



# **SICUREZZA STRADALE E INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS NEL PIANO D'AZIONE COMUNITARIO**

**MAURIZIO COPPO**

**COORDINATORE DELLA SEGRETERIA TECNICA DELLA CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE**





# 1

## GLI OBIETTIVI DEL PIANO DI AZIONE PER I SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI

**L'APPLICAZIONE DELLA INFORMATION AND COMMUNICATION TECHNOLOGIES (ICT) ALLA MOBILITÀ SU STRADA DOVREBBE CONSENTIRE LO SVILUPPO DI UN TRASPORTO:**

- **PIÙ PULITO**
- **PIÙ EFFICIENTE (IN GENERALE E DAL PUNTO DI VISTA ENERGETICO)**
- **PIÙ SICURO (SAFER)**
- **PIÙ SICURO (MORE SECURE)**



# 2

## **SEI AREE DI INTERVENTO PRIORITARIE**

- 1) OTTIMIZZAZIONE DELL'USO DEI DATI SU STRADA, TRAFFICO E SPOSTAMENTI**
- 2) GESTIONE CONTINUA DEL TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI NEI CORRIDOI EUROPEI E NELLE GRANDI CONURBAZIONI**
- 3) SICUREZZA STRADALE (SAFETY E SECURITY)**
- 4) INTEGRAZIONE VEICOLI - INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO**
- 5) PROTEZIONE E SICUREZZA DEI DATI**
- 6) COORDINAMENTO E COOPERAZIONE EUROPEA PER LA ITS**

**PER CIASCUNA AREA IL PIANO PROPONE UN GRUPPO DI AZIONI SPECIFICHE**



# 3

## L'AREA DELLA SICUREZZA STRADALE

**NELL'AREA DELLA SICUREZZA STRADALE SONO PREVISTE CINQUE LINEE DI AZIONE:**

- 1) SVILUPPO DI SISTEMI AVANZATI DI ASSISTENZA ALLA GUIDA, ORIENTATI ALLA SAFETY E ALLA SECURITY E LORO DIFFUSIONE NEL PARCO VEICOLI (2009-2014);**
- 2) SOSTEGNO, SVILUPPO E ARMONIZZAZIONE DELLA **E-CALL** PAN-EUROPEA (2009);**
- 3) SVILUPPO DELLA REGOLAMENTAZIONE PER UNA INTERFACCIA UOMO-MACCHINA (**HUMAN-MACHINE-INTERFACE**) SICURA ED EFFICIENTE (2010);**
- 4) MISURE A FAVORE DI APPLICAZIONE E SERVIZI DI **ITS** MIRATI ALLA SICUREZZA E AL COMFORT DEGLI UTENTI VULNERABILI (2014);**
- 5) GESTIONE DELLE AREE DI PARCHEGGIO DEI VEICOLI PER IL TRASPORTO MERCI: GESTIONE STALLI, SECURITY, ASSISTENZA, ETC. (2010).**



# 4

## PIANO DI AZIONE PER LA ITS E GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA

- LE MISURE PREVISTE DAL PIANO D'AZIONE COMUNITARIO POSSONO FORNIRE UN IMPORTANTE CONTRIBUTO AL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE.
- IN ALCUNI CASI (IL SISTEMA TUTOR, I PORTALI URBANI, LA GESTIONE FLUSSI DI TRAFFICO) STANNO GIÀ FORNENDO UN CONTRIBUTO DECISIVO MA ESISTONO GRANDI POTENZIALITÀ DI SVILUPPO DELLA **ICT** A SUPPORTO DEL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE
- OVVIAMENTE, IL PIANO DI AZIONE NON COPRE TUTTE LE ESIGENZE E LE LINEE DI SVILUPPO DEL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE NEL NOSTRO PAESE.
- PER UNO SVILUPPO AMPIO ED EFFICACE DELL'ITS NEL COMPARTO DELLA SICUREZZA STRADALE (SAFTY) SEMBRA OPPORTUNO LAVORARE IN TRE DIREZIONI DISTINTE.



# 5

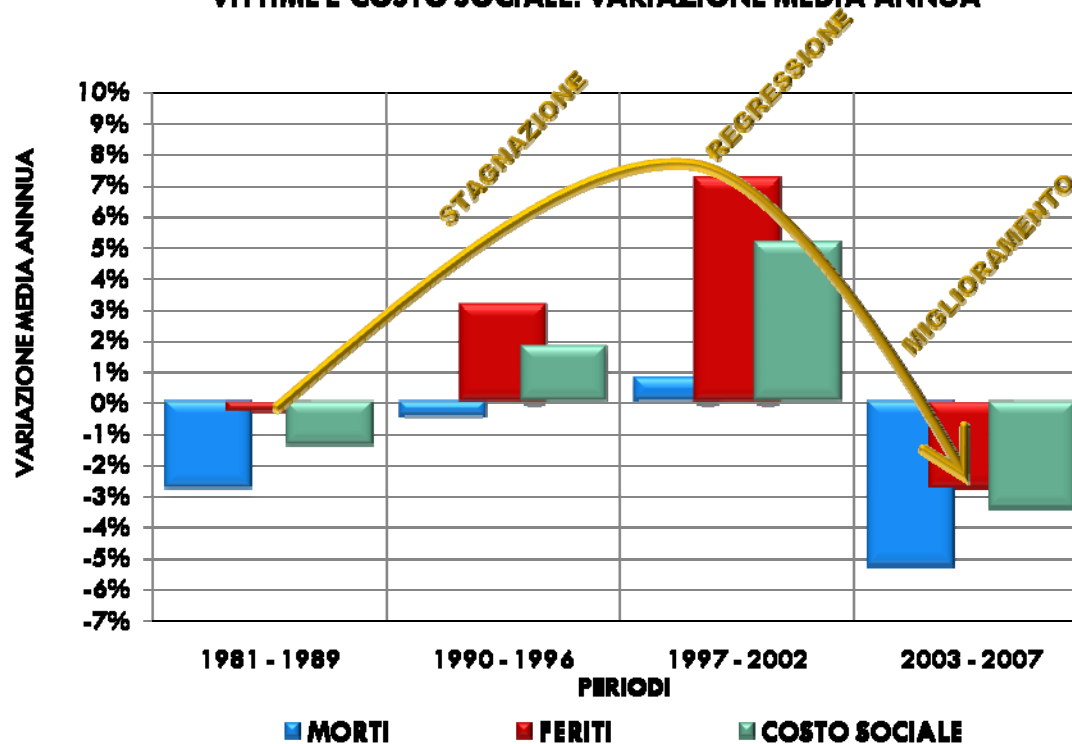
## SVILUPPO DELLA ITS NEI CAMPI DI INTERVENTO PRIORITARI DELLA SICUREZZA STRADALE

- I RESPONSABILI PRIMI DELLA SICUREZZA STRADALE (IL GOVERNO NAZIONALE, LE REGIONI, LE PROVINCE, I COMUNI, L'ANAS, I GESTORI DI SERVIZI AUTOSTRADALI) HANNO INDIVIDUATO LE AREE DI INTERVENTO PRIORITARIE PER MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE.
- QUASI TUTTE QUESTE PRIORITÀ SONO OGGETTO DI INCENTIVAZIONI ECONOMICHE NEL 3° E 4° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL **PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE**, CHE SONO STATE INDIVIDUATE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI IN COLLABORAZIONE CON LE REGIONI E LE RAPPRESENTANZE DI PROVINCE E COMUNI.
- SEMBRA OPPORTUNO CHE I SOGGETTI CHE ORIENTANO, COORDINANO E ATTUANO LO SVILUPPO DELLA **ITS** ANALIZZINO QUESTE PRIORITÀ E INDIVIDUINO IL CONTRIBUTO CHE LA STESSA **ITS** PUÒ FORNIRE NEI DIVERSI CAMPI DI AZIONE.

5<sup>1</sup>

## L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E NELLA UE

### VITTIME E COSTO SOCIALE. VARIAZIONE MEDIA ANNUA

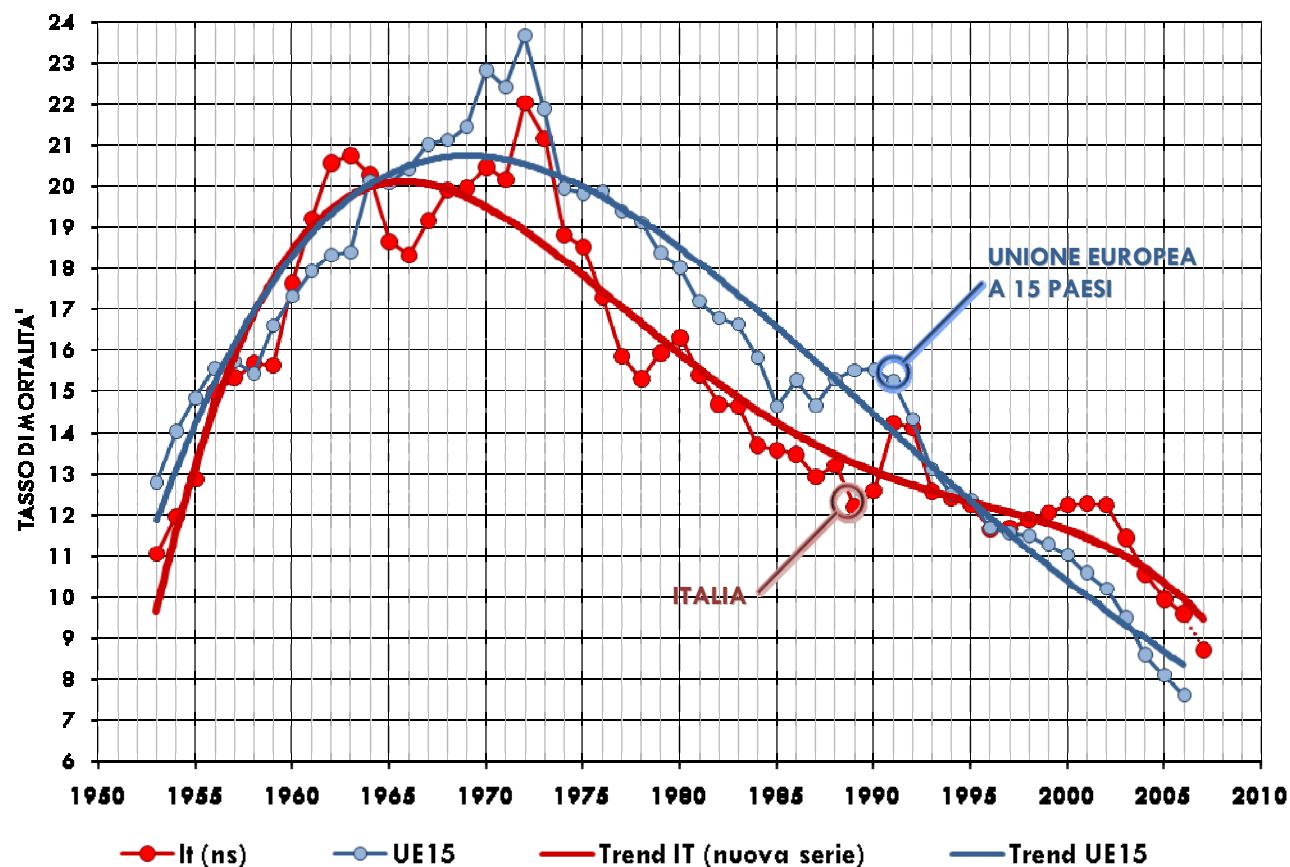


COSTO SOCIALE = somma dei costi sostenuti da Stato, imprese e famiglie a causa degli incidenti stradali e delle vittime da questi causate.

**5<sup>II</sup>**

## L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E NELLA UE

UNO DEI RISULTATI DALLA  
NUOVA FASE DI  
MIGLIORAMENTO DELLA  
SICUREZZA STRADALE È IL  
RIALLINEAMENTO CON  
L'EVOLUZIONE DELLA UE15  
(L'ITALIA AVEVA SEGUITO  
UN'EVOLUZIONE  
REGRESSIVA, IN  
CONTROTENDENZA  
RISPETTO ALL'EVOLUZIONE  
DELLA UE 15)

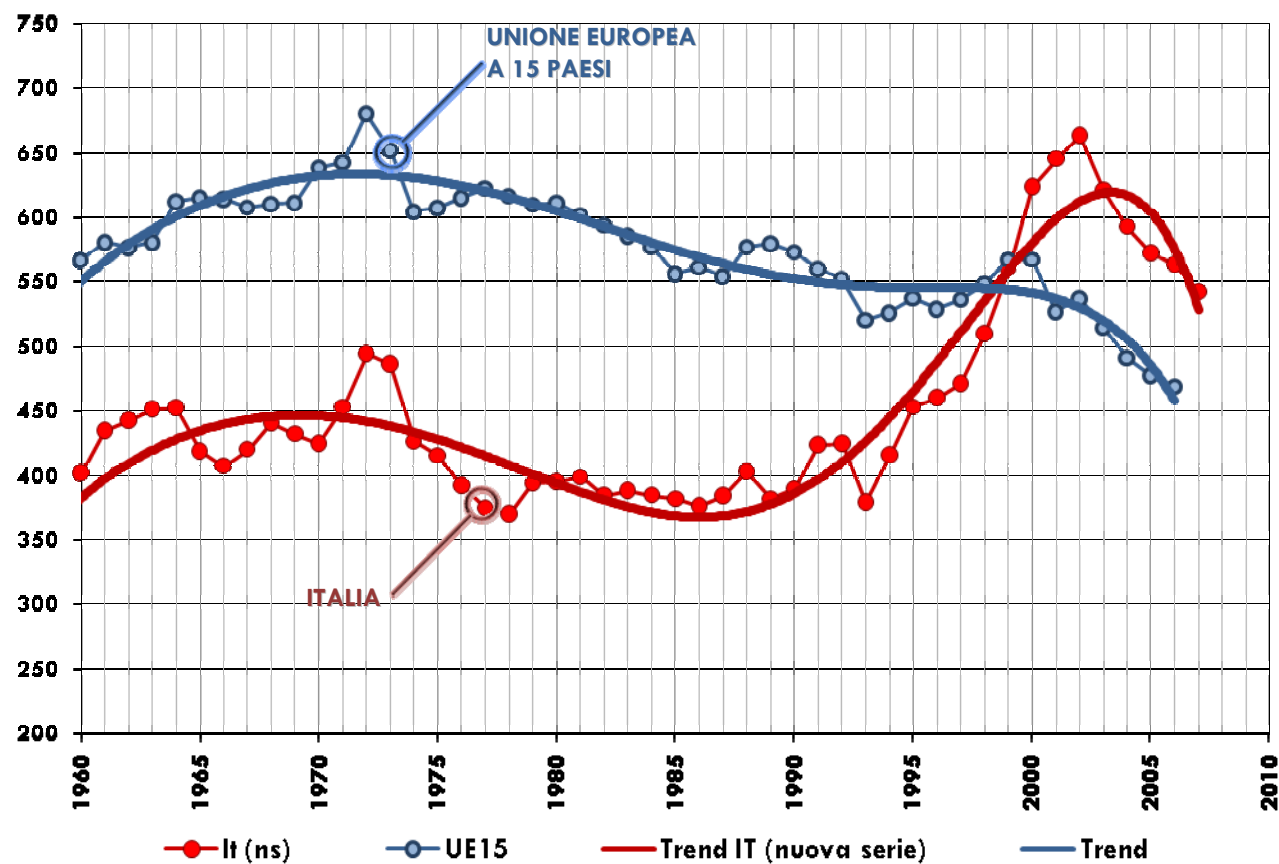




**5<sup>III</sup>**

## L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E NELLA UE

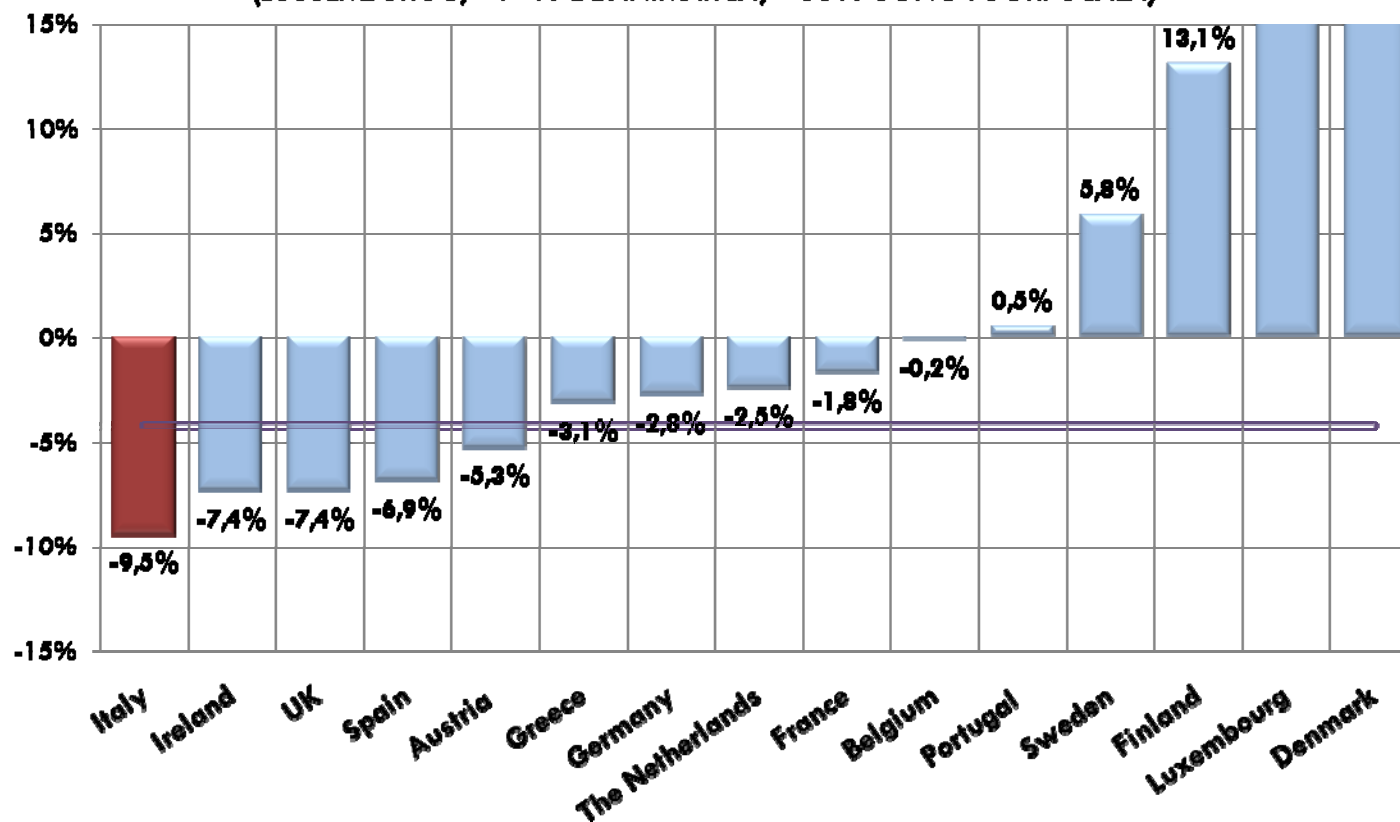
L'ANDAMENTO IN CONTROTENDENZA DEI TASSI DI FERIMENTO ITALIANI È ANCORA PIÙ MACROSCOPICO



**5<sup>IV</sup>**

## NEL 2007 L'ITALIA REALIZZA LA MIGLIORE PERFORMANCE DI SICUREZZA STRADALE

PAESI DELLA UE15 PER VARIAZIONE PERCENTUALE DEL NUMERO DI MORTI  
(LUSSEMBURGO, +19% E DANIMARCA, +33% SONO FUORI SCALA)



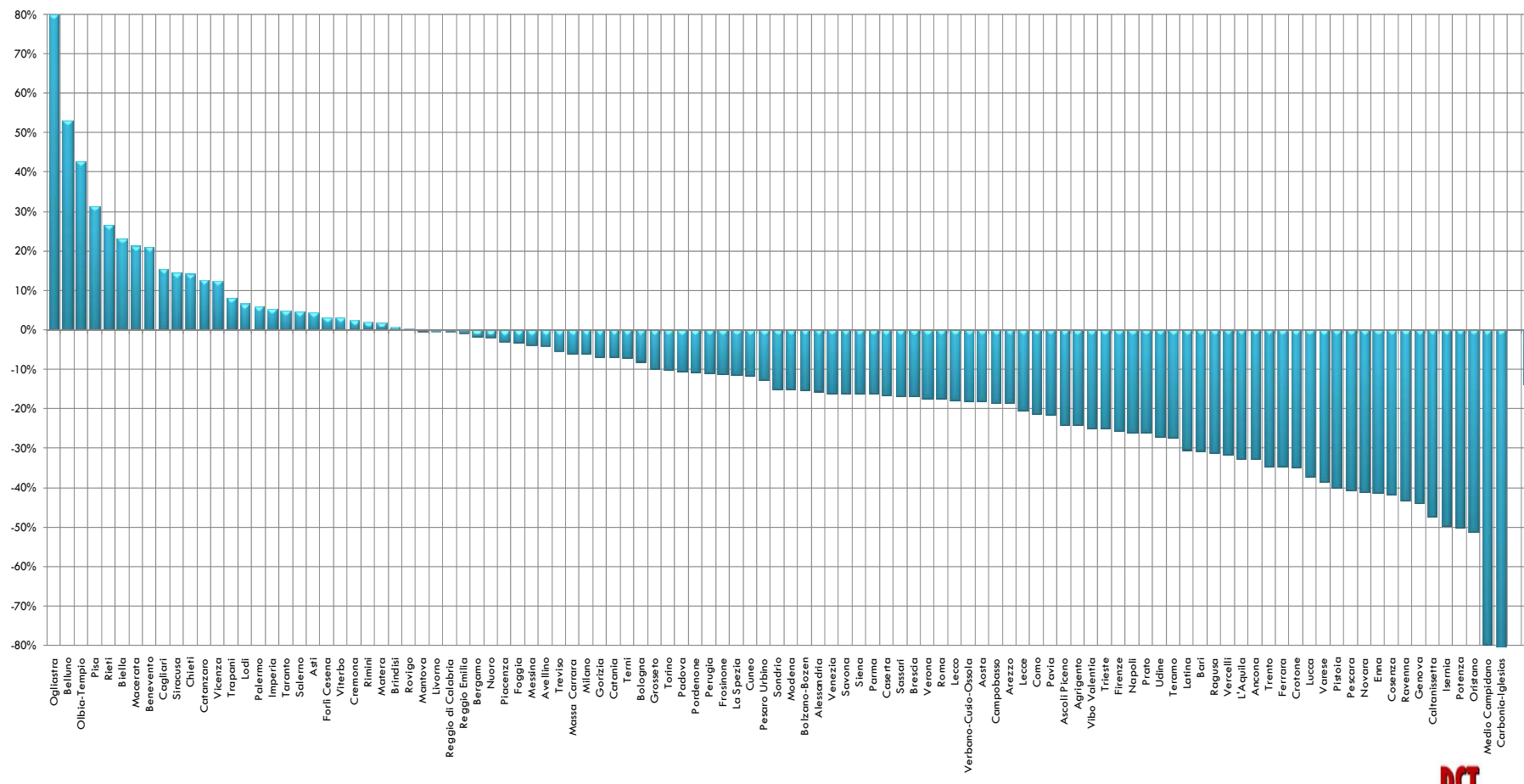


# 5<sup>v</sup>

## I LIMITI DEL SUCCESSO ITALIANO

**IL SUCCESSO ITALIANO È OFFUSCATO DA GRAVI RITARDI E DA ALCUNI PROFONDI DIVARI DI STATO E DI EVOLUZIONE**

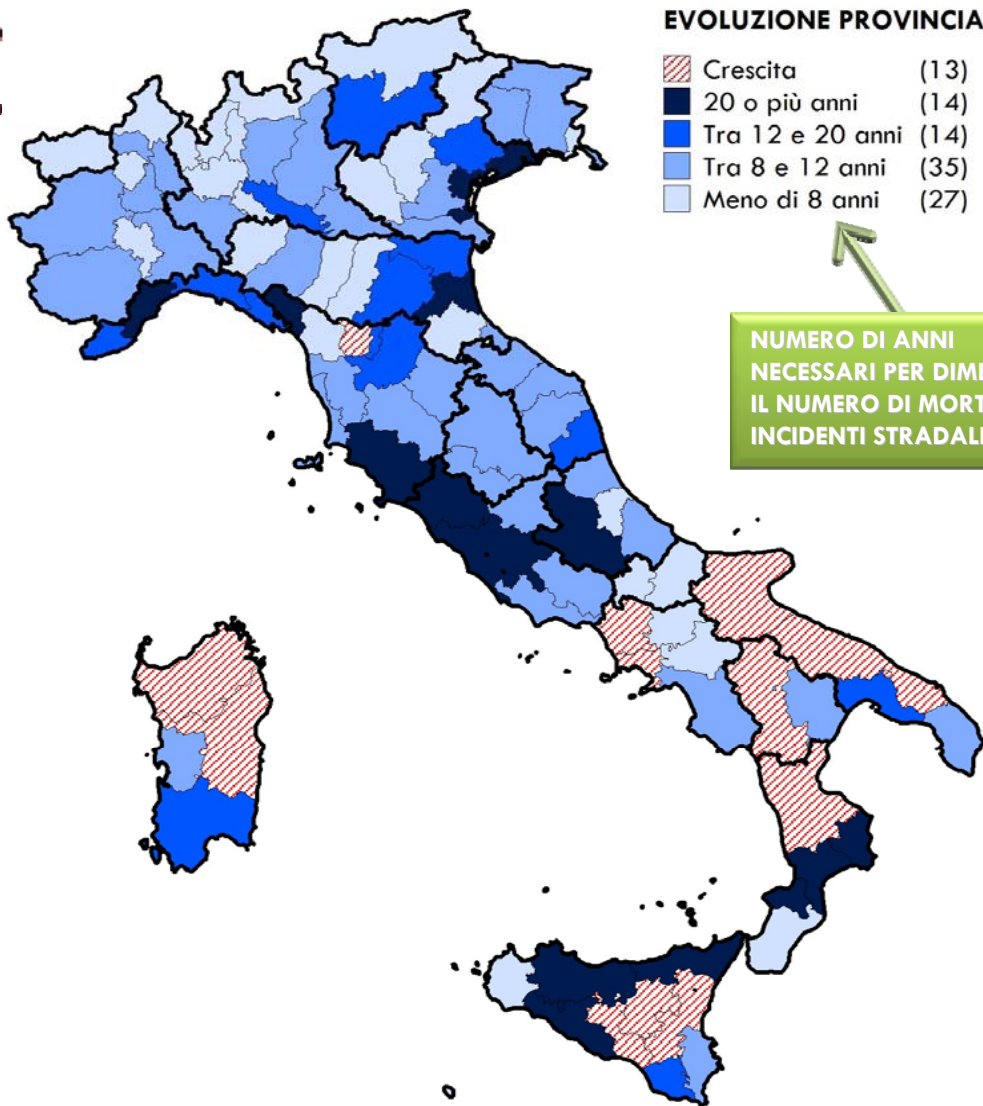
- **NEL PERIODO “VIRTUOSO” DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE NAZIONALE ALCUNI TERRITORI HANNO CONTINUATO A REGISTRARE UN AUMENTO DI VITTIME**
- **GLI UTENTI DEBOLI HANNO RISENTITO MARGINALMENTE DEI MIGLIORAMENTI O NON NE HANNO RISENTITO AFFATTO**
- **LE CITTÀ ITALIANE SONO DIVENTATE LE PIÙ PERICOLOSE IN EUROPA**

**5<sup>VI</sup>****I DIVARI TERRITORIALI (A)****PROVINCE ORDINATE PER VARIAZIONE DEI TASSI DI MORTALITÀ. ANNO 2007 RISPETTO AL TRIENNIO 04-06**



**5<sup>VII</sup>**

**I DIVARI TERRITORIALI (B)**

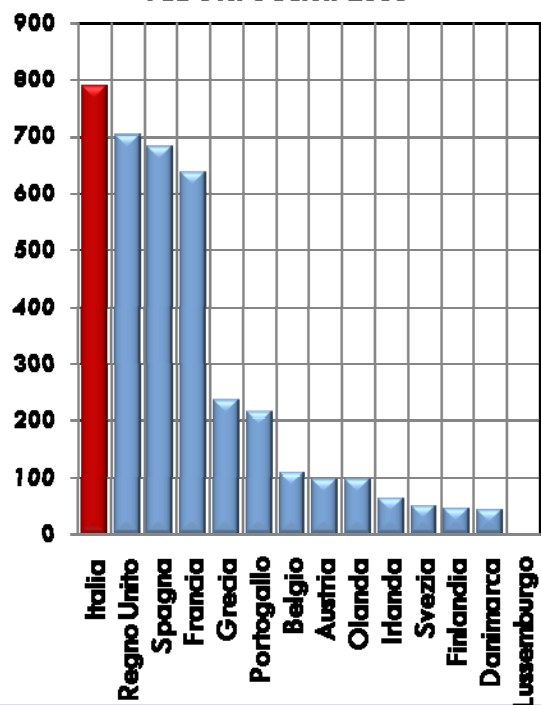




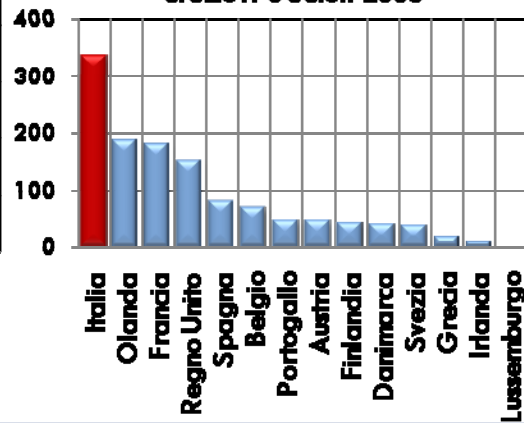
# 5<sup>VIII</sup>

## GLI UTENTI DEBOLI

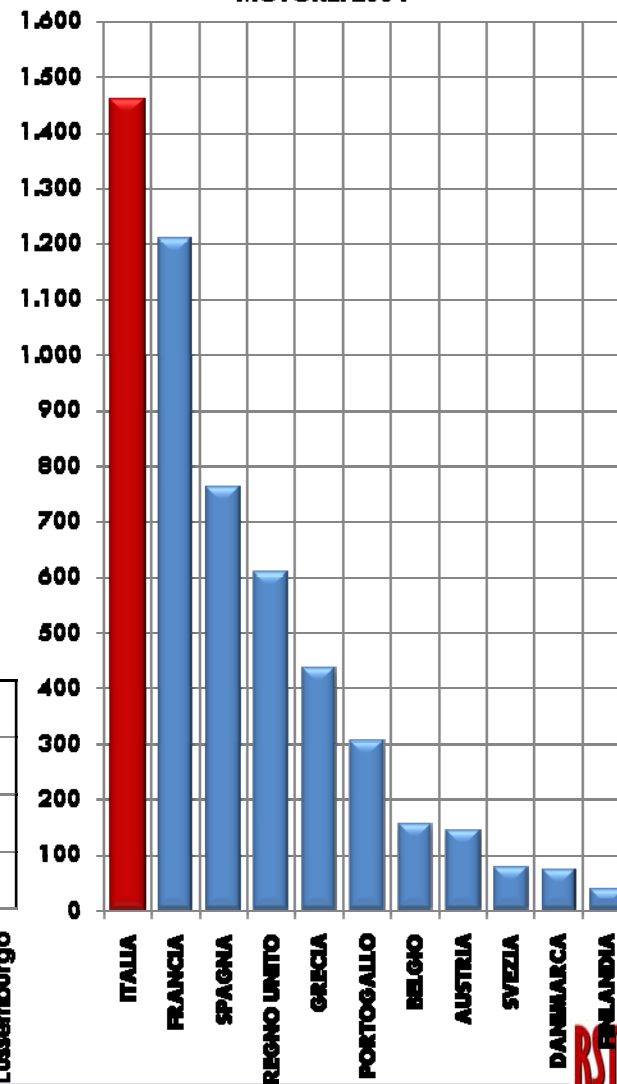
### PEDONI UCCISI. 2005

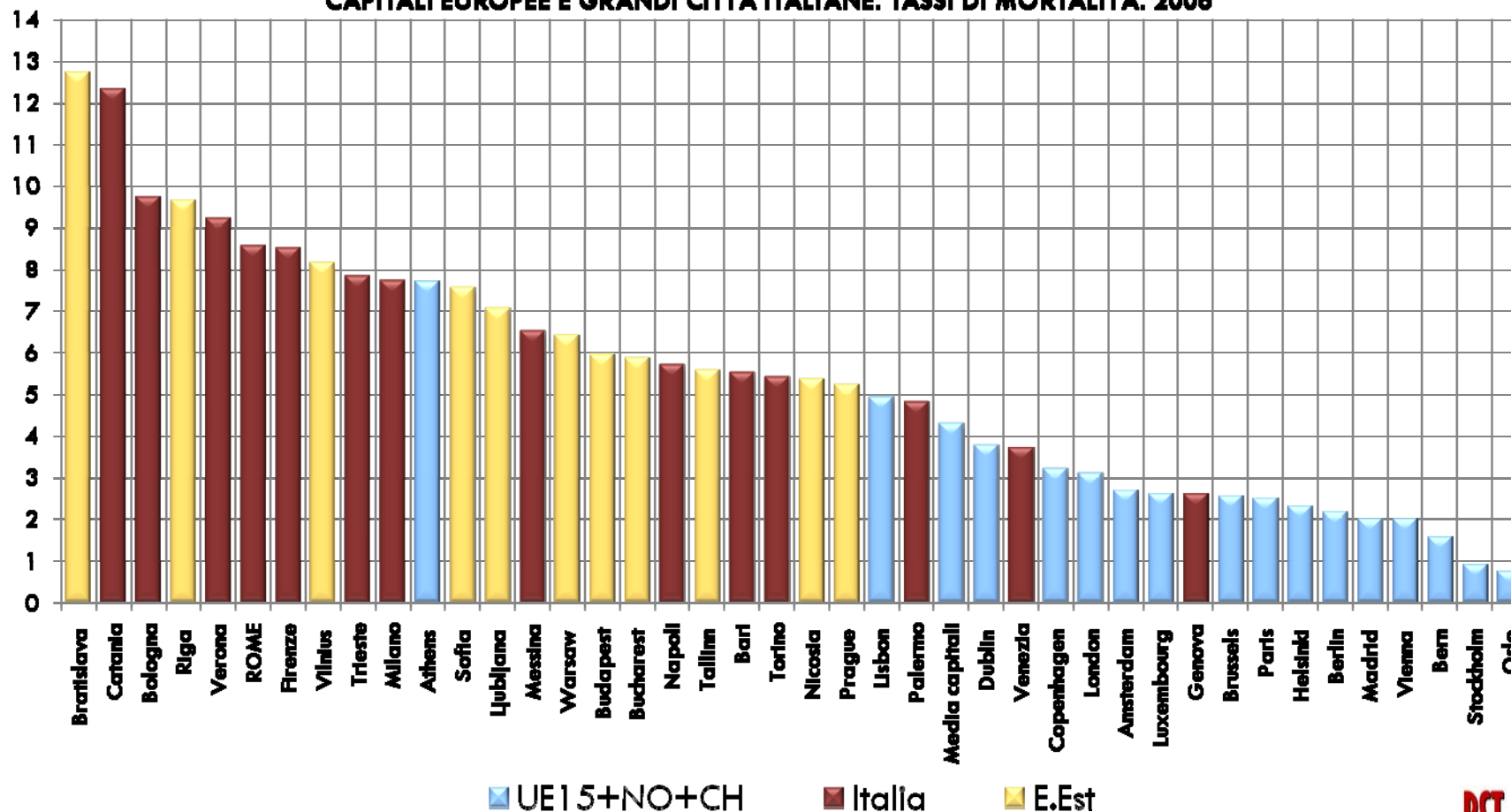


### CICLISTI UCCISI. 2005



### MORTI A CARICO DELLE DUE RUOTE A MOTORE. 2004



**5<sup>IX</sup>****LE GRANDI CITTÀ****CAPITALI EUROPEE E GRANDI CITTÀ ITALIANE. TASSI DI MORTALITÀ. 2006**

# 6

## **SOSTENIBILITÀ TECNOLOGICA ED ECONOMICA**

**UN SECONDO ASPETTO RIGUARDA IL VINCOLO DI SOSTENIBILITÀ TECNOLOGICA ED ECONOMICA DEI PRODOTTI E DELLE PROCEDURE DI ITS.**

**IL VINCOLO RIGUARDA IN PARTICOLARE LE PROVINCE E I COMUNI DI DIMENSIONE (E RISORSE) INTERMEDIE, DOVE SI RACCOLGONO:**

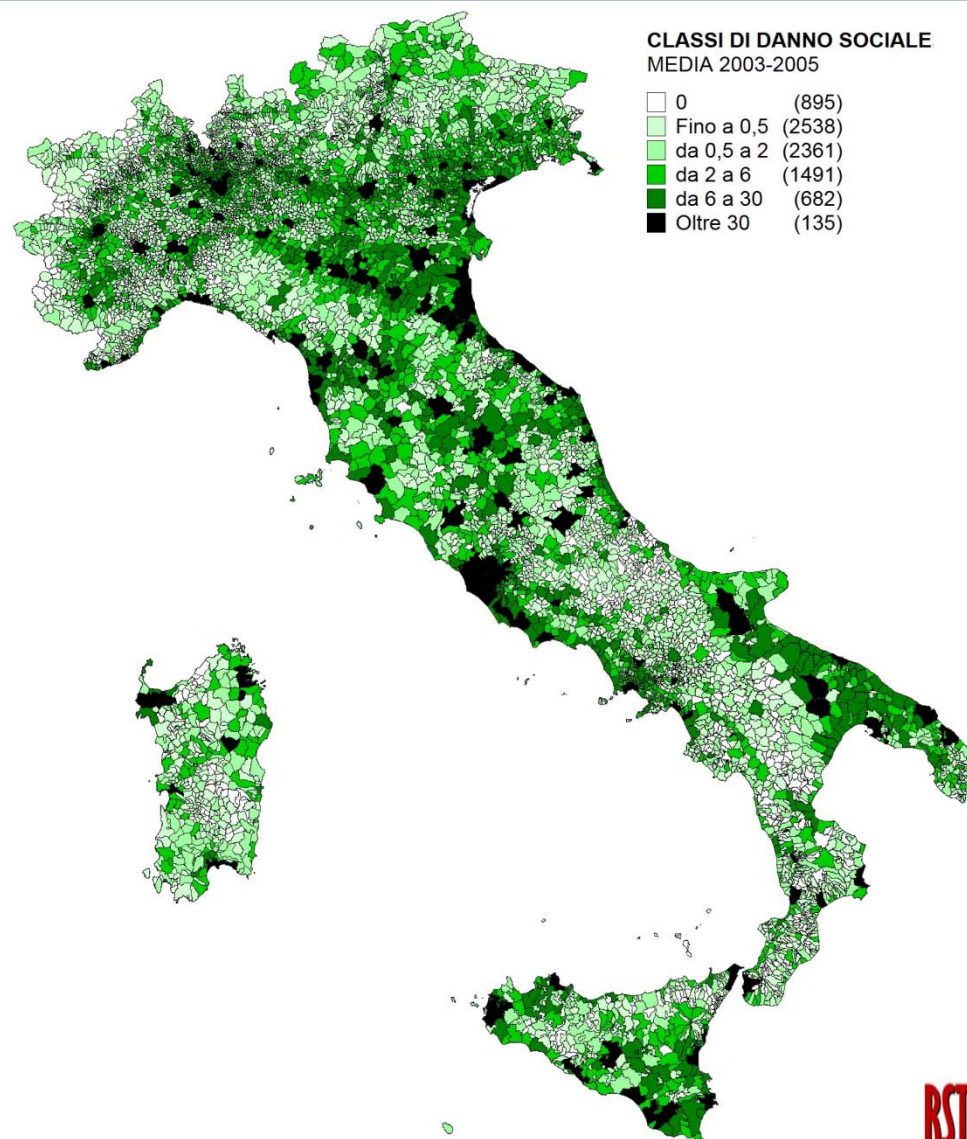
- **IL 70% DEI MORTI;**
- **IL 45% DEI FERITI;**
- **IL 51% DEL COSTO SOCIALE SOSTENUTO DA STATO, IMPRESE E FAMIGLIE A CAUSA DEGLI INCIDENTI STRADALI E DELLE LORO VITTIME.**

**RECENTEMENTE IL DIVARIO TRA LIVELLO TECNOLOGICO E CAPACITÀ DI CONTROLLO/GESTIONE IN ALCUNE AMMINISTRAZIONI LOCALI HA INnescato fenomeni di esternalizzazione incontrollata che sono stati censurati dalle rappresentanze di ANCI e UPI**



**6'**

**DISTRIBUZIONE TERRITORIALE  
DELLE VITTIME DEGLI  
INCIDENTI STRADALI  
MISURATE ATTRAVERSO IL COSTO SOCIALE**



# 7

## COESIONE

**CAPACITÀ DI CREARE REGOLE E INCENTIVAZIONI TALI DA DETERMINARE UN'ADOZIONE GENERALE, ANCORCHÈ GRADUALE, DELLE TECNOLOGIE E DELLE PROCEDURE DI ITS.**

**UNA APPLICAZIONE PARZIALE O CON UN PROCESSO DI DIFFUSIONE NON GESTITO, POTREBBE GENERARE SQUILIBRI, DIVARI DI SICUREZZA SOCIALMENTE INACCETTABILI O, ADDIRITTURA, NUOVE CONDIZIONI DI RISCHIO, CON EFFETTI REGRESSIVI SULLA SICUREZZA STRADALE.**



# 8

## RILEVANZA ED EFFICACIA DELL'APPORTO ITS

**L'OBIETTIVO FINALE DELLE TRE AREE DI LAVORO SOPRA INDICATE (SVILUPPO DELLA ITS NEI CAMPI DI INTERVENTO PRIORITARI DELLA SICUREZZA STRADALE; SOSTENIBILITÀ TECNOLOGICA ED ECONOMICA; COESIONE) È QUELLO DI MIGLIORARE LA **RILEVANZA** E L'**EFFICACIA** DELL'APPORTO **ITS** AL PROCESSO DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE.**

# 9

## DUE ESEMPI

**DUE ESEMPI DI POSSIBILE AFFINAMENTO E SVILUPPO DI TECNICHE  
PROCEDURE DI ITS NEL CAMPO DELLA SICUREZZA STRADALE  
SONO:**

- **IL SUPPORTO ALL'AZIONE DI CONTROLLO, SANZIONAMENTO E  
DETERRENZA SVOLTA DALLE FORZE DI POLIZIA STRADALE  
NAZIONALI PROVINCIALI E COMUNALI;**
- **IL SUPPORTO ALLA MANUTENZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEL  
SISTEMA INFRASTRUTTURALE.**