

## La sicurezza stradale in Europa

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div>

---

Uno dei temi legato a quello decisivo **dei trasporti e delle infrastrutture** che impegnerà in futuro il Parlamento europeo, di cui sono membro in rappresentanza della LEGA dal 2019, sarà sicuramente quello della **sicurezza stradale**



È un tema caldo. In base alle statistiche, le **vittime della strada in Europa** sono oltre 25.000 ogni anno, quasi 70 al giorno. I feriti, 125.000.

È vero che dal 2010 ad oggi, le vittime scendono ogni anno e che le strade d'Europa sono giudicate le più sicure al mondo, ma è anche vero, a proposito d'integrazione, di cui tanto si parla, che non esiste, ad esempio, un **quadro normativo comune** per le indagini dei più gravi incidenti stradali. Quella dei trasporti e quindi della sicurezza stradale, come sappiamo, è una competenza che si definisce concorrente: Europa, da un lato e Stati membri, dall'altro, possono adottare misure, ma se viene presa una

### **decisione a livello europeo**

, questa prevale sulle decisioni nazionali, che da quel momento in poi non possono più contraddire le norme europee.

## La sicurezza stradale in Europa

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div>

---

Allo stato, ci sono misure che derivano dalle disposizioni europee (le patenti valide e riconosciute nell'intera Europa; il controllo tecnico periodico delle auto; le infrazioni commesse dai non residenti, che possono essere perseguite grazie alla direttiva sullo scambio di informazioni), ma le decisioni più importanti dipendono ancora dalle **legislazioni nazionali**: i limiti di

**velocità**

; i livelli di

**alcool**

consentiti; le sanzioni; tutte le altre regole del

**codice della strada**

.

Questo è un primo nodo sul quale intervenire, perché determina una **disparità di risultati tra gli Stati**. In base alla

statistica elaborata dall'istituto belga Vias Institute, l'Europa dell'Est è l'area geografica dove si contano il maggior numero d'incidenti mortali, che arrivano ad essere quasi 100 ogni mese, più del triplo rispetto alle nazioni più virtuose (Regno Unito, la Danimarca e la Svezia).

**L'Italia è a metà classifica**, poco dietro la Francia e il Belgio e davanti al Lussemburgo e al Portogallo. Nonostante questo, si deve amaramente registrare che il nostro Paese ha deciso di non entrare a far parte del gruppo dei 12 Paesi (Austria, Bulgaria, Francia, Grecia, Irlanda, Lituania, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Spagna e Svezia) che nell'ottobre scorso, nell'ambito di un progetto finanziato dall'Unione europea, hanno firmato l'accordo per un piano comune.

Il gruppo dei Paesi è coordinato dall'ETSC (European Transport Safety Council). Per i prossimi 3 anni, gli esperti di ogni Paese metteranno sullo stesso tavolo le idee su limiti di velocità, **costruzione di infrastrutture sicure**

e miglioramento della sicurezza di pedoni e ciclisti in città. Il progetto si fonda sull'obiettivo comunitario di

**riduzione del 50% degli incidenti mortali**

sulle strade tra il 2020 e il 2030.

C'è anche da registrare, negli ultimi mesi, un fatto positivo, sul quale i rappresentanti della Lega si sono molto impegnati. L'approvazione, nell'ottobre scorso, di una nuova direttiva in tema di sicurezza stradale, in parziale modifica della precedente normativa (Direttiva 2008/96/CE) sulla

## La sicurezza stradale in Europa

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div>

---

gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.

Prevede un approccio più sistematico al miglioramento della sicurezza di strade, gallerie e ponti. La disposizione ha l'obiettivo di ridurre gli incidenti stradali tramite una **migliore progettazione e manutenzione**

delle infrastrutture e rientra nell'ambito delle iniziative Ue per dimezzare, entro il 2020, il numero di vittime della strada rispetto al 2010 e per avvicinarsi all'azzeramento degli incidenti mortali entro il 2050.

La nuova direttiva estenderà l'ambito di applicazione delle norme vigenti alle autostrade e alle altre strade principali, alla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e alle strade al di fuori delle aree urbane costruite utilizzando fondi dell'Ue. Il Consiglio introduce l'obbligo per gli Stati membri di effettuare una **valutazione della sicurezza stradale** almeno ogni cinque anni al fine di valutare il rischio di incidenti.

Gli esiti delle valutazioni saranno utilizzati dalle autorità per effettuare ispezioni di sicurezza stradale più mirate o procedere a interventi correttivi diretti. Le prime sono attese entro il 2024. Come si può constatare, **il tema della sicurezza stradale è ricco e articolato** e incide fortemente sul buon andamento dei trasporti di uomini e merci nel territorio europeo e, quindi, sulla crescita e lo sviluppo del continente.

Articolo dell'Europarlamentare Gianantonio Da Re tratto dal TN 1/2020 anno XXII

L'articolo è stato redatto prima che si verificasse l'emergenza sanitaria per il Coronavirus.

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata



## La sicurezza stradale in Europa

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">31</div><div id = "month">Marzo</div></div>

---

Per chi è diretto verso Ancona o Padova da Firenze, deve uscire a Bologna Casalecchio seguire l'asse attrezzato per Bologna, con rientro all' entrata n.4 della tangenziale.

Articolo di Davide Calvi tratto dal TN 5/2019 anno XXI

Per le provenienze da Padova e Ancona con direzione di Firenze, uscire a Bologna Borgo Panigale, prima uscita per Bologna centro, con rientro all'entrata 2 tangenziale.