MASTER COPY
Tel. 050 8312126
Cell. 388 9837745

"La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato": così recita il primo articolo del codice della strada.

MASTER COPY
Tel. 050 8312126
Cell. 388 9837745

La sicurezza stradale è definita da un insieme di fattori riconducibili a quattro elementi fondamentali costituenti il sistema "uomo, veicolo, strada, ambiente"

- L'uomo, in quanto utente della strada può condizionare con le sue comportamento e l'esito, delle attività relative ai propri spostamenti (veicolari o pedonali)
- Il veicolo, in quanto strumento utilizzato, è fondamentale sia nella caratterizzazione delle prestazioni operative (velocità, a, ...) che in termini di sistemi di protezione a garanzia dell'incolumità degli occupanti (cinture, airbag...)
- La strada, intesa come contesto all'interno del quale agiscono l'uomo e il veicolo, assume un importanza strategica nell'influenzare sia la sicurezza di guida sia le prestazioni dei veicoli (tipo caratteristiche di aderenza).
- L'ambiente, inteso come ambiente costituito dagli elementi intorno alla strada, contribuisce alla leggibilità dei tracciati stradali e può influire sulle condizioni di marcia.

Il malfunzionamento del sistema, dal punto di vista della sicurezza, è rappresentato dal verificarsi di fenomeni stradali incidentali che determinano il grado di pericolosità della strada. Difatti il numero di vittime negli incidenti e le livello di sicurezza stradale varia da territorio e nel tempo. Esso infatti dipende dalla politica di sicurezza stradale, dal quadro normativo-regolamentare, dal gestione del traffico e della mobilità...
Fino agli anni '80, gli incidenti stradali venivano considerati come un inevitabile tributo in termini di vite umane che la società doveva quotidianamente pagare per soddisfare la richiesta di mobilità. Col tempo il fenomeno dell'incidentalità è divenuto uno degli obiettivi fondamentali della pianificazione dei trasporti; di conseguenza, molti provvedimenti e programmi dell'UE hanno definito obiettivi precisi per diminuire

MASTER COPY
Tel. 050 8312126
Cell. 388 9837745

l'incidentalità stradale. Nel 1993 con il Trattato di Maastricht, la comunità Europea ha cominciato a dotarsi degli strumenti giuridici finalizzati ad individuare le misure necessarie in materia di sicurezza stradale, in particolare l'art. 75 prevede misure atte al miglioramento della sicurezza. Inoltre lo stesso anno, la Commissione Europea, su richiesta del consiglio, ha presentato un programma che fissava come obiettivo la riduzione degli incidenti. Tale programma si è mostrato efficace in particolare riguardo la legislazione in materia di omologazione dei veicoli e del trasporto delle merci pericolose. Così 1997 la commissione lanciò un secondo programma d'azione europeo "promuovere la sicurezza stradale nell'UE: il programma 1997-2001". specificando l'obbiettivo di una diminuzione di vittime della strada del 40% entro il 2010.
Ma il miglioramento Europeo riscontrato in questi anni portò nel 2001 a modificare il traguardo → 50% annunciato in 3° programma 2002-2010.
I paesi membri tuttavia non sono legalmente obbligati a tale raggiungimento per cui occorre puntualizzare che il traguardo è un obiettivo mobilitante, mirato ad incentivare azioni condivise in materia di sicurezza stradale.
Nel terzo Programma di azione europeo pubblicato nel 2003 ha come titolo "Dimezzare il numero delle vittime della Strada nell'UE entro il 2010: una responsabilità condivisa", ed ora puntualizza il fatto che la materia di responsabilità stradale non riguarda solo UE ma anche i paesi. Per questo viene definita responsabilità condivisa.
Per dare attuazione a tale programma sono stati individuati sei principali settori di intervento relativi alla sicurezza di competenza dell'UE, degli stati e degli enti privati.
- incoraggiare a tenere un migliore comportamento: (eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, mancato uso della cintura) l'accertarsi di questi 3 diminuirebbe il numero di morti del 25%

MASTER COPY
Tel. 050 8312126
Cell. 388 9837745

MASTER COPY
Tel. 050 8312126
Cell. 388 9837745

• Sfruttare il progresso tecnico per rendere i veicoli più sicuri = l'autoregolazione prevede uno strumento importante per migliorare la sicurezza stradale, è destinata ad essere estesa ai veicoli commerciali e ai loro rimorchi e agli autobus. Inoltre si introduce la protezione per ridurre i rischi elevati ai quali sono esposti i ciclisti e i pedoni negli incidenti con i veicoli a motore, diminuendo così anche i costi sociali rappresentati dalle lesioni invalidanti.

• Incoraggiare il miglioramento delle infrastrutture stradali: una adeguata conformazione della strada può influenzare il comportamento del conducente e ridurre le conseguenze dell'errore umano. Per l'UE occorre stabilire una metodologia comunitaria per la realizzazione di studi di impatto della sicurezza: l'elaborazione di guide tecniche in materia di sicurezza delle infrastrutture, miglioramento della sicurezza nei tunnel, diffusione dei servizi telematici di informazione sulla viabilità... Nel campo delle ICT (Information and Communications Technology), l'UE ha inteso promuovere una cooperazione tra pubblici e privati per migliorare la diffusione dei servizi telematici (TTI) che fanno parte di un sistema generale denominato Intelligent Transport System and Servis (ITS). Dal 2008 le informazioni su traffico lavori stradali, incidenti... sono trasmessi tramite satellite.

• Incrementare la sicurezza del trasporto di merci e passeggeri: così è stato introdotto il limitatore di velocità, il rispetto dei tempi di guida e di riposo, revisione delle norme relative al trasporto di merci pericolose...

• migliorare il soccorso e la cura delle vittime della strada: ha indotto (ridotto) l'importanza della velocità di diagnosi e cura post-incidente a promuovere azioni per studiare le migliori protocolli di cura mediche ed elaborare indicazioni per la realizzazione di dispositivi d'allarme (allarme chiamato) obbligatorio od un sistema di posizionamento, che trasmettono direttamente la richiesta di soccorso ai servizi di emergenza.

• ottimizzare l'analisi e la diffusione degli incidenti: utile per l'attività giudiziaria e le assicurazioni. Dal 1998 si usa il CARE per registrare tutti i dati degli

incidenti che avvengono sulle strade europee. Tuttavia le statistiche registrano più gli incidenti con morte che con feriti. Per cui fu introdotto il progetto STAIRS per migliorare le database.

L'UE e altri organismi internazionali hanno posto massima attenzione al problema della sicurezza stradale introducendo così la costruzione di banche dati sugli incidenti che permettano tramite classificazione, normalizzazione... di effettuare comparazioni tra i livelli di incidentalità nei diversi Paesi e di porli in relazioni alle caratteristiche della circolazione. Tra le più importante è il CARE: banca dati comunitaria ritenuta necessaria al fine di poter identificare e quantificare i problemi di sicurezza, valutare l'efficienza degli interventi di sicurezza stradale e facilitare le informazioni tra Paesi membri.
Il CARE è un archivio di incidenti stradali che hanno causato morte e/o feriti. Ad esso sono collegati tutti gli archivi nazionali sui dati di incidentalità.
In tutti i Paesi dell'UE, la fonte di informazione in tema di sicurezza stradale è costituita dalle rilevazioni sugli incidenti tramite i verbali della polizia. Infatti rapporti di polizia costituiscono un'insostituibile risorsa informativa.

MASTER COPY
Tel. 050 8312126
Cell. 388 9837745

In Italia il problema della sicurezza stradale è stato trattato tardi rispetto agli altri paesi, per cui abbiamo circa 2900 morti in più ogni anno. Per cui il primo strumento normativo ad introdurre concetti di sicurezza è stato il D. Lgs. 30 Aprile 1992, n 285 "Nuovo Codice della Strada" che, all'art 1 recita:
"la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economiche perseguite dallo Stato".
La proposta di disporre un piano multisettoriale di intervento, è stata presa in considerazione nel 1999 col la legge N 144. che ha istituito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)
Esso è stato istituito con la legge del 17 Maggio 1999 N 144 (art. 32) e in coerenza il Secondo programma di sicurezza stradale Europea, fissa l'obiettivo di una riduzione di vittime entro il 2010. Il PNSS inoltre definisce i settori di intervento a livello nazionale, istituisce un programma nazionale, di tre anni, di finanziamento per gli interventi al fine di migliorare la sicurezza stradale.
Nel Luglio del 1999, sulla base della norma, viene costituito il Gruppo di Lavoro Interministeriale per la definizione del documento di Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
Lo scopo di questi strumenti normativi è quello di avviare un'azione sistematica di rimozione dei principali fattori di rischio.
Tale documento evidenzia che, per determinare una netta inversione di tendenza bisogna intervenire in modo integrato: fissando 3 principi di riferimento:
- > esigenza di intervenire in modo continuo evitando logiche di intervento settoriale
- > le risorse del Piano sono dedicate esclusivamente ai loro fini per ridurre le vittime della strada
- > sussidiarietà e partenariato sia per i contenuti del piano sia per la sua attuazione. Così gli "Indirizzi Generali ..." attribuiscono al Ministero dei Lavori pubblici il compito di costituire 2 strutture:

• Comitato Nazionale per la Sicurezza Stradale —
• Consulta Nazionale per la Sicurezza Stradale —

Inoltre gli "Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione" individuano

MASTER COPY
Tel. 05
Cell. 388