

La questione aperta dell'attuazione

La Commissione Europea si interroga sull'efficacia delle Direttive sulla Sicurezza Stradale



AIPSS
Associazione Italiana
dei Professionisti
per la Sicurezza Stradale

Via Bergamo, 3
00198 Roma
Tel. 06. 92939418
E-mail: info@aipss.it
www.aipss.it

Carlo Polidori
Presidente AIPSS

L'attuale legislazione dell'Unione Europea regola la sicurezza delle strade e delle gallerie all'interno della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) attraverso la Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e la Direttiva 2004/54/CE sui requisiti minimi di sicurezza per le gallerie stradali. Ogni stato membro dell'Unione ha recepito tali direttive nell'ambito della proprio quadro normativo. Gli effetti dell'attuazione di tali direttive sono stati esaminati in due distinte valutazioni ex post completate nel 2015: i risultati indicavano la necessità di apportare ulteriori miglioramenti nel campo della sicurezza delle infrastrutture stradali. La Commissione Europea ha quindi lanciato un bando per uno studio di supporto per la revisione delle due direttive (*Impact assessment support study for the revision of the Directive 2008/96/EC and Directive 2004/54/EC*), che è stato successivamente assegnato alla società COWI. Al momento di andare in stampa con questo articolo, lo studio completo non è ancora disponibile ma alcune anticipazioni sono state fatte dal Chief Project Manager di COWI nel corso di una conferenza internazionale: in diverse occasioni è stata rilevata una non completa applicazione delle due direttive. Le cause verranno descritte in

dettaglio nel rapporto definitivo, ma al momento sembra che i fattori principali siano la poca chiarezza del testo delle Direttive, la conseguente genericità di alcune norme nazionali che le hanno recepite e, soprattutto nel caso delle gallerie, il costo estremamente elevato del loro adeguamento laddove questo si reputi necessario.

le consultazioni pubbliche della Commissione Europea sono aperte a chiunque all'interno dell'Unione voglia esprimere il proprio parere; ovviamente viene tenuto conto della differenza di rappresentatività del soggetto che risponde). Oltre l'85% delle risposte ha mostrato una percezione del livello di sicurezza nelle autostrade da alto a molto alto, dato che invece

sono necessari miglioramenti della progettazione e costruzione di infrastrutture stradali. Il 90% delle risposte indica che occorrono notevoli miglioramenti nella manutenzione e riparazione delle strade e sempre il 90% richiede miglioramenti nei dispositivi di sicurezza delle strade esistenti, con particolare riferimento ai cosiddetti "utenti vulnerabili della strada", principalmente pedoni, ciclisti e motociclisti.

Vi è stato infine un generale elevato consenso (variabile dall'80 al 90%) sulla necessità di prevedere dei requisiti minimi comuni in tutta Europa per i criteri di visibilità della segnaletica stradale verticale e orizzontale. I risultati completi sono disponibili in Inglese Francese e Tedesco, riportati come nella figura seguente, sul sito web della Commissione Europea.

La Commissione utilizzerà questi risultati, oltre al già citato studio, per proporre dei miglioramenti e integrazioni alle due Direttive. Si rileva che dall'Italia sono arrivate 3 risposte alla consultazione pubblica, una delle quali da parte di AIPSS: considerando che siamo il Paese con il maggior numero di gallerie in Europa, una risposta maggiore da parte degli stakeholder sia pubblici che privati avrebbe potuto orientare meglio la Commissione Europea rispetto alle necessità delle infrastrutture stradali in Italia. La questione rimane aperta e occorrerà innanzitutto vedere quali saranno le proposte iniziali, che verranno comunque ampiamente discusse: è a partire da quel momento che la presenza italiana dovrà essere rilevante e coesa. ■■

Problem	Driver	Sub-drivers	Root causes
sub-optimal safety performance of road and tunnel infrastructure	Ineffective application of EU road infrastructure safety management and tunnel safety legislation	RISM and tunnel procedures are not fully applied	High refurbishment costs....
	Gaps and lack of clarity in legislation	Road authorities do not have to implement the recommendations following the RISM procedures	No minimum requirements
		No minimum safety standards	General requirements in directive

1. Analisi dei problemi rilevati dallo studio ancora in corso e loro possibili cause

Fonte: Slide n. 7

La Commissione Europea ha anche lanciato una consultazione pubblica, aperta dal 14 giugno al 10 settembre 2017 per conoscere l'opinione degli operatori del settore e così integrare i risultati dello studio prima citato con le risposte dei vari stakeholder. La Commissione ha ricevuto 74 risposte, da 46 organizzazioni e da 28 individui che hanno risposto a titolo personale (ricordiamo che

è calato al 32% nel caso delle infrastrutture stradali in generale. Il 56% ha trovato "alcune differenze" nel livello di sicurezza delle infrastrutture nei vari paesi Europei e il 25% vi ha trovato "notevoli differenze". Scendendo più in dettaglio, il 52% sostiene che il livello di sicurezza delle gallerie stradali è maggiore rispetto ai tratti di strada all'aperto, mentre oltre l'80% asserisce che

2. Domanda sulla segnaletica orizzontale		Answers	Ratio
Fully agree		34	45.95 %
Rather agree		30	40.54 %

Fonte: <https://ec.europa.eu/eusurvey/publication/2017-road-infrastructure-safety?surveylanguage=EN>