Drink-driving in Europe

Dibattito Safe&Sober in Italia

14 dicembre 2009

Roma

Antonio Avenoso, Direttore Esecutivo - ETSC

ETSC
European Transport Safety Council

European Transport Safety Council

Un approccio scientifico alla politica della 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;
- 43 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 e di tradurla in concrete azioni volte al miglioramento della sicurezza, relazionandosi con le istituzioni comunitarie e i governi nazionali.

➢ 2 Programmi sull'alcol: Safe&Sober; Drink driving policy network

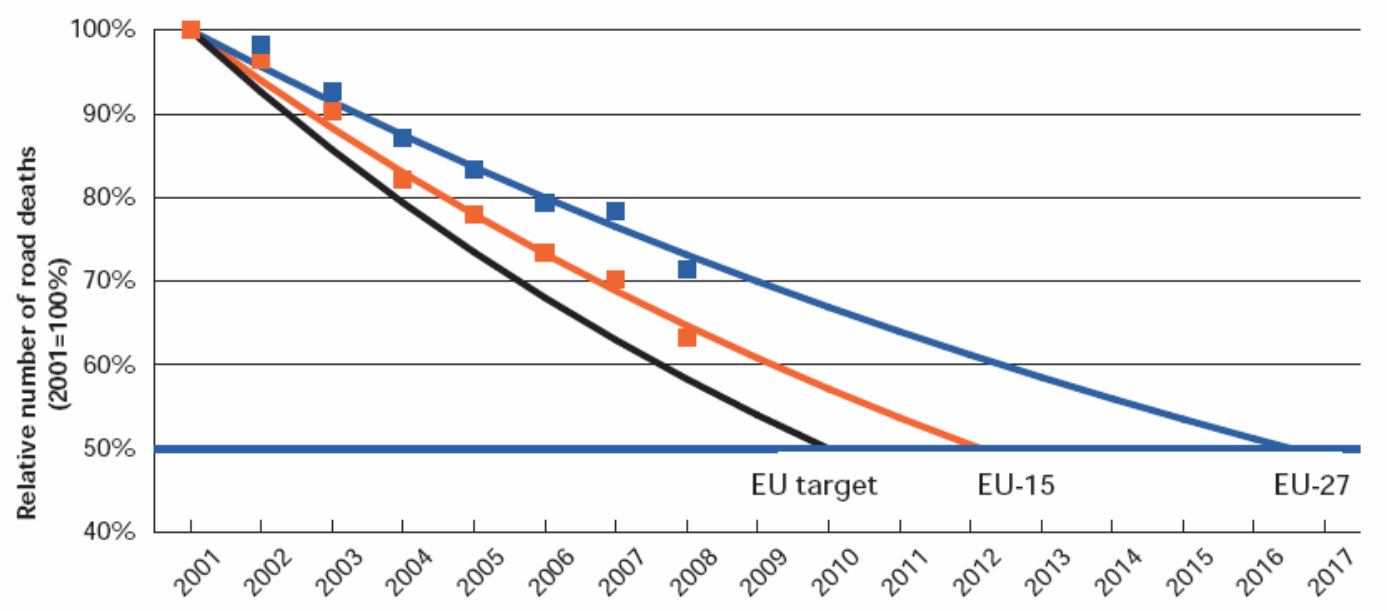
Campagna Safe&Sober

Safe & Sober...

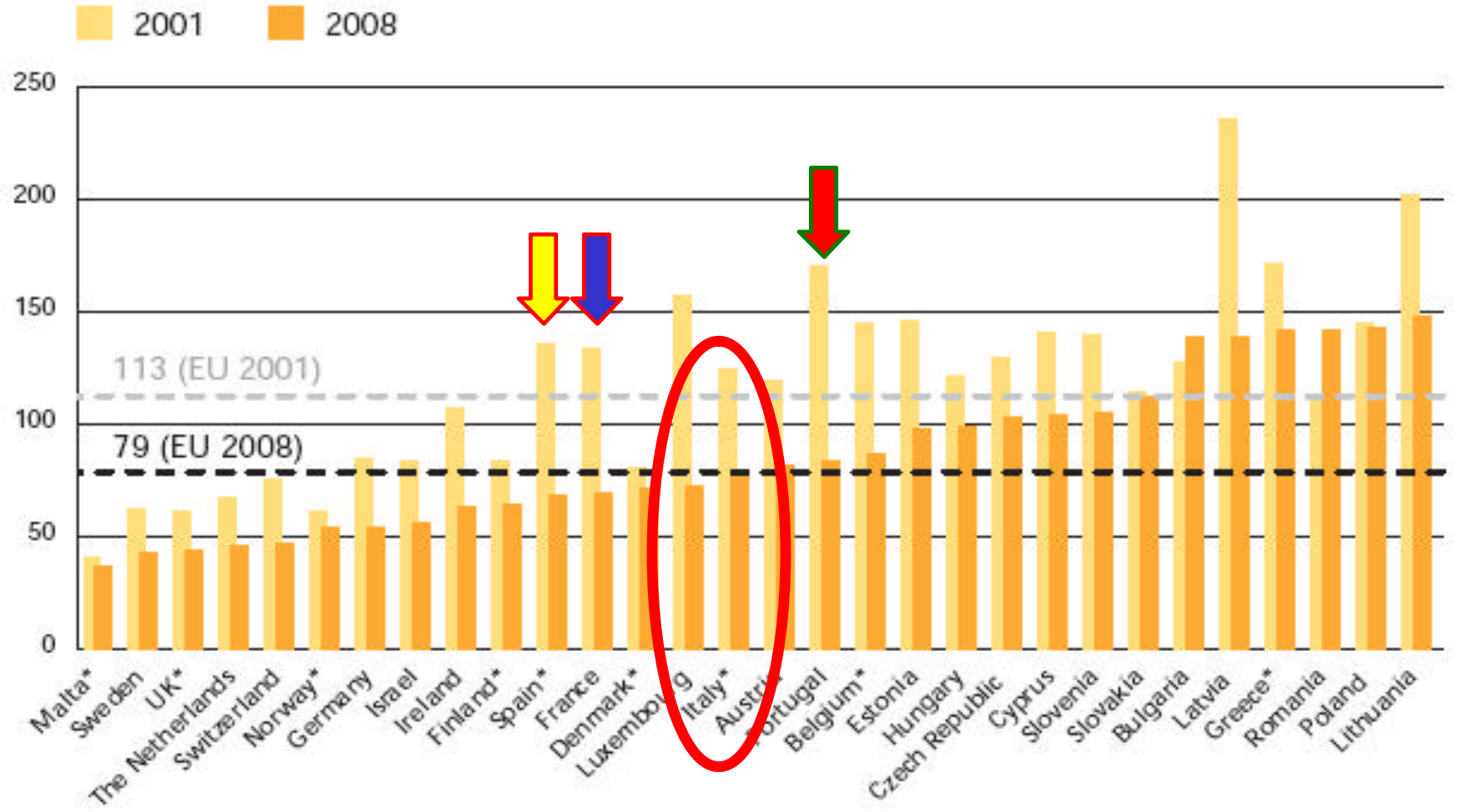
- Programma triennale (2007-2009) in cooperazione con VOLVO
- Campagna di sensibilizzazione per coinvolgere le istituzioni, i politici, gli esperti, le compagnie private e i media
- Prevenzione e riduzione dell'incidentalità stradale alcol-correlata
- Conducenti professionali
- Incontri presso 10 Stati membri dell'UE in collaborazione con i Membri di ETSC

Le cifre europee

- 39,000 morti nell'Unione europea nel 2008
- Più di 1 milione e mezzo di feriti all'anno (300.000 feriti gravi)
- Costi: 200 miliardi di Euro
- UE in forte ritardo verso per l'obiettivo 2010 del dimezzamento delle morti su strada



Morti sulla strada per milione di abitanti
2001-2008



* *2008: Provisional figures or national estimates based on provisional figures*

Principali cause di mortalità in Europa

- Velocità 30%
- Alcol 25%
- Mancato utilizzo delle cinture di sicurezza 17%
- Mancato rispetto del rosso ai semafori 4%

Tot.: 76%

(Fonte: Commissione europea su dati 2004)

Guida in stato di ebbrezza nell'UE

- Almeno 10,000 morti all'anno (25%)
- Causa del 30-40% delle morti tra i conducenti



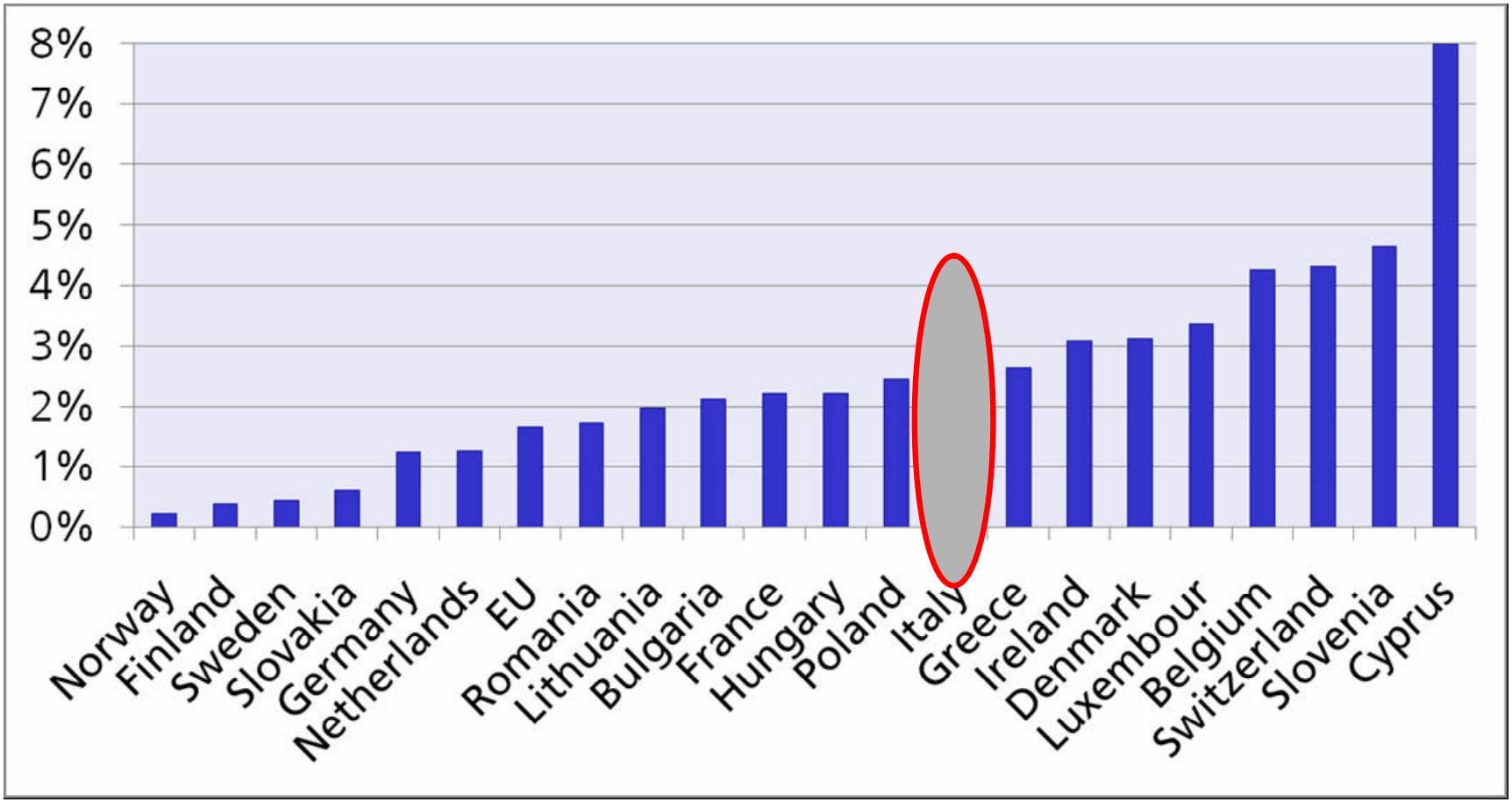
In totale 690.383 conducenti sono stati controllati in 21 paesi europei. Di questi, 11.448 sono risultati positivi all'alcol e 985 ad alcol e droga. Pertanto l'1,65% dei conducenti guidavano in stato di ebbrezza.

TISPOL, giugno 2009

Risultati TISPOL

Percentuale di conducenti con tasso di alcolemia oltre il limite

Campagna TISPOL 1-7 giugno 2009



Guida in stato di ebbrezza

Proporzione delle morti dovute alla guida in stato di ebbrezza su tutte le morti per incidente stradale (2005)	
Austria	6%
Danimarca	23%
Francia	29%
Svizzera	19%
Slovenia	32%

Ogni Paese adotta una propria metodologia per identificare le morti per guida in stato di ebbrezza e pertanto queste percentuali non sono tra loro comparabili.

Effetti dell'alcol

Tab. 1: Effects of BAC on the body and performance

BAC (g/l)	Effects on the body
0.1 – 0.5	Increase in heart and respiration rates
	Decrease in various brain centre functions
	Inconsistent effects on behavioural task performances
	Decrease in judgment and inhibitions
	Mild sense of elation, relaxation and pleasure
0.6 – 1.0	Physiological sedation of nearly all systems
	Decreased attention and alertness, slowed reactions, impaired coordination and reduced muscle strength
	Reduced ability to make rational decisions or exercise good judgment
	Increase in anxiety and depression
	Decrease in patience
1.0 – 1.5	Dramatic slowing of reactions
	Impairment of balance and movement
	Impairment of some visual functions
	Slurred speech
	Vomiting, especially if this BAC is reached rapidly
1.6 – 2.9	Severe sensory impairment, including reduced awareness of external stimulation
	Severe motor impairment, e.g. frequently staggering or falling
3.0 – 3.9	Non-responsive stupor
	Loss of consciousness
	Anaesthesia comparable to that for surgery
	Death (for many)
≥ 4.0	Unconsciousness
	Cessation of breathing
	Death, usually due to respiratory failure

Source: GRSP 2007

<u>0.1-0.5 g/l</u>

- Riduzione di varie funzioni cerebrali
- Riduzione della capacità di giudizio e delle inibizioni

<u>0.6-1.0 g/l</u>

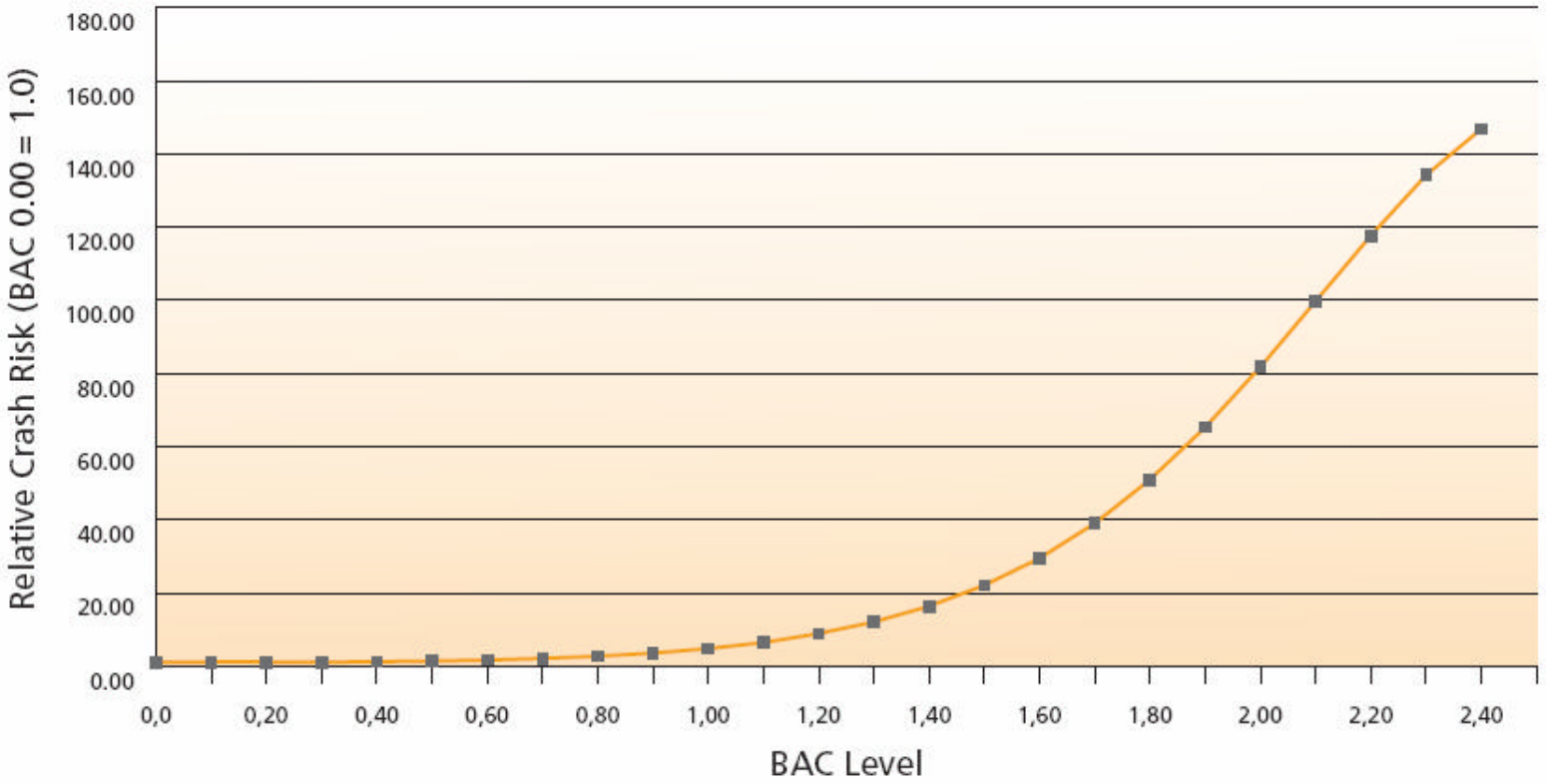
- Sedazione fisiologica di quasi tutti i sistemi
- Ridotta abilità a prendere decisioni razionali
- Reazioni lente, scarsa coordinazione

<u>>3.0 g/l</u>

- Perdita di coscienza
- Mancanza di respiro
- Morte

Effetti sul tasso di rischio alla guida

Fig. 2: Crash Risk of Alcohol Impaired Driving



Source: R. P. Compton, et al. "Crash Risk of Alcohol Impaired Driving," Proceedings of ICADTS T-2002, Vol. I, p. 43.

Un tasso di 0.8 g/l aumenta il rischio di incidenti di 2.7 volte

Con un tasso di 1.5 g/l il rischio diventa 22 volte maggiore

Legislazione comunitaria

Assenza di armonizzazione europea

- Fallimento di una proposta di Direttiva del 1988 (13 anni in discussione…)
- Semplice Raccomandazione del 2001: 0.5 mg/ml
  (0.2 per giovani e conducenti professionali)
- Raccomandazione sul sanzionamento del 2003
- Strategia europea sull'alcol
  (raccomanda 0 mg/ml per giovani e professionali)
- Proposta di direttiva sul sanzionamento transfrontaliero

Raccomandazioni di ETSC

- Tasso di alcolemia comune nell'UE di 0.5 mg/ml (0.2 mg/ml per conducenti professionali e giovani).
- Controlli frequenti ed inflessibili.
- *Alcohol interlocks* per conducenti professionali e recidivi.

Tasso di alcolemia in Europa (mg/ml)

0.0 Repubblica Ceca, Ungheria, Romania, Slovacchia

0.2 Estonia, Polonia, Svezia, Slovenia

0.4 Lituania

0.5 Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Spagna

0.8 Irlanda, Malta, Regno Unito

Importanza dei controlli:

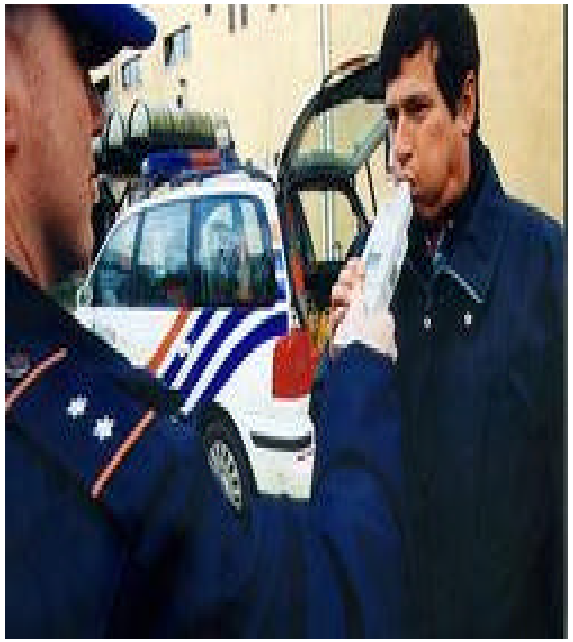
Studio Sartre-3 (2004): solo il 26% degli automobilisti UE è stato controllato nel periodo 2001-2004.

Importanza dei controlli

Austria:

- Introduzione dei controlli su strada da effettuarsi con l'ausilio dei più sofisticati strumenti di analisi per l'aria espirata (validi ai fini probatori) nel 2005.

➢ -20% di vittime (2005-2006).



Svizzera:

- Riduzione del tasso di alcolemia a 0.5 mg/ml e introduzione dei controlli casuali nel 2005.

➢ -44% mortalità alcol-correlata;

-30% di vittime

(2006-2008 vs 2002-2004)

Alcohol interlocks

- Potenziale: Riduzione tra il 40% e il 95% del tasso di recidiva.
- Nel 2003 il 34% dei conducenti europei era favorevole.
- Legislazione per gli *alcohol interlocks* in programmi di riabilitazione: Finlandia e Danimarca (in vigore) Svezia, Olanda, Francia, Belgio (in preparazione).
- *Alcohol interlocks* nel trasporto commerciale (Austria, Francia, Finlandia, Svezia, Slovenia, Belgio).
- *Alcohol interlocks* negli scuolabus in Francia.



Per saperne di più...

- Drink Driving Monitor
- ETSC Blueprint
- PIN Flashes
- Safety Monitor
- Speed Monitor
- Reviews & Policy Papers
- Fact Sheets

www.etsc.eu



Drink Driving Monitor

March 08

NUMBER 04

ETSC's Newsletter on Drink Driving Policy Developments in the EU

Editorial

President Sarkozy has already proven himself as a headline grabber. But will he also follow in the footsteps of Chirac's and cement his road safety legacy? It seems ambitions of his government are there. Changes are afoot in a country that has already proven itself as leader in turning the tide in halting deaths on the road. France has brought about nothing short of a revolution in reducing speed related road deaths with rolling out an extensive enforcement programme. Now the attention turns to alcohol and the measures that were recently proposed by its government are ground breaking. If they are to be implemented alcolock rehabilitation programmes for all recidivists and alcocks in school buses and possibly then amongst other target groups could really help to bring about work to further reduce drink driving related deaths. Stronger sanctions including car confiscation are also on the cards for those found to be much over the limit.

Of course, we need to watch carefully and see both how these proposals fare in their passage through Parliament and how they will work on the ground. However tackling drink driving deaths head on and stopping the dangerous mix of alcohol and driving would be another big step forward.

It is Sweden though who has led the field over the past decade in promoting the use of alcolocks as part of the solution to preventing drink driving and saving lives. Alcolock developers have to some extent not even been able to keep up with the demand of the market. Much can be learned from their forward thinking work dealing with convincing the sceptics both in the media and amongst transport suppliers, drivers and the public. In the Monitor one of the CEOs from the Swedish Post explains why alcolocks have been such a successful part of their own business model.

Sweden is also likely to push forward with a nationwide rehabilitation programme for drink drivers using alcolocks. France and others should look to Sweden for inspiration and their 'can-do' attitude. Equally Sweden should take heart that another country will soon join them in their efforts to prevent drink driving. Initiative from the highest level of government can really be a force for change and has proven to reap the benefits for France. Swedish Prime Minister Reinfeldt and other EU leaders should also take this large political leap of faith. Both take up the EU Presidency in the coming 18 months and the EU can only benefit from this dynamic duo setting the European agenda.

This current issue gives an overview of the latest developments in alcohol related road safety policies in the EU with a particular focus on Sweden and France.

Grazie per l'attenzione!