



Scenari per la sicurezza stradale in Italia

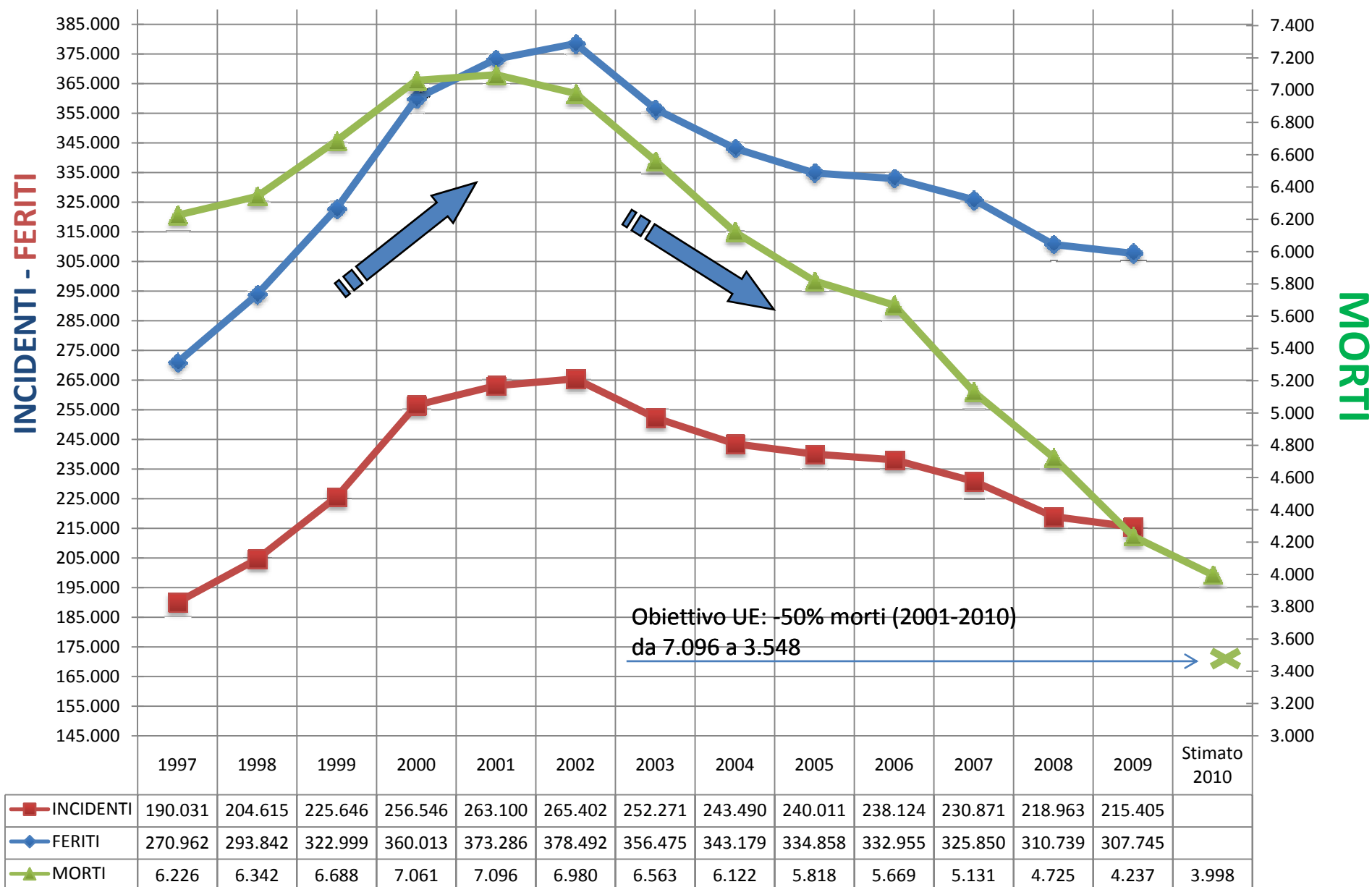
Ing. Sergio Dondolini

Roma, 15 Giugno 2010 – EVENTO TTS ITALIA

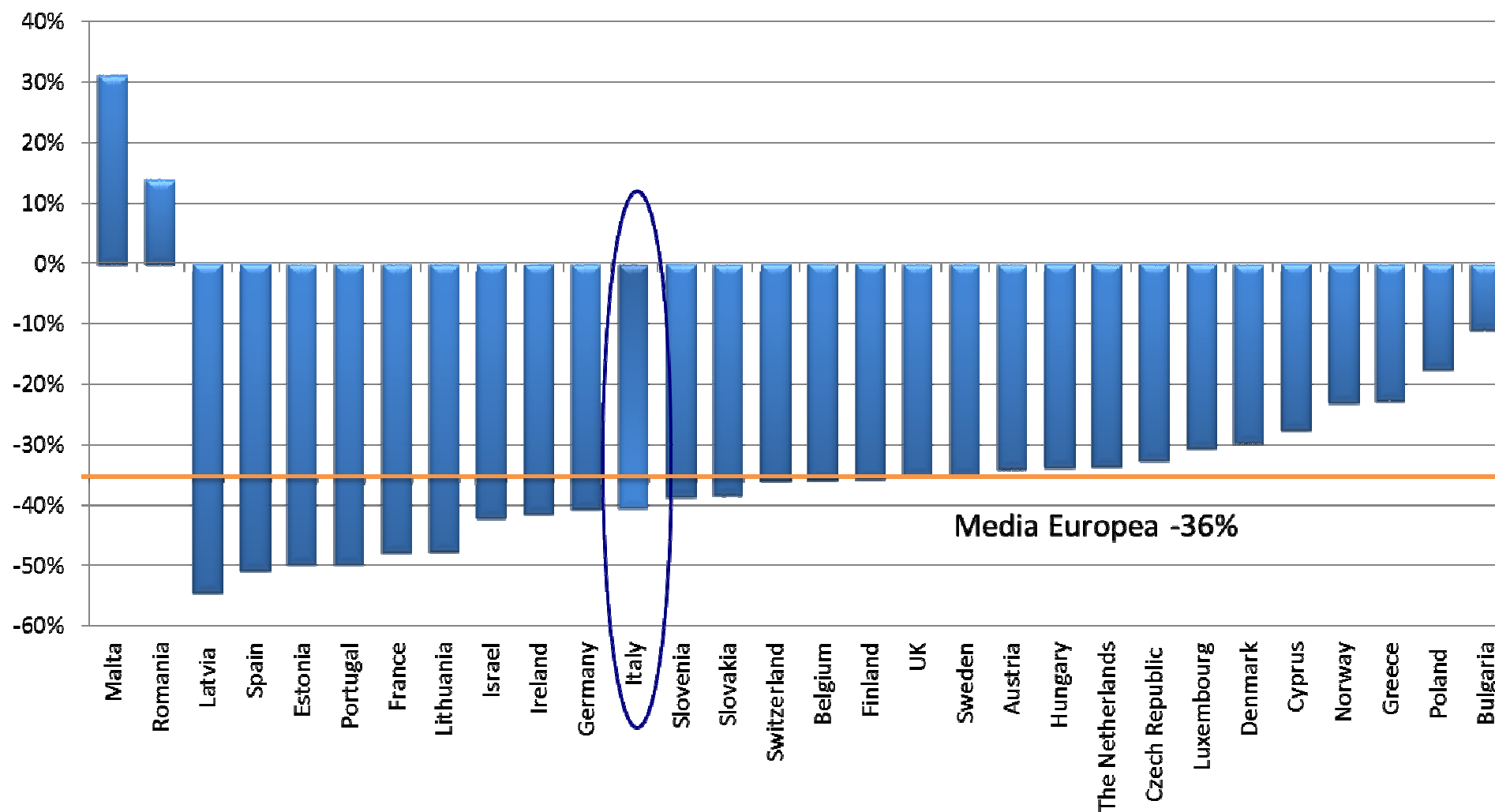
LE DIMENSIONI QUANTITATIVE

- In Italia, nel 2009, si sono registrati **215.405** incidenti stradali. Hanno determinato **4.237** morti e **307.258** feriti
- Costo sociale circa 28Mld di Euro
- Più di **9** volte i morti sul lavoro (nello stesso 2009 il bilancio infortunistico dell' INAIL dichiara che i morti per infortunio sul lavoro sono stati **1.050** di cui **586** sono riconducibili ad incidenti stradali in itinere e ad incidenti a lavoratori in strada).
- circa **10** volte più numerosi dei morti per atti delittuosi;
- oltre **100** volte maggiori di quelli avvenuti in tutte le altre modalità di trasporto (nave, treno, aereo);

L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 1997 AL 2009



EVOLUZIONE MORTALITA' IN EUROPA DAL 2001 AL 2009



Con riferimento all'ambizioso obiettivo fissato dall'Unione europea nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, l'Italia ha raggiunto quota -40,3% nel 2009, a fronte di una media europea del 36%.

I PRINCIPALI FATTORI DI MIGLIORAMENTO

Dal 2002 in poi l'Italia ha subito un processo di miglioramento della sicurezza stradale grazie anche ad un nuovo approccio sistematico e strutturato concretizzatosi con:

1. L'Adozione e l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (**PNSS**) che racchiude:
 - 5 programmi annuali di attuazione;
 - Più di 1600 interventi cofinanziati;
 - Circa 500 milioni di Euro a carico dello Stato nei 5 programmi che, con il cofinanziamento hanno attivato un volume di investimenti di circa 1000 milioni di Euro;
2. Un azione normativa più attenta e rigorosa nei confronti dei comportamenti a maggior rischio come ad esempio:
 - Introduzione della patente a punti;
 - Ampliamento dei poteri di accertamento degli organi di polizia e inasprimento delle sanzioni per guida sotto l'effetto di alcool o droghe;
 - Introduzione della disciplina speciale "alcool zero" per i conducenti da anni 18 a 21, per i neopatentati e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o cose;

I PRINCIPALI FATTORI DI MIGLIORAMENTO

... e ancora con:

3. Una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale come ad esempio:

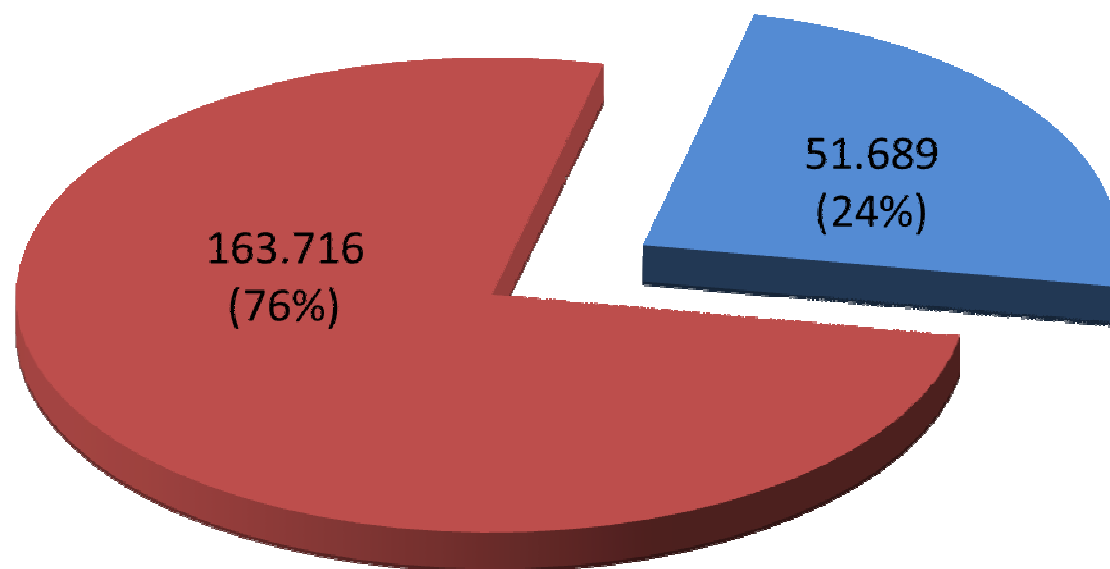
- Campagna di comunicazione istituzionale dal claim “..sulla buona strada” oltre agli aspetti di comunicazione che hanno visto la partecipazione di importanti testimonial del mondo dello sport e dello spettacolo la campagna è un importante contenitore all’interno del quale sono stati individuati specifici momenti di contatto diretto e di informazione con il grosso pubblico in occasione di eventi nazionali di rilievo (meeting di Rimini, mondiali di nuoto, motorshow, mondiali di volley, torneo delle 6 nazioni di Rugby, giornata del calcio, ecc.) ed iniziative specifiche da realizzarsi attraverso protocolli di intesa come ad esempio Corsi di Guida Sicura Avanzata, incidenti stradali sul lavoro
- In collaborazione con il Ministero dell’istruzione, dell’Università e della Ricerca interventi per la promozione dell’educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.

4. Aumento dei controlli su strada esempio:

- Notevole incremento dei controlli mediante etilometro (da 790.319 del 2007 a 1.654.094 del 2010);
- Controllo tecnico-amministrativo su strada nel settore dell’autotrasporto merci e passeggeri in collaborazione con Polizia e Carabinieri attraverso l’utilizzo di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR) in dotazione al Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informativi e Statistici.

DOVE AVVENGONO GLI INCIDENTI.....

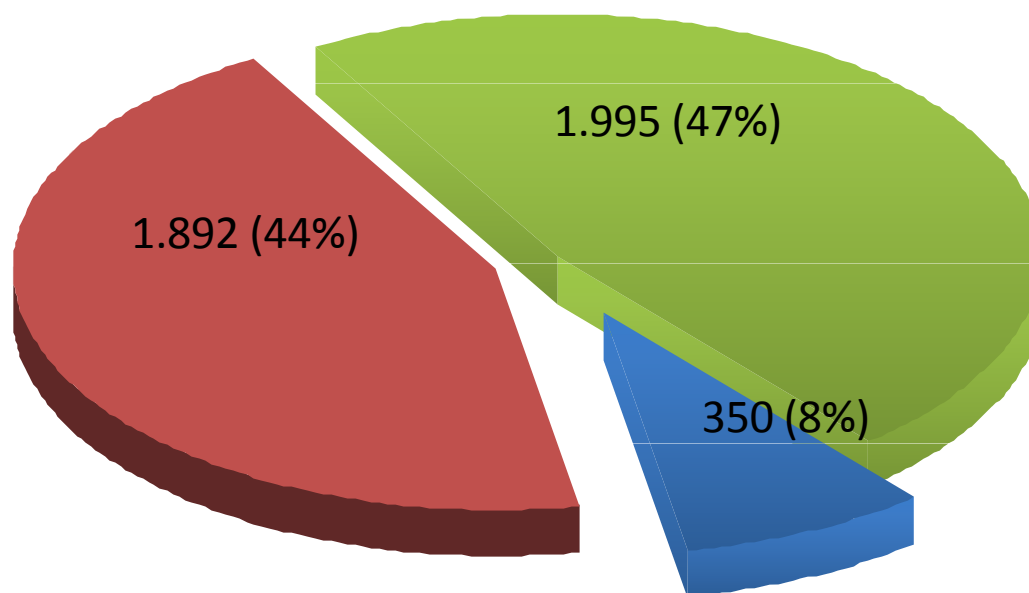
■ Strade Urbane ■ Autostrade ed Altre Strade



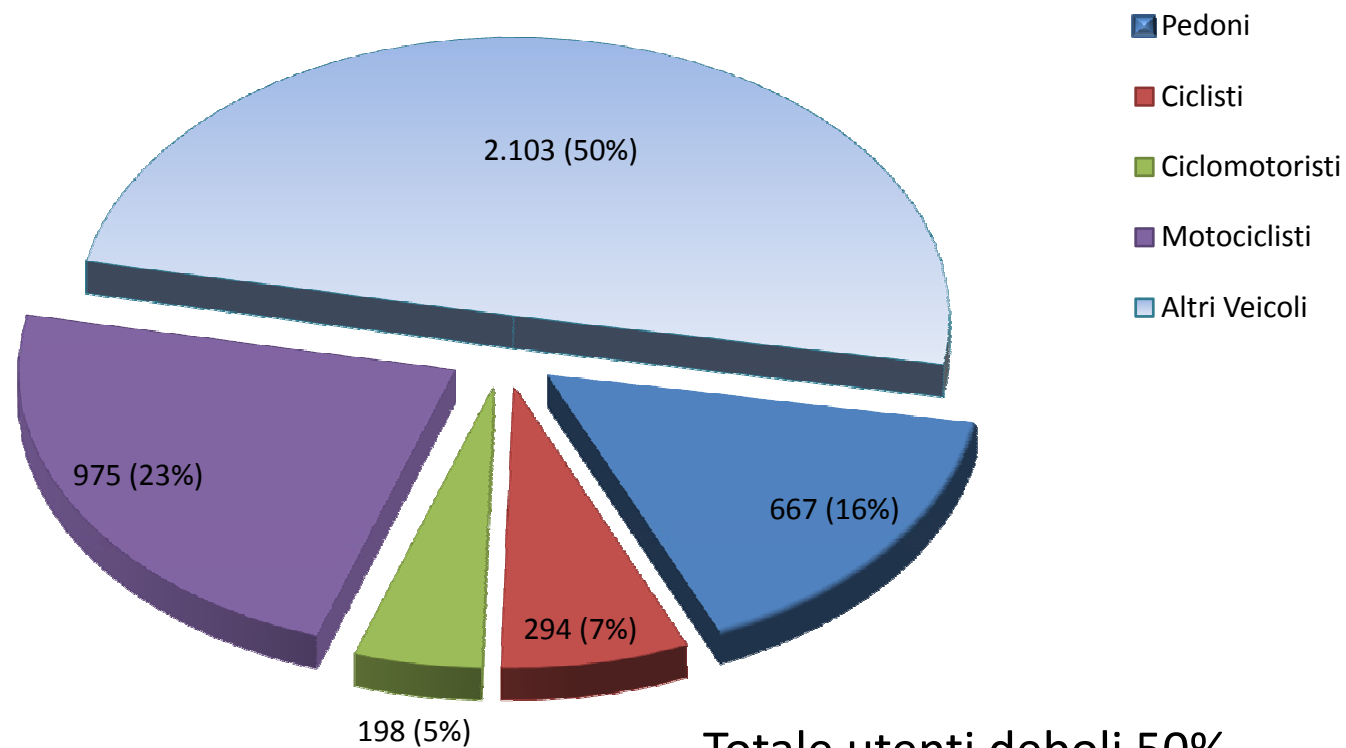
DISTRIBUZIONE DELLA MORTALITA' NEI DIVERSI AMBITI

I 163. 716 incidenti in ambito **urbano** hanno provocato 1.892 morti (44% del totale).

■ Autostrade ■ Strade Urbane ■ Altre strade (Statali Regionali Provinciali)



DISTRIBUZIONE MORTALITA' UTENTI DEBOLI



Totale utenti deboli 50%

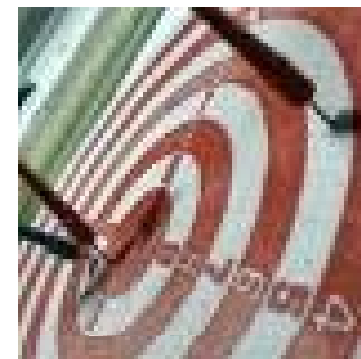
ESIGENZE E PROSPETTIVE ITALIANE

- Migliorare le conoscenze sul fenomeno anche attraverso un più efficace sistema di monitoraggio dei dati, degli interventi e dei risultati conseguiti;
- Attento Monitoraggio dei programmi e degli interventi regionali e locali di attuazione del PNSS 2001-2010 e dei risultati conseguiti;
- Valutazione di efficacia degli interventi al fine di consentire l'individuazione delle migliori pratiche nei diversi settori;
- Maggiore attenzione a politiche di intervento in ambito urbano, anche attraverso un forte coinvolgimento dei vari livelli di Governo territoriale che rappresenta senza dubbio una fra le maggiori criticità
- Maggiore attenzione agli utenti vulnerabili: pedoni, ciclisti, utenti 2RM, anziani e disabili.

IL NUOVO OBIETTIVO AL 2020

COMUNICAZIONE del 20 luglio 2010 “Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 - 2020 per la sicurezza stradale”

Dimezzamento del numero totale di vittime della strada nell'Unione nel periodo 2011 - 2020 a partire dal numero di decessi del 2010



Valore stimato in Italia al 2010
circa 3.998



Obiettivo in Italia al 2020
circa 2.000

COMUNICAZIONE DEL 20/07/2010: OBIETTIVI STRATEGICI

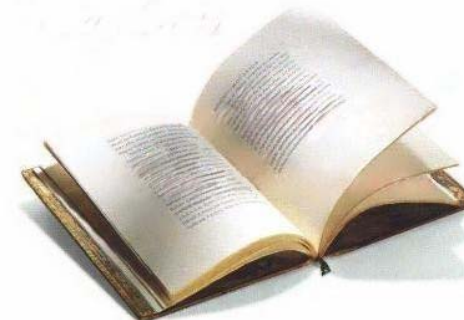
La Commissione vuole intensificare l' impegno su 7 obiettivi più specifici e "strategici" associando ad ognuno delle azioni concrete:

- 1 - miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada
- 2 - rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale
- 3 - miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali
- 4 - miglioramento della sicurezza dei veicoli
- 5 - **promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale**
- 6 - miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- 7 - protezione degli utenti vulnerabili della strada

OBIETTIVO AL 2050

Il LIBRO BIANCO del 28 marzo 2011

Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti
Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile



Verso l'obiettivo al **2050** “zero vittime” nella sicurezza stradale

“Armonizzare e applicare **tecnologie** per la sicurezza stradale – quali sistemi di assistenza alla guida, limitatori (intelligenti) di velocità, dispositivi che invitano ad allacciare le cinture di sicurezza, servizio e-Call, sistemi cooperativi e interfacce veicolo-infrastruttura – e migliorare i controlli tecnici dei veicoli anche per i sistemi di propulsione alternativi”

AZIONI FUTURE

- In linea con le indicazioni fornite dalla **Commissione Europea** per il prossimo decennio 2011-2020 il Piano Strategico del MIT avrà come priorità la riduzione dell' impatto socio-economico degli incidenti stradali andando a fissare degli obiettivi focalizzati alla diminuzione del numero di morti per specifiche tipologie di incidente e tipologia di utente coinvolto.
- Applicazione del D.Lgs 35/2011 riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (Attuazione della Direttiva 96/2008) i cui ambiti di applicazione sono:
 - Rete TEN –T (rete stradale trans europea);
 - Rete di interesse nazionale (a partire dal gennaio 2016)

E ANCORA.....

- Puntare sul rafforzare l'istruzione e la formazione per gli utenti anche attraverso l'introduzione di programmi legati alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.
- Puntare sulla riduzione del numero dei feriti della strada e distinguere i feriti gravi da quelli lievi.
- Sostenere la diffusione e lo sviluppo degli ITS in attuazione della Direttiva dello scorso 7 luglio.

IL RUOLO DEGLI ITS PER LA SICUREZZA STRADALE

Ruolo trasversale e presente in tutti e 4 i settori prioritari indicati dalla Direttiva 2010/40/UE [del 7 luglio](#) 2010 sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto:

Settore prioritario I: l'uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità

Settore prioritario II: la continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci

Settore prioritario III: le applicazioni ITS per la sicurezza stradale e per la sicurezza (security) del trasporto

Settore prioritario IV: il collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto

GLI ITS IN AUTOSTRADA DAL 1996 al 2006



L'insieme dei Progetti SERTI e CORVETTE nati nel 1995 copriva, dunque, l'intera regione dell'Italia settentrionale coinvolgendo una significativa quota dell'intera rete autostradale italiana sia in termini di estesa chilometrica sia, soprattutto, in termini di traffico circolante.

Nel 2003 fu fatto un primo studio in collaborazione con SINA e il Politecnico di Milano denominato "Valutazione dei progetti di infrastrutture e servizi telematici in CORVETTE e SERTI" analizzando i risultati dei seguenti progetti molto positivi:

- Terza Corsia dinamica (*denominato Sistema T3*) dell'Autostrada Venezia-Padova

-54% di incidenti post implementazione

- ITS sull'Autostrada dei Fiori

dal 1996 al 2003 riduzione incidenti del 41% a fronte di una media nazionale del 17%

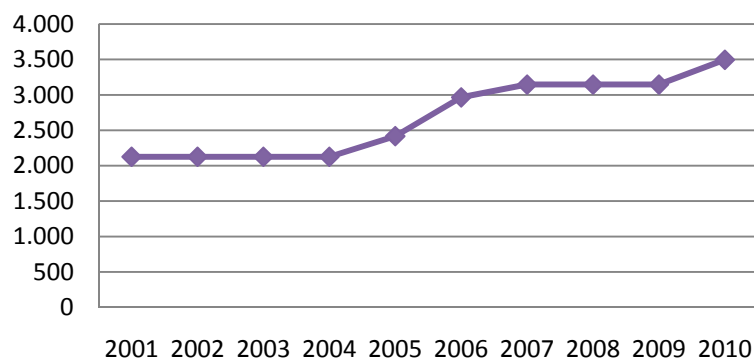
- Progetto COMPANION dell'Autostrada Brescia-Padova

10% in meno di incidenti nel periodo 2001 -2004 post implementazione rispetto alla media della stessa autostrada

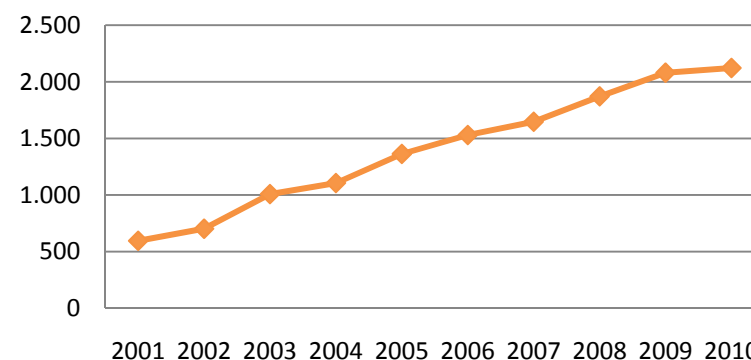
Trend di implementazioni ITS in EASYWAY

La Commissione Europea ha deciso di stanziare altri fondi a favore dell'ITS per programma Multi-Annuale nel periodo 2007-2013 ed i vari progetti EuroRegionali sono confluiti in un unico progetto pan-Europeo chiamato EasyWay. Il lavoro di EasyWay, oltre a essere importante per il suo carattere pan-Europeo è anche fondamentale perché prosegue lo sviluppo e l'implementazione di tecnologie ITS sulla rete autostradale europea.

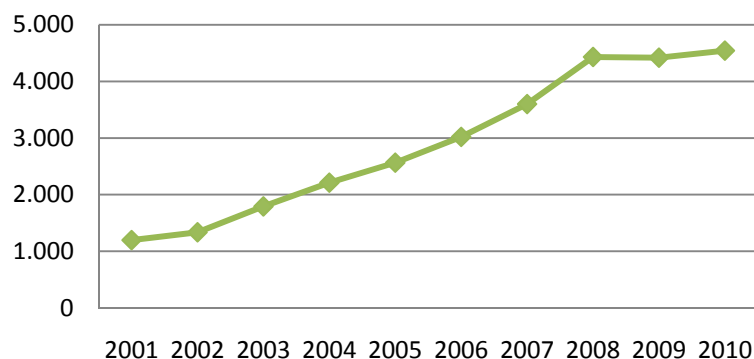
Isoradio su km



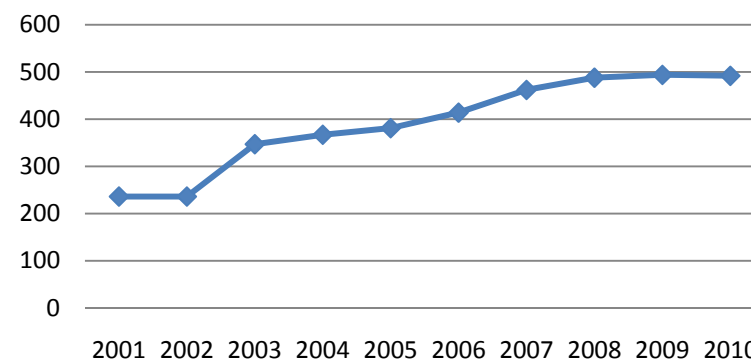
P.M.V.



Telecamere



Centraline meteo



IMPATTO POSITIVO SULLA SICUREZZA: ESEMPI CONCRETI

Nel corso di questi anni sono stati effettuati ulteriori studi per validare l'efficacia dei sistemi ITS ex-post implementazione, spesso con risultati molto positivi in termini di riduzione dell'incidentalità. In particolare, sono stati sviluppati alcuni sistemi ITS che hanno dimostrato un grande impatto positivo sulla sicurezza ad esempio:

- Velocità Dinamiche – Autostrada Venezia Padova
- TUTOR Safety System – Autostrade Per l'Italia
- Tangenziale di Napoli

TANGENZIALE DI MESTRE

Autostrade Venezia-Padova (Tangenziale di Mestre)

Corsia Dinamica e Limiti di velocità variabili



A partire dal 2003 è stato introdotto il progetto T3, basato sull'uso della corsia di emergenza in condizioni di traffico elevato con lo scopo di incrementare la capacità della tangenziale.

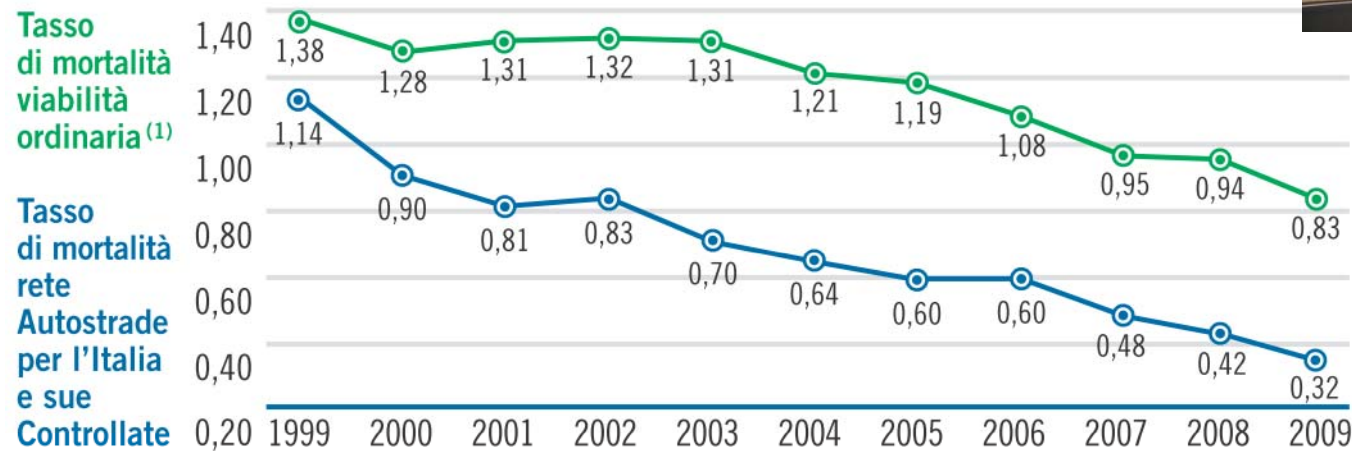
Questo sistema ha portato notevoli vantaggi in termini di congestione e sicurezza.

Ad esempio si è notato il miglioramento delle velocità medie di percorrenza che negli istanti di punta passa da 68,8 ad 72,7 km/ora con un incremento del 5,73%. Questo implica una significativa riduzione del fenomeno "stop&go" ed una diminuzione dell'incidentalità

TUTOR Safety System

Il Tutor ha dimostrato di essere un eccellente strumento preventivo, capace di modificare, positivamente, i comportamenti di guida. Dopo il primo anno di funzionamento, sulle tratte in cui è stato installato, è stata registrata una significativa riduzione della velocità di picco (-25%) e della velocità media (-15%), che ha determinato anche una netta diminuzione dell'incidentalità e delle conseguenze sulle persone:

- tasso di mortalità: -51%
- tasso di incidentalità con feriti: -27%
- tasso di incidentalità: -19%



TANGENZIALE DI NAPOLI

Anche la Tangenziale di Napoli tramite un sistema di controllo delle velocità (section speed enforcement systems – SSEs) ha visto un miglioramento anche in termini di sicurezza stradale con una significativa diminuzione degli incidenti nei primi otto mesi di attivazione. Come evidenziato nello studio *Impact on vehicle speeds and pollutant emissions of a fully automated section speed control scheme on the Naples urban motorway* di Cascetta, Punzo, Sorvillo dell'Università Federico II di Napoli

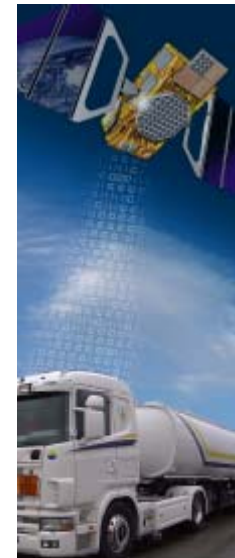


PROGETTO ITS – MERCI PERICOLOSE

SCUTUM

(SeCUring the EU GNSS adopTion in the dangeroUs Material Transport)

un progetto europeo di ricerca e sviluppo, finalizzato ad una diffusa adozione della navigazione satellitare EGNOS / Galileo, per la sicurezza della gestione del trasporto delle merci pericolose su strada.



GRAZIE PER L'ATTENZIONE