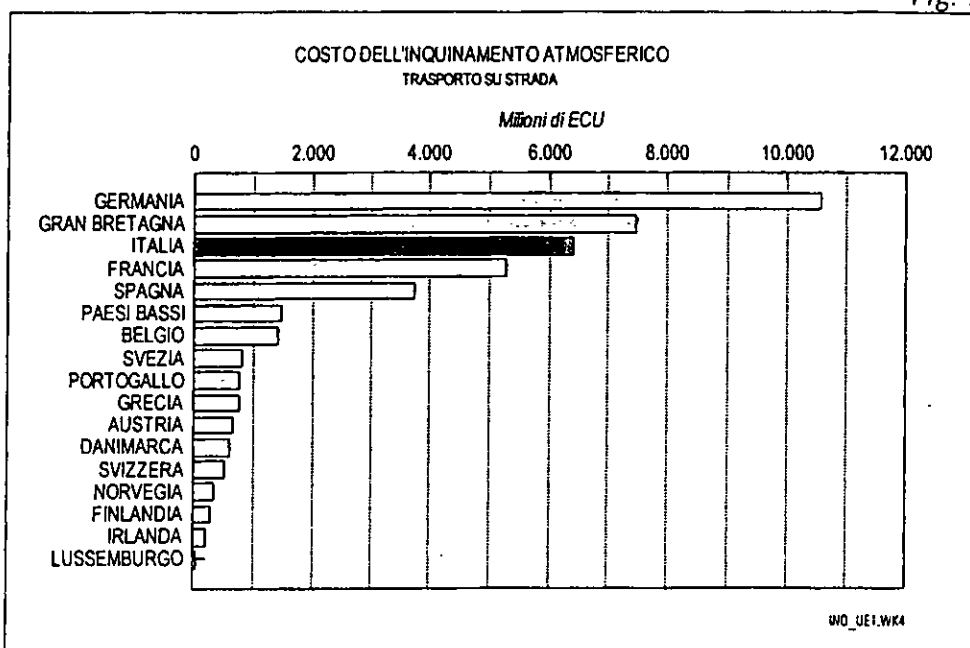


composizione del parco veicoli, le condizioni climatiche, il livello di esposizione della popolazione ecc. ⁽²⁷⁾

Altri studi effettuati recentemente sui Paesi dell'Unione Europea dimostrano che il costo dell'inquinamento del trasporto su gomma ammonta complessivamente ad oltre 41 miliardi di ECU con valori che oscillano da un massimo riferito alla Germania (10.579 milioni di ECU) ad un minimo del Lussemburgo (46 milioni di ECU). In Italia, secondo questa stima, il costo dell'inquinamento atmosferico si aggirerebbe attorno ai 6,5 miliardi di ECU, leggermente meno di quanto valutato per la Gran Bretagna (7,5 miliardi di ECU). ⁽²⁸⁾

Fig. 7



Elaborazione RST su dati CEMT 1997

⁽²⁷⁾ Cfr. Commissione delle Comunità europee, *Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti*. Libro verde, Bruxelles, 1995, pag. 32.

⁽²⁸⁾ IWW/INFRAS, *External effects of transport*, IUC, Paris, 1995. Secondo le stime CEMT il trasporto è responsabile del 78% delle emissioni di monossido di carbonio in Francia; di queste l'88% viene emesso dalle automobili. In Germania (Schulz, 1987) le stime sul costo dell'inquinamento atmosferico evidenziano che i danni sulla salute sono stimati da 2,3 a 5,8 milioni di marchi (1985), i danni agli edifici sono valutati in circa 2 milioni di marchi (1985), i danni al patrimonio forestale sono valutati tra i 5,5 e gli 8,8 milioni di marchi (1985). Questi costi rappresentano tra lo 0,6 e l'1,1% del PIL tedesco. Nei Paesi Bassi, il Piano di Protezione dell'Ambiente stima i danni causati dall'inquinamento atmosferico tra i 1.730 e i 2.780 fiorini per anno, che rappresentano tra lo 0,4% e lo 0,65% del PIL nazionale.

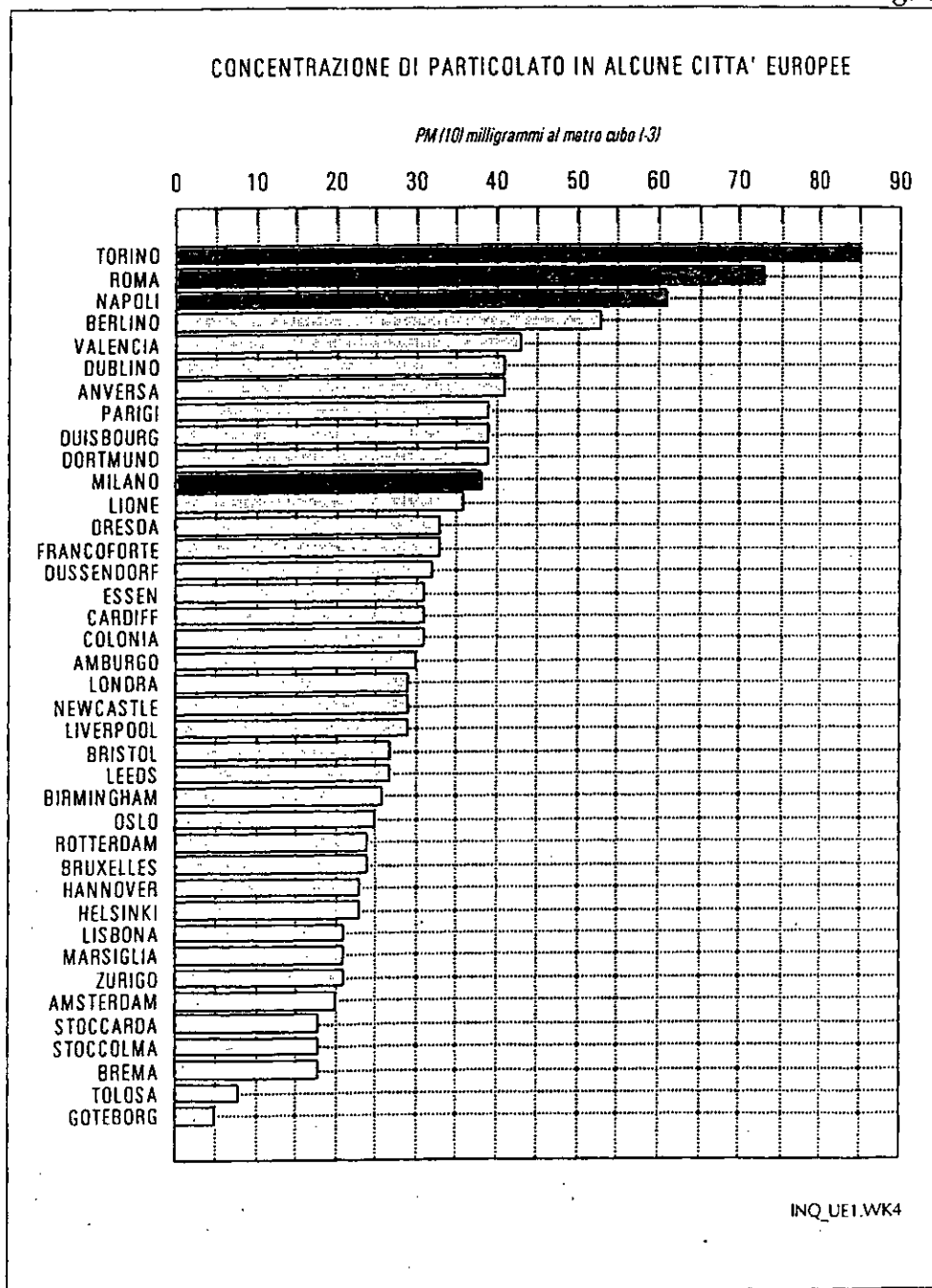
Se la valutazione risente indubbiamente sia dalla consistenza demografica complessiva che della popolazione urbana, ⁽²⁹⁾ il computo effettuato in base ai km percorsi da ogni singolo mezzo di trasporto mette in evidenza altri interessanti elementi. Ad esempio, ogni 1.000 chilometri percorsi in Grecia il costo esterno dell'inquinamento supera i 31 ECU, mentre in Finlandia e Irlanda il costo scende a circa 5 ECU. L'Italia registra un costo intermedio, pari a 14,5 ECU ogni 1.000 chilometri.

Da notare infine che le valutazioni della CEMT effettuate sulle maggiori città europee (Zantvort et. al., 1995) mostra un'estrema variabilità della qualità dell'aria. Le città scandinave - come del resto è intuitibile - sono nettamente al di sotto della concentrazione media, mentre **quelle italiane si collocano quasi tutte ai primi posti.**

Cfr. Fig. 8

⁽²⁹⁾ Si ricorda che l'Unione europea considera popolazione urbana quella che risiede in città con oltre 50.000 abitanti.

Fig. 8



Elaborazione RST su dati UE 1997

1.5 INDIRIZZI E PROGRAMMI COMUNITARI. ⁽³⁰⁾

Per contrastare gli effetti dell'incidentalità e per promuovere condizioni di mobilità sostenibile gli organismi comunitari hanno avviato diversi programmi. In particolare ricordiamo i seguenti.

1.5.1 Dal 1993 al 1996

Il **Trattato sull'Unione Europea** (Maastricht), ratificato nel 1993, ha modificato l'art. 75 e, per la prima volta, fa un esplicito riferimento ad una politica comune dei trasporti anche in relazione alla possibilità di prevedere misure di **promozione della sicurezza nei trasporti**. ⁽³¹⁾

Nel 1993, la Commissione, su richiesta del Consiglio, ha presentato il primo *"Programma di azione sulla sicurezza stradale"*. ⁽³²⁾

Sulla base dei risultati del primo programma la stessa Commissione ha predisposto le linee guida del secondo *Programma per la*

⁽³⁰⁾ La materia è trattata diffusamente in: Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, *"Studio per l'individuazione di linee guida per un Piano di interventi per migliorare la sicurezza stradale e favorire condizioni di mobilità sostenibile"*, Doc. 1, *"Mobilità sostenibile e sicurezza stradale in Europa: stato, evoluzione, indirizzi e programmi dell'Unione Europea e degli Stati membri"*, RST - Ricerche e Servizi per il Territorio, 1998.

⁽³¹⁾ Articolo 75.

1. Ai fini dell'applicazione dell'art. 74 e avuto riguardo agli aspetti peculiari dei trasporti, il Consiglio, deliberando in conformità della procedura di cui all'art. 189 C e previa consultazione del Comitato Economico e Sociale, stabilisce: a) norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri; b) le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro; c) **le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti**; d) ogni altra utile disposizione.

2. Le disposizioni di cui alle lettere a) e b) del paragrafo 1 sono stabilite durante il periodo transitorio.

3. In deroga alla procedura prevista dal paragrafo 1, le disposizioni riguardanti i principi del regime dei trasporti e la cui applicazione potrebbe gravemente pregiudicare il tenore di vita e l'occupazione in talune regioni, come pure l'uso delle attrezzature relative ai trasporti, sono stabilite dal Consiglio, che delibera all'unanimità su proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo e del Comitato Economico e Sociale, avuto riguardo alla necessità di un adattamento allo sviluppo economico determinato dall'instaurazione del mercato comune."

⁽³²⁾ COM (93)246.

promozione della sicurezza stradale nell'Unione Europea per il 1997-2001 (vedi oltre il § 1.5.2).

Il *Libro Bianco* sulla politica dei trasporti comunitaria introduce un approccio intermodale e assume quale obiettivo generale delle politiche dei trasporti il miglioramento della sicurezza.⁽³³⁾

Nello stesso anno la Commissione diffonde due ulteriori documenti: *"La rete dei cittadini"*⁽³⁴⁾, che si pone l'obiettivo di promuovere l'adozione di politiche nazionali e locali per assicurare ai cittadini europei un accesso agevole al sistema di trasporto pubblico, e il *Libro Verde* sui *"Criteri per una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel sistema dei trasporti"* per promuovere una riflessione sugli obiettivi delle politiche dei trasporti nei Paesi dell'Unione, tra i quali grande rilievo viene attribuito al migliore e più sicuro uso delle infrastrutture di trasporto.⁽³⁵⁾

Nell'anno successivo (1996) la Commissione diffonde il documento *Reti di trasporto trans-europee* al fine di promuovere un migliore raccordo tra le linee chiave per le relazioni all'interno dell'Unione e più soddisfacenti condizioni di sicurezza. Le linee guida del documento sono state adottate nello stesso anno dal Consiglio e dal Parlamento europeo.⁽³⁶⁾

Sempre nel 1996 il CES - Comitato Economico e Sociale - nel parere di iniziativa su *"Il ruolo dell'Unione nel settore urbano"*, indica due linee prioritarie di intervento nel sistema urbano europeo: la riqualificazione e riorganizzazione delle città e la rimodellazione della mobilità a fini di maggiore sicurezza e di conseguimento di condizioni di mobilità sostenibile. Il documento assume particolare importanza poiché il CES non si occupa specificamente di mobilità quanto di coesione sociale e sviluppo economico: l'individuazione della rimodellazione della mobilità come fattore chiave per la coesione sociale e lo sviluppo economico indica dunque il grande rilievo che questa materia ha assunto in assoluto rispetto ai molti altri possibili ambiti di intervento delle politiche comunitarie, nazionali e regionali.⁽³⁷⁾

⁽³³⁾ "Common Transport Policy White Paper" COM(92)494 final 02.12.1992, adottato nel 1993.

⁽³⁴⁾ "The citizens Network", COM(95)601 final del 29.11.1995.

⁽³⁵⁾ COM(95)691 final del 20.12.1995.

⁽³⁶⁾ "Trans-European Transport Network". Risoluzione 1692/96/EC di E.P. e del Consiglio del 23.07.1996, OJ L 228, 09.09.1996, pag.1.

⁽³⁷⁾ CES, 1084/96, Bruxelles 25/26 Settembre 1996

Gli obiettivi generali della politica di sicurezza stradale delineata dagli organismi comunitari fino al 1996 possono essere così riassunti:

- ogni modo di trasporto deve essere **il più sicuro possibile** e i cittadini devono essere incoraggiati a scegliere modi di trasporto più sicuri per i loro spostamenti;
- **l'attuale modello di mobilità deve essere profondamente riorganizzato** per ridurre l'impatto sociale (sicurezza, qualità della vita, marginalizzazione delle fasce deboli), ambientale (inquinamento atmosferico, inquinamento sonoro, effetto serra), economico (extracosti derivanti dall'inefficienza dell'attuale modello di mobilità);
- **il governo della mobilità non si pone più in termini settoriali ma investe la stessa organizzazione del territorio, i processi di sviluppo, la coesione sociale** e richiede la messa a punto di politiche integrate di livello comunitario, nazionale, regionale e locale.

Si consolida così il concetto di **mobilità sostenibile** come modello di mobilità equilibrato, che consente di contenere entro limiti programmati e soddisfacenti l'impatto sociale, ambientale ed economico dei trasporti di persone e merci.

Per sviluppare adeguatamente studi, proposte e indirizzi sulla mobilità sostenibile e sulla sicurezza stradale, gli organismi comunitari hanno attivato, tra l'altro, tre strutture tecniche:

- 1) ***l'High Level Group*** delle *Rappresentanze dei Governi* sulla sicurezza stradale;
- 2) la *Federazione Europea per la Sicurezza Stradale (ERSF)*; ⁽³⁸⁾
- 3) il *Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti (ETSC)*. ⁽³⁹⁾

Infine occorre ricordare che l'OCSE ha evidenziato come la definizione e l'attuazione di un **programma di sicurezza stradale comporti la realizzazione di un ampio sistema di componenti all'interno del quale sono presenti, ricerche, modelli, teorie, sperimentazioni, misure**

⁽³⁸⁾ L'ERSF comprende gli organismi internazionali di rappresentanza degli automobilisti, di case automobilistiche, di organizzazioni per la sicurezza stradale, compagnie di assicurazione, autotrasporti e strutture professionali.

⁽³⁹⁾ L'ETSC comprende gli organismi internazionali e nazionali con interessi sulla sicurezza dei trasporti e membri del Parlamento europeo che rappresentano una fonte imparziale di consulenza.

normative e regolamentari. In particolare l'OCSE segnala che è necessario:

- trattare il problema della sicurezza stradale come un problema di salute pubblica;
- creare una visione comunemente accettata circa il futuro del sistema di trasporti;
- identificare le aree problema e analizzare gli obiettivi generali rispetto a quelli propri di ogni area problema (usando indicatori di sicurezza stradale);
- regolare gli obiettivi quantitativi generali sul livello nazionale e regionale;
- organizzare in maniera chiara i ruoli istituzionali e le responsabilità e integrare il più possibile le diverse politiche di trasporto verso la mobilità, la sicurezza e l'ambiente;
- decentrare il più possibile le responsabilità dal livello nazionale a quello locale;
- sensibilizzare gli amministratori pubblici e il "mercato" sul problema della sicurezza stradale in modo tale da creare delle azioni sinergiche tra questi soggetti;
- analizzare le possibilità che il mercato offre per la realizzazione di alcune azioni di contromisura;
- creare un sistema effettivo di realizzazione delle contromisure individuate specialmente nel caso in cui queste non siano accettate dal settore privato;
- creare un corpo (un sistema di strutture/soggetti) indipendente di valutazione.

1.5.2 Il secondo programma europeo sulla sicurezza stradale

Nell'aprile del 1997 la Commissione europea ha diffuso il secondo programma per la sicurezza stradale, *"Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il Programma 1997 - 2001"*.⁽⁴⁰⁾

Il programma assume un obiettivo decisamente impegnativo: la riduzione del numero complessivo di decessi annui per incidenti stradali da 45.000 a 27.000 nel giro di quindici anni (dal 1995 al 2010). Tale

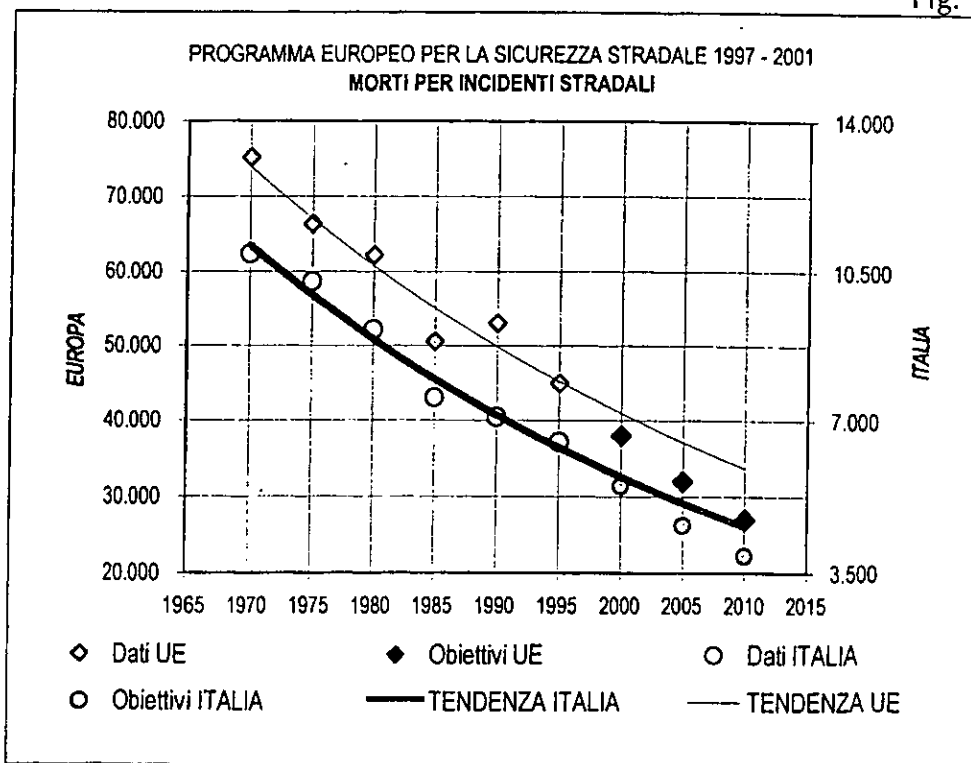
⁽⁴⁰⁾ Commissione delle Comunità europee, Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato Economico e Sociale e al Comitato delle Regioni, *"Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: Programma 1997-2001"*, Com (97) 131 def.

obiettivo è comprensivo di una analoga riduzione del numero di feriti che, conseguentemente, deve passare da 1,6 milioni a 960.000. ⁽⁴¹⁾

Per l'Italia assumere l'obiettivo indicato dalla Commissione implica passare (nello stesso periodo) dai 6.500 decessi a 3.900 e da 260.000 feriti a 155.000. In sostanza si tratta di ridurre il numero di decessi annui di 18.000 unità e il numero di feriti di 640.000, nell'Unione europea e di conseguire una riduzione di 2.600 morti e di 105.000 feriti ogni anno.

Per quanto riguarda la riduzione dei morti per incidenti stradali l'obiettivo indicato dalla Commissione europea - nel nostro Paese come per l'Europa nel complesso - tende a *forzare* (in meglio) la linea di tendenza: in entrambi i casi gli obiettivi ai vari anni risultano leggermente migliori (meno morti) di quanto indichino le linee di tendenza.

Fig. 9

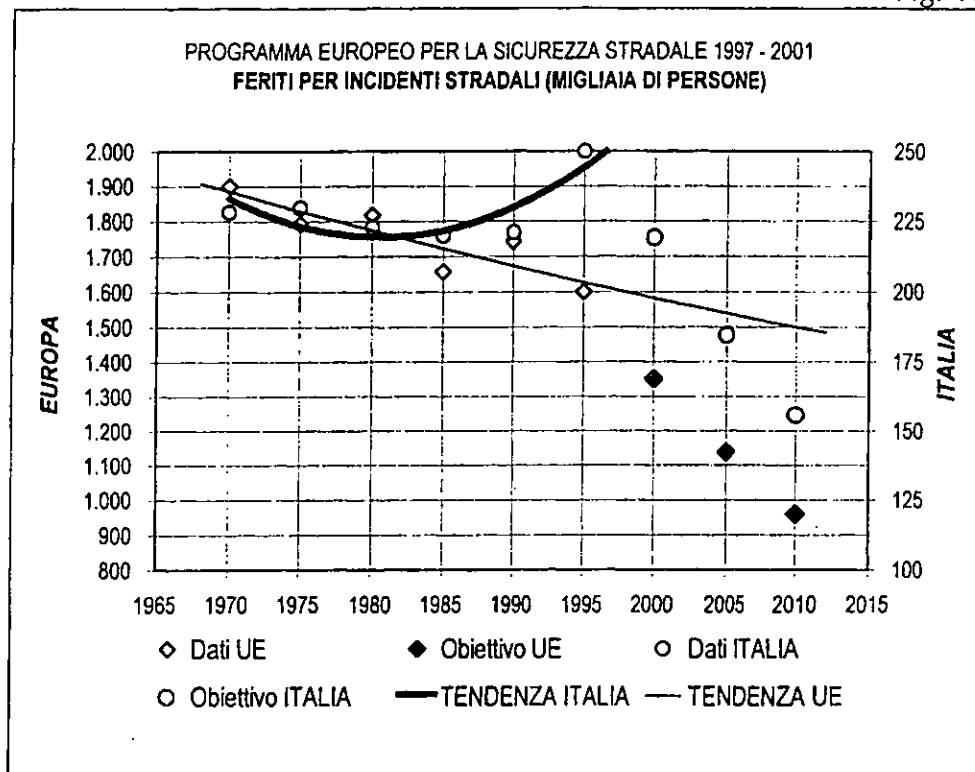


Elaborazioni RST - Ricerche e Servizi per il Territorio su dati CEMT 1997. NB i dati sono rappresentati su scale diverse per consentire un più agevole confronto

⁽⁴¹⁾ La Commissione segnala come i dati sui feriti per incidenti stradali siano meno certi di quelli relativi ai decessi. Questi ultimi vengono assunto, dalla Commissione, come variabile sintetica per misurare complessivamente gli effetti degli incidenti.

Per quanto riguarda il numero di feriti si registra invece per il nostro Paese una tendenza fortemente divergente rispetto agli obiettivi indicati dalla Commissione: negli ultimi quindici anni l'Italia ha infatti registrato un sensibile aumento dei feriti per incidenti stradali (cfr. sopra il § 1.2.2) mentre l'obiettivo indicato dalla Commissione punta su una radicale contrazione.

Fig. 10



Elaborazioni RST - Ricerche e Servizi per il Territorio su dati CEMT 1997. NB i dati sono rappresentati su scale diverse per consentire un più agevole confronto

La Commissione, ovviamente, non illustra in dettaglio come pervenire a questi impegnativi obiettivi e quali strumenti utilizzare ma indica quattro punti chiave.

- a) Il presupposto per il conseguimento dei risultati indicati è che le politiche in materia di sicurezza stradale mantengano in futuro la medesima efficacia dimostrata in passato.

- b) Per mantenere lo stesso livello di efficacia è necessario attribuire **una priorità più elevata alle politiche e agli investimenti riguardanti la sicurezza stradale**. A tale proposito la Commissione propone il **"test di un milione di ECU"** come criterio di immediata evidenza per valutare il rapporto tra il costo di un generico intervento teso ad aumentare i livelli di sicurezza e il minore onere che la collettività deve sostenere in virtù della riduzione di morti e feriti determinata da quello stesso intervento.

Si tratta, ovviamente, di una valutazione schematica, basata sul fatto che i costi diretti dell'incidentalità in Europa sono pari a 45.000 milioni di ECU e che, prendendo come variabile rappresentativa degli effetti dell'incidentalità il numero di morti annui per incidenti stradali (45.000), si può arrivare a concludere che, per ogni decesso, la collettività europea sostiene un onere pari a 1 milione di ECU. ⁽⁴²⁾

L'indicazione che ne trae la Commissione è che qualunque intervento che abbia un rapporto tra costo e riduzione attesa del numero di decessi per incidenti stradali inferiore a 1 milione di ECU è **anche** economicamente conveniente.

Il test dunque tende ad evidenziare unicamente i casi di convenienza economica a sviluppare specifici investimenti nel campo della sicurezza stradale (facendo salva ogni considerazione sugli aspetti etici e sociali connessi al miglioramento dei livelli di sicurezza).

- c) La Commissione segnala inoltre che *"...la ripartizione tradizionale delle misure in materia di sicurezza stradale fra infrastrutture, veicoli e utenti della strada può produrre una strategia che **non considera in misura sufficiente l'impatto delle azioni sul sistema nel suo complesso e gli eventuali effetti collaterali** che ne diminuirebbero l'efficacia."* ⁽⁴³⁾, rimandando così alla necessità di elaborare e adottare **schemi e modelli complessivi di interpretazione e di intervento** in materia di sicurezza (e - possiamo aggiungere facendo riferimento ad altri studi e documenti della Commissione e di altri Organismi internazionali come l'OCSE e il CEMT - in materia di mobilità sostenibile).

⁽⁴²⁾ Sui costi indiretti dell'incidentalità si veda il precedente § 1.4.2, *"I costi sociali dell'incidentalità"*.

⁽⁴³⁾ *"Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: Programma 1997 - 2001"*, cit.

d) Infine la Commissione individua tre linee di azione principali riguardanti:

- 1) **la raccolta e la diffusione di informazioni per migliorare e la conoscenza sullo stato e sull'evoluzione della sicurezza e per valutare le possibili linee di azione** e gli effetti delle azioni già intraprese (l'informazione di cui si tratta ha dunque natura prevalentemente tecnica ed è rivolta ai soggetti responsabili della programmazione e della gestione della mobilità);
- 2) **l'avvio e il sostegno di azioni tese a prevenire gli incidenti;**
- 3) **l'avvio e il sostegno di azioni tese a ridurre le conseguenze degli incidenti.**

L'ultima linea di azione è certamente quella più tradizionale ma anche quella di più provata efficacia, che ha consentito di ridurre il numero di decessi annui da 75.000 a 45.000 tra il 1970 e il 1995.

Le prime due (l'uso della informazione tecnica e la diffusione di una più accurata conoscenza dei fattori dell'incidentalità da un lato e le azioni tese a prevenire gli incidenti dall'altro) sono quelle meno esplorate ma anche quelle che sembrano presentare le più interessanti prospettive di sviluppo e le più elevate potenzialità in termini di risultati conseguibili.

Tali linee di azione appaiono particolarmente importanti in Italia poiché nel nostro Paese **i risultati delle politiche di sicurezza stradale e sostenibilità conseguiti negli ultimi quindici anni sono stati mediamente meno soddisfacenti rispetto a quelli conseguiti nel resto dei Paesi europei** (cfr sopra il § 1.2.2 "Evoluzione dell'incidentalità in Europa e in Italia").

1.6 IL PROGRAMMA PER LA SICUREZZA STRADALE DEL PRESIDENTE DEGLI USA ⁽⁴⁴⁾

Per completezza si è ritenuto opportuno inserire un breve richiamo all'iniziativa del Presidente degli USA in materia di sicurezza stradale, sia per l'interesse in sé del provvedimento, sia perché questo viene determinato nello stesso periodo in cui l'UE definisce il secondo Programma per la sicurezza stradale. Si tratta di dispositivi profondamente diversi nella forma e nei contenuti ma testimoniano entrambi la maggiore attenzione per i problemi della sicurezza stradale che si manifesta in questa fine di secolo.

La direttiva del Presidente Clinton si fonda su due presupposti: che gli incidenti non sono casuali (ma derivano da una serie di cause che possono essere individuate e rimosse) e che il problema della sicurezza stradale è un problema di tutti: di tutte le Amministrazioni pubbliche, delle Società di Assicurazione, del sistema delle imprese, dei cittadini.

Definisce i termini macro della questione indicando che in USA nel 1995 gli incidenti stradali hanno determinato 41.800 morti, 3,4 milioni di feriti, un danno economico di 150 miliardi di dollari (circa 270.000 miliardi di lire). Si tratta di dati non molto dissimili da quelli registrati in Europa.

Tabella 6

MORTI, FERITI E DANNO ECONOMICO PER INCIDENTI STRADALI
CONFRONTI TRA USA, UE E ITALIA - 1995

VOCI	USA	UE	ITALIA
POPOLAZIONE	250.000.000	370.000.000	57.000.000
MORTI PER INCIDENTI STRADALI			
NUMERO	41.800	44.117	6.968
SU POPOLAZIONE x 1.000	0,167	0,119	0,122
FERITI PER INCIDENTI STRADALI			
NUMERO	3.400.000	1.580.000	259.600
SU POPOLAZIONE x 1.000	13,60	4,44	4,54
DANNO ECONOMICO			
VALORE (MILIARDI DI LIT)	270.000	319.000	
VALORE PROCAPITE (MILIONI DI LIRE)	1,08	0,86	
INDICE SU DECESSI (MILIARDI) ⁽¹⁾	6,46	7,23	

⁽¹⁾ Parametro usato dalla Commissione Europea nel 2° Programma per la sicurezza stradale

⁽⁴⁴⁾ "Presidential initiative for increasing seat belt use nationwide. Recommendations from the Secretary of Transportation", 1997.

Gli obiettivi assunti dal programma riguardano esclusivamente l'aumento dell'uso della cintura di sicurezza: attualmente in USA la cintura di sicurezza viene usata nel 68% dei casi, la direttiva Clinton pone due obiettivi:

- portare l'uso della cintura di sicurezza allo 85% entro il 2000 e al 90% entro il 2005;
- ridurre il numero di bambini morti per incidenti stradali del 15% per il 2000 e del 25% per il 2005. ⁽⁴⁵⁾

In questo ambito viene dato un grande risalto alla protezione della fascia di popolazione più giovane, dei bambini, tema al quale il documento del Segretariato dei trasporti dedica oltre 1/3 del documento.

Per raggiungere tali obiettivi il Segretariato ai Trasporti definisce una strategia molto articolata che prevede la cooperazione di numerosi soggetti pubblici e privati - la direttiva elenca diciassette raggruppamenti di soggetti ⁽⁴⁶⁾ - e lo svolgimento di 112 azioni, ciascuna delle quali attribuita ad uno specifico raggruppamento di soggetti. I principi guida della strategia del Presidente degli USA sono i seguenti:

- a) costruire una partnership pubblico-privato che operi sulla base del principio che *"guidare è un privilegio che comporta responsabilità"* verso se stessi e verso gli altri;
- b) adottare una normativa severa che obblighi all'uso delle cinture di sicurezza;
- c) dare grande visibilità al rafforzamento delle norme sull'obbligo all'uso delle cinture di sicurezza e agli obiettivi da raggiungere;
- d) sviluppare un efficace piano di educazione stradale: il pubblico deve ricevere *"un singolo, semplice messaggio, ma lo deve ricevere spesso e in molto modi differenti"*.

⁽⁴⁵⁾ Una indicazione sul tasso di diffusione dell'uso sistematico delle cinture di sicurezza nei Paesi europei è riportata nel successivo § 3.2.3, *"L'uso della cintura di sicurezza"*

⁽⁴⁶⁾ Il Presidente, il Congresso, le Agenzie federali, il Dipartimento dei trasporti, il Dipartimento della Difesa, il Dipartimento dell'Educazione, il Dipartimento della Sanità, il Dipartimento dell'Interno, il Dipartimento della Giustizia, il Dipartimento del Lavoro, gli Stati, le Organizzazioni e le Coalizioni nazionali, il mondo degli affari (*"Business"*), i media, le organizzazioni sportive e gli atleti, le Comunità locali, i cittadini.

Al di là delle molte differenze e dei diversi obiettivi, il Programma 1997-2001 per la sicurezza stradale della Commissione europea e la Direttiva del Presidente Clinton, risultano fortemente simili su due punti sostanziali:

- a) l'approccio non è di tipo meccanicistico ma tende ad investire sistemi complessi, ad agire cioè sulle cause profonde, sui fattori che determinano le condizioni di rischio;
- b) la base, lo strumento principe dell'azione di miglioramento della sicurezza stradale è costituito da una più ampia e più efficace collaborazione tra diversi soggetti.

Sotto questo aspetto le direttive presidenziali sono sostanzialmente un sistema di indirizzi, di sollecitazioni - specifiche e puntuali - ai diciassette raggruppamenti di soggetti chiamati a concorrere al miglioramento della sicurezza stradale.

1.7 LA PARTECIPAZIONE ITALIANA AI PROGRAMMI EUROPEI PER LA SICUREZZA STRADALE

L'Italia è presente in diverse iniziative e programmi europei finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale.

In primo luogo occorre ricordare la partecipazione al Gruppo di Lavoro sulla sicurezza stradale attivato dalla Conferenza Europea dei Ministri che si occupano di Trasporti. In questa sede vengono elaborate indagini, studi, confronti e proposti indirizzi e standard ai Governi degli Stati membri.

Tra le iniziative recenti se ne segnalano tre che appaiono di particolare rilievo:

- l'analisi delle utenze deboli e a rischio (pedoni, ciclisti, ciclomotoristi) e l'esame di possibili linee di azione a tutela di tali utenze (più decisa separazione dei flussi di traffico, riduzione obbligatoria di velocità nelle aree con elevata commistione di traffico veicolare e traffico pedonale, standard per gli attraversamenti, etc.);
- l'esame dei piani e programmi nazionali per migliorare la sicurezza stradale (confronto su obiettivi, contenuti, raccordo tra i diversi settori e livelli di governo, modalità di applicazione);
- lo studio di azioni che tendano a raccordare in modo più diretto e organico il governo della mobilità e della sicurezza con la pianificazione e gestione urbanistica al fine di ridurre il livello di incidentalità e determinare condizioni di mobilità sostenibile nelle aree urbane (tema particolarmente sentito dai Paesi nord europei).

In secondo luogo si segnala la partecipazione a iniziative che pur non essendo riferite esclusivamente o principalmente ai temi della incidentalità e della sicurezza stradale determinano, almeno in linea potenziale, importanti ricadute su tale materia.

In particolare si indica la partecipazione dell'Italia allo HLG dell'Unione europea, al Gruppo di ricerca dell'OCSE, al Gruppo di Lavoro ECE - ONU.

Una segnalazione a parte merita infine la partecipazione dell'Italia a studi e programmi di sviluppo della telematica applicata al miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale. In questo campo il Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale per la Circolazione

e la Sicurezza Stradale ha elaborato il 1° Piano nazionale di Sviluppo della Telematica applicata al settore del trasporto stradale (1996) e sta coordinando la stesura del 2° Piano nazionale. In questa materia l'Italia partecipa inoltre ad alcuni importanti progetti dimostrativi europei e a progetti di ricerca comunitari; *"... si tratta tuttavia di applicazioni limitate, ed in molti casi [...] ancora in corso di attuazione. La telematica invece [...] può offrire un ventaglio di strumenti orientati a migliorare la qualità della circolazione e le condizioni della sicurezza ..."*.⁽⁴⁷⁾

⁽⁴⁷⁾ Ministero dei Lavori Pubblici, Segreteria Tecnica, *"Per restare in Europa: le infrastrutture fisiche. Volume 5°, La riqualificazione del sistema stradale italiano"*, marzo 1998.