

**Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**

Roma 16 giugno 2021

# **LINEE GUIDA PIANO NAZIONALE SICUREZZA STRADALE 2030**

**Ing. Valentino Iurato**



Direzione Generale Sicurezza Stradale

## **SICUREZZA STRADALE IN ITALIA: Dimensioni quantitative**

Secondo gli ultimi dati ISTAT per l'anno 2019, in Italia si sono registrati **172.183 incidenti stradali, 241.384 feriti e 3.173 morti.**

**3.173 morti**

**Un ponte Morandi ogni 5 giorni**



**quasi 100 naufragi l'anno**

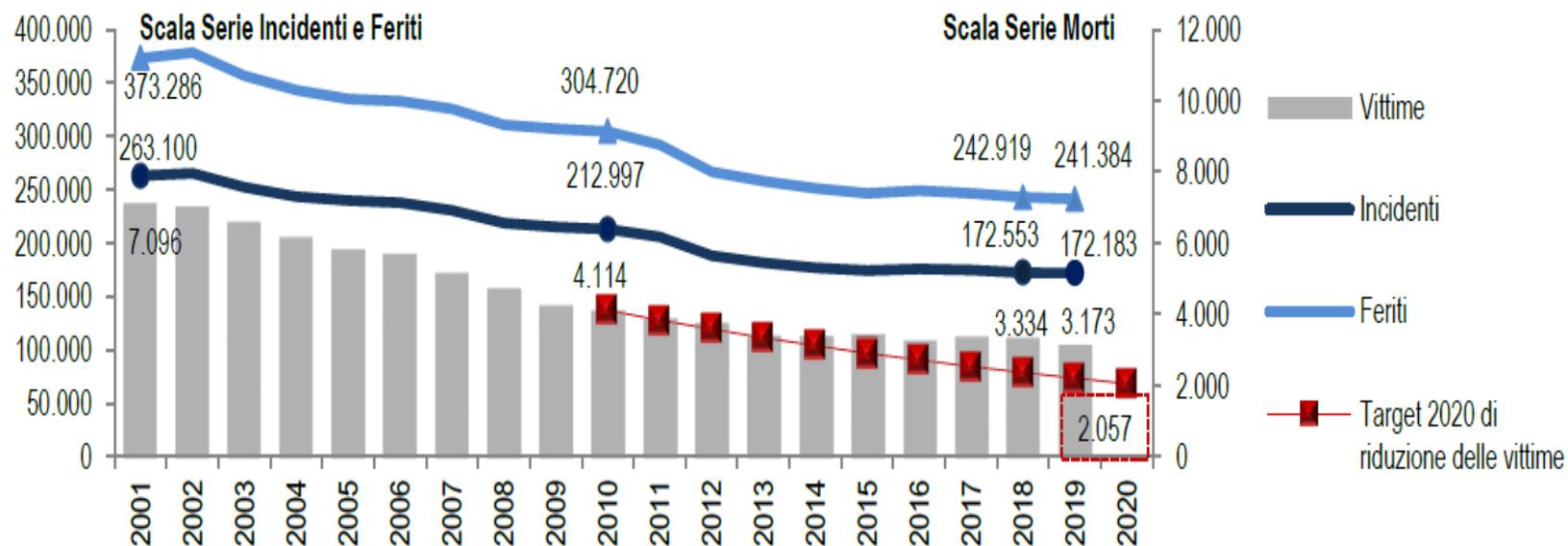


**Costo sociale totale di circa 23,4 Mld di Euro**

## EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 2001 AL 2019

L'Italia, come nel 2001, anche nel 2010 ha nuovamente adottato l'**obiettivo generale** definito dalla Commissione Europea, ovvero: **riduzione del 50% del numero dei decessi sulle strade entro il 2020**

FIGURA 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Anni 2001-2019, valori assoluti

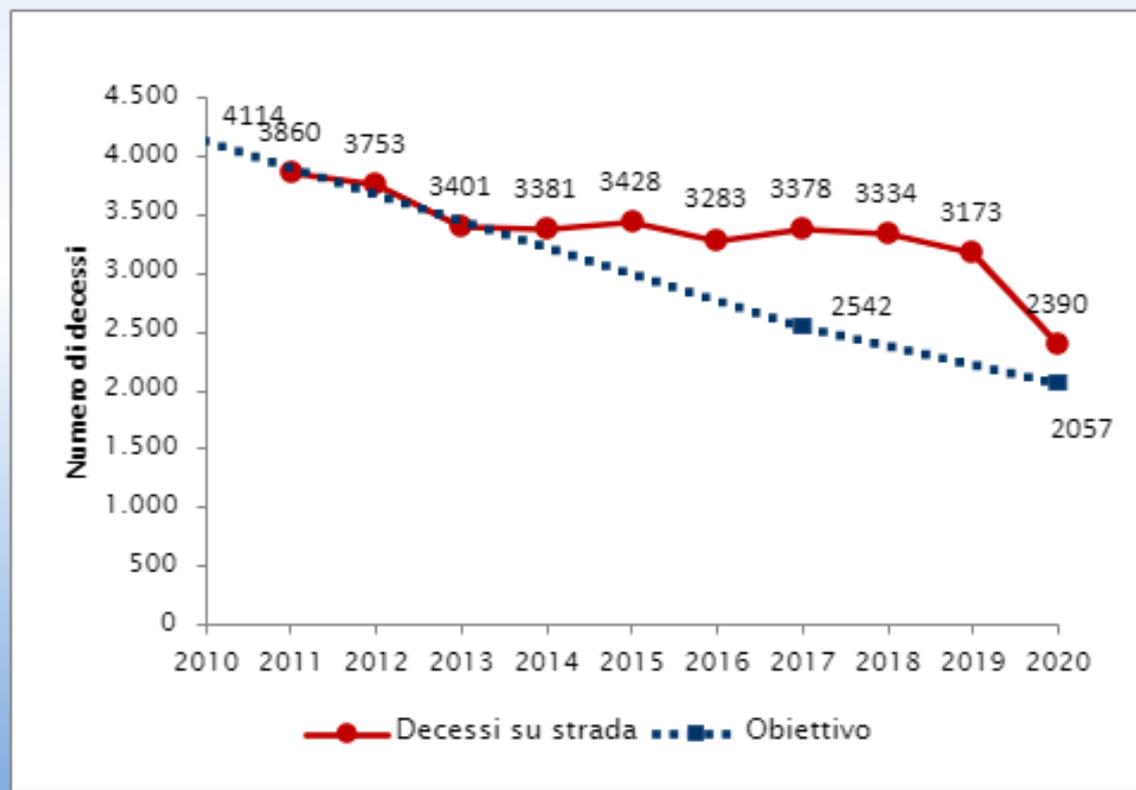


Fonte ISTAT



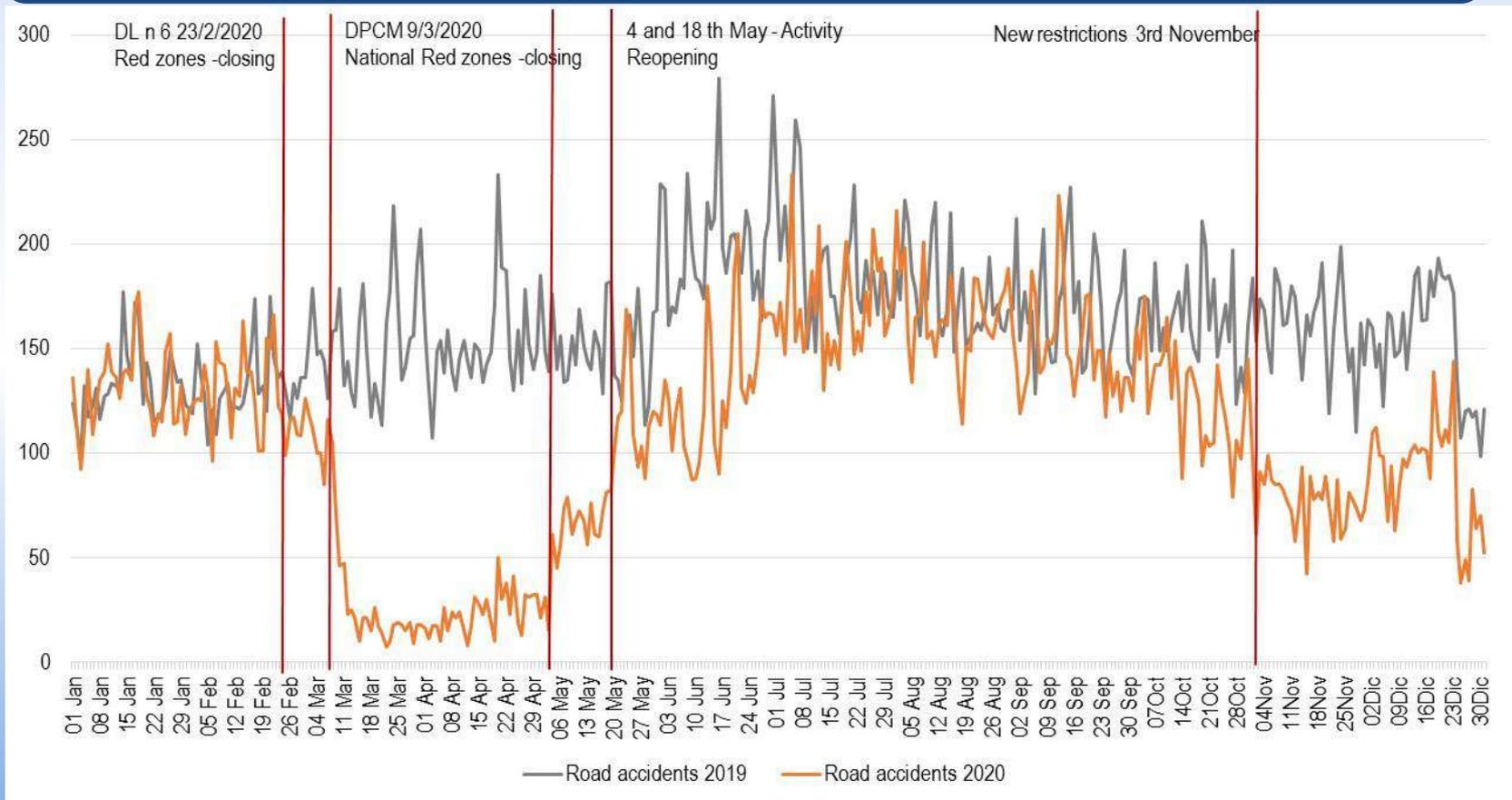
## EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 2011 AL 2020

Nonostante la crisi sanitaria-economica del 2020 non si è raggiunto l'obiettivo del Piano Orizzonte 2020 di 2.057 morti. La stima preliminare condotta da ISTAT sul numero delle vittime in incidenti stradali 2020 è pari a 2.390, morti con una variazione del -24,7% rispetto al 2019 e del -41,9 % rispetto al 2010.



# INCIDENTALITA' 2019-2020

INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE RILEVATI DA POLIZIA STRADALE E CARABINIERI PER GIORNO E MESE, NEL PERIODO GENNAIO-DICEMBRE 2019 E 2020.

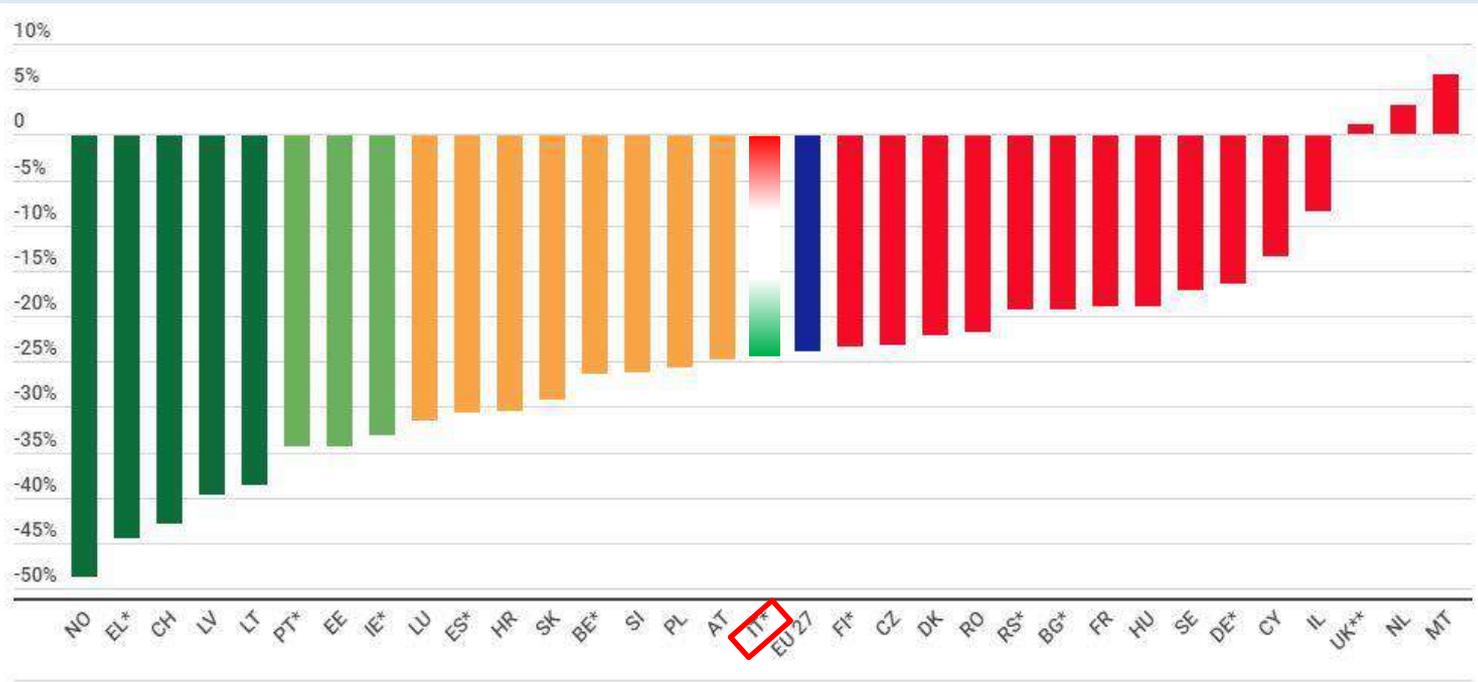


Fonte ISTAT



## SICUREZZA STRADALE - DIMENSIONI QUANTITATIVE - UE

### VARIAZIONE PERCENTUALE DEL NUMERO DI MORTI NEL PERIODO 2010-2019 IN EUROPA

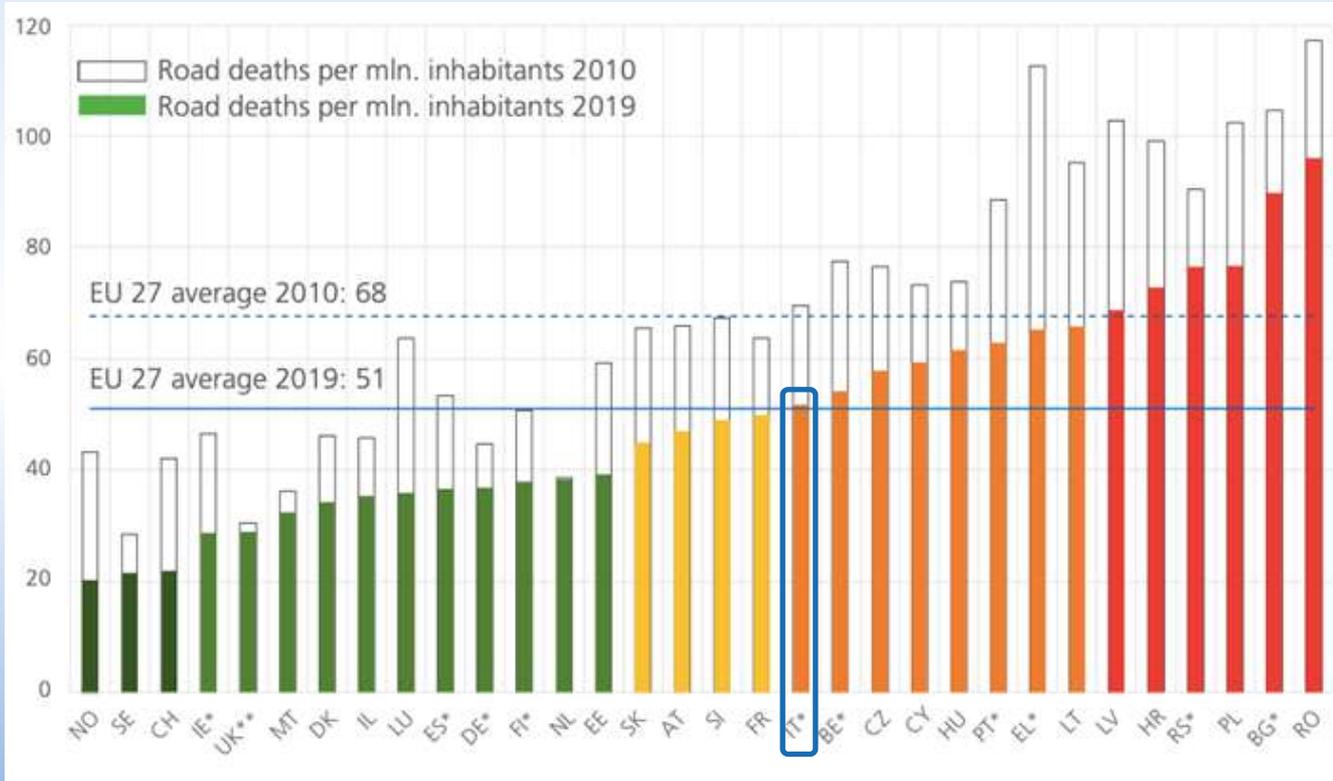


(Fonte: ETSC)

In riferimento all'ambizioso obiettivo della riduzione della mortalità del **50%** entro il 2020, l'Italia ha raggiunto una riduzione percentuale pari al **23,9%**, in linea con la media europea del **23,7%**.

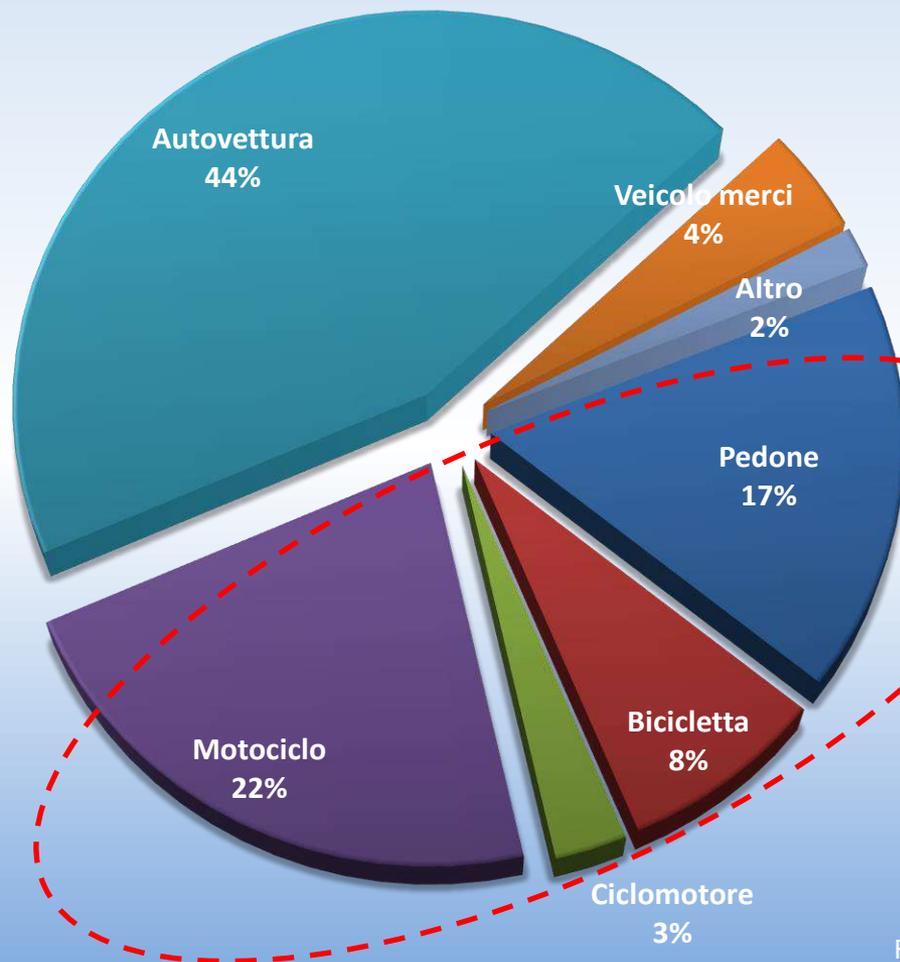
## SICUREZZA STRADALE - DIMENSIONI QUANTITATIVE - UE

Numero di morti per milione di abitanti tra il 2010 e il 2019 negli Stati membri dell'UE .



(Fonte:14th Road Safety Performance Index Report, 2020)

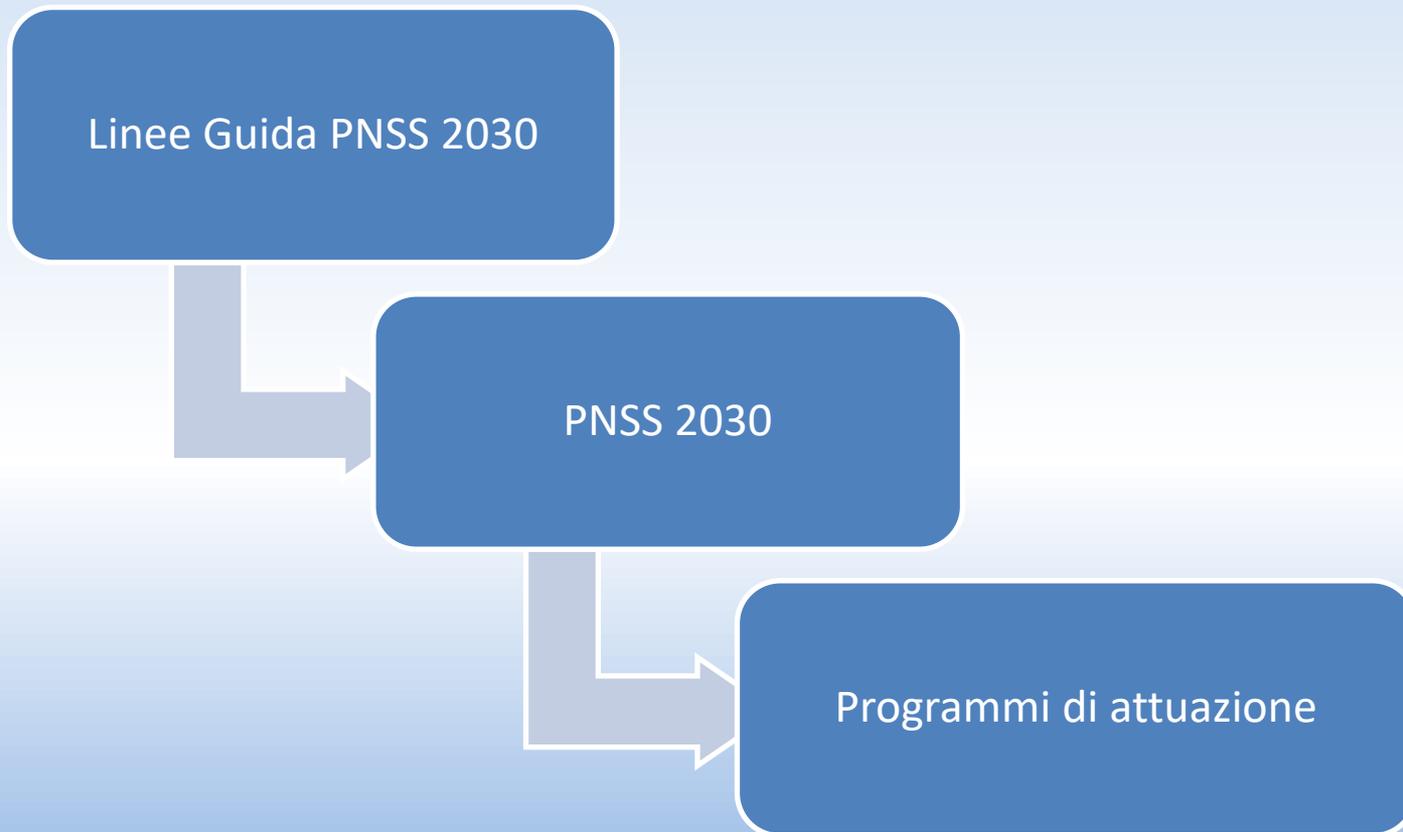
## UTENTI VULNERABILI: pedoni, ciclisti, motociclisti



Fonte ISTAT

- La distribuzione della mortalità evidenzia che il **50%** del totale sono utenti vulnerabili
- La maggior parte dei decessi si registra sulle **strade urbane**

## IL PNSS 2030: Il processo di definizione

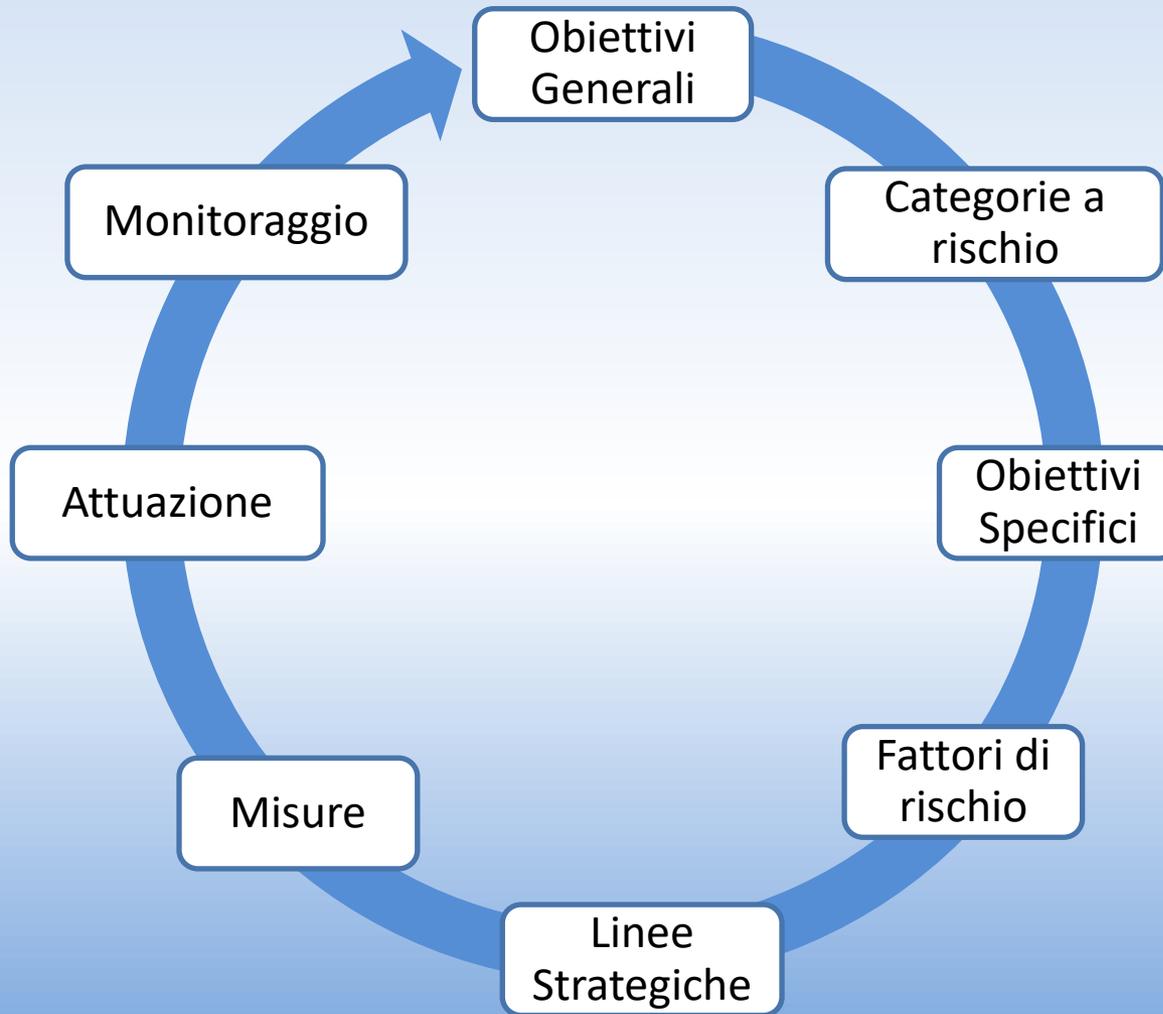


Consultazione pubblica - <https://www.mit.gov.it/temi/sicurezza/sicurezza-stradale/progetti>

## Linee Guida PNSS 2030: Elaborazione



## IL PNSS 2030: Il processo di attuazione

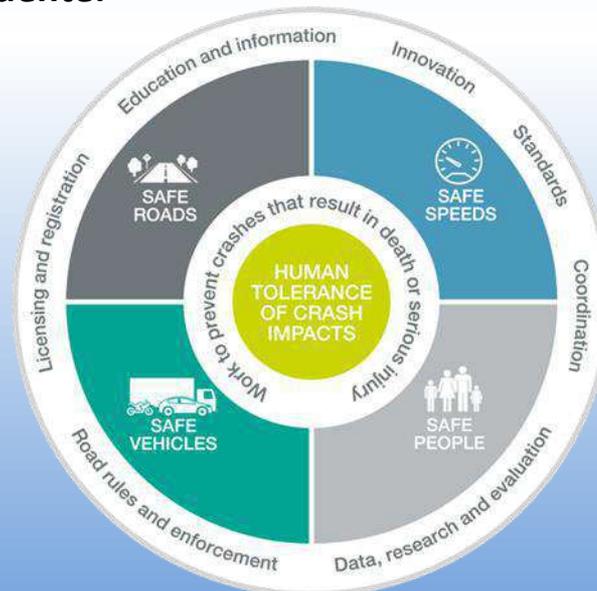


## Linee Guida PNSS 2030: l'approccio SAFE-System

Il Safe System funge da quadro unificante per le politiche e i piani di sicurezza stradale che ogni Stato membro delle Nazioni Unite è chiamato a predisporre.

Cinque gli elementi essenziali:

- **Strade e margini stradali più sicuri.**
- **Veicoli più sicuri.**
- **Uso della strada più sicuro da parte degli utenti.**
- **Velocità adatte alla funzione e al livello di sicurezza della strada.**
- **Assistenza post-incidente.**



I principi del Safe System (Fonte: Australian National Road Safety Strategy, 2011)

## Linee Guida PNSS 2030: modello gerarchico di gestione della sicurezza stradale

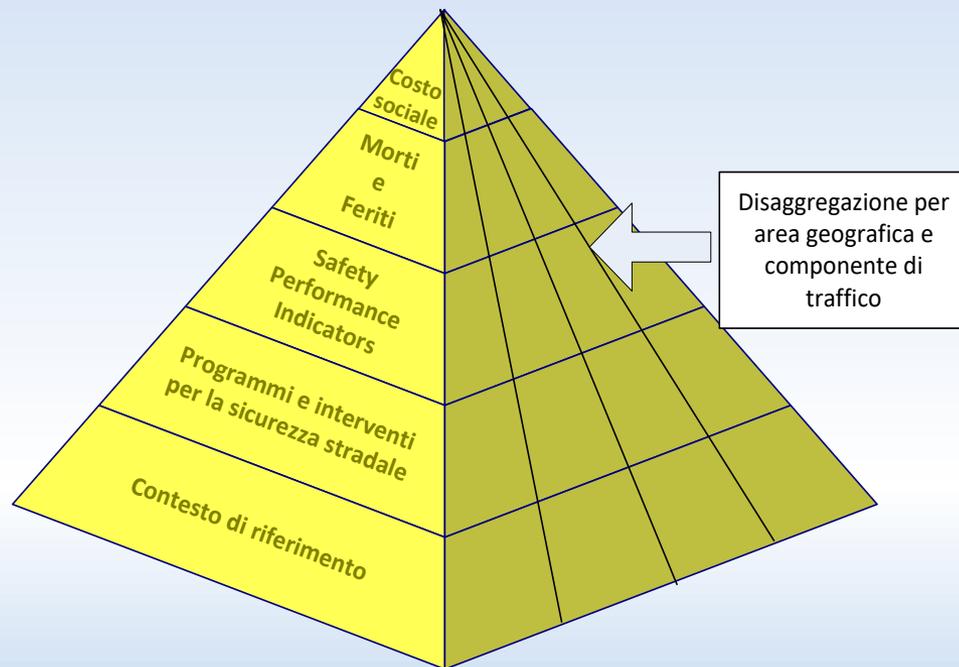
Costo sociale

Numero di morti e feriti: effetti dell'incidentalità

Indicatori di prestazione della sicurezza: controlli alcolemici, controlli velocità, sistemi di protezione

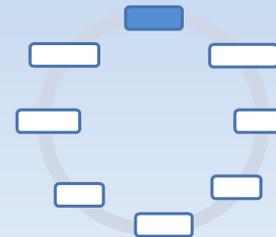
Programmi ed interventi: presenza di Piani, obiettivi, campi di azione prioritari

Contesto di riferimento: indicatori demografici, geografici, trasportistici ed economici,



Gli elementi presenti alla base del modello influenzano le prestazioni rappresentate nei livelli superiori.

## Linee Guida PNSS 2030: Obiettivi generali

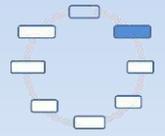


- 50 % vittime entro il 2030



- 50 % feriti gravi entro il 2030

## Linee Guida PNSS 2030: Le categorie a maggior rischio



Gli obiettivi generali sono integrati con obiettivi specifici per le categorie a maggior rischio individuate tramite un'analisi integrata che tiene conto, per ciascuna categoria di:

- **Numero totale di morti e feriti**
- **Trend storico del numero di morti e feriti (alcune categorie mostrano trend di diminuzione più contenuti di altre, o, addirittura, trend di aumento)**
- **Confronto con la situazione negli altri Paesi europei**
- **Livello specifico di rischio (per unità di spostamento)**

Le analisi preliminari svolte sulla base di tali criteri hanno portato ad identificare le seguenti categorie:

- **Ciclisti**
- **Pedoni**
- **Utenti delle due ruote motorizzate**
- **Over 65**

In aggiunta per la loro particolare  
valenza sociale



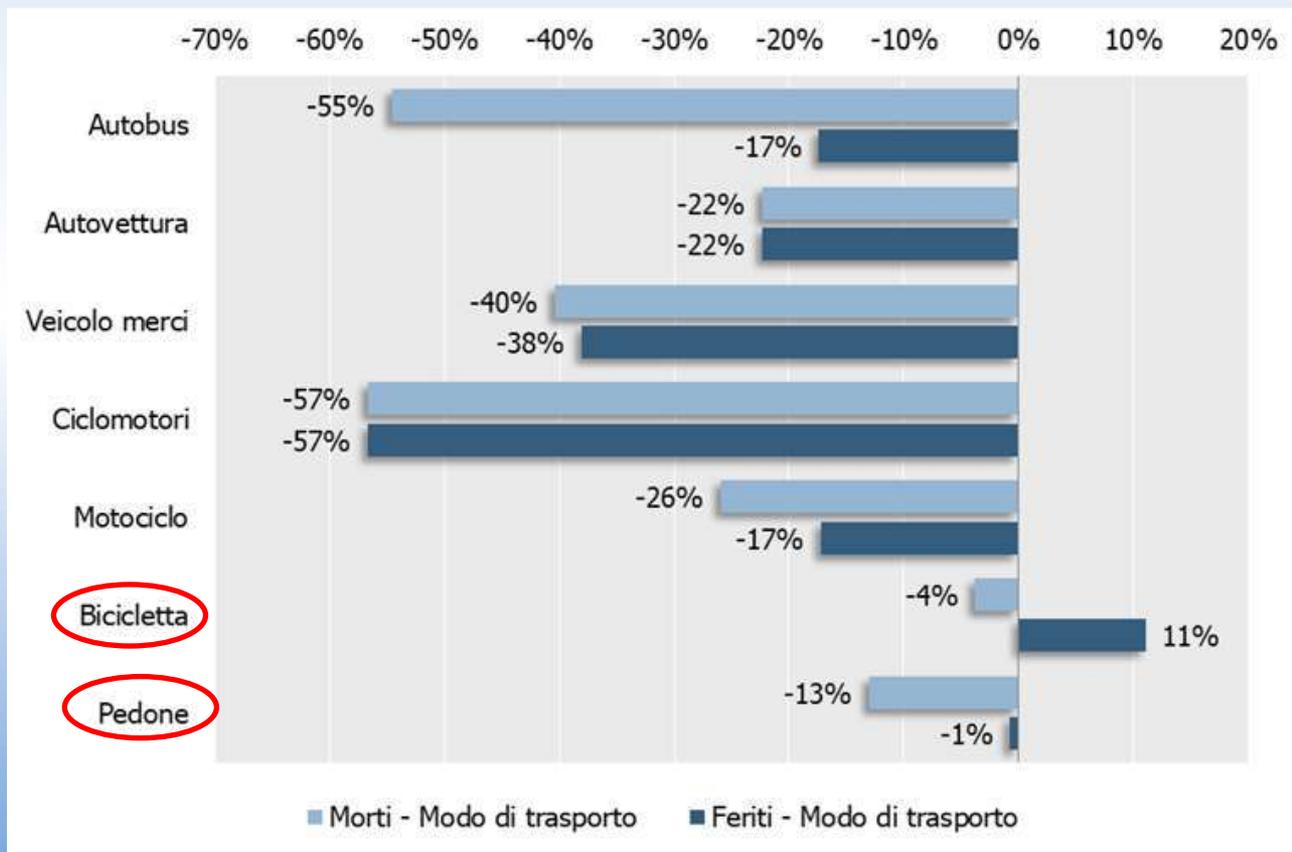
**Bambini**



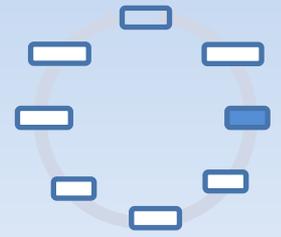
**Vision zero**

## Linee Guida PNSS 2030: Esempio analisi individuazione categorie a rischio

Variazione percentuale dei morti e feriti nel periodo 2010-2019 per modo di trasporto

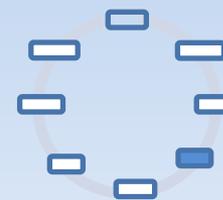


## Linee Guida PNSS 2030: Gli obiettivi specifici

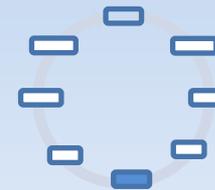


<b><i>Categoria di utenza a rischio</i></b>	<b><i>Obiettivo di riduzione</i></b>
<b>1 - Bambini (fino a 14 anni)</b>	100%
<b>2 – 2 Ruote a motore</b>	55%
<b>3 - Ciclisti</b>	45%
<b>4 – Pedoni</b>	60%
<b>5 – Over 65</b>	60%

## Linee Guida PNSS 2030: Fattori di rischio associati alle categorie a maggior rischio



CATEGORIE A RISCHIO	Caratteristiche del traffico	Scarsa visibilità e illuminazione	Uso e caratteristiche dei dispositivi di protezione	Caratteristiche progettuali dei veicoli	Assunzione di rischio	Distrazione e disattenzione	Violazione regole stradali	Condizioni meteo avverse	Condizioni pavimentazione stradale	Condizioni latenti dell'infrastruttura	Scarsa leggibilità del tracciato e delle intersezioni	Carenze nelle intersezioni a raso	Carenze nelle intersezioni a livelli sfalsati	Spartitraffico e dispositivi di ritenuta	Organizzazione inappropriata e condizioni delle banchine e margini	Meccanismo di lesione	Compromissione funzionale dello stato psico-fisico	Condizioni di marciapiedi e piste ciclabili
1 - Bambini	X	X	X	X														
2 - Utenti 2 ruote a motore	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
3 - Ciclisti	X		X	X		X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X
4 - Pedoni	X	X	X	X		X	X	X			X	X		X	X	X	X	X
5 - Utenti Over 65	X		X	X		X				X	X					X	X	X



Per la definizione della strategia di intervento sono stati analizzati diversi fattori:

- Le categorie di utenza a maggior rischio
- Tutte le componenti principali del sistema (es. tipologia di infrastruttura, veicoli, struttura organizzativa, servizi di soccorso)

Per ciascuna **categoria di utenza a maggior rischio** le linee guida PNSS Orizzonte 2030 definiscono **linee strategiche specifiche**.

Per le **componenti principali del sistema** il PNSS Orizzonte 2020 definisce **29 linee strategiche generali**.

## Linee Guida PNSS 2030 – Linee strategiche 2

Le linee strategiche *generali* sono state raggruppate secondo i **5 pilastri della sicurezza stradale**, di cui ai documenti ONU, e tenendo conto delle iniziative pianificate dalla Commissione Europea nel documento EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero".



## Linee Guida PNSS 2030 – Linee strategiche 3

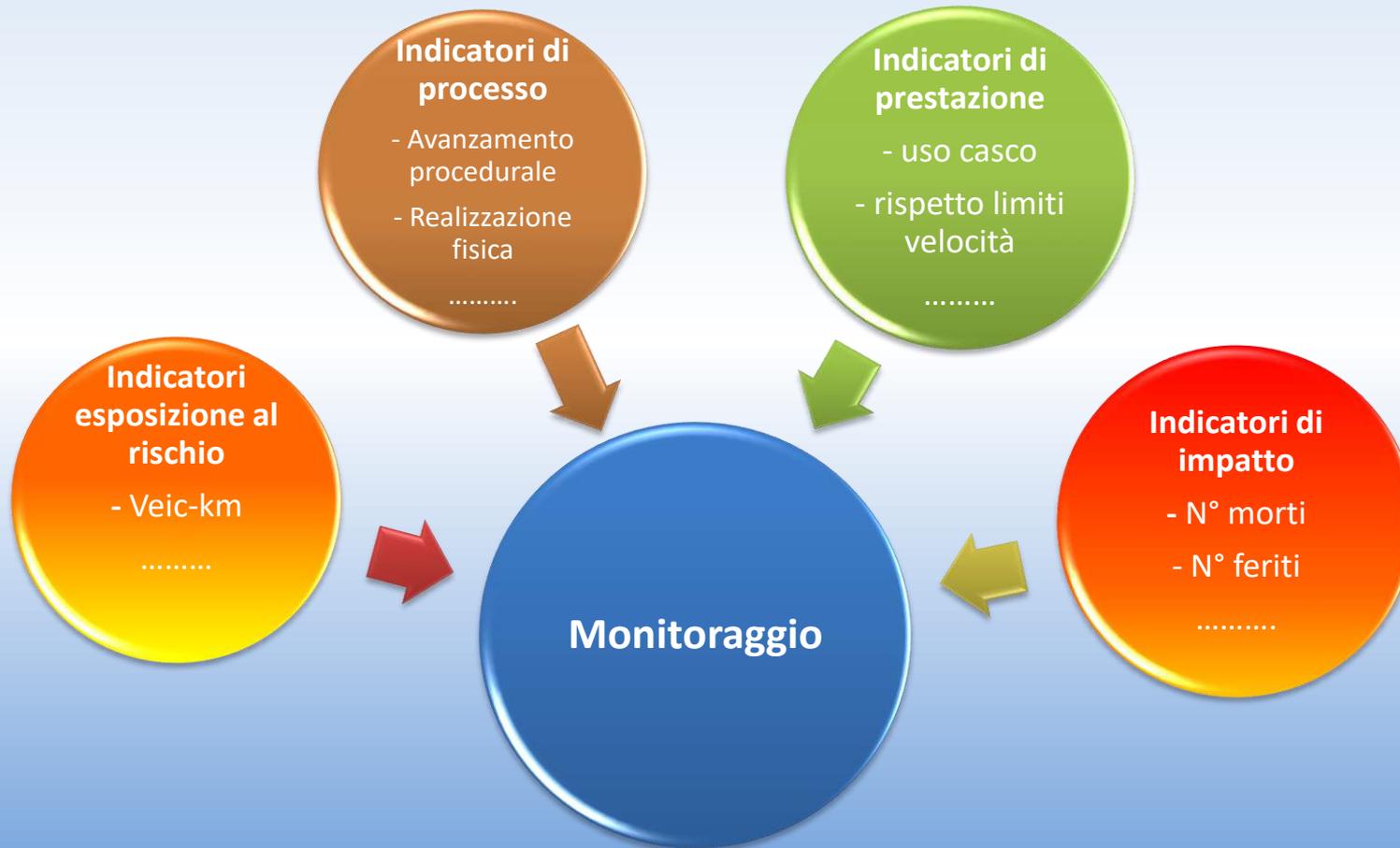
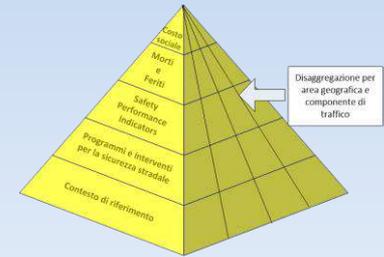
Pilastro	Linea strategica generale
1. gestione della sicurezza stradale	Collegamento con altre banche dati (es. dati pronto soccorso, schede di dimissione..)
	Creazione di un Centro di ricerca nazionale sulla sicurezza stradale, volto a individuare i problemi di fondo e a sviluppare soluzioni a breve e a lungo termine.
2. infrastrutture stradali	Applicazione a tutta la rete stradale dei criteri e delle procedure per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali
	Adozione/attivazione di sistemi di manutenzione programmata dell'infrastruttura stradale da parte degli enti gestori
3. veicoli più sicuri	Campagne di sensibilizzazione all'acquisto di veicoli con maggiori dotazioni di sicurezza
	Programmi di incentivi fiscali e assicurativi per la diffusione di veicoli con dotazioni di sicurezza aggiuntive rispetto ai modelli base
4. Utenti più sicuri	Pianificazione delle campagne di sensibilizzazione ed educazione che accompagnano qualsiasi modifica/integrazione normativa riguardante la sicurezza stradale e coordinamento con le forze di polizia per la diffusione di correlate campagne di enforcement per amplificare gli effetti positivi
	Azioni volte a favorire una cultura della sicurezza stradale nelle aziende e organizzazioni di varia natura
5. post-incidente	Applicazione del sistema eCall su tutto il territorio italiano, in coerenza con quanto indicato dal Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto
	Collegamento e coordinamento con le Associazioni portatrici di interessi specifici in materia di sicurezza stradale sia dal punto di vista giuridico che da quello psicologico e sociale ed anche sanitario/riabilitativo

## *Linee Guida PNSS 2030 – Esempio: Linee strategiche specifiche per i pedoni*

<b><i>Linea Strategica</i></b>	<b><i>Finalità</i></b>
<b>Aumentare la visibilità dei pedoni a bordo strada e in attraversamento con interventi sulla segnaletica, sulle condizioni di visibilità e di illuminazione.</b>	Ridurre il rischio di infortunio per i pedoni in quanto privi di protezioni individuali
<b>Campagne di sensibilizzazione</b>	Sensibilizzare le altre utenze della strada alla vulnerabilità dei pedoni
<b>Protezione per gli utenti vulnerabili (veicoli)</b>	Favorire la circolazione di veicoli più sicuri per le utenze vulnerabili, dotati ad esempio di sistemi di protezione attiva dei pedoni o di frenata automatica di emergenza

# Linee Guida PNSS 2030 - Monitoraggio

Il sistema di monitoraggio si baserà sulla raccolta di 4 tipologie di indicatori



## Linee Guida PNSS 2030 – Safety Performance Indicators

Indicatore		Definizione
1	Velocità	Percentuale di veicoli che viaggiano entro il limite di velocità
2	Cinture di sicurezza	Percentuale di occupanti che utilizzano correttamente la cintura di sicurezza o il sistema di ritenuta per i bambini
3	Dispositivi di protezione	Percentuale di conducenti di veicoli a motore a due ruote e di biciclette che indossano il casco
4	Alcol	Percentuale di conducenti che guidano con un tasso alcolemico (BAC) entro il limite legale
5	Distrazione	Percentuale di conducenti che NON utilizzano dispositivi mobili portatili
6	Sicurezza dei veicoli	Percentuale di nuove autovetture con valutazione della sicurezza Euro NCAP pari o superiore a una soglia predefinita*
7	Infrastrutture	Percentuale della distanza percorsa su strade con una valutazione della sicurezza al di sopra di una soglia concordata**
8	Soccorsi post-incidente	Tempo, in minuti e secondi, trascorso tra la chiamata di emergenza successiva al verificarsi di un incidente stradale con feriti e l'arrivo sul luogo dell'incidente dei servizi di soccorso

\*Per questo indicatore sono previste definizioni complementari

\*\* Definizione proposta.

# Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Roma 16 giugno 2021

**GRAZIE PER L'ATTENZIONE**

**Ing. Valentino Iurato**

