

**REGIONE CAMPANIA**  
**PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITA' REGIONALE**  
**ALLEGATO 2**  
**Documento programmatico per la sicurezza Stradale**

## Sommario

1.	Il nuovo contesto di riferimento strategico e normativo europeo.....	3
2.	La pianificazione per la sicurezza stradale di livello nazionale.....	19
2.1	Gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale .....	47
2.2	Le linee strategiche .....	50
2.3	Gli indirizzi per l'attuazione.....	55
2.4	Gestione e monitoraggio.....	57
3.	Le azioni per la sicurezza stradale di livello regionale.....	61
3.1	L'attuazione del PNSS in Campania dal 2000 in poi.....	61
3.2	Interventi realizzati sulla rete stradale regionale con finalità di sicurezza stradale.....	69
3.3	La proposta di Piano Regionale per la Sicurezza Stradale .....	70
4.	Conclusioni.....	72

## 1. IL NUOVO CONTESTO DI RIFERIMENTO STRATEGICO E NORMATIVO EUROPEO

In tutto il mondo gli incidenti stradali sono tra le principali cause di morte e si segnala che a partire dagli anni '90 il numero complessivo delle vittime a livello globale è aumentato del 35%. Per incoraggiare i governi nazionali ad attuare buone pratiche di sicurezza stradale in grado di ridurre il numero delle vittime della strada già nel 2010 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite adottò la risoluzione 64/255, incaricando l'Organizzazione Mondiale della Sanità ed altri partner internazionali, quali la Banca Mondiale, di predisporre un piano globale per il Decennio di azione per la sicurezza stradale 2011-2020.

In tempi più recenti si fa riferimento all'**Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile**, un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità che 193 paesi membri dell'ONU hanno sottoscritto nel settembre 2015. Essa ingloba 17 Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals, SDGs<sup>1</sup>) in un grande programma d'azione, per un totale di 169 target o traguardi che *"fanno riferimento ad un insieme di questioni importanti per lo sviluppo, che prendono in considerazione in maniera equilibrata le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile – economica, sociale ed ecologica – e mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici, a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani"*.

Per un verso il Goal 3, declinato in tredici target, si propone l'obiettivo di garantire la salute e di promuovere il benessere per tutti e a tutte le età, comprendendo tra i suoi traguardi il dimezzamento, entro il 2030, del numero di decessi a livello mondiale e delle lesioni da incidenti stradali (target 3.6). Per un altro il punto 11 di questa Agenda riguarda, in una ottica ampia di comunità sostenibili<sup>2</sup>, le città, ossia gli ambiti ove vive oggi metà dell'umanità 3,5 miliardi di persone, 828 milioni delle quali in baraccopoli che si trovano ai margini dei grandi sistemi urbani ed ospitano persone poverissime.

Per *"rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili"*, entro il 2030, si ritiene necessario intervenire con una azione complessa, sicuramente complicata, che affronti le sfide poste dall'ambiente urbano, che includono il traffico, la mancanza di fondi per fornire i servizi di base, la scarsità di alloggi adeguati, il degrado delle infrastrutture.

Lo scenario futuro disegnato include città che offrano opportunità per tutti, con accesso ai servizi di base, all'energia, all'alloggio, che garantiscono a tutti un alloggio sicuro, prioritariamente riqualificando i quartieri poveri, sistemi urbani in cui è fondamentale garantire un sistema di trasporto sicuro, accessibile e sostenibile, potenziando i trasporti pubblici. Il ripetersi del concetto di sicurezza afferisce alla necessità di ridurre complessivamente l'impatto negativo delle città, negli aspetti ambientali (qualità dell'aria e gestione dei rifiuti) così come nelle condizioni di fruibilità degli spazi urbani e di sicurezza di spostamento, per tutti, in particolare in riferimento alle donne, bambini, anziani e disabili, per aumentare la sicurezza di tutte le persone in un mondo che vede aumentare traffico automobilistico e mobilità.

Secondo la relazione dell'Organizzazione mondiale della sanità sulla sicurezza stradale mondiale (*"Global status report on road safety"*, 2018), solo nel 2016 le vittime di incidenti stradali sono state 1,35 milioni. Utilizzando consueti elementi di paragone che consentano di cogliere meglio il dato numerico, significa che, in tutto il mondo, muoiono più persone a causa degli incidenti stradali che a causa di HIV/AIDS, tubercolosi o malattie diarroiche. Inoltre, in tutto il mondo gli incidenti stradali sono oggi la causa di morte più comune per i bambini ed i giovani tra i 15 e i 29 anni; a livello mondiale il 90% dei decessi sulle strade accadono in una paese a basso e medio reddito, sebbene questi paesi siano quelli che possiedono il 54% dei veicoli che circolano sulle strade; la metà di chi, nel mondo muore sulle strade appartiene alle categorie degli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti, motociclisti); gli incidenti stradali costano a molti paesi il 3% del prodotto interno lordo; in assenza di azioni coordinate gli incidenti stradali rappresenteranno la settima causa di morte entro il 2030.

Analizzando più da vicino, i dati di incidentalità di alcune delle Nazioni più attente ai temi della sicurezza stradale (USA, Australia, Canada, Stati dell'Unione Europea), emerge come i trend siano piuttosto simili tra loro, ma divergenti da quello globale. Di fatto si osserva una generale diminuzione dell'incidentalità rispetto ai primi anni 2000; questo andamento ha però subito un rallentamento a partire dal 2013 per tutte le realtà considerate.

---

<sup>1</sup> L'avvio ufficiale degli Obiettivi per lo Sviluppo Sostenibile ha coinciso con l'inizio del 2016, guidando il mondo sulla strada da percorrere nell'arco dei prossimi 15 anni: i paesi, infatti, si sono impegnati a raggiungerli entro il 2030. Un impegno immane su questioni strategiche come la lotta alla povertà, l'eliminazione della fame e il contrasto al cambiamento climatico. 'Obiettivi comuni' che riguardano tutti i paesi e tutti gli individui: nessuno ne è escluso, né deve essere lasciato indietro lungo il cammino necessario per portare il mondo sulla strada della sostenibilità.

<sup>2</sup> Si stima che le città siano responsabili del 60-80% del consumo di energia e del 75% delle emissioni di sostanze nocive.

Il 93% delle vittime della strada nel mondo si verificano in paesi a basso e medio reddito, che hanno circa il 60% del parco auto circolante globale ed è proprio qui, in queste realtà, che si registra il maggior numero di vittime giovani (tra 5 e 29 anni) a causa di incidenti stradali.

Ad agosto 2020 l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha approvato la risoluzione A/RES/74/299 "*Migliorare la sicurezza stradale globale*", che fissa un nuovo obiettivo per la comunità internazionale di ridurre il numero di vittime della strada del 50% entro il 2030, quale obiettivo primario del nuovo "*Decennio d'azione per la sicurezza stradale 2021-30*", obiettivo condiviso anche dagli SDG's targets che indicano altresì la necessità di migliorare la sicurezza stradale nelle città.

Il Rapporto 2020 sulla sicurezza stradale dell'ITF (International Transport Forum) dell'OECD, pubblicato il 22 ottobre 2020, fornisce una panoramica della sicurezza stradale per i 42 paesi che partecipano al gruppo di lavoro permanente sulla sicurezza stradale, noto come Gruppo IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group).

Partendo dalle restrizioni agli spostamenti imposte per l'emergenza Covid-19, il Rapporto evidenzia che si è registrata una riduzione significativa degli incidenti sulle strade nei primi mesi del 2020, anche se la riduzione della mortalità, pur molto elevata, non in tutti i paesi è stata proporzionale alla riduzione del traffico registrata.

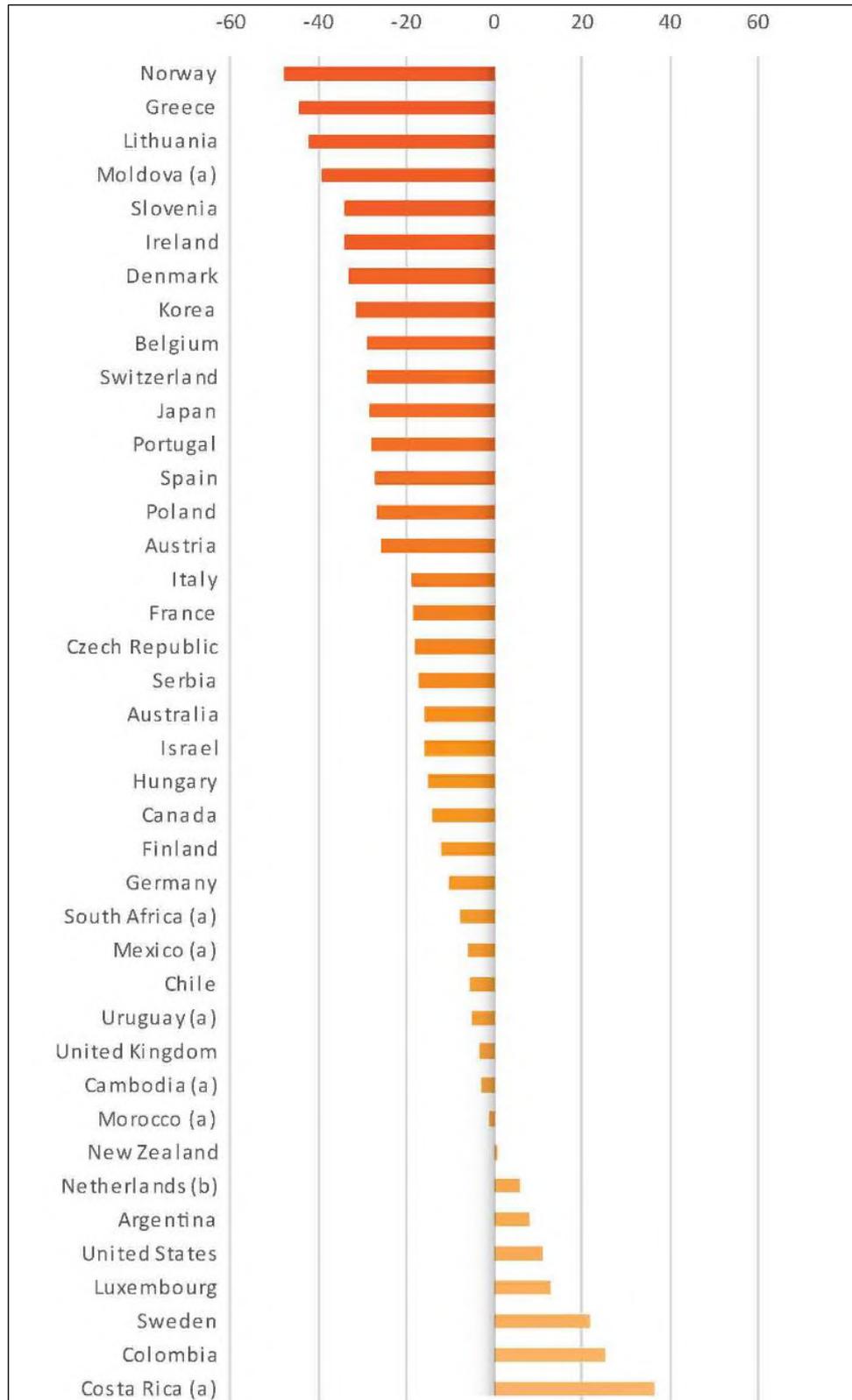
Il Rapporto 2020, inoltre, evidenzia che nell'ultimo decennio, nel complesso dei 22 paesi i cui dati sono disponibili, le strade più sicure rimangono le autostrade, mentre le strade extraurbane registrano il tasso di mortalità più elevato per tipologia di infrastruttura: dal 36% del Portogallo al 73% della Nuova Zelanda, mentre in Italia le vittime sulle strade statali rappresentano circa il 50% del totale delle vittime sulle strade, peraltro con un tasso molto elevato di mortalità anche nelle strade urbane, di poco superiore al 40%.

Lo studio mostra che in alcuni paesi è stato adottato un limite di velocità ridotto a 30 Km/h nei centri urbani<sup>3</sup> (Oslo, Toronto, Monaco di Baviera, Madrid) e che l'utilizzo delle cinture di sicurezza riduce di molto la gravità degli effetti degli incidenti e potrebbe, pertanto, ridurre ulteriormente il tasso di mortalità.

---

<sup>3</sup> Su tale opzione è al lavoro anche l'Italia, su una idea per cui il limite dovrebbe essere abbassato in tutte le strade cittadine, salvo eccezioni, come in diversi comuni hanno già realizzato e come chiedeva da qualche anno l'Anci, l'associazione dei Comuni italiani, le associazioni della mobilità dolce e le associazioni ambientaliste, al fine di "tutelare e garantire la sicurezza nelle aree urbane".

*"La velocità media del traffico urbano non ne risente comunque: già oggi nei centri urbani si fatica a superare i 20-30 all'ora. Il limite di velocità dell'assistenza elettrica per le bici a pedalata assistita è 25 km/h, per i motorini e gli scooter elettrici equivalenti ai motorini giunge persino a 45 km/h. La velocità media di un autobus urbano in città è in genere inferiore ai 30"* (La sicurezza stradale nelle città, Legambiente, novembre 2020).



**Figura 1. Variazione percentuale del numero di vittime della strada tra il 2010 e il 2018**  
*(Rapporto 2020 sulla sicurezza stradale dell'International Transport Forum).*

L'utilizzo delle cinture di sicurezza nei sedili anteriori oscilla in media (dati 2019 o 2018) tra l'80 ed il 90% (es: Spagna, Stati Uniti, Serbia), arrivando intorno al 100% in Francia, Germania, Giappone, Svezia, Canada, con l'Italia che invece si colloca al terzultimo posto dei 34 paesi monitorati, insieme a Messico ed Argentina, con poco più del 60% di utilizzo delle cinture anteriori, pur obbligatorie dal 1988. L'utilizzo delle cinture sui sedili posteriori risulta ancora più basso rispetto a quelle anteriori: solo in Germania, Austria, Norvegia, Australia Canada e Repubblica ceca, l'utilizzo è superiore al 90%,

mentre resta sotto l'80% nella metà dei 36 paesi in cui sono disponibili dati, collocandosi al di sotto del 40% in 5 paesi (Giappone, Costa Rica, Marocco, Uruguay, Argentina), con tassi del 20% circa in Serbia, Messico, Chile e Malesia e con l'Italia al penultimo posto della classifica, con solo l'11% di utilizzo delle cinture posteriori, obbligatorie dal 1994.

Va sottolineato che, in assenza di una metodologia univoca di registrazione di tale dato nei vari paesi, talora basato su sondaggi, il Rapporto sottolinea che esso potrebbe risultare in realtà ancora più basso.

Rispetto al contesto globale, come detto, in Europa la situazione è relativamente positiva, grazie ad un'azione risoluta a più scale di interesse. È indubbio che la sicurezza stradale nell'Unione europea sia migliorata notevolmente negli ultimi decenni, mentre in tutto il mondo il numero di vittime di incidenti stradali continua a crescere; il numero di morti e feriti, però, è ancora troppo elevato.

**Tabella 1: Morti in incidenti stradali nei paesi membri dell'Unione Europea (UE28) Anni 2010, 2017 e 2018.**

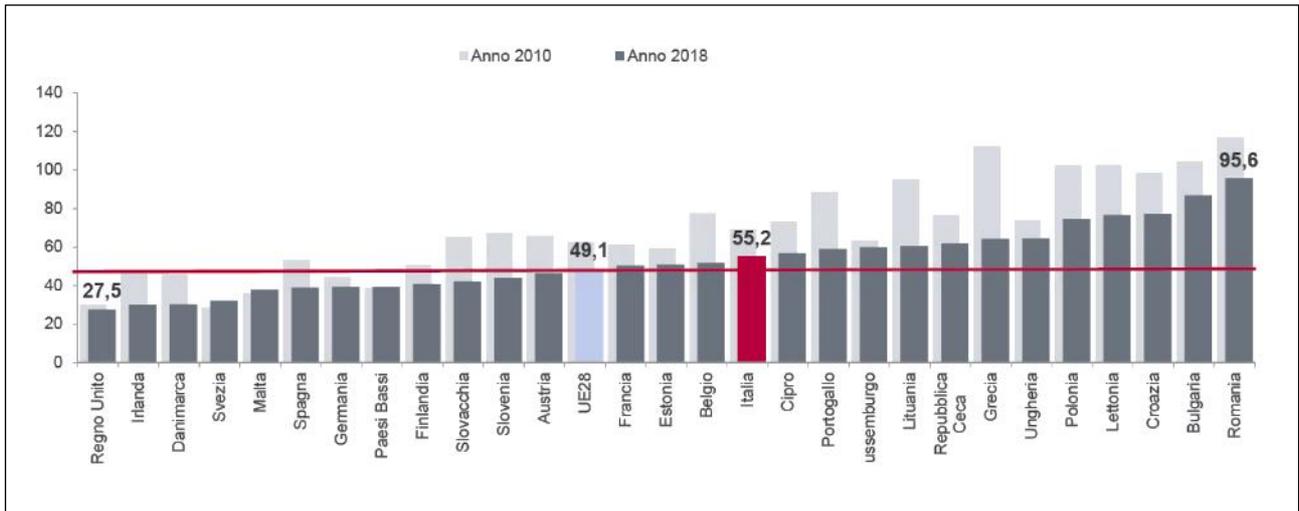
PAESI UE28	Valori assoluti		Variazione percentuale (a)			Tasso di mortalità stradale	
	2010	2017	2018*	2018/2017*	2018/2010*	2010	2018*
Austria	552	414	409	-1,2	-25,9	65,9	46,4
Belgio	841	615	590	-4,1	-29,8	77,6	51,8
Bulgaria	776	682	611	-10,4	-21,3	104,6	86,7
Cipro	60	53	49	-7,5	-18,3	73,2	56,7
Croazia	426	331	317	-4,2	-25,6	99,0	77,2
Danimarca	255	175	175	0,0	-31,4	46,1	30,3
Estonia	79	48	67	39,6	-15,2	59,3	50,8
Finlandia	272	223	225	0,9	-17,3	50,8	40,8
Francia	3.992	3.448	3.259	-5,5	-18,4	61,7	50,3
Germania	3.651	3.177	3.265	2,8	-10,6	44,6	39,4
Grecia	1.258	731	690	-5,6	-45,2	112,5	64,2
Irlanda	212	156	146	-6,4	-31,1	46,6	30,1
<b>Italia</b>	<b>4.114</b>	<b>3.378</b>	<b>3.334</b>	<b>-1,3</b>	<b>-19,0</b>	<b>69,4</b>	<b>55,2</b>
Lettonia	218	136	148	8,8	-32,1	102,8	76,5
Lituania	299	192	170	-11,5	-43,1	95,2	60,5
Lussemburgo	32	25	36	44,0	12,5	63,7	59,8
Malta	15	19	18	-5,3	20,0	36,2	37,8
Paesi Bassi	640	613	678	10,6	5,9	38,6	39,5
Polonia	3.907	2.831	2.862	1,1	-26,7	102,4	74,5
Portogallo	937	602	606	0,7	-35,3	88,6	58,9
Regno Unito	1.905	1.856	1.825	-1,7	-4,2	30,5	27,5
Repubblica Ceca	802	577	656	13,7	-18,2	76,7	61,8
Romania	2.377	1.951	1.867	-4,3	-21,5	117,1	95,6
Slovacchia	353	276	229	-17	-35,1	65,5	42,1
Slovenia	138	104	91	-12,5	-34,1	67,4	44,0
Spagna	2.478	1.830	1.812	-1,0	-26,9	53,3	38,8
Svezia	266	253	324	28,1	21,8	28,5	32,0
Ungheria	740	625	629	0,6	-15,0	73,9	64,3

Tra il 2001 ed il 2010 il numero delle vittime della strada nell'UE è diminuito del 43 %, cui è seguito un ulteriore -21% tra il 2010 ed il 2018. Nel 2018, tuttavia, sulle strade dell'UE hanno perso la vita ancora 25.100 persone e circa 135.000 sono rimaste gravemente ferite. Rispetto agli anni precedenti, poi, nel 2019 si ha un ulteriore calo<sup>4</sup>: circa 22.800 persone sono morte in un incidente stradale (quasi 7.000 vittime in meno rispetto al 2010, - 23%). Rapportandosi al 2018, il numero è diminuito del 2%, con una media di 51 morti sulla strada per milione di abitanti, dato che conferma che l'Europa è di gran lunga la regione più sicura al mondo per quanto riguarda la sicurezza stradale.

Otto Stati membri hanno registrato nel 2019 il numero più basso di vittime mai registrato: Croazia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Lettonia, Lussemburgo e Svezia. Tuttavia i progressi sono rallentati nella maggior parte dei paesi e, dunque, l'obiettivo dell'UE di dimezzare il numero di vittime della strada tra il 2010 e la fine del 2020 non è raggiunto;

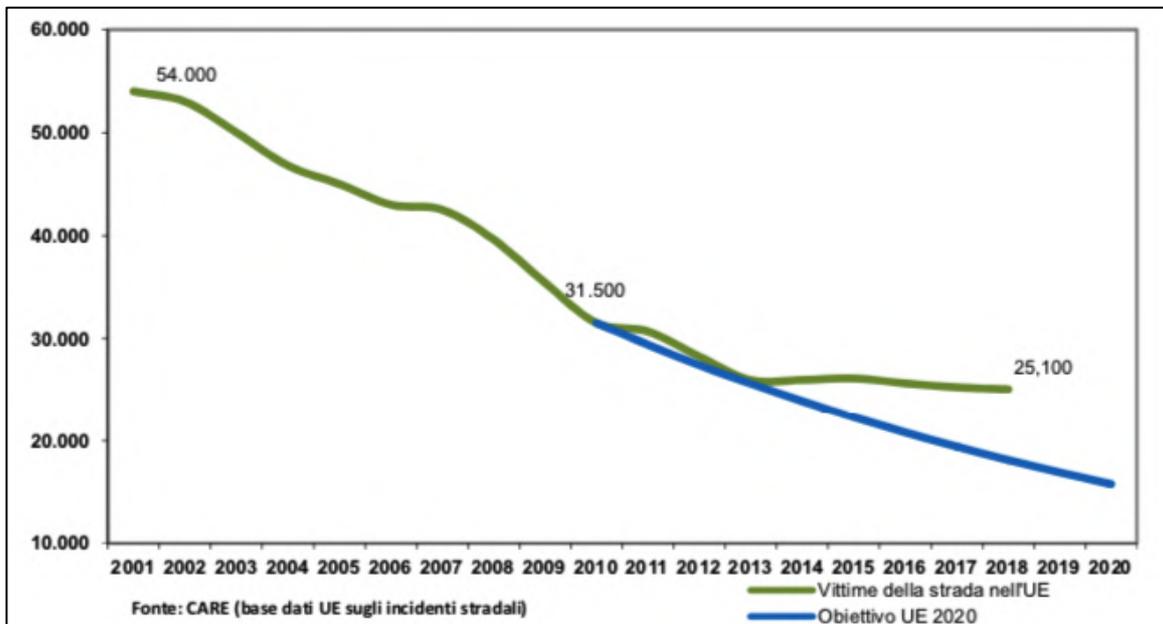
<sup>4</sup> Il commissario per i trasporti Adina Vălean in occasione della pubblicazione annuale delle statistiche sull'incidentalità stradale ha dichiarato: "Nessun decesso e feriti gravi sulle strade europee entro il 2050. Questo è il nostro obiettivo. Puntiamo a ridurre del 50% i decessi e il 50% di feriti gravi entro il 2030 e sappiamo che il nostro obiettivo è raggiungibile. Il L'UE ha registrato una riduzione sostanziale delle vittime della strada in passato, ma cifre stagnanti negli ultimi anni. Inoltre, le disparità tra i paesi rimangono enormi. Raggiungeremo il nostro obiettivo solo attraverso una combinazione di misure legislative, finanziamenti adeguati, standard per veicoli e infrastrutture, digitalizzazione e scambio di best practice".

benché sia probabile che ci siano significativamente meno incidenti stradali nel 2020 a seguito delle misure adottate per contrastare il coronavirus, ciò non sarà sufficiente per raggiungere l'obiettivo.



**Figura 2. Tasso di mortalità stradale nei paesi europei (UE28): morti per milione di abitanti, anni 2010 e 2018.**

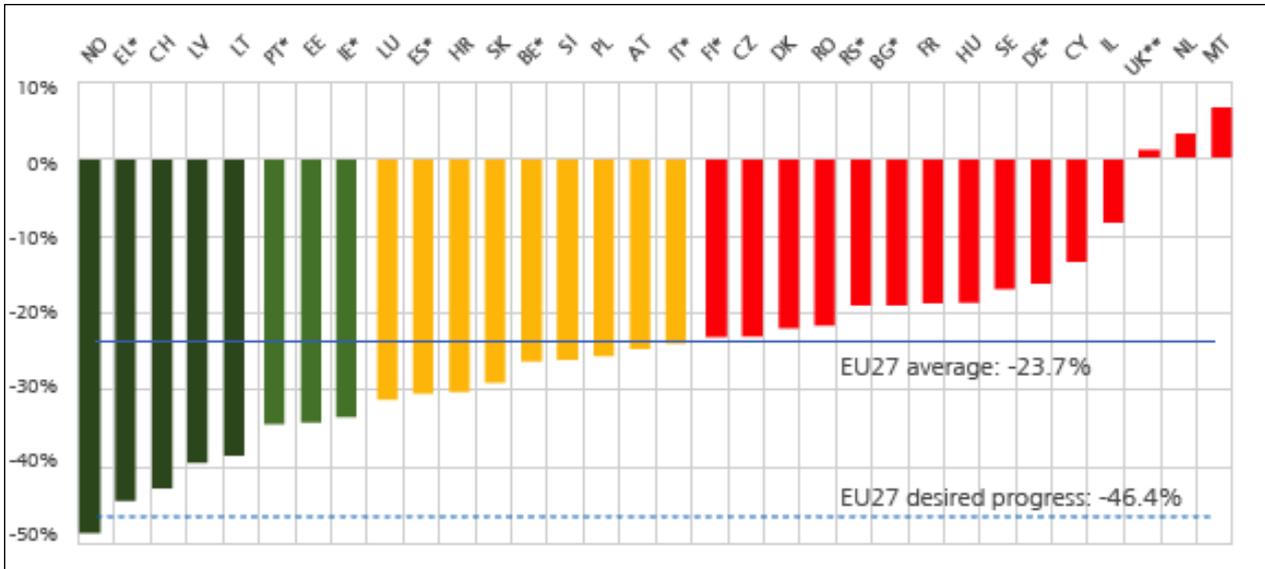
Mentre le prestazioni degli Stati membri in materia di sicurezza stradale stanno convergendo, ci sono ancora nel paese con la peggiore performance quattro volte più morti sulla strada che nel migliore. Le strade più sicure sono state la Svezia (22 morti/milione di abitanti) e l'Irlanda (29), mentre Romania (96), Bulgaria (89) e Polonia (77) hanno riportato i più alti tassi di mortalità nel 2019, per una media dell'UE di 51 decessi per milione di abitanti. Alcuni paesi hanno compiuto enormi progressi: Grecia, Spagna, Portogallo, Irlanda, i tre paesi baltici (Lettonia, Lituania ed Estonia) e Croazia hanno registrato riduzioni superiori alla media (tra il 30 e il 40%) delle vittime della strada.



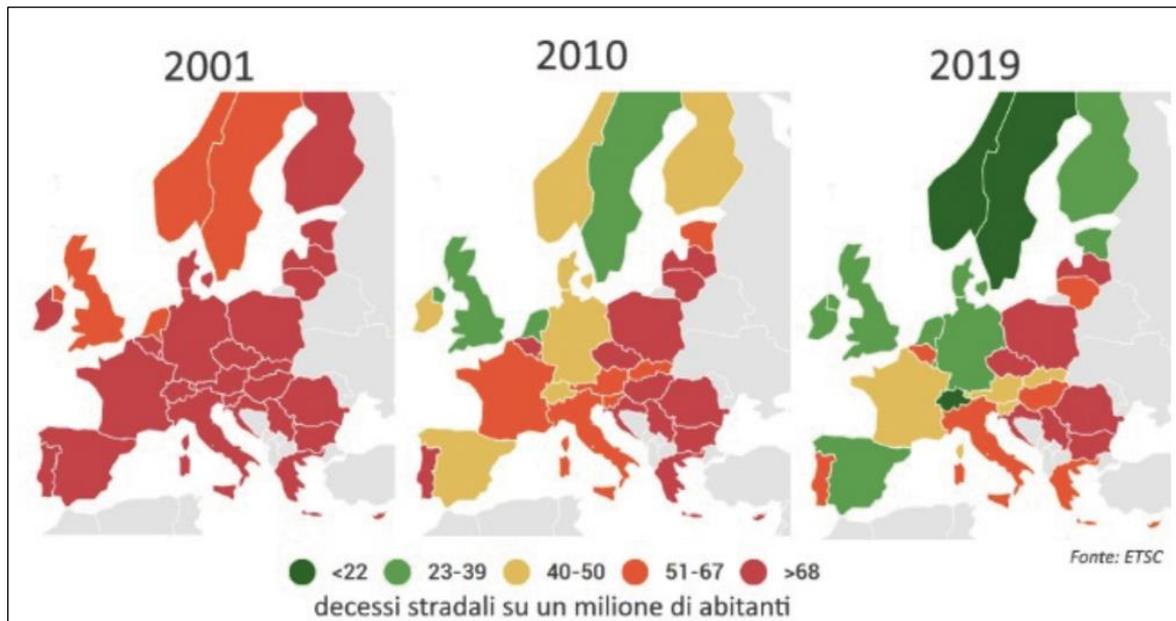
**Figura 3. Evoluzione del numero di vittime della strada nell'UE e valori obiettivo al 2020.**

Tra le cause degli incidenti resta acclarato che circa un terzo degli incidenti mortali è causato (almeno in parte) dalla velocità eccessiva o inadeguata. Secondo alcuni studi, per chi eccede con la velocità il rischio di rimanere coinvolto in un incidente è di 12,8 volte superiore rispetto a chi rispetta i limiti. Gli incidenti a velocità superiori causano inoltre molti più danni rispetto a quelli che si verificano a velocità inferiori. Sulla base dei risultati degli studi più recenti, il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti ha calcolato che con una riduzione di appena 1 km/h delle velocità medie su tutte le strade dell'UE si potrebbero evitare ogni anno più di 2.200 decessi.

Si stima che, per ogni vita persa, altre cinque persone subiscano lesioni gravi con conseguenze che cambiano la vita. Approvando la dichiarazione di La Valletta del marzo 2017 nelle conclusioni del Consiglio, per la prima volta i ministri dei Trasporti dell'UE hanno fissato anche un obiettivo relativo proprio alla riduzione dei feriti gravi, ovvero dimezzare il numero di feriti gravi nell'UE entro il 2030 rispetto ai dati del 2020<sup>5</sup>.



**Figura 4. Variazione percentuale del numero di vittime della strada nei paesi dell'UE tra il 2019 ed il 2010**  
 (Fonte: 14th Road Safety Performance Index Report, ETSC, June 2020).



**Figura 5. Decessi stradali su milione di abitanti: evoluzione tra il 2001 ed il 2019.**

<sup>5</sup> “Sebbene si sia registrata una tendenza costante e promettente verso il conseguimento dell'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime della strada tra il 2010 e il 2020 (obiettivo approvato dal Consiglio dell'Unione europea nel 2010), negli ultimi anni i tassi di riduzione delle vittime della strada sono rimasti stazionari. Desta particolare preoccupazione il numero di decessi e di lesioni gravi tra pedoni e ciclisti. L'obiettivo è divenuto pertanto estremamente arduo e, se non verranno compiuti altri sforzi, rischia di non essere raggiunto.

Gli interventi volti a migliorare la sicurezza stradale non dovrebbero essere misurati soltanto in base al numero delle vittime della strada; il numero dei feriti gravi non è infatti meno allarmante, dal momento che supera di cinque volte quello dei decessi sulle strade. Per mettere in moto le misure adeguate di riduzione degli incidenti occorre fissare un obiettivo globale ambizioso, nello spirito della risoluzione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite sul miglioramento della sicurezza stradale nel mondo<sup>5</sup>. Tale obiettivo deve essere monitorato mediante dati comparabili e affidabili, comunicati avvalendosi di una definizione comune. I dati in questione devono essere analizzati in modo approfondito nel quadro di un lavoro di collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione europea affinché, in base alla loro robustezza, possano essere adottate misure aggiuntive adeguate volte a ridurre il numero di feriti gravi nei prossimi dieci anni”.

Dal punto di vista umano e sociale si tratta di un prezzo tuttora inutile ed inaccettabile da pagare per la mobilità<sup>6</sup>: si stima che, considerando solo l'aspetto economico, gli incidenti stradali nell'UE hanno un costo annuale di circa 280 miliardi di euro, equivalente al 2% circa del PIL<sup>7</sup>. Secondo lo studio "Crash cost estimates for European countries - Safety Cube (2017)", l'ammontare dei costi esterni connessi agli incidenti stradali rispetto al Pil varia tra lo 0,4% dell'Irlanda e il 4,1% della Lettonia; per l'Italia il valore è pari a circa l'1,8%, con elevate differenziazioni alla scala regionale<sup>8</sup> (si veda figura di seguito).

Tra il 2001 e il 2018, Italia, Francia e Germania si sono contese le prime tre posizioni come numero di vittime di incidente stradale. Se si misura la sicurezza stradale secondo il tasso di mortalità per milione di abitanti, nel 2018 l'Italia, pur essendo prima per numero di morti, risultava 13sima con 55 decessi per milione (erano 69 nel 2010). Germania e Francia, con rispettivamente 40 e 48 morti per milione, facevano parte dei paesi al di sotto della media europea (EU28 49 morti per milione, 63 nel 2010). Il triste primato in termini di tasso di mortalità spettava invece alla Romania, con 96 morti per milione, seguita dalla Bulgaria (87 morti per milione).

Inoltre, a livello dell'UE negli ultimi anni si è registrata una stagnazione dei progressi compiuti per ridurre gli indici delle vittime della strada<sup>9</sup>. Risulta altamente improbabile che l'UE possa raggiungere l'attuale obiettivo a medio termine di dimezzare il numero delle vittime di incidenti stradali tra il 2010 e il 2020. Progressi ancora più limitati sono stati compiuti nella prevenzione delle lesioni gravi: mentre i decessi sono diminuiti del 20 % tra il 2010 e il 2017, le lesioni gravi (registrate dalla polizia) sono diminuite solo del 5% nello stesso periodo; nel complesso desta particolare preoccupazione il numero di decessi e di lesioni gravi tra pedoni e ciclisti (si veda dichiarazione de La Valletta, 2017).

Per dare una dimensione del fenomeno, si consideri che nel 2018, in Europa, circa 2.033 ciclisti hanno perso la vita in un incidente stradale, ossia l'8% del totale delle vittime. Inoltre, come mostrato nella figura di seguito, rispetto all'anno base 2010, la variazione percentuale relativa ai ciclisti morti in incidente stradale è pari al -2,5%, il che mostra una lieve diminuzione del fenomeno che comunque risulta ben lontana dall'obiettivo europeo di dimezzare, entro il 2020, il numero delle vittime di incidente stradale rispetto al 2010.

---

<sup>6</sup> Nel 2008, il Parlamento Europeo ha adottato la Direttiva 2008/96/CE che rimanda agli Stati membri il calcolo del "costo sociale medio di un incidente mortale e del costo sociale medio di un incidente grave verificatosi sul loro territorio".

Nel 2015, è stato avviato anche un progetto di ricerca e innovazione nel settore della sicurezza stradale, denominato SafetyCube (Safety CaUsation, Benefits and Efficiency) finanziato nell'ambito del programma della Commissione europea Horizon 2020.

L'obiettivo principale del progetto SafetyCube è lo sviluppo di un sistema di supporto alle decisioni in materia di sicurezza stradale (DSS) che consenta ai policy maker di adottare misure per ridurre l'impatto socio-economico dell'incidentalità stradale in Europa e nel mondo.

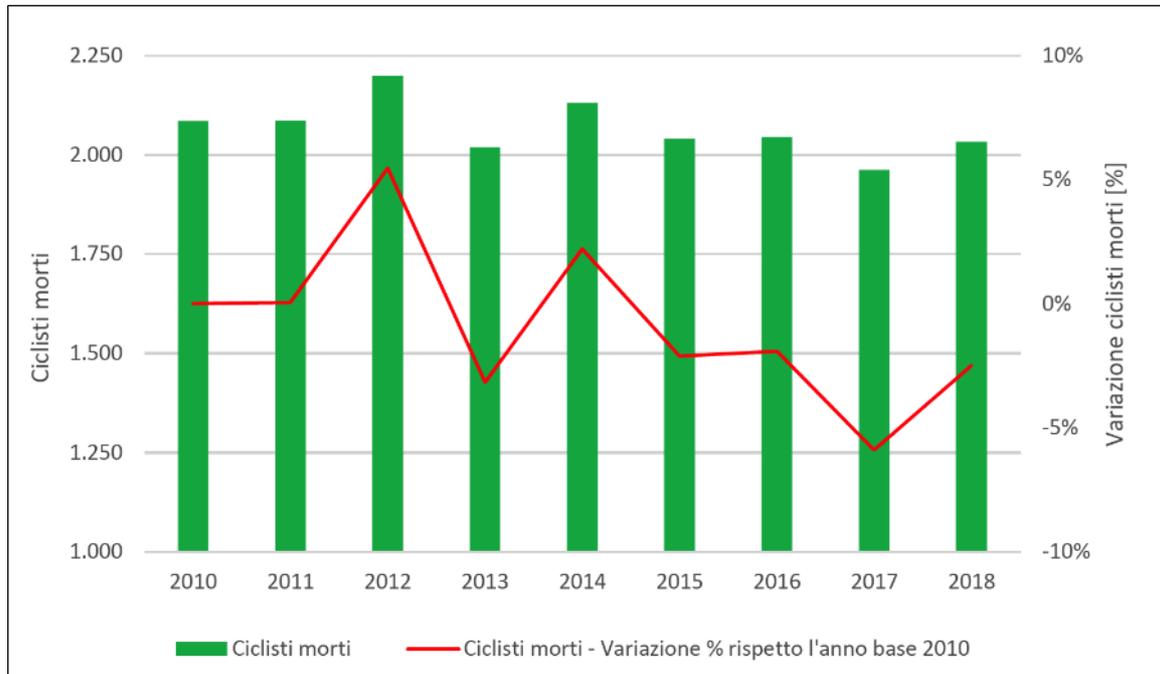
<sup>7</sup> Commissione europea (2019), Manuale sui costi esterni dei trasporti.

<sup>8</sup> Nel 2018, la regione con il costo sociale pro capite più elevato era la Liguria, con quasi 462 euro per abitante, oltre il doppio dell'onere della Campania. Il Sud e le Isole erano le più virtuose in termini di costo pro capite, mentre il Centro si presentava come la ripartizione con la stima più elevata.

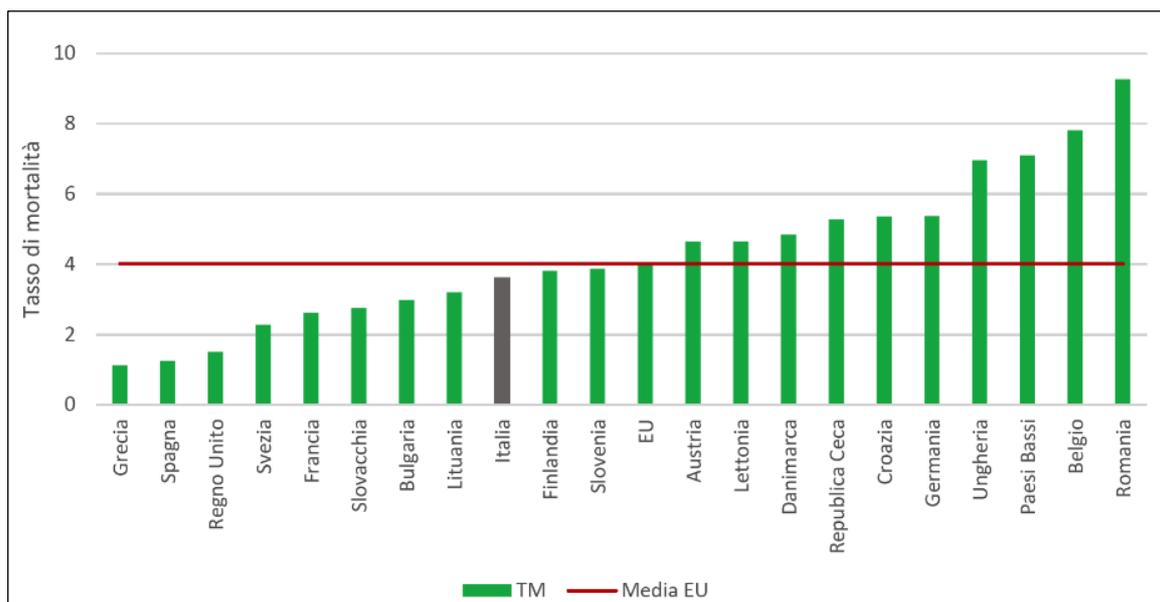
<sup>9</sup> Il rapporto annuale mostra, insomma, che anche se sono stati fatti progressi in termini di sicurezza stradale, non sono comunque sufficienti a raggiungere l'obiettivo del 2020 di dimezzare i morti su strada. Dal 2010, i paesi dell'Ue hanno ottenuto una riduzione complessiva dei decessi stradali del 24%, il che equivale a una riduzione media annua del 2,7%.

Nel periodo 2010-2020 sarebbe stato necessario ridurli del 6,7% da un anno all'altro, ma la diminuzione è stata nettamente più bassa: per raggiungere l'obiettivo, l'Ue dovrebbe ridurre il numero di vittime della strada del 34,5% tra il 2019 e il 2020, un risultato "fuori portata" per l'Etsc, e questo nonostante i blocchi imposti per l'emergenza coronavirus.

"I progressi in Europa sono stati deludenti negli ultimi nove anni, ma alcuni paesi hanno subito una rivoluzione silenziosa in materia di sicurezza stradale" è stato il commento di Antonio Avenoso, direttore dell'European Transport Safety Council. "Complessivamente, gli Stati membri dell'Ue dovranno potenziare le infrastrutture per raggiungere i nuovi obiettivi per il 2030. Ma la recente risposta all'epidemia di Covid-19 potrebbe indicare una via da seguire. Un significativo passaggio agli spostamenti a piedi e in bicicletta nelle aree urbane, combinato con cambiamenti infrastrutturali e limiti di velocità inferiori, potrebbe avere un impatto enorme sulla morte e sugli incidenti stradali. Ma se dovessimo tornare alle solite attività dopo questa crisi, i risultati potrebbero essere persino peggiori di prima".



**Figura 6. Ciclisti morti in incidente stradale in Europa dal 2010 al 2018 (Fonte: Eurostat database).**



**Figura 7. Tasso di mortalità riferito ai ciclisti morti sulla popolazione nei diversi stati europei nel 2018 (Fonte: Eurostat database).**

Per il prossimo decennio l'UE ha fissato, nell'ambito della politica di sicurezza stradale dell'UE 2021-2030, un nuovo obiettivo di riduzione del 50% per i decessi e, per la prima volta, anche per le lesioni gravi entro il 2030. Partendo da quanto già esplicitato dalla richiamata Dichiarazione de La Valletta nel 2017<sup>10</sup>, quella di Stoccolma del febbraio 2020, con

<sup>10</sup> "Sebbene si sia registrata una tendenza costante e promettente verso il conseguimento dell'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime della strada tra il 2010 e il 2020 (obiettivo approvato dal Consiglio dell'Unione europea nel 20104), negli ultimi anni i tassi di riduzione delle vittime della strada sono rimasti stazionari. Desta particolare preoccupazione il numero di decessi e di lesioni gravi tra pedoni e ciclisti. L'obiettivo è divenuto pertanto estremamente arduo e, se non verranno compiuti altri sforzi, rischia di non essere raggiunto.

Gli interventi volti a migliorare la sicurezza stradale non dovrebbero essere misurati soltanto in base al numero delle vittime della strada; il numero dei feriti gravi non è infatti meno allarmante, dal momento che supera di cinque volte quello dei decessi sulle strade. Per mettere in moto le misure adeguate di riduzione degli incidenti occorre fissare un obiettivo globale ambizioso, nello spirito della risoluzione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite sul miglioramento della sicurezza stradale nel mondo<sup>5</sup>. Tale obiettivo deve essere monitorato mediante dati comparabili e affidabili, comunicati avvalendosi di una definizione comune. I dati in questione devono essere analizzati in modo approfondito nel quadro di un lavoro di collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione europea affinché, in base alla loro robustezza, possano essere adottate misure aggiuntive

oltre 1.700 partecipanti provenienti da circa 140 paesi, ha aperto la strada per un ulteriore impegno politico globale per il prossimo decennio, con la esplicitazione degli impegni e degli obiettivi dei paesi e dell'ONU nella riduzione delle vittime da incidenti stradali.

Per monitorare i progressi dei paesi della UE nella prossima decade, 2020- 2030, sono stati previsti indicatori di prestazione della sicurezza stradale (*Safety Performance Indicators*), in via di definizione, che riguarderanno diverse aree, tra le quali velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), abuso di alcool e droghe e distrazione alla guida, ma anche efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente, soprattutto in presenza di lesioni gravi riportate dagli individui coinvolti.

Alla definizione del quadro degli obiettivi e delle iniziative hanno sicuramente contribuito anche i lavori della Settimana europea della mobilità che la Commissione europea e l'Alleanza mondiale delle ONG per la sicurezza stradale avevano organizzato congiuntamente a Bruxelles. Nel corso di tale evento sono stati formulati due impegni da comunicare alle ONG: il primo, della Commissione europea e degli Stati membri dell'UE, riguardante l'obiettivo di dimezzare il numero di morti e feriti gravi sulle strade europee tra il 2020 e il 2030 ed il secondo, formulato dalle città europee, sotto forma di una dichiarazione dal titolo "*Il nuovo paradigma per strade sicure nelle città*"<sup>11</sup>.

Durante le due giornate del Global Road Safety di Stoccolma (febbraio 2020) la **Vision Zero** è stata il tema ricorrente su cui si sono collegati gli interventi dei delegati intervenuti alla conferenza, per sensibilizzare e coinvolgere sempre più la classe politica sui temi che riguardano la sicurezza stradale.

Oltre ai numeri ed alle best practice raccontate, il tema della sicurezza dei veicoli è stato al centro di un'installazione stabile realizzata dall'Amministrazione dei Trasporti svedese per mostrare quello che succede in un incidente stradale tra veicoli di generazioni diverse, un tema che soprattutto nei paesi a basso reddito richiede provvedimenti mirati. Si è in tale occasione evidenziato che in Europa è obbligatorio vendere nuove auto con ESC di serie già dal 2011, uno standard valido inizialmente per le nuove omologazioni di vetture, poi esteso anche a minivan, bus e mezzi oltre 3,5 t. Non tutti i paesi nel mondo al 2020, però, hanno imposto il controllo di stabilità ESC sulle auto<sup>12</sup>, con pesanti effetti sulla sicurezza stradale. Tra i paesi che non hanno ancora una regolamentazione ad hoc, Brasile e Argentina dovrebbero adottarne una entro il 2020. Mentre le auto con ESC sono uno standard in Giappone, Germania, USA, Francia, Regno Unito, Canada, Italia, Russia, Australia, Corea del Sud, Turchia, Arabia Saudita e Sudafrica. Secondo il Global New Car Assessment Program (Global NCAP<sup>13</sup>) "*ogni anno di ritardo nell'introdurre l'obbligo dell'ESC sulle auto comporta migliaia di vittime che si potrebbero salvare*" e si rimarca che si stima che le auto con ESC costano in media solo 50 dollari in più ai costruttori, sfruttando componenti già presenti sulle auto con ABS.

Basandosi sui precedenti pacchetti "*L'Europa in movimento*" di maggio e novembre 2017, la Commissione Juncker a maggio 2018 ha presentato una terza ed ultima serie di misure per realizzare un ambizioso obiettivo nel settore della mobilità: le industrie europee devono diventare leader mondiali nell'innovazione, nella digitalizzazione e nella decarbonizzazione e, quindi, consentire a tutti i cittadini di beneficiare dei vantaggi di un traffico più sicuro, di veicoli meno inquinanti e di soluzioni tecnologiche più avanzate, sostenendo nel contempo la competitività dell'industria dell'UE. A tal fine le iniziative previste in tale sede comprendono una politica integrata per il futuro della sicurezza stradale che prevede misure di sicurezza per i veicoli e le infrastrutture<sup>14</sup>, le prime norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli

---

*adeguate volte a ridurre il numero di feriti gravi nei prossimi dieci anni"* (Conclusione del Consiglio sulla sicurezza stradale con cui si approva la dichiarazione di La Valletta del marzo 2017).

Si rammenta che da qualche anno, per garantire la comparabilità dei dati, la Commissione Europea ha richiesto l'adozione da parte di tutti i paesi UE del modello di fornitura dei dati denominato "*Common Accident Data Set*" (CADaS), struttura che prevede la predisposizione, per ogni file annuale relativo agli incidenti stradali nei diversi paesi, di tabelle secondo le dimensioni del fenomeno: Incidenti stradali, Persone infortunate (Morti o Feriti), Veicoli coinvolti, Strade. La struttura richiesta dalla Commissione Europea ricalca quella utilizzata dall'Istat per la costruzione del Data Warehouse in uso per la rilevazione corrente nazionale.

<sup>11</sup> Le reti di città POLIS e EURO CITIES hanno dato vita al "nuovo paradigma per strade sicure in città". La dichiarazione presenta 10 principi per intervenire a favore della sicurezza stradale a livello locale, al fine di orientare l'azione concreta per una mobilità sicura e sostenibile. I primi firmatari della dichiarazione sono Arad (Romania), la regione di Arnhem Nimega (paesi Bassi), Barcellona (Spagna), Berlino (Germania), Farkadona (Grecia), Helmond (paesi Bassi), Lisbona (Portogallo), Londra (Regno Unito), Madrid (Spagna) e Schaarbeek (Belgio).

<sup>12</sup> Secondo un'indagine inglese sono solo 13 i paesi dove l'ESC sulle auto è obbligatorio, mentre negli altri, il 44% delle auto con ESC si raggiungerà solo nel 2030.

Tra i paesi che non hanno ancora una regolamentazione ad hoc ci sono Brasile ed Argentina, che avrebbero dovuto adottarne una entro il 2020.

Le auto con ESC sono uno standard, invece, in Giappone, Germania, USA, Francia, Regno Unito, Canada, Italia, Russia, Australia, Corea del Sud, Turchia, Arabia Saudita e Sudafrica.

<sup>13</sup> Global NCAP è una piattaforma di cooperazione istituita da Towards Zero Foundation nel Regno Unito per la condivisione e la armonizzazione degli standard di sicurezza nei crash test indipendenti dei vari enti.

<sup>14</sup> La Commissione propone che i nuovi modelli di veicoli siano equipaggiati con dispositivi di sicurezza avanzati, come dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia per gli autoveicoli o sistemi di rilevamento dei pedoni e dei ciclisti per i veicoli pesanti (l'elenco completo è disponibile qui). La Commissione sta inoltre aiutando gli Stati membri a individuare sistematicamente i tratti stradali

pesanti, un piano d'azione strategico per lo sviluppo e la produzione di batterie in Europa ed una strategia lungimirante sulla mobilità connessa e automatizzata<sup>15</sup>.

Con il terzo pacchetto "*L'Europa in movimento*", la Commissione ha completato la sua agenda per la modernizzazione della mobilità e, con gli ambiziosi piani di sicurezza stradale per raggiungere zero morti sulla strada entro il 2050, definito un nuovo approccio per il perseguimento di tali obiettivi che può schematizzarsi con tre elementi nodali:

- la **mentalità** alla base di "Vision Zero" deve affermarsi più di quanto non sia avvenuto finora, sia tra i decisori politici sia nella società in generale. Gli incidenti stradali sono "*assassini silenziosi*", nel senso che spesso passano praticamente inosservati nella sfera pubblica; eppure solo in Europa provocano ogni settimana la morte di un numero di persone (circa 500) pari al numero di passeggeri di un jumbo jet. Così come non sono ritenute accettabili le morti dovute ad incidenti aerei, allo stesso modo non si dovrebbero più accettare quelle causate da incidenti stradali: la premessa che ogni perdita di vite umane è inaccettabile deve permeare tutte le decisioni sulla sicurezza stradale.
  - attuare il "**Safe System**" a livello dell'UE. Se decessi e lesioni gravi a seguito di incidenti stradali non sono un prezzo inevitabile da pagare per la mobilità, essi devono in buona parte essere evitati anche se gli incidenti continueranno a verificarsi. L'approccio "Safe System" mira a ridurre la pericolosità del sistema stradale, non escludendo l'errore umano, ponendo l'accento sulla necessità di una combinazione a più livelli di misure per evitare decessi dovuti a tali errori, tenendo conto della fisica della vulnerabilità umana.
  - Ad esempio, una migliore costruzione dei veicoli, un'infrastruttura stradale più avanzata<sup>16</sup> e velocità inferiori sono fattori che, tutti insieme, possono contribuire a ridurre gli effetti degli incidenti. Nel loro complesso, dunque, i livelli di protezione dovrebbero essere tali da garantire che, qualora uno di essi venga meno, un altro ne compenserà la mancanza, così da prevenire gli esiti peggiori.
- Questo approccio comporta un'azione multisettoriale e multidisciplinare ed una gestione per obiettivi<sup>17</sup>, in cui tutti gli attori devono svolgere il proprio ruolo in modo coordinato. È necessaria la stretta collaborazione, a tutti i livelli, delle autorità pubbliche di ogni settore attinente agli obiettivi di sicurezza stradale, fra cui i trasporti e le infrastrutture, l'ambiente, l'istruzione<sup>18</sup>, le forze di polizia, la sanità pubblica<sup>19</sup>, la giustizia<sup>20</sup> ed il turismo.

---

pericolosi e a indirizzare meglio gli investimenti. Queste due misure potrebbero salvare fino a 10.500 vite ed evitare 60.000 feriti gravi nel periodo 2020-2030, contribuendo pertanto alla realizzazione dell'obiettivo a lungo termine dell'UE di azzerare il numero di vittime e lesioni gravi entro il 2050 ("obiettivo zero vittime").

<sup>15</sup> "Le automobili e gli altri veicoli sono dotati sempre di più di sistemi di assistenza alla guida ed i veicoli completamente autonomi sono ormai dietro l'angolo. Oggi la Commissione propone una strategia che consentirà all'Europa di diventare un leader mondiale per i sistemi di mobilità connessa e automatizzata. La strategia prende in considerazione un nuovo livello di cooperazione tra gli utenti della strada, che potenzialmente potrebbe apportare enormi benefici per il sistema di mobilità nel suo complesso. Il trasporto sarà più sicuro, più pulito e più economico, nonché più accessibile per gli anziani e le persone a mobilità ridotta. La Commissione propone inoltre di istituire un ambiente interamente digitale per lo scambio di informazioni nel trasporto merci. Ciò consentirà di ridurre la burocrazia e faciliterà i flussi di informazioni digitali per le operazioni logistiche".

<sup>16</sup> Si stima che lo stato delle infrastrutture stradali e delle zone circostanti contribuisca a più del 30% degli incidenti. Una buona progettazione ed un'adeguata manutenzione delle strade possono ridurre la probabilità di incidenti stradali, mentre strade "*che perdonano l'errore*" (*forgiving roads*, concepite secondo i principi "Safe System", ad esempio con barriere mediane di sicurezza per fare sì che gli errori di guida non debbano avere conseguenze gravi) possono ridurre la gravità degli incidenti che si verificano.

In una revisione delle norme dell'UE in materia di sicurezza delle infrastrutture di recente adozione, l'UE ha imposto la mappatura dei rischi e la valutazione della sicurezza delle strade della strategica rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), autostrade e strade principali, senza però prescrivere una metodologia specifica. La Commissione lavorerà tuttavia a stretto contatto con gli esperti degli Stati membri per definire una metodologia comune.

Le norme rivedute creano le condizioni per un livello di automazione più elevato nei veicoli, avviando i lavori per l'elaborazione di specifiche per le prestazioni della segnaletica stradale verticale e orizzontale, anche per quanto riguarda posizionamento, visibilità e riflessione catadiottrica. Già oggi si tratta di un aspetto importante per il funzionamento di sistemi di assistenza alla guida, come l'adattamento intelligente della velocità (nel caso della segnaletica indicante i limiti di velocità) e il sistema di mantenimento della corsia (nel caso della segnaletica orizzontale), che diventerà sempre più importante con l'aumento del livello di automazione.

Secondo la valutazione d'impatto della Commissione, queste nuove norme potrebbero salvare fino a 3.200 vite umane ed evitare 20 700 feriti gravi entro il 2030.

<sup>17</sup> Il principio della gestione per obiettivi fornisce un orientamento ben definito per l'azione. La Commissione faciliterà la diffusione delle conoscenze e delle migliori pratiche e, se necessario, contribuirà con raccomandazioni e/o norme.

Sulla base delle consulenze fornite da esperti di primo piano e dopo un'ampia consultazione dei portatori di interessi, la comunicazione e il piano d'azione strategico "*L'Europa in movimento*" hanno messo in rilievo una serie di tematiche atte ad affrontare le maggiori sfide in materia di sicurezza stradale, in particolare: 1) sicurezza delle infrastrutture, 2) sicurezza dei veicoli, 3) sicurezza dell'utenza stradale, anche per quanto riguarda la velocità, l'assunzione di alcol e sostanze stupefacenti, la distrazione e l'uso di dispositivi di protezione, 4) risposta alle emergenze. Questioni orizzontali fondamentali che entrano in gioco per ognuno di questi temi sono l'applicazione delle norme e la formazione.

<sup>18</sup> L'attenzione alla sensibilizzazione ed all'istruzione in generale si è dimostrata nel complesso meno efficace ed ha un minore rilievo nei moderni approcci "Safe System", tuttavia il rilascio delle patenti di guida, l'istruzione mirata e la sensibilizzazione, sostenute da regimi di conformità e controllo solidi e continui, sono tutti aspetti di estrema importanza per dotare gli utenti della strada della capacità e della volontà di utilizzare le strade ed i veicoli in modo sicuro.

La direttiva dell'UE concernente la patente di guida, che istituisce un modello di patente europea armonizzato ed introduce requisiti minimi per l'ottenimento della patente, rappresenta uno degli strumenti più tangibili e noti delle politiche dell'UE in materia di sicurezza stradale. Insieme alla

Secondo la visione della Commissione Europea, per rendere le strade europee ancora più sicure, tutte le parti interessate dovranno intensificare ulteriormente gli sforzi. Inoltre, mentre le Autorità nazionali e locali sono responsabili della maggior parte degli interventi quotidiani come l'applicazione delle norme e la sensibilizzazione, la Commissione sta attualmente lavorando a una serie di misure concrete per promuovere ulteriori progressi sostanziali, quale ulteriore passo avanti verso una "Europa che protegge".

Anche per i portatori di interessi si identifica un ruolo cruciale da svolgere, così da coinvolgere l'industria (comprese le compagnie di assicurazione), le associazioni di utenti, le ONG, le scuole, i ricercatori e molti altri ancora.

Già nella sua comunicazione "L'Europa in movimento", la Commissione aveva sollecitato impegni volontari da parte di tutti i settori pronti ad impegnarsi concretamente sugli ambiziosi obiettivi dell'UE. A titolo di esempio, sono stati suggeriti possibili contributi da parte dei costruttori (es. nell'ambito dello sviluppo e della commercializzazione di nuovi modelli di veicoli), degli assicuratori (es. modifica della struttura dei premi), del settore dell'istruzione (es. inserimento della sicurezza stradale nei programmi di studio), delle scuole guida (es. corsi sia per i nuovi automobilisti e motociclisti sia per quelli già esperti sulle nuove caratteristiche di sicurezza dei veicoli), dei trasportatori, dei conducenti professionali e di società di autonoleggio ed altre imprese (es. formazione di una cultura aziendale della sicurezza sul lavoro) e delle municipalità. In risposta a questo invito una coalizione di costruttori di veicoli, fornitori e club automobilistici ha già firmato un impegno a contribuire al conseguimento degli obiettivi di "Vision Zero" entro il 2050, con misure quali campagne di sensibilizzazione mirate, sforzi di ricerca volti ad ampliare l'utilizzo delle nuove tecnologie sul mercato e misure per informare gli automobilisti sull'uso efficace delle tecnologie stesse per la sicurezza dei veicoli<sup>21</sup>. La Commissione, da parte sua, dà e darà visibilità a tali impegni nell'ambito della Carta europea della sicurezza stradale, la più importante piattaforma per la sicurezza stradale<sup>22</sup>.

La Commissione ha avviato, inoltre, in collaborazione con il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (European Transport Safety Council, ETSC), "EU Road Safety Exchange", un programma di potenziamento delle capacità e di gemellaggio incentrato inizialmente su sei Stati membri con le maggiori possibilità di migliorare le loro prestazioni in materia di sicurezza stradale, reso possibile da un progetto pilota del Parlamento europeo.

L'ETSC, peraltro, ha manifestato grande attenzione sulla necessità di standard di sicurezza più elevati per gli autocarri nuovi, immaginando e proponendo forme di accesso limitato ai camion nei centri urbani in base agli standard di sicurezza dei mezzi, sollecitando la protezione degli utenti vulnerabili dall'interazione con i veicoli merci e un appesantimento degli interventi su eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, affaticamento, distrazione,

---

direttiva recentemente ammodernata sulla formazione dei conducenti professionali, costituisce un quadro per il rilascio delle autorizzazioni e la formazione che dovrà essere tenuto aggiornato rispetto agli sviluppi della tecnologia dei veicoli e delle infrastrutture.

<sup>19</sup> Soccorsi post-incidente efficaci, specie se associati al trasporto rapido presso strutture adeguate con l'assistenza di personale qualificato, limitano le conseguenze delle lesioni. Vari studi indicano che una riduzione da 25 a 15 minuti del tempo intercorrente tra l'incidente e l'arrivo dei servizi medici di emergenza potrebbe incidere in positivo per un terzo i decessi e che un addestramento sistematico delle squadre di soccorso e del personale in servizio sulle ambulanze potrebbe ridurre del 40-50 % i tempi di estrazione delle vittime di incidente intrappolate in automobili e camion.

In tale contesto, la Commissione sta monitorando attentamente gli effetti dell'introduzione di eCall, il sistema di chiamata automatica di emergenza in caso di incidente.

<sup>20</sup> In riferimento alle infrazioni, ad esempio, si rileva che le norme come quelle riguardanti i limiti di velocità ed il consumo di alcol, così come la relativa applicazione, sono di competenza degli Stati membri, sebbene la responsabilità di fissare limiti di velocità sulle strade urbane o non facenti parte della rete autostradale sia spesso lasciata alle regioni o alle autorità comunali. Può esservi tuttavia anche un'importante dimensione unionale: l'UE ha infatti elaborato una legislazione per facilitare la ricerca degli autori di infrazioni stradali residenti in uno Stato membro diverso da quello in cui è stato commesso l'illecito. Nell'UE i conducenti non residenti ammontano a circa il 5% del totale, ma sono responsabili del 15% circa delle infrazioni stradali. L'attuale legislazione sull'applicazione transfrontaliera della normativa<sup>34</sup>, che riguarda le infrazioni più gravi tra cui eccesso di velocità, mancato arresto al semaforo rosso, mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e guida in stato di ebbrezza, si limita allo scambio di informazioni tra autorità sulle infrazioni stradali commesse all'estero. I servizi della Commissione stanno attualmente valutando in che modo renderla più efficace. Un'altra questione da esaminare è se il riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida e dei punti di penalità tra paesi (in cui esiste un sistema di punti di penalità) sia possibile e possa apportare un valore aggiunto.

<sup>21</sup> Secondo stime prudenti, la revisione del regolamento sulla sicurezza generale dei veicoli, approvata all'inizio del 2019, che impone una serie di nuove funzioni di sicurezza avanzate (tra cui l'adattamento intelligente della velocità, il sistema di emergenza di mantenimento della corsia e prescrizioni concernenti la visione diretta per bus e autocarri), contribuirà a salvare almeno 7.300 vite umane e ad evitare 38.900 feriti gravi entro il 2030, per arrivare poi, sempre secondo le stime, a 25.000 vite umane salvate e 140.000 feriti gravi evitati entro il 2037. Tale regolamento faciliterà inoltre le analisi degli incidenti, in quanto tutti i nuovi veicoli dovranno essere dotati di registratori dei dati relativi ai sinistri.

È inoltre importante sottolineare la necessità per l'industria di adempiere al proprio dovere di fornire prodotti sicuri ai consumatori e, in caso di problemi di sicurezza, di adottare adeguate misure correttive. Avendo appurato che i problemi di sicurezza emergono spesso dopo l'immissione sul mercato, è importante effettuare controlli tecnici periodici per garantire la tutela dei consumatori per tutto il ciclo di vita dei veicoli.

<sup>22</sup> La Carta Europea per la sicurezza stradale è una piattaforma unica creata dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti (DG MOVE – Commissione Europea) allo scopo di sensibilizzare i cittadini europei alla sicurezza stradale.

Nata nel 2004 questa piattaforma ha creato una comunità, composta da oltre 2300 firmatari di ogni livello della società in tutti 28 gli stati membri dell'Unione Europea, che ha contribuito al miglioramento degli standard e della cultura della sicurezza stradale tramite impegni reali e azioni concrete.

In questa comunità è possibile trovare imprese, associazioni, autorità locali, istituti di ricerca, università e scuole. Tutti gli organismi impegnati ricevono un riconoscimento genuino e le loro azioni sono pubblicate in modo visibile sul sito, il che permette agli altri di trarre spunti e ispirazione.

mancato uso della cintura di sicurezza. Sono queste le principali raccomandazioni che il Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti ha inserito nella relazione sulla sicurezza del trasporto merci su strada di maggio 2020, documento in cui si evidenzia che un quarto dei morti sulle strade europee è per incidenti che coinvolgono veicoli merci.

Il Consiglio ha così sollecitato l'adozione di standard di sicurezza più elevati per i nuovi autocarri, che l'UE ha convenuto di aumentare a partire dal 2026, con parabrezza più grandi e pannelli trasparenti nelle portiere, perché i conducenti possano vedere più facilmente gli altri utenti delle strade, oltre all'installazione di sistemi di rilevamento di pedoni e ciclisti. Esso ha anche raccomandato alle autorità locali di attuare, nel breve termine, misure volte a garantire la sicurezza sulle strade soprattutto per gli utenti vulnerabili, citando ad esempio città come Londra, che limitano l'accesso ai centri cittadini ai camion, in base ai loro standard di sicurezza.

- guardare con grande attenzione ad alcuni progressi tecnologici, soprattutto in termini di **connettività e automazione**, che implementeranno in futuro nuove opportunità per la sicurezza stradale, riducendo il peso degli errori umani. Già nell'ambito del Terzo pacchetto mobilità è stata adottata una specifica strategia dell'UE per una mobilità connessa ed automatizzata, i cui sviluppi offrono un enorme potenziale per ridurre e, infine, eliminare gli errori del conducente, ma pongono anche nuove sfide, come la sicurezza informatica e l'interazione con i veicoli tradizionali e gli altri utenti della strada.

Nuove norme renderanno obbligatori una serie di sistemi avanzati di sicurezza in tutti i nuovi veicoli in commercio in Europa e diventeranno effettive a partire da maggio 2022 per i nuovi modelli e da maggio 2024 per i modelli esistenti. Obiettivo delle norme è adeguare la legislazione esistente agli sviluppi tecnologici e alle recenti tendenze sociali, come l'invecchiamento della popolazione, alle nuove fonti di distrazione per i guidatori (soprattutto l'uso dei dispositivi elettronici mentre si guida) ed all'aumento del numero di ciclisti e dei pedoni sulle strade europee.

Tutti i nuovi veicoli dovranno offrire come dotazione di serie 30 tecnologie salva-vita con dispositivi di sicurezza adattivi come il sistema di controllo intelligente della velocità, che aiuta i conducenti a rispettare i limiti di velocità. Il sistema di avviso di disattenzione e stanchezza del conducente e il sistema di avviso avanzato della distrazione del conducente, saranno anch'essi di serie, così come la segnalazione d'arresto d'emergenza, che indica ai veicoli che seguono se quello che li precede ha dovuto frenare d'improvviso tramite una segnalazione luminosa, e il sistema di rilevamento in retromarcia, il dispositivo che tramite monitor o videocamera rileva la presenza di persone e oggetti durante la retromarcia evitando la collisione. Saranno inoltre obbligatori i sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici (che stimano i livelli di pressione delle ruote e avvertono il guidatore in caso di anomalie), l'interfaccia che permette l'installazione di dispositivi di tipo alcolock ed il registratore di dati di evento incidentale (che registra i dati rilevanti appena prima, durante e immediatamente dopo un incidente stradale). Per le autovetture ed i veicoli commerciali leggeri sarà obbligatorio avere anche il sistema di frenata automatica di emergenza (già obbligatorio per gli autobus e per gli autocarri), così come il sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia, che aiuta il conducente a mantenere una posizione sicura del veicolo rispetto al limite della corsia o della strada. I veicoli commerciali pesanti e gli autobus dovranno invece essere dotati di dispositivi per l'ampliamento della visione diretta del conducente<sup>23</sup>, così che questi possa vedere gli utenti vulnerabili della strada, e di sistemi di segnalazione che rilevano la presenza di ciclisti e pedoni nelle immediate vicinanze del veicolo.

Le macchine migliori non sono ancora neanche lontanamente paragonabili alle loro controparti umane e, almeno nella fase di transizione, stanno emergendo nuovi rischi, legati ad esempio alla presenza di veicoli con una vasta gamma di differenti capacità automatizzate e collegate in circolazione insieme a veicoli tradizionali e ad utenti della strada vulnerabili come motociclisti, ciclisti e pedoni.

L'automazione, l'economia della condivisione (ad esempio il car sharing e il bike sharing) e la costante evoluzione di nuove forme di mobilità personale (es. gli scooter elettrici) offrono inoltre nuove opportunità per far fronte alla congestione del traffico, soprattutto nelle aree urbane. Tuttavia, se da un lato tali possibilità di trasporto si dimostrano promettenti e maggiormente ecosostenibili, dall'altro occorre anche garantirne la sicurezza. Nelle città, in particolare, vigono condizioni che possono ben consentire lo sviluppo di sinergie tra misure di sicurezza e di sostenibilità: ad esempio, un minore impiego dell'automobile in città, associato ad ambienti più sicuri per pedoni e ciclisti, ridurrà le emissioni di CO<sub>2</sub>, migliorerà la qualità dell'aria, attenuerà la congestione del traffico e contribuirà a rendere la popolazione più attiva e più sana.

---

<sup>23</sup> I dispositivi obbligatori di sicurezza possono ridurre drasticamente il numero di incidenti stradali, dal momento che il 95% di questi ultimi dipende da errori di tipo umano che possono essere ridotti proprio con aiuti tecnologici che si moltiplicheranno sempre più. Gli step successivi, tra il 2025 e il 2028, riguardano soprattutto i mezzi pesanti, gli autobus ed i camion, con norme finalizzate ad aumentare la visione diretta dell'autista per evitare incidenti con pedoni e ciclisti.

Per le misure che incoraggiano queste scelte di mobilità occorre in ogni caso tenere conto sistematicamente anche degli aspetti legati alla sicurezza, essendo ormai evidente la presenza sulle strade di un maggior numero di utenti non protetti e vulnerabili. Una nuova sfida, soprattutto in ambiti urbani, è la proliferazione di sistemi di condivisione "a flusso libero" per biciclette (elettriche e convenzionali) e scooter elettrici, che consentono agli utenti di lasciare le biciclette e gli scooter dove è più comodo per loro. Se tali soluzioni arricchiscono il mix della mobilità nelle città, attualmente gli Stati membri e le autorità municipali faticano a trovare le basi giuste per far sì che il loro utilizzo promuova forme innovative di mobilità urbana salvaguardando nel contempo la sicurezza. Allo stato attuale non esiste alcuna iniziativa concreta dell'UE in questo ambito, ma la Commissione sta favorendo lo scambio di esperienze tra le autorità degli Stati membri e sta valutando come garantire un quadro sicuro per il loro utilizzo.

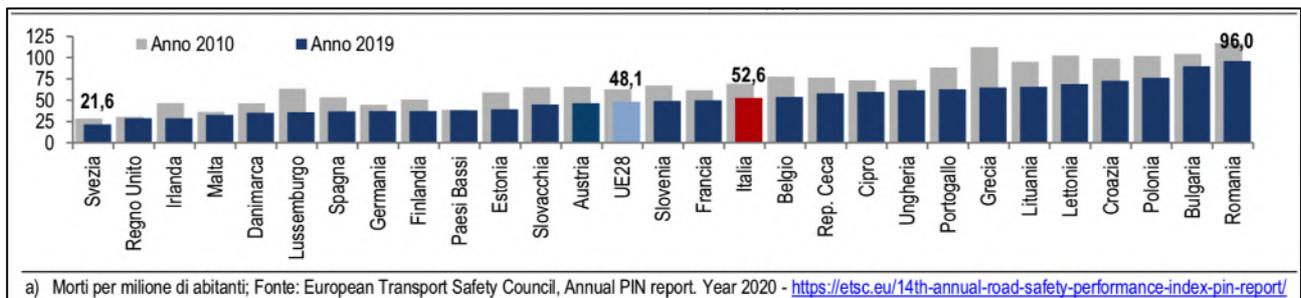
Sinergie analoghe si possono individuare nel consentire un accesso sicuro ed economico alla mobilità a tutti i membri della società (*la mobilità sicura deve essere anche inclusiva*), in particolare ai disabili ed alla sempre maggiore percentuale di persone anziane.

Non da ultimo, viene poi prestata maggiore attenzione agli aspetti di genere della sicurezza stradale (ad esempio, una nuova prova d'urto incentrata in particolare sui sistemi di ritenuta che entrerà in vigore nel 2022 prevede anche un manichino sperimentale femminile).

I dati statistici relativi al 2019 rendono evidente che continua a scendere in Europa (Ue28, incluso il Regno Unito) il numero delle vittime sulle strade. Nel complesso quasi 25mila persone sono decedute in incidenti stradali, contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 22,1%. Risultato migliore di quello europeo si registra in Italia, con una diminuzione del 22,9%. Tra il 2018 ed il 2019 il numero delle vittime diminuisce del 2,3% nella Ue28 e del 4,8% in Italia.

Il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti) si attesta, nel 2019, a 48,1 nella Ue28 e a 52,6 in Italia (nel 2010 rispettivamente pari a 62,8 e 69,4). Il nostro Paese si colloca al sedicesimo posto nella graduatoria europea, stabile rispetto al 2018.

Analogamente al 2018, la riduzione non ha interessato tutti i paesi. Nel 2019 le vittime della strada sono in aumento in undici paesi, tra i quali alcuni di più recente adesione all'Unione europea, come Slovenia (+12,1%) e Slovacchia (+7,0%), ma anche in quelli con una consolidata tradizione per la sicurezza stradale, come Danimarca (+17,1%) e Regno Unito (+4,7%).



**Figura 8. Tasso di mortalità stradale nei paesi europei (UE28), anno 2010 e 2019 (Fonte: ISTAT, 2020).**

Tra il 2010 e il 2019 la riduzione media annua del numero di vittime della strada è stata del 2,7% nella Ue28 e del 2,8% in Italia, variazioni comunque inferiori a quelle stimate per raggiungere l'obiettivo europeo di dimezzamento del numero di morti in incidenti stradali entro il 2020, per il quale l'Unione intende confermare anche misure di finanziamento ad hoc, in particolare nei paesi che risultano in ritardo.

I programmi quadro per la ricerca e l'innovazione dell'UE affrontano le sfide della sicurezza stradale, mentre i progetti di ricerca contribuiscono in modo significativo all'elaborazione di nuove soluzioni<sup>24</sup>.

Anche investimenti su scala relativamente ridotta a favore di misure di sviluppo possono fare una grande differenza, come dimostrato di recente dalla società slovacca delle autostrade, che ha migliorato 327 km di autostrada con un programma di misure a basso costo per un valore di 40 milioni di EUR che, secondo le previsioni, dovrebbe contribuire a evitare circa 355 morti e feriti gravi nell'arco di 20 anni.

<sup>24</sup> Tra il 2002 e il 2017 sono stati spesi circa 172 miliardi di EUR in ricerca ed innovazione per la sicurezza stradale. Per un elenco completo dei progetti e dei relativi risultati si veda la relazione TRIMIS sulla sicurezza dei trasporti: <https://trimis.ec.europa.eu/content/trip-research-theme-analysis-report-transport-safety>.

Sebbene esistano da tempo diverse soluzioni di finanziamento, come i fondi regionali (Fondo europeo di sviluppo regionale, Fondo di coesione) ed il meccanismo per collegare l'Europa (CEF), finora queste possibilità sono state utilizzate solo in misura limitata. La conoscenza dei diversi strumenti è scarsa e la situazione è talvolta resa troppo complicata dalla complessità del contesto di finanziamento. Sul lungo termine si valuta importante garantire la stabilità e la coerenza delle soluzioni di finanziamento per il miglioramento delle infrastrutture, per altre azioni a favore della sicurezza stradale e per il potenziamento delle capacità. Nel marzo 2019, come prima iniziativa concreta, la Commissione e la Banca europea per gli investimenti (BEI) hanno inaugurato la piattaforma "*Safer Transport*", uno sportello unico per gli investimenti nella sicurezza stradale sotto l'egida del polo europeo di consulenza sugli investimenti (PECI). Fra i compiti specifici della piattaforma rientrano la sensibilizzazione dei possibili beneficiari in merito ai finanziamenti e agli strumenti di finanziamento esistenti, la fornitura di consulenza e assistenza tecnica su misura per le proposte di investimento, nonché il monitoraggio dei programmi e l'individuazione di ulteriori esigenze di investimento nel settore della sicurezza stradale.

Oltre a rendere le azioni per la sicurezza stradale più chiaramente ammissibili nell'ambito dei futuri strumenti (regolamento CEF2 e InvestEU), la Commissione ha deciso di inserire la sicurezza stradale come condizione abilitante nelle norme comuni per i fondi regionali. Si intende poi mettere a disposizione finanziamenti per ulteriori ricerche nell'ambito del nuovo programma quadro per la ricerca e l'innovazione "*Horizon Europe*"<sup>25</sup>, ad esempio sulla transizione sicura verso la mobilità automatizzata, sulla sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture o sulle nuove tecnologie di rilevazione delle sostanze stupefacenti).

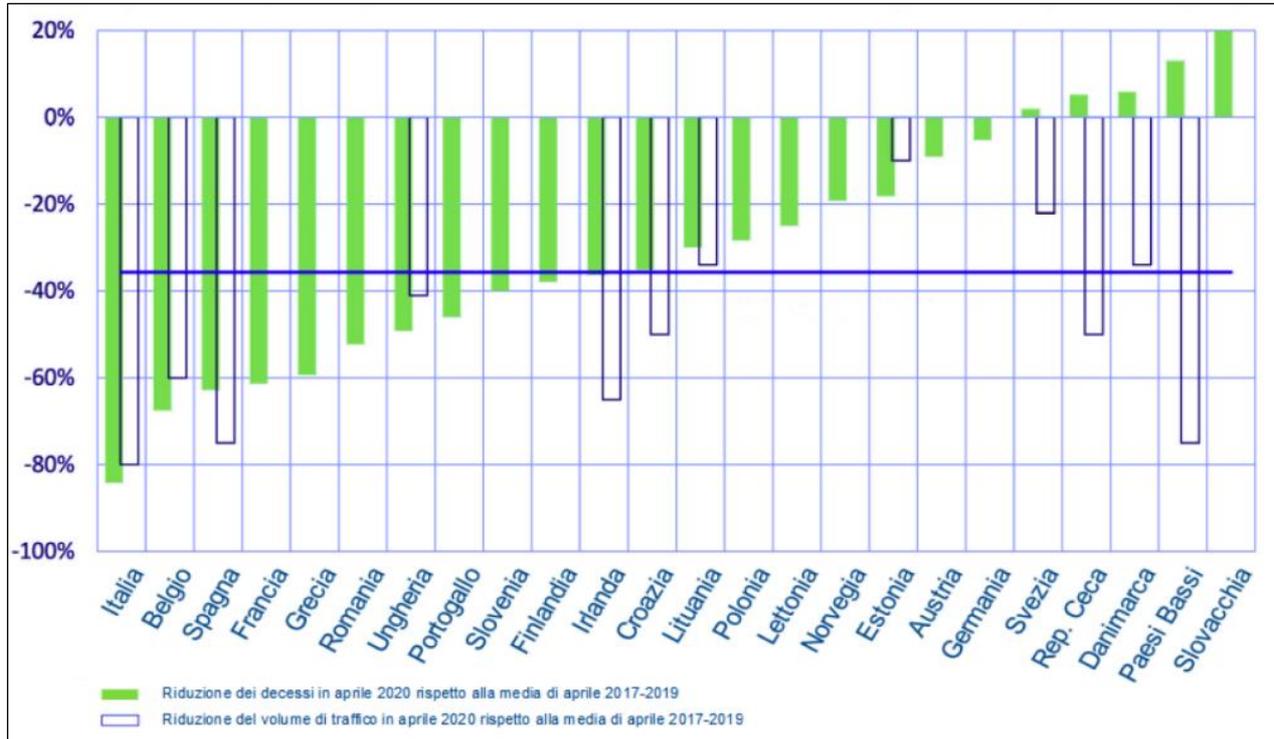
Nella maggior parte dei paesi europei, così come in Italia, nel 2020 sono state adottate misure senza precedenti quali restrizioni alla circolazione con chiusure dei confini nazionali, interruzione di servizi fondamentali come scuole, negozi, centri sportivi ed attività lavorative, fino a veri e propri confinamenti totali.

24 paesi dell'Unione Europea hanno comunicato all'ETSC i propri dati relativi ai decessi a seguito di incidenti stradali avvenuti nel mese di aprile 2020, che sono stati comparati con la media dello stesso mese negli anni 2017-2019; inoltre 11 di questi paesi hanno comunicato anche i dati relativi ai flussi di traffico nello stesso periodo.

Nel mese di aprile 2020 hanno perso la vita in incidenti stradali 910 persone, rispetto alle 1.415 calcolate in media durante il precedente triennio di riferimento: 505 vite sono state così risparmiate, con una riduzione tanto ampia (36%) da non avere precedenti, rammentando che i decessi nell'Unione Europea sono diminuiti solo del 3% tra il 2018 e il 2019 e del 24% nel decennio 2010-2019.

---

<sup>25</sup> Nella guida alle opportunità offerte dal programma, pubblicata ad aprile 2021, si ritrova il tema "*Connected and Automated Driving – CCAM*" che "*promuoverà nuovi concetti di mobilità, di design e di sviluppo passando da un approccio incentrato sul conducente ad uno orientato all'utente, fornendo alternative fattibili alla proprietà di veicoli privati ed aumentando l'inclusività dei sistemi di mobilità. L'introduzione di soluzioni di trasporto automatizzate nel sistema di mobilità europeo può infatti ridurre il numero di incidenti stradali in modo significativo, aumentare l'efficienza dei flussi di traffico e migliorarne la pianificazione, promuovere la cooperazione tra le diverse modalità di trasporto, ridurre le emissioni nocive dai trasporti e diminuire i tempi di viaggio e la congestione*".



**Figura 9. Variazione percentuale dei decessi nel mese di aprile 2020 rispetto alla media di aprile 2017-2019 (Fonte: ACI, 2020).**

Il valore massimo di riduzione dei morti in incidenti stradali nel mese di aprile 2020 è proprio in Italia (-84% secondo i dati pervenuti ad ETSC), seguita da Belgio, Spagna, Francia e Grecia, tutti con una variazione percentuale maggiore del -59%. La media dei paesi che hanno comunicato i dati è di circa -36%.

Dall'analisi dei dati disponibili sui flussi di traffico, incrociati con le informazioni raccolte dai gestori di dispositivi di navigazione GPS quali Tom-Tom oppure Apple, si rileva come non sempre la riduzione dei flussi produca lo stesso effetto sui decessi. Ad una consistente diminuzione degli incidenti, peraltro, non corrisponde un altrettanto elevata diminuzione dei decessi, come conseguenza dell'aumento della velocità di guida da parte dei conducenti in quel periodo.

In Spagna, nel periodo di confinamento (15 marzo-27 maggio 2020) c'è stata una riduzione del 65% dei flussi di traffico sulle strade extra urbane rispetto allo stesso periodo del 2019 (del 74% se si escludono i mezzi pesanti), con una riduzione dei decessi del 62%.

In Germania la diminuzione dei flussi di traffico ha impattato sul numero di incidenti maggiormente nel mese di marzo (-23% rispetto a marzo 2019), mentre i morti, sempre a marzo 2020, sono scesi del 32%.

In Francia gli incidenti stradali sono diminuiti del 74% ad aprile 2020 rispetto ad aprile 2019, mentre il numero di decessi è sceso del 56%.

Nella Repubblica Ceca, durante il periodo di blocco (13 marzo-17 maggio), il numero degli incidenti è sceso del 28% rispetto al 2019, mentre il numero dei morti è diminuito del 12%.

In Romania le severe limitazioni del traffico nel periodo 16 marzo-14 maggio 2020 hanno portato ad una diminuzione del 50% degli incidenti gravi e ad una diminuzione dei decessi del 39% rispetto al 2019.

In Croazia il volume di traffico ad aprile 2020 è diminuito di circa il 50% rispetto ad aprile 2018-2019, mentre il numero dei morti è calato del 35% rispetto alla media di aprile 2017-2019.

Nei paesi Bassi, a fronte di un calo nel numero di incidenti, si è registrato addirittura un aumento dei morti del 13%.

Un'ulteriore osservazione, già preannunciata, è che quando i flussi di traffico sono scesi significativamente, è salito il numero di veicoli che hanno superato i limiti consentiti di velocità. In alcuni paesi, a fronte di una diminuzione complessiva di violazioni del codice della strada, dovute al fatto che le forze di pubblica sicurezza erano quasi

interamente impiegate per far rispettare le misure per il contenimento del Covid-19, e quindi sono stati effettuati meno controlli, sono invece aumentate le infrazioni stradali più gravi, come proprio l'eccessiva velocità.

In Danimarca, secondo i dati ufficiali, la percentuale di conducenti che hanno superato i limiti di velocità è salita di circa il 10%. In Francia i segnalatori elettronici hanno evidenziato un aumento del 16% delle violazioni dei limiti di velocità rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre in Estonia si è registrato un aumento del 22% della quota di conducenti che hanno superato i limiti di velocità rispetto alla media del 2018-2019 nelle strade extra urbane. In Spagna le videocamere di sicurezza hanno rilevato un numero di violazioni dei limiti di velocità pari al 39% rispetto allo stesso periodo del 2019 al di fuori del territorio urbano.