VOICE Country Sheet

Dicembre 06

Utenti vulnerabili in Italia

VOICE : il network europeo delle organizzazioni a difesa degli utenti vulnerabli della strada.

VOICE è un network il cui obiettivo è di far sì che le voci degli utenti vulnerabili della strada siano finalmente ascolate nel mondo dei trasporti.

Le seguenti organizzazioni sono attualmente membre del network VOICE:
AGE - the European Older People's Platform; ANEC - the European consumer voice in standardisation; Health and Environment Alliance; European Child Safety Alliance; European Disability Forum; European Public Health Alliance; European Federation for Transport and Environment; Voetgangersbeweging - Pedestrian Movement, BEUC; European Transport Safety Council

Ulteriori informazioni: www.etsc.be/Voice.php

Parte I - Italia

Introduzione

Nonostante i recenti miglioramenti l'Italia è ancora al di sopra della media dell' Unione Europea (95 morti su strada per milione d'abitanti) con 97 morti su strada per milione d'abitanti.[1] Ci sono un numero di fattori che contribuiscono a questa ancora delicata situazione della sicurezza stradale alcuni dei quali vengono discussi di seguito.

Anche se nel 2002 il governo ha adottato un Piano nazionale per la sicurezza stradale che prevede obiettivi chiari e una serie di priorità, ivi comprese misure specifiche per la tutela degli utenti vulnerabili della strada (Vulnerable Road Users - VRUs)[2], non è ancora stata attuata un'implementazione sistematica a livello locale. Le campagne di sensibilizzazione sono un ulteriore aspetto delle politiche di sicurezza stradale che ha bisogno d'essere migliorato, poiché queste tendono ad incentrarsi prevalentemente sui conducenti a discapito degli altri utenti della strada. Anche la raccolta dati è alquanto debole e a volte inaffidabile per via dei numerosi casi che non vengono riportati.

Si riscontra una generale mancanza di volontà politica e ciò influenza chiaramente gli stanziamenti, già limitati, che vengono destinati alla sicurezza stradale, cosa che ha importanti implicazioni per tutti gli utenti.

Il Piano nazionale per la sicurezza stradale e le misure per gli utenti vulnerabili della strada

Nel 2002 il Governo ha adottato un Piano nazionale per la sicurezza stradale e ha delineato come obiettivo la riduzione del 40% delle morti su strada entro il 2010 (anno di riferimento stabilito sulla media degli anni 1999, 2000 e 2001). In questo piano sono incluse misure che fanno fronte ai particolari bisogni dei VRUs come aree pedonali, aree con limite di 30km/h, piste ciclabili e altre infrastrutture.[3]

Fino al momento non sono state attuate misure esaurienti per l'implementazione del piano nazionale ad un livello locale. Ci dovrebbe essere un chiaro impegno da parte delle autorità locali affinché le suddette collaborino con le istituzioni per la sicurezza stradale e promuovano la cooperazione fra tutte le parti. Perché ciò accada è necessaria una buona coordinazione fra tutti i livelli di competenza. Le autorità locali spesso non hanno l'esperienza necessaria per richiedere dei fondi per finanziare i progetti di sicurezza stradale e un ulteriore punto debole è rappresentato da un'amministrazione restia ad utilizzare dati concreti, a ricercare prove e a controllare gli effetti dell'implementazione di determinate misure per la sicurezza stradale. Linee guida tecniche sono in uso solo recentemente e non ancora in maniere soddisfacente.



P. Rio Branco - ETSC

Campagne

In Italia la maggior parte delle campagne per la sicurezza stradale mira ancora alla riduzione dei rischi per chi utilizza dei veicoli piuttosto che evidenziare i pericoli che le auto possono causare agli utenti non motorizzati.

Nel 2003 ad esempio è stata organizzata una vasta campagna per introdurre il sistema della patente a punti. La campagna s'incentrava sull'uso delle cinture di sicurezza, l'utilizzo del casco, il consumo d'alcol, la velocità, la guida distratta e così via.[4] Benché gran parte delle problematiche sopra menzionate abbiano un impatto diretto sulla sicurezza dei VRUs, una campagna a livello nazionale esplicitamente indirizzata agli utenti vulnerabili della strada avrebbe ovviamente dei benefici maggiori.

Alcune autorità locali portano avanti delle campagne per la sicurezza stradale la cui frequenza, obiettivo ed intensità dipendono però ancora una volta dalle priorità poste dal governo locale.

Raccolta dati

La raccolta dati in Italia non è ancora soddisfacente. La

percentuale dei casi riportati varia in base alla gravità dei sinistri. E' stimato che i casi di morte vengono riportati più accuratamente (5-10% di mancata denuncia)di quanto non avvenga per i casi di pedoni gravemente feriti (casi di mancata denuncia fino al 50%) mentre per quanto riguarda i ciclisti gravemente feriti si stima che la percentuale di mancata notifica sia ancora maggiore. Gli infortuni lievi tendono a non essere denunciati nel 65% dei casi per i pedoni e nell'80% per i ciclisti.[5] Secondo altre fonti i casi di morte non denunciati sarebbero ancora maggiori salendo fino al 26%.[6]



P.Rio Branco - ETSC

E' difficile accertare il numero esatto dei casi di mancata denuncia, ma resta fermo che bisogna far fronte al problema il più presto possibile. Dei dati più accurati aiuteranno le autorità che si occupano della sicurezza stradale a valutare il livello del problema e consigliare misure appropriate per affrontarlo. Una possibilità è l'introduzione di un sistema di raccolta dati centralizzato per tutti i casi di morte e infortuni riscontrati dalle forze di polizia e dagli istituti nazionali di statistica.[7]

Velocità

Secondo un numero di fonti la velocità resta un problema serio in Italia con ripercussioni serie sui VRUs specialmente nelle aree urbane. La recente introduzione della patente a punti ha rappresentato una misura cruciale per risolvere il problema. E' stato stimato che il numero di morti è stato ridotto del 20% durante il primo anno successivo all'introduzione della riforma (luglio 2003 – luglio 2004).[8] D'altra parte dati recenti mostrano un calo nei buoni risultati ottenuti immediatamente dopo l'applicazione del nuovo sistema. E ciò dovrebbe far si che non si dimentichi quanto sia importante continuare gli sforzi e aumentare la presenza delle forze dell'ordine.[9] Nel 2004 sono stati utilizzate 700 telecamere mobili, 150 telecamere installate a bordo di auto ronda e 170 laser posizionati accanto a posti di controllo.[10] Delle telecamere fisse sono state installate inoltre dalle autorità locali, ma non ci sono dati sull'ammontare di quelle attualmente in uso in tutti i diversi comuni.[11]

Secondo il sistema della patente a punti un conducente può perdere fino a 5 punti, su un totale di 20, per non aver dato la precedenza ad un pedone sulle strisce pedonali. Sfortunatamente in realtà questa regola viene fatta rispettare in maniera rigida molto raramente. Come se non bastasse l'Italia ha relativamente poche zone dal limite di 30 km/h, specialmente in prossimità di scuole e aree di svago, cosa che va a ovvio discapito dei VRUs.

Parte II - Come si ottengono i risultati migliori? Esempi dall'Europa

Gli esempi che seguono illustrano le azioni intraprese da altri paesi europei per rispondere a problematiche simili.

Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale

Politiche ampie ed esaurienti vengono implementate attraverso iniziative specifiche. Allo stesso tempo è lampante che solo un approccio integrato può fornire risultati migliori nel raggiungimento degli scopi e degli obiettivi.[12]

Il progetto SUNflower rappresenta uno degli sforzi più recenti per valutare strategie di successo nell'ambito della sicurezza su strada e consiste in uno studio comparato dello sviluppo di misure per la sicurezza stradale in **Svezia**, nel **Regno Unito** e in **Olanda** poiché al momento questi tre paesi detengono il miglior livello di sicurezza stradale dell' Unione Europea.

La metodologia dello studio è stata delineata in modo tale che esso possa essere utilizzato come base per studi comparativi fra altri paesi. Gli indicatori di rischio possono essere usati come punti di riferimento per il livello di prestazione in diverse aree della sicurezza stradale prendendo anche in considerazione i diversi problemi nazionali. I risultati[13] suggeriscono che l'UE e gli stati membri dovrebbero incentivare l'implementazione di infrastrutture su vasta scala e intensificare i controlli sulla velocità e sulla guida in stato d'ebbrezza

Organizzazioni e campagne in Italia

Nel 2006 il **Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture** (www.infrastrutturetrasporti.it) ha organizzato alcune campagne incentrate sulla guida in stato di ebbrezza, la velocità e le cinture di sicurezza ruotando attorno al tema di un angelo custode che protegge diverse tipologie di utenti; l'**ANIA Fondazione per la Sicurezza Stradale** (www.fondazioneania.it) si pone come obiettivo la prevenzione di incidenti attraverso la promozione di attività per l'educazione e la sensibilizzazione; L'**ACI – Automobile Club d'Italia** (www.aci.it) diffonde e promuove attivamente questioni relative alla sicurezza stradale come i rischi del bere, gli strumenti attivi e passivi per la sicurezza e l'educazione; la **FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta** (www.fiab-onlus.it) è un'attiva organizzazione per l'ambiente con membri in diverse città italiane che promuove l'uso delle biciclette come forma di trasporto sostenibile; l'**Associatione Italiana Familiari e Vittime della Strada** (www.vittimestrada.org) offre assistenza legale e psicologica alle vittime della strada e ai parenti. Ci sono state davvero poche campagne che hanno avuto come obiettivo i VRUs e la maggior parte consiste in campagne ad hoc organizzate prevalentemente a livello locale.
Il Comune di Bergamo ad esempio sponsorizza l' **Associazione Disabili Bergamaschi** al fine di promuovere gli interessi degli utenti della strada disabili e propone anche un sito web con informazioni sulla sicurezza stradale ospitato dalla Polizia locale (www.educazione-stradale.org).

La **Svizzera** è un paese dal sistema federale, con diversi livelli di governo, varie comunità linguistiche e numerose parti coinvolte nella sicurezza stradale, ma nonostante il complesso sistema politico detiene dei record eccellenti[14]. L'impegno del governo federale, dei cantoni, dei comuni e degli altri attori del settore nel coordinare le loro attività e stabilire le priorità per raggiungere gli obiettivi comuni prefissati gioca un ruolo chiave nell'implementazione del piano per la sicurezza stradale, che prevede anche controlli di qualità e relazioni periodiche[15].

Campagne

In **Belgio** l'Istituto per la Sicurezza delle Strade (IBSR/BIVV) organizza ogni hanno una campagna di sensibilizzazione mirata ai bisogni degli utenti vulnerabili della strada.[16] In **Spagna** il Direttorato Generale per il Traffico ha una lunga tradizione di campagne per i suddetti utenti.



P.Rio Branco - ETSC

A parte gli enti governativi, altre organizzazioni possono avere un ruolo nel lancio di campagne per una migliore protezione dei VRUs. Queste possono essere d'aiuto ad esempio attraverso la diffusione di informazioni su regole e disposizioni in materia di traffico. I pedoni (soprattutto i bambini e gli anziani) ed i ciclisti che non hanno preso la patente possono non conoscere le importanti regole del traffico e tutti gli utenti possono trovarsi di fronte a regolamenti poco familiari quando viaggiano in altri Stati Membri.[17]

Raccolta Dati

La **Francia** è un esempio eccellente poiché ha investito in una raccolta dati affidabile e aggiornata per evidenziare problemi gravi e i miglioramenti riscontrati in seguito all'implementazione di campagne per la sicurezza stradale. Nel 2002 il presidente Jacques Chirac ha dichiarato che la sicurezza stradale è una delle sue priorità principali. Allora vi erano infatti ampie prove del fatto che i conducenti non rispettavano sufficientemente le regole. Allo stesso tempo sono state implementate diverse misure e si è ottenuto il sostegno di molte organizzazioni della società civile e copertura mediatica. L'avere a disposizione indici di sinistri causati dal traffico e dalla velocità ha rappresentato un grande vantaggio. I dati provano che il successo di nuove misure potrebbe quindi essere mostrato al pubblico senza grandi ritardi.[18]

Il **Regno Unito** detiene uno dei migliori record dell'UE per quanto riguarda la sicurezza stradale, il Dipartimento per i Trasporti pubblica ogni anno un ampio "bollettino delle statiche dei trasporti" che s'incentra sugli incidenti mortali e fornisce una vasta prospettiva sui diversi utenti della strada, le differenti tipologie di strade e i livelli di gravità.[19] Queste relazioni annue mantengono aggiornati sia le parti attive in causa che gli utenti. I risultati sono diffusi su vasta scala e ciò stimola l'organizzazione di nuove campagne e maggiori controlli.

Velocità

In **Francia** una migliore gestione della velocità, basata su un nuovo sistema di telecamere, ha contribuito ad un calo totale del 75% degli incidenti fatali fra il 2002 e il 2005. Dal 2003 al 2005 l'ammontare dei veicoli che viaggiavano ad una velocità maggiore di 10 km/h e oltre rispetto a quella consentita è calato dal 35% al 20%, il numero dei veicoli che superavano i limiti oltre i 30 km/h è calato dell'80% e la velocità media è diminuita di 5km/h.[20]

In **Svezia** il controllo della velocità è migliorato con l'utilizzato degli autovelox, ma nel complesso il comportamento degli utenti non è stato affrontato in maniera estesa. La problematica ha comunque ricevuto maggiore attenzione negli ultimi tempi, infatti sono stati apportati dei cambiamenti nella formazione dei conducenti e si sta prendendo in considerazione la possibilità di insegnare l'educazione stradale nelle scuole. Inoltre far rispettare i limiti della velocità è diventata una priorità insieme all'introduzione di nuovi sistemi di telecamere digitali e multe più alte.[21]

Parte III - Tutte le parti coinvolte

Gli esempi di ciò che ha avuto esiti positivi in altri paesi illustra soprattutto le misure che le autorità locali possono attuare per migliorare la protezione degli utenti vulnerabili della strada. Ma coloro che hanno potere decisionale a livello nazionale ed europeo devono far la loro parte.

Sul piano nazionale il governo deve assicurare un corretto ambiente legislativo per sostenere una maggiore azione a livello locale e stimolare il diffondersi di iniziative di successo. In Italia le aree che hanno bisogno di essere rafforzate sono l'implementazione sistematica di misure per la protezione dei VRUs su base locale, campagne di sensibilizzazione più efficaci che si incentrino sui bisogni degli utenti vulnerabili della strada e una raccolta dati degli incidenti più affidabile ed aggiornata.

Misure per proteggere gli utenti vulnerabili della strada a livello europeo

Nel 2001 la Commissione ha proposto un obiettivo ambizioso di dimezzare il numero delle morti su strada entro il 2010 (**Libro Bianco sulla Politica Europea per i Trasporti, 2001**). Al fine di spianare la strada per il raggiungimento di questo obiettivo la Commissione ha in seguito pubblicato un **Programma d'Azione Europeo per la Sicurezza Stradale** (**COM(2003) 311 final**). Quest'ultimo sottolinea il bisogno di una migliore protezione per gli utenti vulnerabili della strada e evidenzia in particolare l'importanza dell'educazione e delle campagne di sensibilizzazione che mirano ai VRUs e l'importanza dei test condotti dall'EuroNCAP (European New Car Assessment Programme – Programma Europeo per la Valutazione delle Nuove Auto) che riguarda la sicurezza passiva, ovvero la protezione in caso di incidente.

Frontali delle automobili più sicuri per pedoni e ciclisti dovrebbero infatti essere una priorità per l'UE. Tenendo in considerazione il fatto che ogni anno muoiono 8.000 persone fra pedoni e ciclisti e altre 300.000 vengono ferite sulle strade europee, il Parlamento ed il Consiglio hanno adottato una **Direttiva** (**2003/102/EC**) che mira a ridurre la gravità degli infortuni dei pedoni attraverso dei test e l'introduzione di cambiamenti alla parte frontale dei veicoli ed in particolare del cofano e dei paraurti. Ciò potrebbe aiutare a prevenire fino a 2.000 morti di pedoni all'anno. Produttori di auto europei, giapponesi e coreani hanno già acconsentito alla realizzazione di veicoli compatibili con la prima fase della Direttiva e ad apportare altre misure di sicurezza che ridurranno il rischio di sinistri gravi o fatali. La seconda fase della Direttiva è stato rivista e la Commissione proporrà dei nuovi standard attraverso un Regolamento che riadatterà i criteri rendendoli applicabili. I criteri definitivi adottati finalmente dal Consiglio dei Ministri e dal Parlamento Europeo dovranno dare la più alta priorità alla tutela degli utenti vulnerabili della strada.

Bibliografia

1 CARE database, 2004 - http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/care_en.htm
2 Pedoni e ciclisti.
3 SEC Belt Monitor 3, "VRUs on the Italian road safety agenda" - http://www.etsc.be/documents/SEC_Belt_Monitor_3.pdf
4 Traffic Law Enforcement across the EU (ETSC) - http://www.etsc.be/documents/Traffic_Law_Enforcement_in_the_EU_An_Overview_May_2006_ETSC.pdf
5 I dati sono tratti da un'intervista con il Prof. Maurizio Tira, dell'università di Brescia – SEC Belt Monitor 3, op. cit.
6 Al riguardo ci si basa su un confronto delle morti su strada riportate dal database dell'OMC basato sui resoconti ospedalieri di morti per paese con le statistiche italiane delle morti riportate dalla polizia.
7 Traffic Law Enforcement across the EU (ETSC), op. cit.
8 Profilo nazionale dell'Osservatorio per la sicurezza stradale - http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/doc/profiles/pdf/countryprofile_it_en.pdf
9 SEC Belt Monitor 3, op. cit.
10 Resoconto nazionale sulla prestazione in materia di sicurezza stradale – Italia, Centro di ricerca congiunto per i Trasporti OECD/ECMT, Luglio 2006.
11 Traffic Law Enforcement Across the EU, op. cit.
12 ETSC (2006), "A Methodological Approach to National Road Safety Policies" - www.etsc.be/documents/A_methodological_approach_to_national_road_safety_policies.pdf.
13 Il progetto SUNflower http://europa.eu.int/comm/transport/road/publications/projectfiles/sunflower_en.htm . La relazione SUNflower+6 Plus (http://sunflower.swov.nl) include un'analisi delle esperienza della Repubblica Ceca, dell'Ungheria e della Slovenia.
14 Circa 69 morti su strada per milione d'abitanti in Svizzera contro 97 in Italia – Eurostat – http://ec.europa.eu/eurostat.html
15 Per ulteriori informazioni: www.bfu.ch / www.vision-zero.com / www.astra.admin.ch.
16 The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The "SEC Belt") - http://www.etsc.be/documents/Safety_Vulnerable_Road_Users.pdf.
17 Ibid
18 ETSC Enforcement Monitor, Dicembre 2004, numero 1 – www.etsc.be/documents/Enforcement%20Monitor%2001.pdf.
19 Department for Transport (2005), Transport Statistics Bulletin – Road Casualties in Great Britain, Main Results 2004 - www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_transstats/documents/downloadable/dft_transstats_038554.pdf
20 Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005). Observatoire national interministériel de sécurité routière, 2006.
21 PIN Flash 2 (26 September 2006) - http://www.etsc.be/documents/copy_of_copy_of_copy_of_copy_of_PIN%20Flash%202.pdf

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be