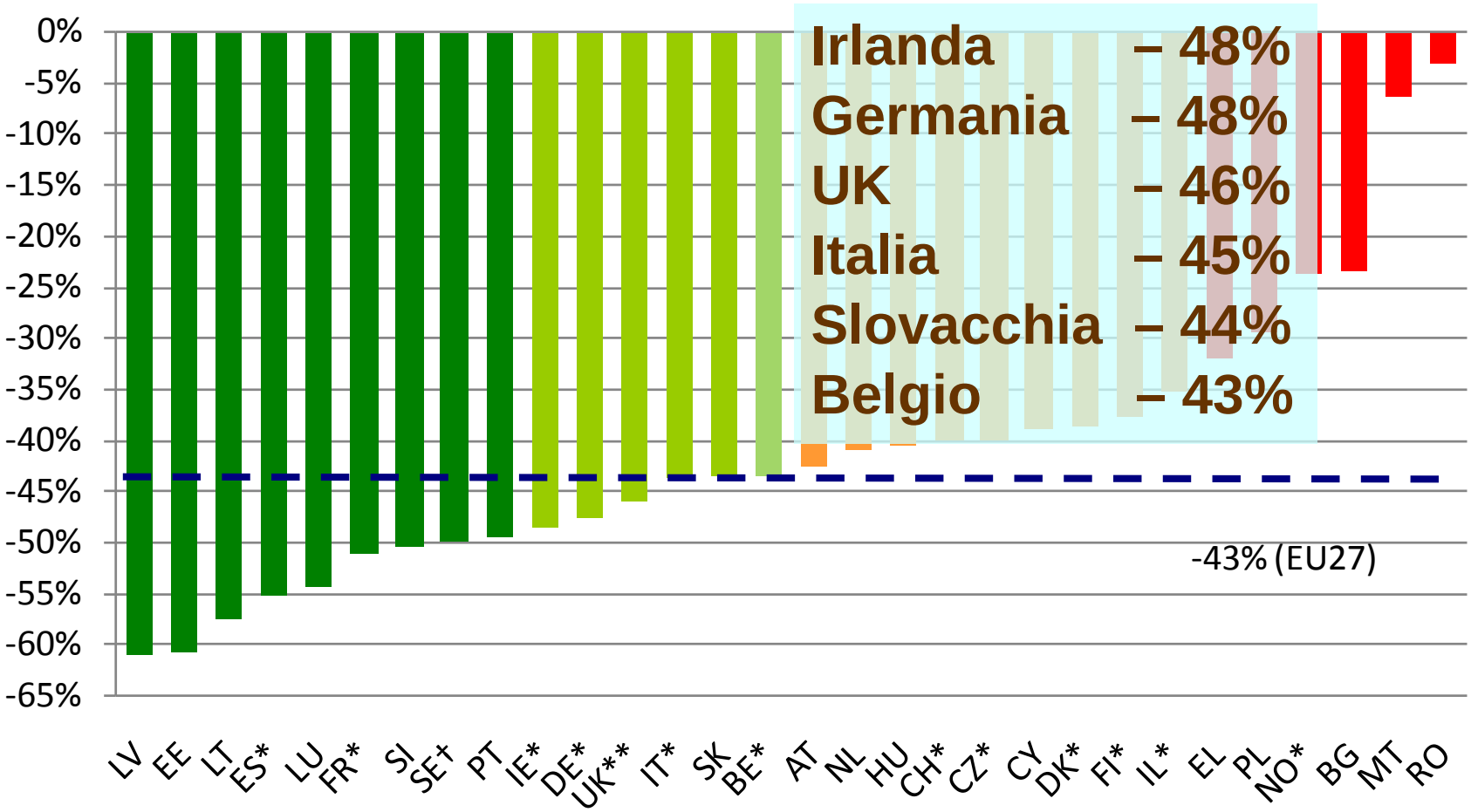
Variazione percentuale del numero dei morti sulla strada nel periodo 2001/2010



*** Dato provvisorio **stimato**

Progresso superiore alla media UE

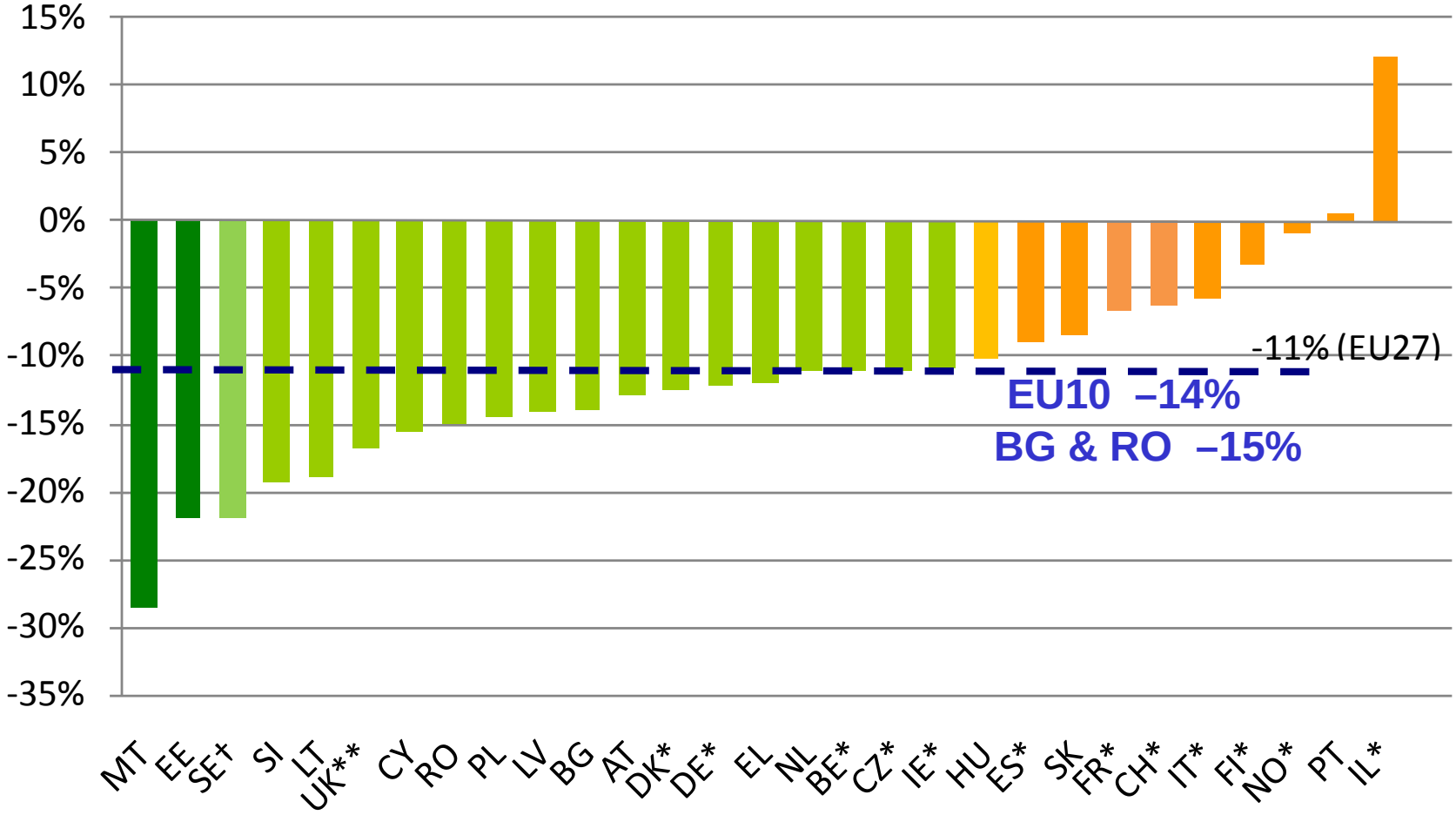
Variazione percentuale del numero dei morti sulla strada nel periodo 2001/2010



*** Provvisorio **Stimato**

Variazioni tra il 2009 e il 2010

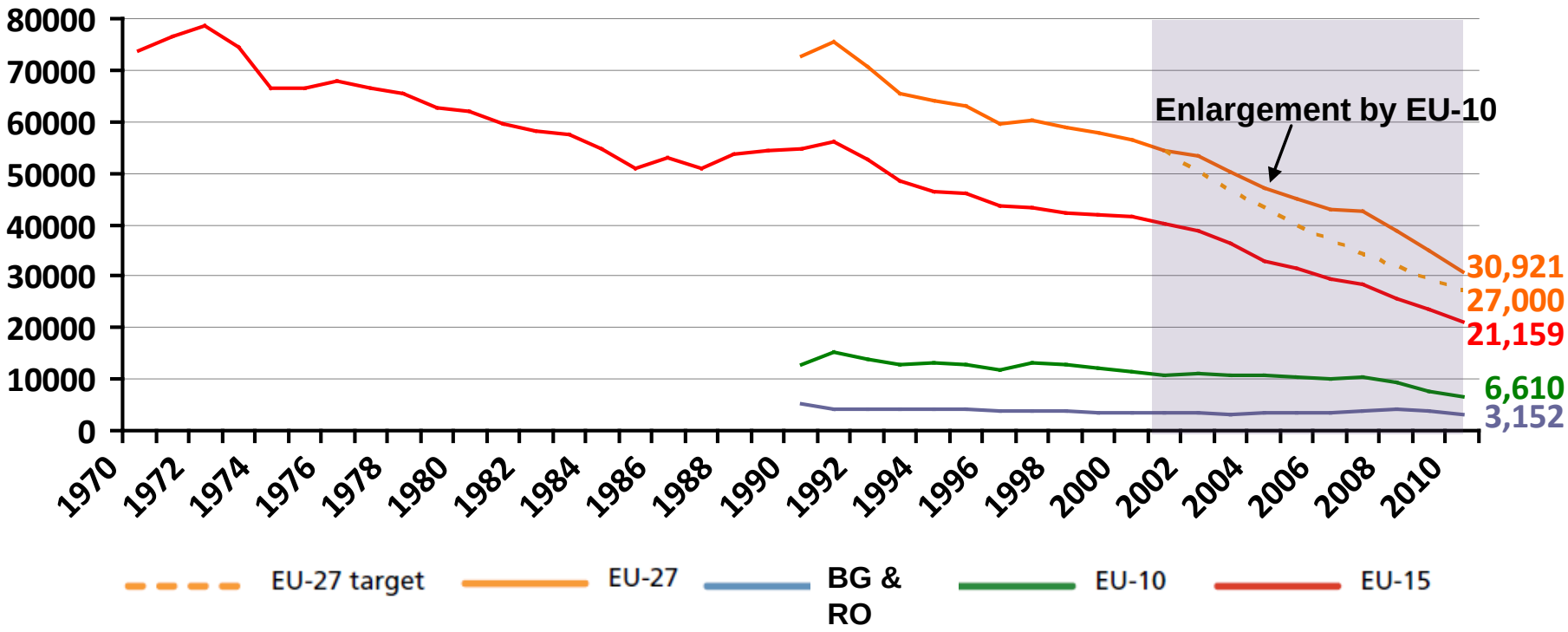
Variazione percentuale del numero dei morti sulla strada nel periodo 2001/2010



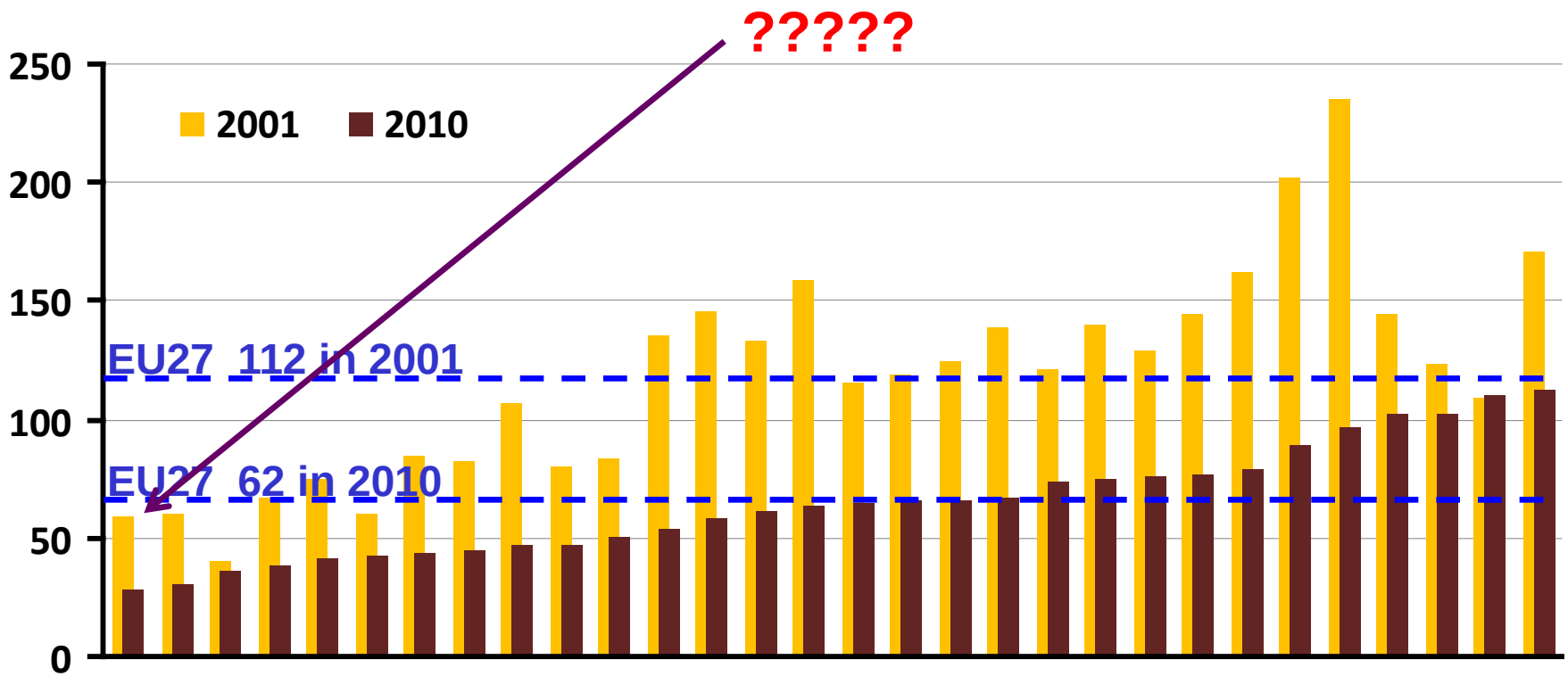
*** Provvisorio** ****Stimato**

L'impatto dell'obiettivo UE

Riduzione del numero annuale di vittime sulla strada dal 1970 **(UE15)** al 1990 (**UE27, UE10** e **BG&RO)**



Qual è il paese europeo più sicuro?

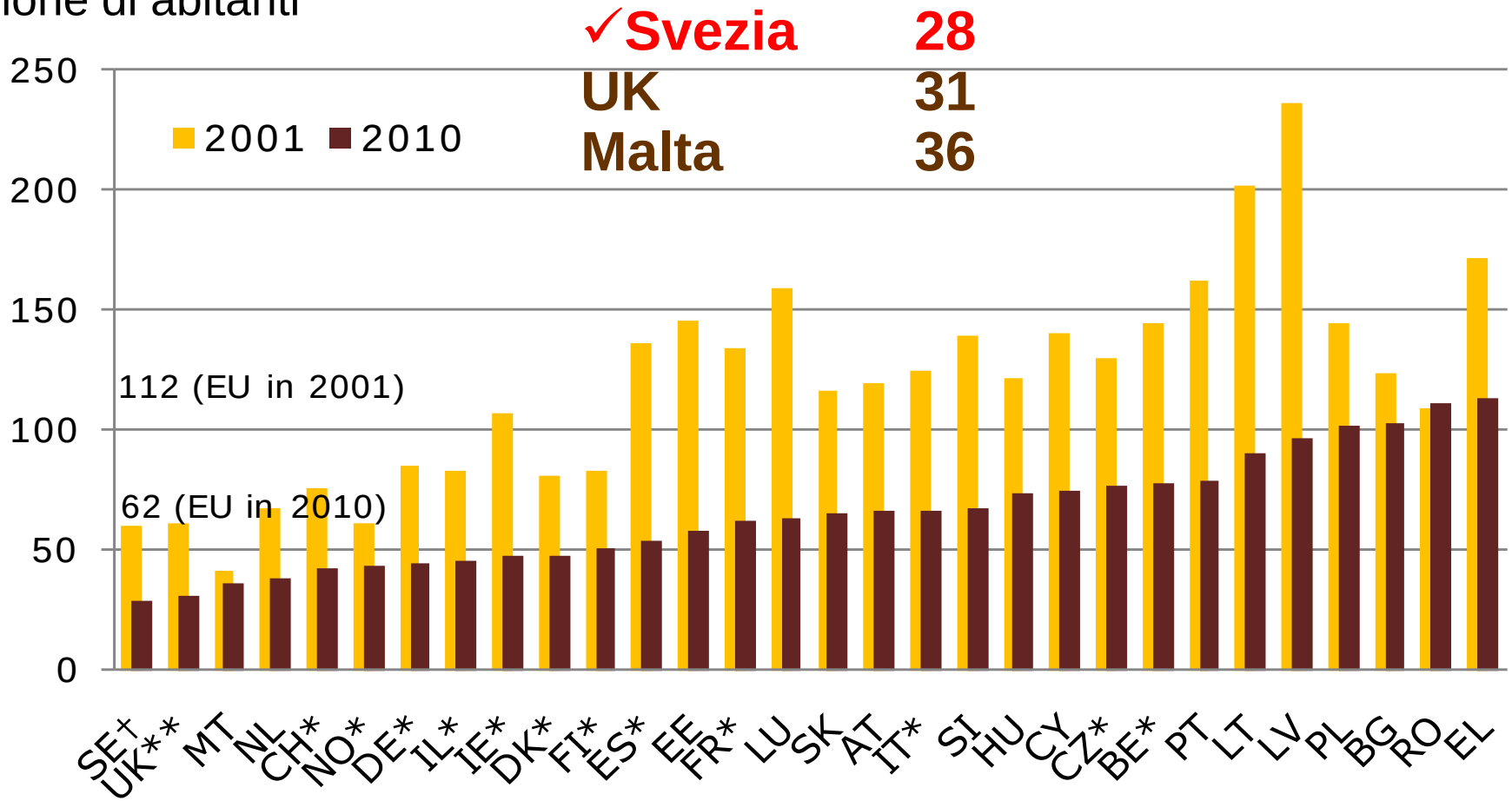


* Provisional for 2010 ** Estimated for 2010

Vittime sulla strada per milione di abitanti

Riduzione dal 2001 paese per paese – del 45% in media

Ad oggi nessun paese presenta più di 120 morti sulla strada all'anno per milione di abitanti



*** Provvisori o per il 2010** **** Stimato per il 2010**

ETSC
European Transport Safety Council

Valore monetario della sicurezza

- Non è possibile monetizzare il valore di una vita
- E' possibile, invece, stimare quanto i comuni cittadini siano disposti a pagare per ottenere una riduzione del rischio generico per gli utenti della strada in modo tale che un singolo tra questi, la cui identità non puo' essere nota, possa sfuggire ad incidenti stradali
- Questo valore è definito come "Value of Preventing a Fatality" (VPF) – ovvero il valore legato alla prevenzione di un incidente mortale
- Dal 1997 ETSC ha sostenuto e promosso l'uso del VPF nell'ambito delle politiche e della valutazione delle misure riguardanti la sicurezza

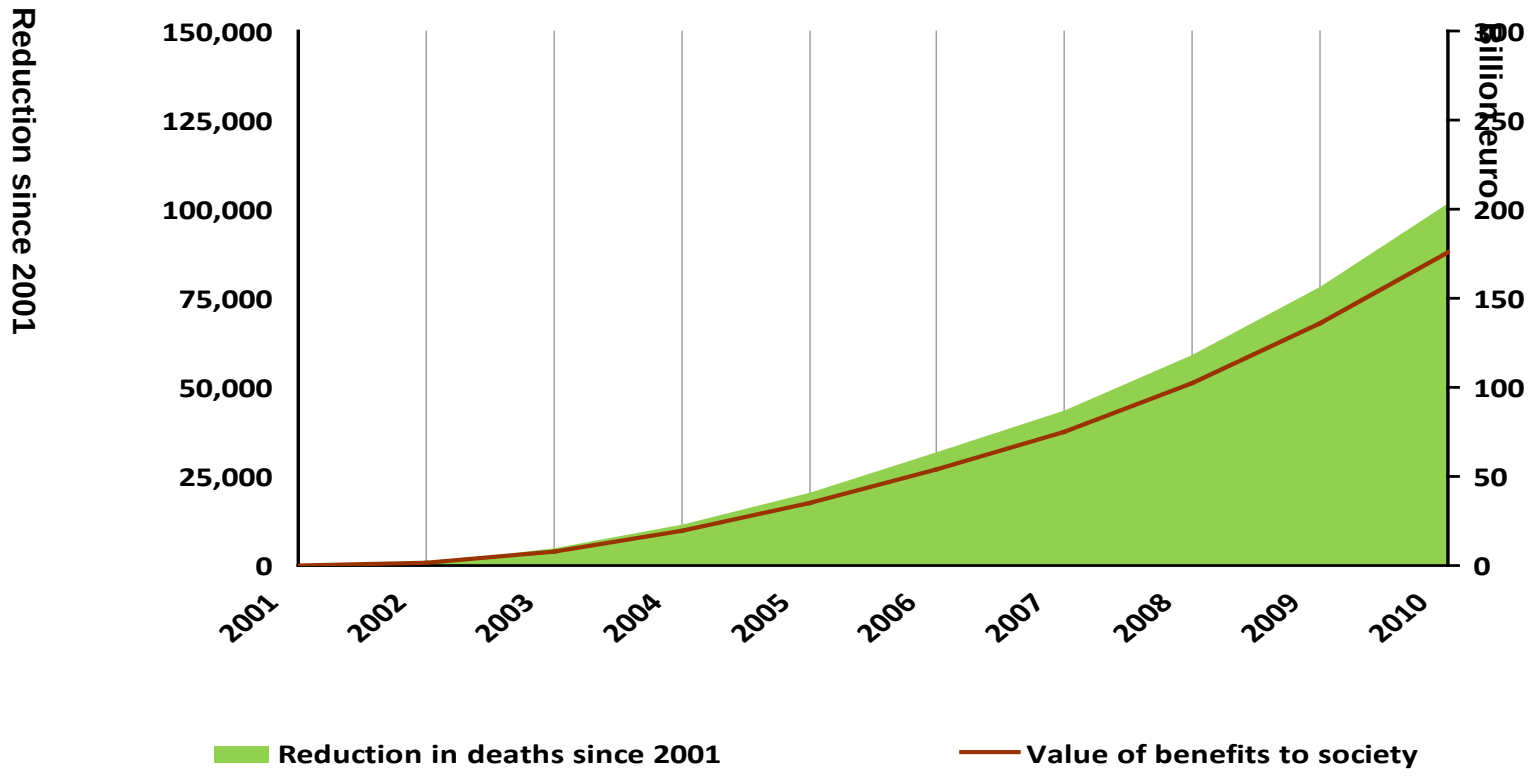
Valore monetario della sicurezza

- Basandosi sulle pratiche correnti di valutazione del VPF adottate in 8 paesi europei, ETSC ha definito il VPF per il 2009 (ai prezzi dell'anno considerato) per un valore di **€1 700 000**
- Utilizzando questo valore e altre informazioni, ETSC ha stimato che se fosse stato possibile prevenire tutti gli incidenti stradali - e le relative conseguenze - nell'UE27 per il 2010, se ne sarebbe ricavato un valore economico-sociale pari a **€210 miliardi**

  – o l'1.8% del PIL dell'UE-27

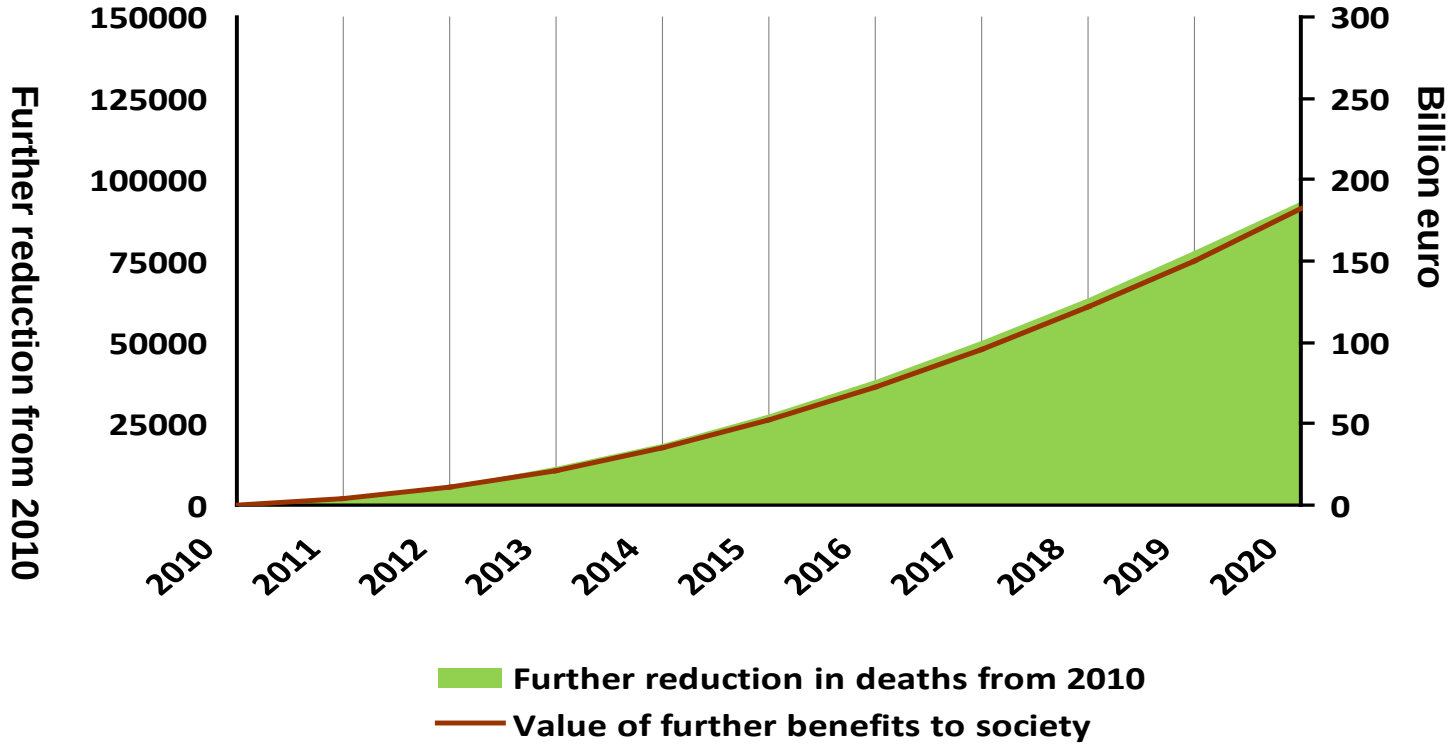
Il valore della riduzione delle vittime sulla strada dal 2001

- Applicando anno per anno il VPF alla riduzione delle vittime sulla strada nell'UE 27 nel periodo 2002-2010 rispetto al 2001 si ottiene un valore socio-economico totale di **€176 miliardi**



Guardando al 2020

- Applicando anno per anno il VPF alla riduzione delle vittime sulla strada nell'UE 27 nel periodo 2011-2020 rispetto al 2010 (se l'obiettivo 2020 venisse raggiunto con uguali riduzioni percentuali annuali) si ottiene un ulteriore valore socio-economico di **€182 miliardi**



Quante persone muoiono sulle strade dell’UE ogni anno?

1. 11,000
2. 21,000
3. 31,000
4. 41,000

Quante persone muoiono sulle strade dell'UE ogni anno?

1. 11,000
2. 21,000
3. ✓ **31,000**
4. 41,000

Equivalente ad una città di medie dimensioni, 250 aerei, 1 morto ogni 20 minuti (giorno e notte!)

Le cifre

- Circa 31,000 vittime nell'UE nel 2010
- Circa 1.7 milioni di persone ferite registrate dalla polizia, tra le quali: 300,000 ferite in modo grave
- Elevato costo socio-economico

Le tre principali cause di morte sulla strada

ETSC 4° Rapporto PIN 2010, Capitolo 3

☠ Velocità inappropriata o eccessiva

*Piu' di **2.200** vittime della strada potrebbero essere evitate ogni anno se la velocità media sulle strade europee diminuisse di solo **1km/h**.*

☠ Guida in stato di ebbrezza

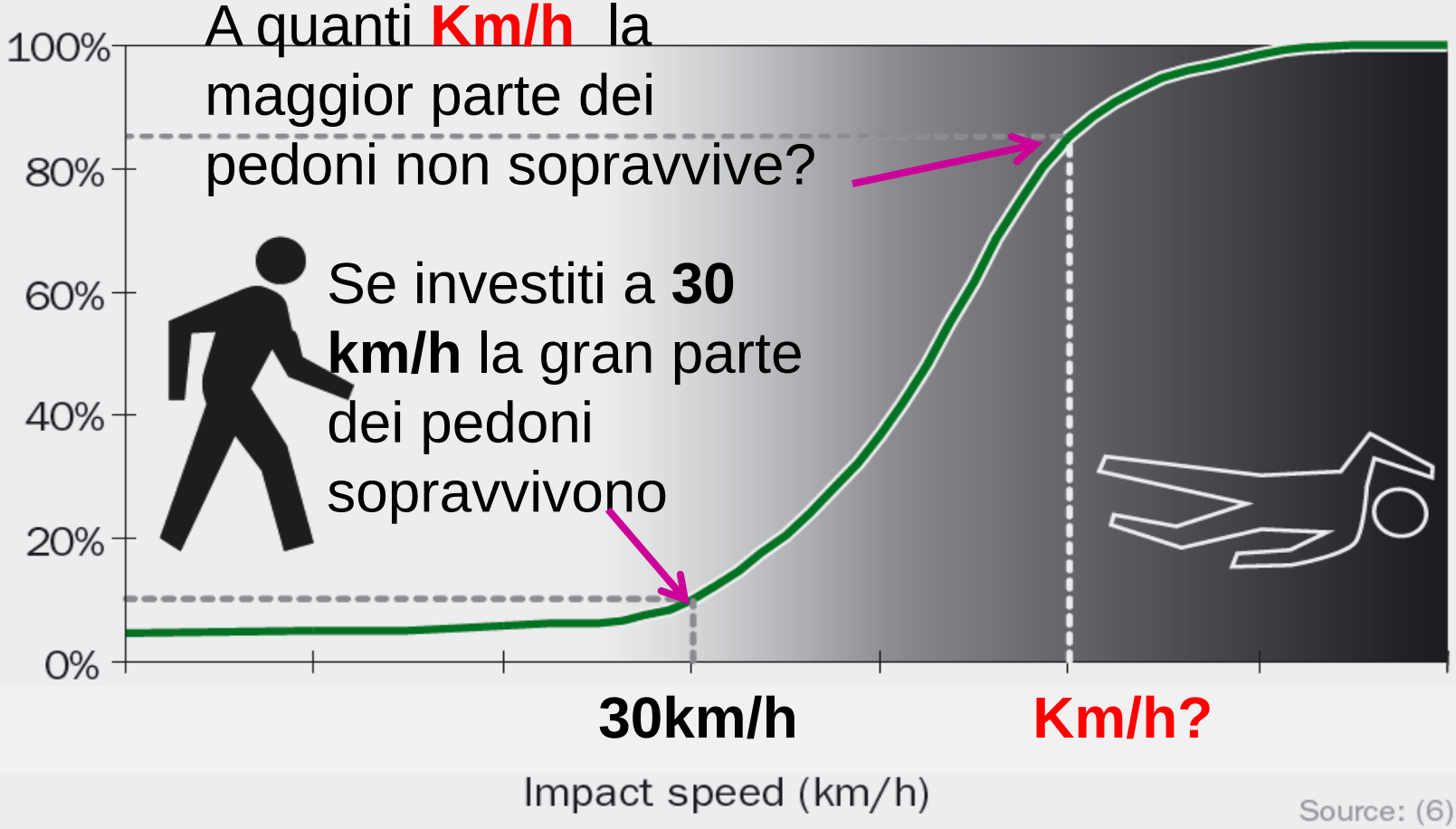
*Se gli autisti coinvolti in incidenti stradali per guida in stato di ebbrezza fossero stati sobri, almeno **7.500** morti avrebbero potuto essere evitati.*

☠ Mancato uso delle cinture di sicurezza

*Nel 2009, circa **12.400** passeggeri sono sopravvissuti ad incidenti stradali perchè muniti di cintura di sicurezza.*
*Altre **2.500** morti avrebbero potuto essere prevenute se il **99%** dei passeggeri fossero stati muniti di cintura di sicurezza.*

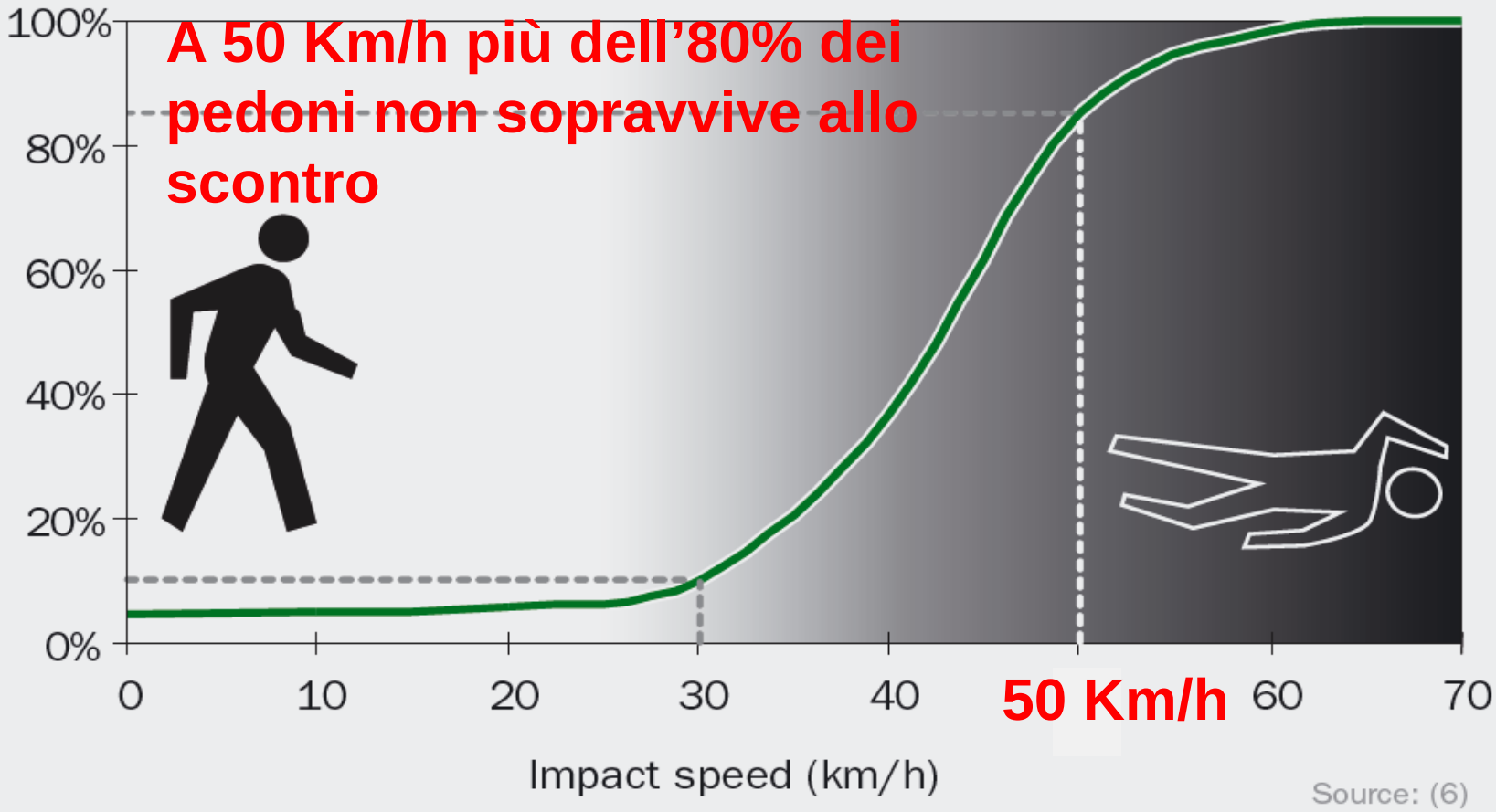
La velocità uccide

Figure 1.1 **Probability of fatal injury for a pedestrian colliding with a vehicle**



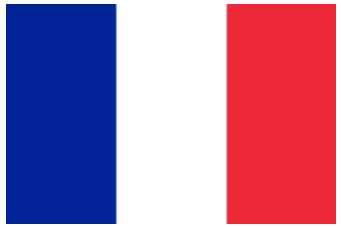
La velocità uccide

Figure 1.1 **Probability of fatal injury for a pedestrian colliding with a vehicle**

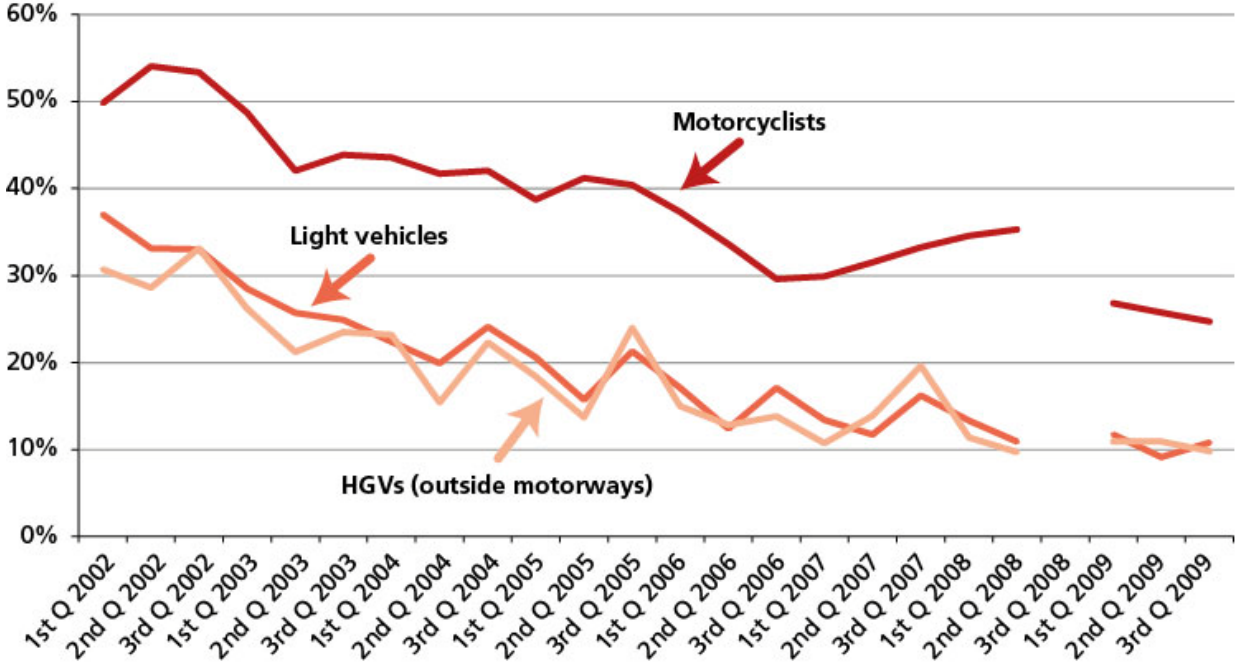


Buone pratiche nell'applicazione dei limiti di velocità

Le tecnologie danno grandi risultati

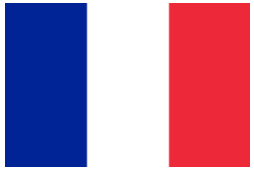


% di veicoli che viaggiano 10km/h sopra il limite legale in Francia



- **75%** della diminuzione del numero di vittime della strada puo' essere attribuito ad un miglioramento nella gestione del controllo della velocità tra il 2002 e il 2005.
- I veicoli che viaggiano 10 km/h o più sopra il limite legale sono diminuiti, rappresentando oggi il **10%** del totale (prima costituivano il **35%**)

Velocità: Francia e Spagna



&

- Sostegno politico al sanzionamento dei limiti di velocità
- Organismo di coordinamento di alto livello
- Sanzionamento automatico applicato in modo estensivo
- Livelli di sanzionamento stabiliti a livello nazionale
- Responsabilità del proprietario del veicolo
- Sanzioni accresciute (multe + punti sulla patente)
- Sanzionamento supportato da un’intensa campagna mediatica

Controllo della velocità media

- In uso in: Olanda, Regno Unito, Austria, Italia, Australia
- Numerosi studi mostrano una riduzione della velocità al di sotto dei limiti vigenti nonchè una diminuzione del numero delle vittime e dei feriti
- Benefici ulteriori: miglioramento dei flussi di traffico, riduzione dell'inquinamento acustico e delle emissioni dei veicoli.
- Alti livelli di accettazione tragli automobilisti
- Requisiti legali: problemi nei paesi membri dove è prevista la sola responsabilità del conducente
- Prossimo passo: Intelligent Speed Assistance

Qual è il tasso di alcolemia consentito in Italia?

1. 0.0 mg/ml
2. 0.2 mg/ml
3. 0.5 mg/ml
4. 0.8 mg/ml

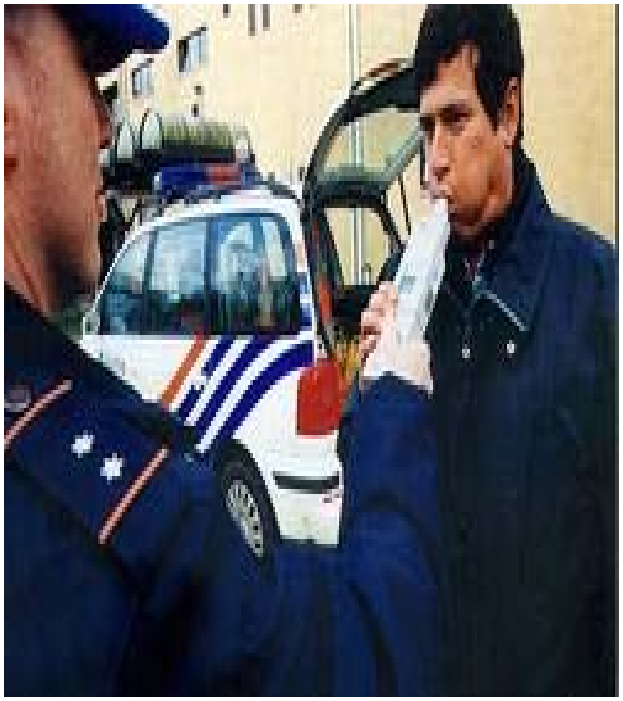
Qual è il tasso di alcolemia consentito in Italia?

1. 0.0 mg/ml
2. 0.2 mg/ml
3. 0.5 mg/ml
4. 0.8 mg/ml

Guida in stato di ebbrezza: buone pratiche

- Migliori risultati nei paesi che effettuano controlli in maniera casuale

  - ancora non presenti in tutti paesi UE
- Paesi con il maggior numero di controlli: Finlandia, Svezia, Slovenia, Francia, ...
- I paesi precursori nel settore (Svezia, Olanda) insistono sull'effettuare il test ogni volta che il conducente viene fermato per un controllo.
- Dati: test obbligatorio per tutti gli utenti della strada coinvolti in incidenti gravi causati dall'alcol.
- Prossimo passo: Alcohol Interlocks



La cintura va usata:

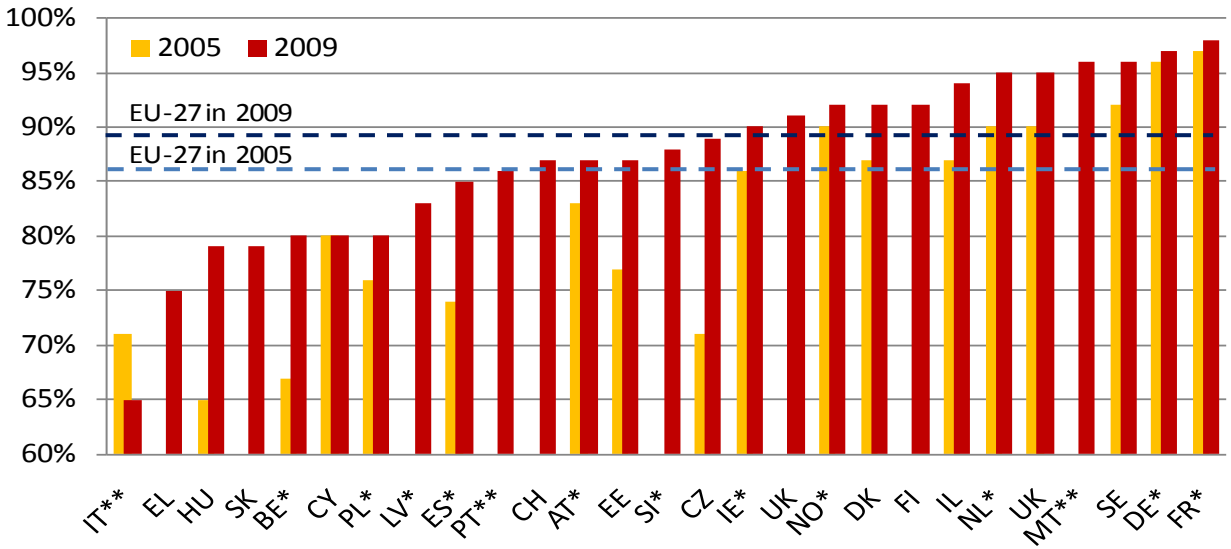
1. Sui sedili anteriori delle automobili
2. Su tutti i sedili su tutti i veicoli
3. Sui sedili anteriori su tutti i veicoli
4. Su tutti i sedili delle automobili

La cintura va usata:

1. Sui sedili anteriori delle automobili
✓ **Su tutti i sedili su tutti i veicoli**
3. Sui sedili anteriori su tutti i veicoli
4. Su tutti i sedili delle automobili

Se c'è una cintura, va usata!
(Direttiva UE del 2006)

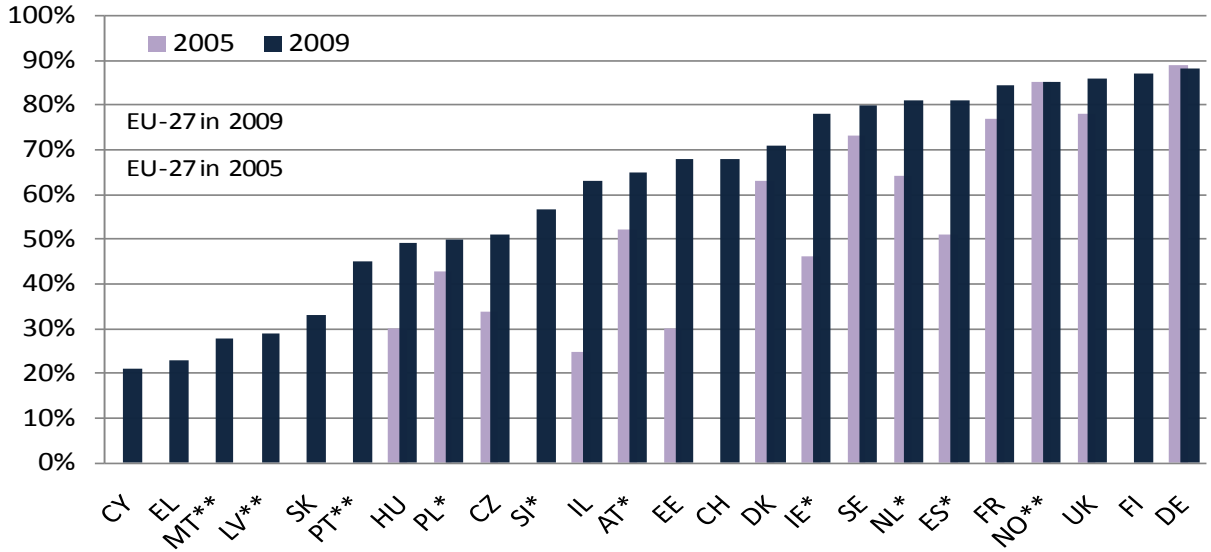
Utilizzo delle cinture di sicurezza



Utilizzo delle cinture sui **sedili anteriori** di veicoli leggeri (anno più recente disponibile), con dati del 2005 per raffronto

IT = 65 (2007)

**2008; **2007*



Utilizzo delle cinture sui sedili **sedili posteriori** di veicoli leggeri nel 2009 con dati del 2005 per raffronto

IT n/a

**2008; **SafetyNet*

Cinture di sicurezza: Migliori pratiche

- Una direttiva del 2006 obbliga l'uso delle cinture di sicurezza per tutti i passeggeri del veicolo
- Numerose azioni nazionali per promuovere l'applicazione della normativa sulle cinture; campagna mediatica informativa a sostegno
- Campagne sulla sicurezza stradale centrate sull'uso delle cinture nei sedili posteriori
- Sanzioni adeguate: perdita di 3 punti (su 12) sulla patente per il conducente per il mancato uso delle cinture posteriori.
- Prossimo passo: Seat Belt Reminders anche per i sedili posteriori

Cosa si aspettano i cittadini europei?

Percezione sulla gravità dei problemi…

- **Guida in stato di ebbrezza** considerata uno dei principali problemi dal 94% dei cittadini dell'UE
- Conducenti che **eccedono i limiti di velocità** (78%)
- Conducenti/passeggeri che **non indossano le cinture** (74%)

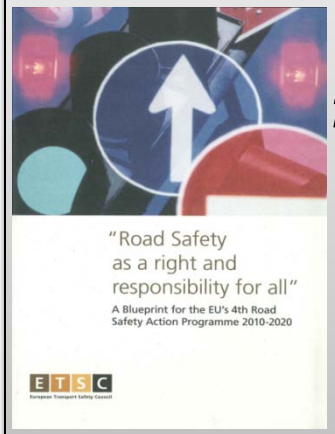
Misure prioritarie sulle quali i governi nazionali dovrebbero focalizzare la loro attenzione…

- Miglioramento della **sicurezza delle infrastrutture**
- **Applicazione della normativa** stradale
- **Campagne di sensibilizzazione; formazione continua dei conducenti**

Orientamenti 2011-2020

- Favorire l'adozione dei più elevati standard di sicurezza
- Approccio integrato con altre politiche (energia, ambiente, educazione, …)
- Responsabilità condivisa (principi di sussidiarietà e di proporzionalità)

Raccomandazione di ETSC: Una **Vision** per l'UE



*"Every citizen has a fundamental right **to**, and responsibility **for**, road traffic safety. This right and responsibility serves to protect citizens from the loss of life and health caused by road traffic"*

Tylősand Declaration, Sweden 2007
5th World Conference on Injury Prevention, Delhi 2000

Orientamenti – Obiettivo(-i)

- Riduzione del 50% dei morti su strada entro il 2020
- Non appena saranno compiuti progressi sufficienti nell'adozione di una definizione comune per i feriti gravi (e feriti lievi), la COM proporrà l'aggiunta di un obiettivo comune di riduzione dei feriti

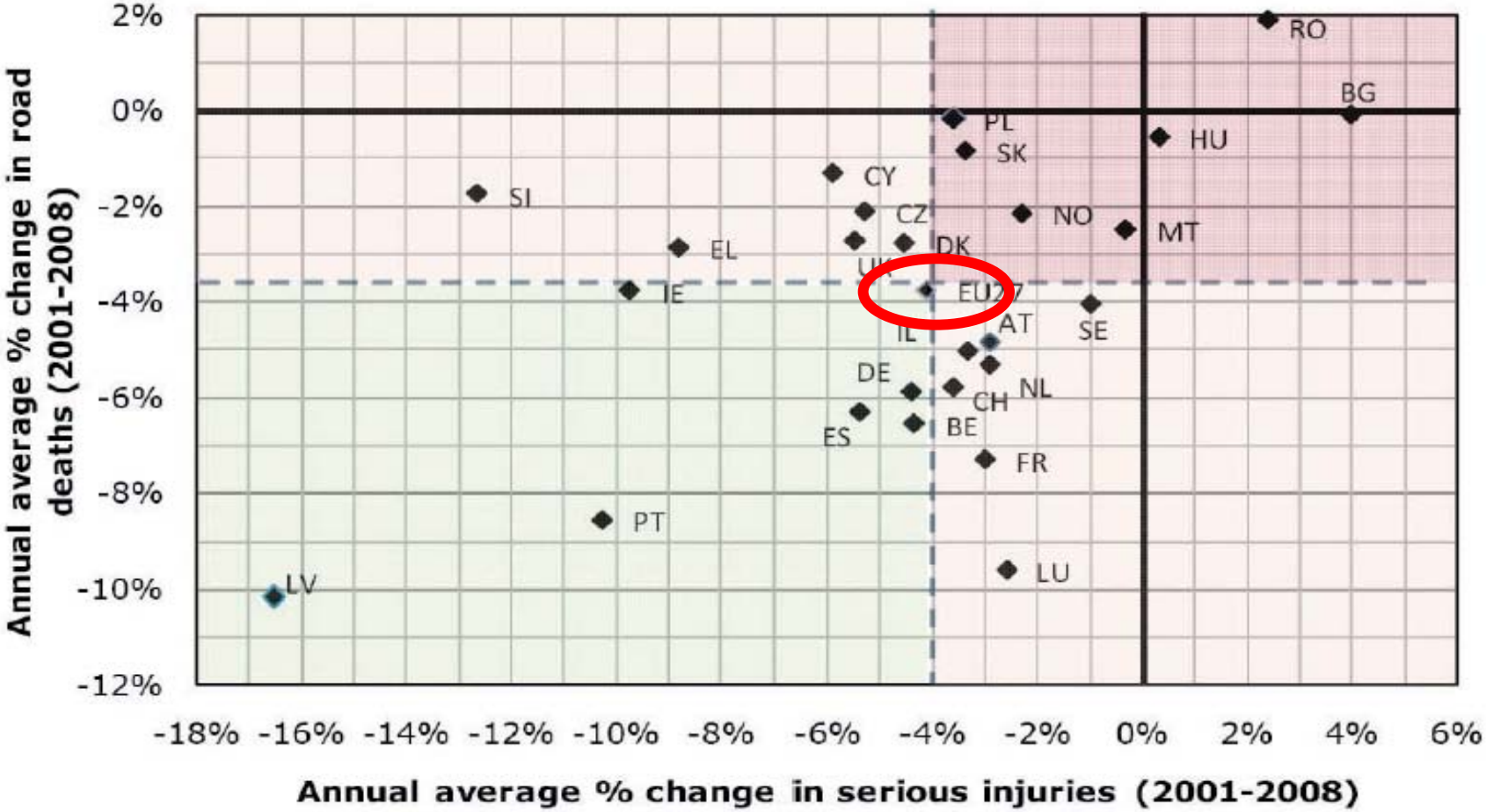
Raccomandazioni di ETSC:

- Obiettivo del 40% di riduzione dei morti 2011-2020
- **Duplice approccio** sui feriti gravi:

  (a) L'UE deve incoraggiare gli Stati membri ad adottare una definizione comune per i feriti gravi (Ricovero ospedaliero per almeno 24h.?)

  (b) Gli Stati membri devono diminuire il numero di feriti gravi ed ambire a una riduzione del 40% (usando la loro stessa definizione)

Progressi nella riduzione dei…
Morti e dei feriti gravi



UE: -3.3% morti & **-4.1%** feriti gravi

IT: nessuna distinzione tra feriti "lievi" e "gravi"

(Una stima: 35% del totale sono "gravi")

Obiettivi strategici

- Educazione stradale e formazione degli utenti della strada
- Rafforzamento dell’applicazione della normativa stradale
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli
- Promozione dell’uso delle moderne tecnologie
- Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- Protezione degli utenti vulnerabili

EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

{SEC(2010) 903}

Educazione e formazione

L'utente della strada è il primo anello nella catena di sicurezza e quello più debole, in quanto più incline all'errore. Quali che siano le misure tecniche adottate, l'efficacia della politica di sicurezza stradale dipende in ultima analisi dal comportamento degli utenti. L'istruzione, la formazione e il controllo sono essenziali.

La Commissione collaborerà con gli Stati membri al fine di sviluppare una strategia comune per l'istruzione e la formazione in materia di sicurezza stradale. A livello dell'UE ciò significherà innanzi tutto migliorare il sistema di formazione e di rilascio delle patenti, in particolare ampliando la direttiva sulla patente di guida UE, in modo da:

- Definire criteri minimi per gli istruttori di guida.
- Inserire, nella fase precedente il rilascio della patente, un periodo di tirocinio/guida accompagnata (concordando con i paesi che hanno scelto di utilizzare questo sistema età minima, esperienza e condizioni).
- Esaminare la possibilità di introdurre periodi di prova dopo l'esame di guida (durante i quali i neopatentati sono oggetto di controlli più rigorosi).
- Esaminare la possibilità di introdurre la guida ecologica fra le prove teoriche e pratiche, per una guida più sicura e meno inquinante.

Raccomandazioni di ETSC:

- Un sistema graduale per il rilascio della patente ai conducenti con meno esperienza
- Speciale sistema di patente a punti per i più giovani

Obiettivi strategici

- Educazione stradale e formazione degli utenti della strada
- Rafforzamento dell’applicazione della normativa stradale
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli
- Promozione dell’uso delle moderne tecnologie
- Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- Protezione degli utenti vulnerabili

EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

{SEC(2010) 903}

Applicazione della normativa (I)

Velocità – N. Tickets su 1000 cittadini

Alcol – N. Test alcolemici su 1000 cittadini

		Yearly speed tickets per thousand population		
Country	Code	2006	2007	2008
The Netherlands	NL	543	595	558
Austria	AT	327	458	456
Switzerland	CH	350	335	n/a
France	FR	114	127	138
Cyprus	CY	87	165	137
Slovenia	SI	n/a	n/a	72
Norway	NO	52	52	51
Romania	RO	n/a	n/a	
Finland	FI	38	42	
Latvia	LV	41	45	
Denmark	DK	47	48	
Spain	ES	17	27	
Luxembourg	LU	48	49	
Ireland	IE	n/a	45	
Poland	PL	28	32	
Greece	EL	34	32	
Israel	IL	22	22	
Hungary	HU	17	16	
Sweden	SE	21	24	
Slovakia	SK	25	21	
Italy	IT	23	25	
Bulgaria	BG	13	18	
Czech Republic	CZ	30	21	
Lithuania	LT	18	20	
Portugal	PT	9	n/a	

		2006		2007		2008	
Country	Code	Roadside police tests per 1000 population	Percentage above legal limit	Roadside police tests per 1000 population	Percentage above legal limit	Roadside police tests per 1000 population	Percentage above legal limit
Finland	FI	n/a	n/a	318	1.6%	385	1.3%
Norway	NO	n/a	n/a	n/a	n/a	338	n/a
Sweden	SE	264	0.9%	292	0.8%	287	0.8%
Slovenia	SI	162	8.0%	191	7.3%	200	5.8%
France	FR	186	3.2%	182	3.3%	190	3.3%
Cyprus	CY	90	6.2%	149	6.8%	182	5.9%
Greece	EL	118	3.4%	143	2.9%	135	3.1%
Hungary	HU	144	2.9%	143	3.2%	130	3.1%
Ireland	IE	n/a	n/a	113	4.1%	128	3.2%
Spain	ES	88	2.5%	96	2.2%	112	1.8%
Estonia	EE	76	0.9%	68	1.0%	95	1.1%
Austria	AT	56	9.4%	77	7.0%	87	5.8%
Israel	IL	4	16.5%	24	5.1%	69	2.2%
Portugal	PT	48	7.3%	56	5.6%	63	5.9%
Poland	PL	n/a	n/a	n/a	n/a	47	9.5%
Lithuania	LT	31	1.4%	34	1.6%	40	1.7%
Denmark	DK	n/a	n/a	n/a	n/a	36	n/a
Italy	IT	4	n/a	12	n/a	23	n/a
Great Britain	GB	10	17.4%	10	16.3%	NA	n/a

IT: Dati Polstrada e Polizia municipale (Velocità); Polstrada e Carabinieri (Alcol)

Applicazione della normativa (II)

COMMISSIONE EUROPEA

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIO
CONSIGLIO, AL COMITATO ECONO
COMITATO DEI

Verso uno spazio europeo della sicurezza
sicurezza

{SEC(201

Azioni:

- **La Commissione lavorerà insieme al Parlamento europeo e al Consiglio per organizzare uno scambio transfrontaliero di informazioni in materia di sicurezza stradale.**
- **La Commissione si adopererà per elaborare una strategia comune per l'applicazione della normativa sulla sicurezza stradale che preveda:**

  1. *la possibilità di introdurre i limitatori di velocità sui veicoli commerciali leggeri e di rendere obbligatorio l'uso degli alcolock in casi specifici;*
  2. *l'elaborazione di piani nazionali di attuazione.*

Raccomandazioni di ETSC:

- Supporto alla direttiva per agevolare l'applicazione transfrontaliera della normativa e allo scambio delle migliori pratiche
- Associare controlli a campagne di informazione
- Sfruttare le potenzialità delle tecnologie (Alcolocks per conducenti professionali e recidivi; ISA; (Droghe?)

Obiettivi strategici

- Educazione stradale e formazione degli utenti della strada
- Rafforzamento dell’applicazione della normativa stradale
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli
- Promozione dell’uso delle moderne tecnologie
- Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- Protezione degli utenti vulnerabili

EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

{SEC(2010) 903}

Sicurezza delle infrastrutture

La Commissione:

1. *si assicurerà che i finanziamenti europei siano erogati unicamente a infrastrutture conformi alle prescrizioni delle direttive sulla sicurezza stradale e sulla sicurezza delle gallerie;*

2. *promuoverà l'applicazione dei rilevanti principi in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture alle strade secondarie degli Stati membri, in particolare tramite lo scambio di buone pratiche.*

Raccomandazioni di ETSC:

- Linee guida tecniche per i siti ad alto rischio ed per i dissuasori di velocità
- Promozione dei concetti di progettazione e divisione delle strade in base alla loro funzionalità, *self-explaining roads and forgiving roadside*

Obiettivi strategici

- Educazione stradale e formazione degli utenti della strada
- Rafforzamento dell’applicazione della normativa stradale
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli
- Promozione dell’uso delle moderne tecnologie
- Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- Protezione degli utenti vulnerabili

EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

{SEC(2010) 903}

Sicurezza dei veicoli

Requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore (Reg.2009/661/CE)

Nel periodo 2001-2010 si è lavorato molto sui dispositivi di sicurezza "passivi" per i veicoli, come le cinture di sicurezza e gli airbag. Tra il 2011 e il 2020 entrerà in vigore una serie di nuove misure di "sicurezza attiva" per i dispositivi di sicurezza che comprenderà:

- Controllo elettronico obbligatorio della stabilità (per automobili, autobus ed autocarri) per ridurre il rischio di perdita di stabilità o di ribaltamento.
- Sistemi obbligatori di avviso di uscita di corsia (per autocarri e autobus).
- Sistemi automatici obbligatori di frenaggio di emergenza (per autocarri e autobus).
- Dispositivi obbligatori che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza (automobili ed autocarri).
- Limitatori di velocità obbligatori per veicoli commerciali/furgoni leggeri (già obbligatori per gli autocarri).
- Per i veicoli elettrici, la Commissione proporrà un pacchetto di misure concrete che fisseranno norme tecniche per la sicurezza.
- La Commissione esaminerà la possibilità di estendere l'applicazione di sistemi avanzati di assistenza alla guida, come i sistemi di allarme anticollisione, adattandoli ai veicoli commerciali e/o privati
- Dal 2003 la normativa dell'UE è stata rafforzata al fine di ridurre il rischio di lesioni per gruppi vulnerabili come i pedoni e i ciclisti, ad esempio rendendo obbligatori frontali di veicoli che assorbano l'energia dell'impatto e specchietti anti-angolo morto. Occorrerà esaminare ulteriori interventi tecnologici nel settore

Sicurezza dei veicoli su strada - controlli tecnici

- La Commissione rafforzerà la legislazione dell'UE sui controlli tecnici al fine di istituire un riconoscimento reciproco di tali controlli, in modo che quelli effettuati in uno Stato membro siano riconosciuti in un altro Stato membro.

ETSC:

+ *SBRs* sedili anteriori e posteriori (non solo per i conducenti)

+ eCall come requisito per l'omologazione del veicolo

Obiettivi strategici

- Educazione stradale e formazione degli utenti della strada
- Rafforzamento dell’applicazione della normativa stradale
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli
- Promozione dell’uso delle moderne tecnologie
- Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- Protezione degli utenti vulnerabili

EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

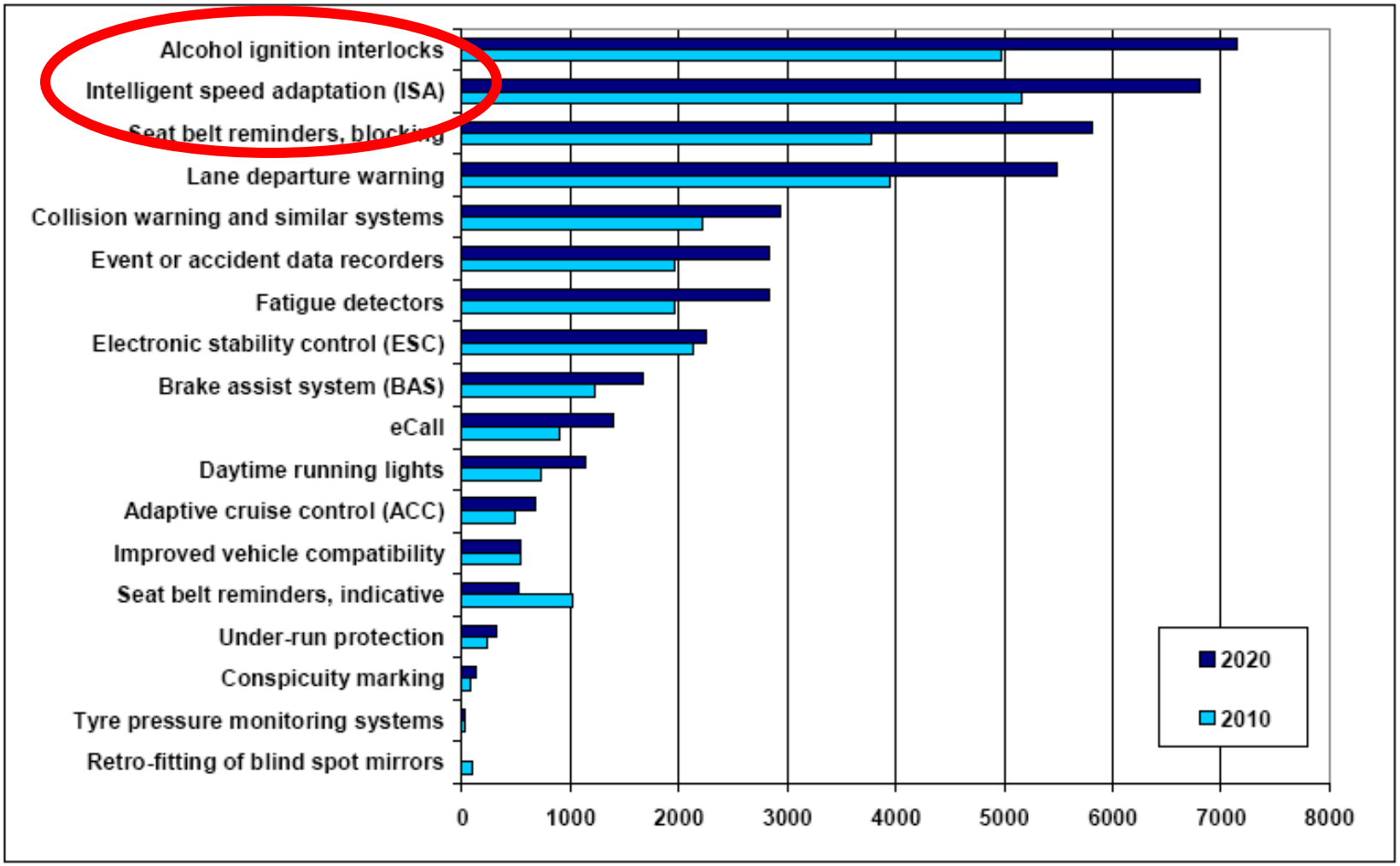
COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

{SEC(2010) 903}

Potenzialità tecnologighe

Figure 2 Reduction in the number of fatalities in EU-25 in 2010 and 2020



ETSC European Transport Safety Council

Fonte: COWI

Obiettivi strategici

- Educazione stradale e formazione degli utenti della strada
- Rafforzamento dell’applicazione della normativa stradale
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli
- Promozione dell’uso delle moderne tecnologie
- Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- Protezione degli utenti vulnerabili

EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

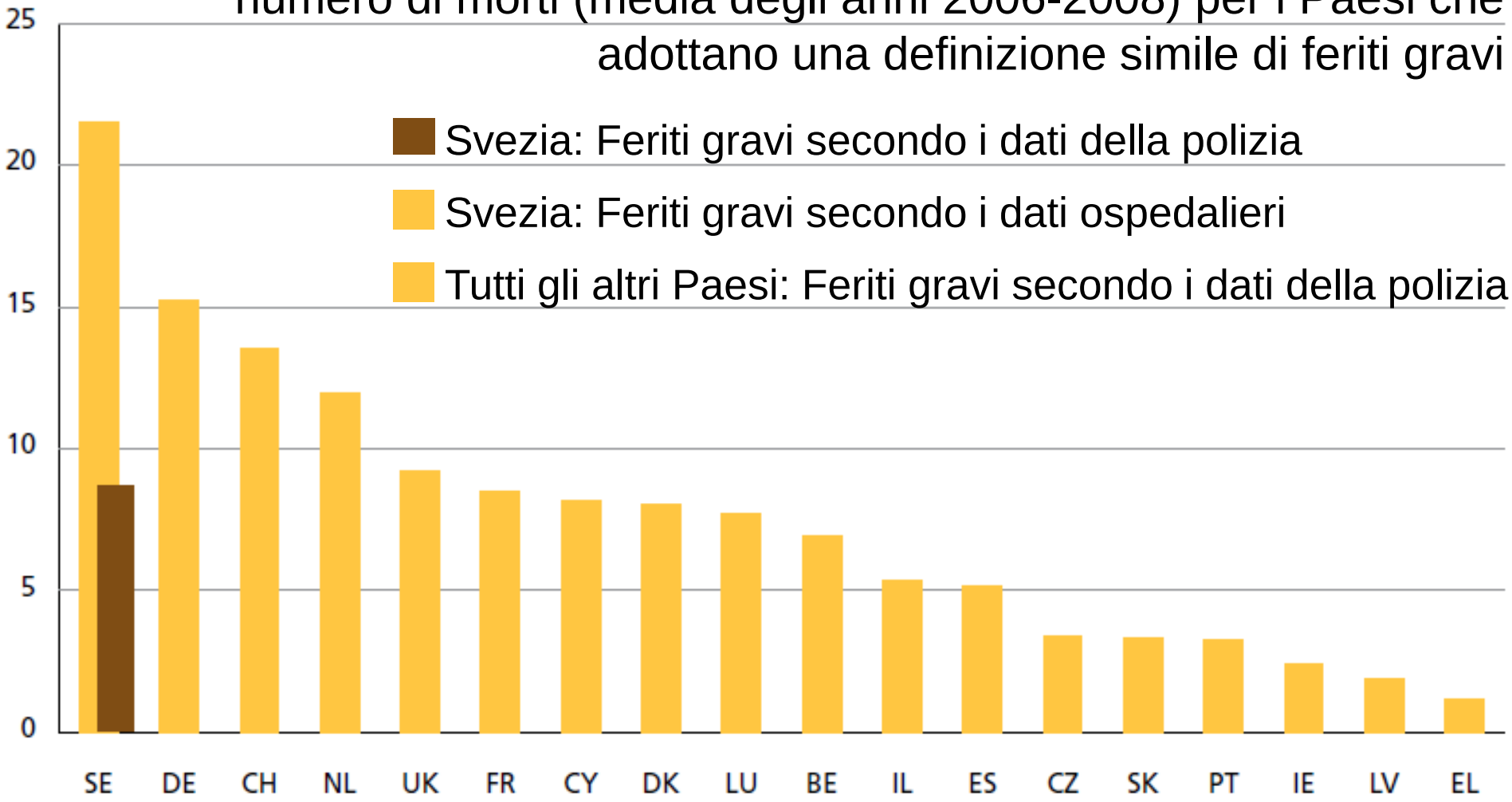
COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

{SEC(2010) 903}

Proporzione feriti gravi / morti

Feriti gravi secondo le registrazioni delle statistiche nazionali su numero di morti (media degli anni 2006-2008) per i Paesi che adottano una definizione simile di feriti gravi



Obiettivi strategici

- Educazione stradale e formazione degli utenti della strada
- Rafforzamento dell’applicazione della normativa stradale
- Miglioramento della sicurezza delle infrastrutture
- Miglioramento della sicurezza dei veicoli
- Promozione dell’uso delle moderne tecnologie
- Miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- Protezione degli utenti vulnerabili

EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 20.7.2010
COM(2010) 389 final

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020

{SEC(2010) 903}

Utenti vulnerabili

→ Particolare attenzione verso le 2 ruote motorizzate

A parità di km percorsi, il **rischio** corso da un motociclista è in media **18 volte superiore** al rischio corso da un automobilista.

Fonte: ***ETSC 2nd PIN Annual Report***

Saranno proposte misure a livello europeo per i veicoli a due ruote a motore al fine di:

- introdurre una serie di misure funzionali per la sicurezza del veicolo, come ad esempio l'obbligo di installare sistemi di frenatura avanzati, sistemi di sicurezza *Automatic Headlamp On* e misure aggiornate contro la manomissione per determinate categorie di PTW (in modo che non possano essere rimossi i limitatori di velocità);
- elaborare norme tecniche sui dispositivi di protezione individuale come gli indumenti e studiare la fattibilità di installare sui motocicli airbag e/o di integrare l'airbag nell'indumento protettivo,
- estendere la normativa UE sulle ispezioni/ controlli tecnici alle motociclette e ad altri veicoli a due ruote a motore (al momento assente)

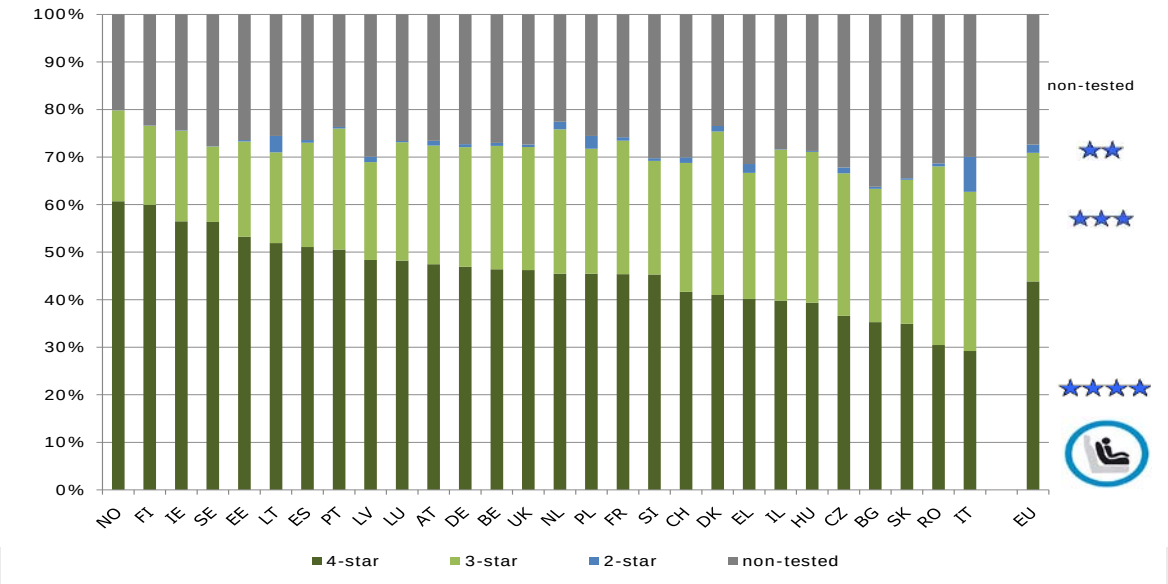
ETSC European Transport Safety Council

+ Estensione di eCall alle due ruote motorizzate

Elementi da integrare

- Sicurezza dei pedoni e dei ciclisti

  → Piano d'azione sulla mobilità urbana
- Spostamenti sul lavoro e casa-lavoro
- Guida sotto l'effetto di droghe
- Distrazione alla guida
- Informazione ai consumatori: EuroNCAP



La mortalità sulla strada non dipende dal caso

- Il prezzo che accettiamo per la mobilità è eccessivamente alto: 31,000 morti all'anno nell'UE; cifre ancora piu' alte relativamente ai feriti con conseguenze permanenti
- Il numero di giovani uccisi sulla strada nel Regno Unito nel 2009 supera largamente quello dei soldati britannici uccisi in Iraq dall'inizio della guerra!
- Per le stesse distanze percorse, il rischio di morire sulle strade è molto piu' alto rispetto al rischio di morire viaggiando in treno, nave o aereo
- "*Ognuno crede che volare sia pericoloso e, forse, è proprio per questo che è cosi' sicuro*"

US Transportation Safety Board

Grazie per l’attenzione

Antonio Avenoso

Executive Director

European Transport Safety Council (ETSC)

Av. des Celtes 58 B-1040 Brussels

T: +32(0)2.230.41.06 – F: +32(0)2.230.42.15

antonio.avenoso@etsc.eu –- www.etsc.eu