

Cos'è EuroRAP?

EuroRAP è un'associazione internazionale no-profit, con sede a Bruxelles, nata dalla collaborazione tra associazioni di automobilisti e Istituzioni europee per lavorare insieme al **miglioramento degli standard di sicurezza delle strade d'Europa**. EuroRAP è il progetto gemello di EuroNCAP, il Programma Europeo di Valutazione delle Auto Nuove, che effettua crash-test sui nuovi modelli di auto e assegna loro un punteggio (da 0 a 5 stelle) in funzione dei livelli di sicurezza raggiunti. Analogamente, EuroRAP analizza la sicurezza delle strade e realizza cartine stradali che mostrano i rischi relativi agli incidenti -che causano morte o danni fisici permanenti- evidenziando i miglioramenti che possono essere apportati alle strade, per ridurre il rischio e la gravità degli incidenti.

Perché è nato EuroRAP?

Ogni anno, sulle strade dei 15 Paesi dell'Unione Europea, perdono la vita 40mila persone. Per impedire -o, almeno, ridurre- questa carneficina è necessario che case automobilistiche, istituzioni e automobilisti condividano la responsabilità della sicurezza.

Assegnando alle strade europee un punteggio per la sicurezza, EuroRAP renderà più evidente il rischio di morte o di danni gravi sulle strade, stimolando il dibattito pubblico e gli interventi necessari e migliorando, quindi, anche la formazione di chi guida.

Le valutazioni EuroRAP aiuteranno, inoltre, i responsabili della progettazione e della costruzione delle strade, con informazioni fondamentali riguardo al "comportamento" – positivo o negativo- delle loro strade, sia rispetto alle altre dello stesso Paese, sia rispetto a quelle degli altri Paesi europei. EuroRAP, infine, informerà gli automobilisti, accrescendo la consapevolezza dei rischi di morte o di ferite gravi sulle diverse strade.

Gli obiettivi di EuroRAP sono:

- **ridurre la mortalità e le ferite gravi** sulle strade europee, attraverso una sistematica valutazione dei rischi e l'identificazione dei punti deboli della sicurezza che possono essere corretti con interventi pratici di miglioramento delle strade;

- inserire la "**valutazione del rischio**" alla base delle decisioni strategiche riguardanti il miglioramento delle strade, la protezione in caso di incidente e gli standard di gestione e manutenzione.

Lo spirito di EuroRAP

L'Unione Europea si è data l'obiettivo di dimezzare le morti sulle strade e molti Stati membri hanno fissato, a loro volta, obiettivi nazionali. Per raggiungere questi obiettivi si rendono necessari nuovi interventi. EuroNCAP ha dimostrato come una rete costante di valutazione dei sistemi di protezione delle auto abbia aiutato le case automobilistiche ad elevare rapidamente gli standard di sicurezza dei nuovi modelli. Consumatori più informati chiedono, oggi, auto dotate di sistemi di sicurezza che corrispondano agli standard più moderni. Allo stesso modo, decine di migliaia di vite e di feriti gravi possono essere risparmiati migliorando gli standard dei sistemi di protezione delle strade e con tracciati più accurati. EuroRAP fornisce, appunto, un sistema efficace e costante per valutare la sicurezza delle strade europee.

EuroRAP può evitare gli incidenti mortali?

In caso di incidente, la sopravvivenza di un uomo dipende da quanto si sia riusciti ad assorbire le energie prodotte nell'impatto. **Se non adeguatamente protetto, il corpo**

umano non può sopravvivere ad impatti superiori ai 40km/h. Una buona valutazione da parte di EuroNCAP significa che parte di queste energie verranno assorbite dalla vettura e dai suoi airbag. Se l'auto, a sua volta, colpisce una barriera, l'infrastruttura stradale assorbirà un'altra parte di tali energie e l'incidente non risulterà mortale. **E', quindi, la somma della capacità che auto e infrastrutture stradali hanno di assorbire l'energia sviluppata nell'impatto, a garantire una protezione ottimale. L'auto, da sola, non può proteggere i suoi occupanti ad una velocità superiore a 70km/h.** A più di 70km/h, un'auto –anche se ha meritato 5 stelle da EuroNCAP- non potrà fornire protezione adeguata se si trova su una strada che ha ricevuto da EuroRAP solo 1 stella! Anche a velocità meno elevate possono esserci feriti gravi o, addirittura, morti se la macchina e la strada non lavorano insieme, come un sistema armonico, per proteggere gli occupanti in caso di impatto grave. In pista, i piloti riescono a uscire indenni anche da incidenti a 300km/h, proprio perché i sistemi di sicurezza dell'auto e della pista lavorano insieme. EuroNCAP ha dimostrato come sistemi di protezione ben progettati possano rendere le auto comuni più sicure. EuroRAP sta dimostrando come anche le strade possano essere rese più sicure, in modo che veicoli e strade possano lavorare insieme per proteggere la vita.

Le nostre strade possono essere rese più sicure?

La sicurezza assoluta, probabilmente, non si otterrà mai, ma EuroRAP è convinto che non sia più possibile tollerare che incidenti mortali evitabili continuino a verificarsi sulle stesse strade. In passato, quando il 90% degli incidenti era attribuito ad errori umani, le politiche di sicurezza stradale si concentravano sull'“educare gli automobilisti”. E, in molti casi, di fronte all'imprudenza e all'inesperienza degli automobilisti i corsi di guida o di sensibilizzazione –ad esempio sull'uso delle cinture di sicurezza- risultano fondamentali.

Alcuni automobilisti, tuttavia, con una tendenza criminale a non curarsi della sicurezza degli altri meriterebbero controlli e multe molto più severi. Ma **la maggior parte degli incidenti avvengono quando persone normali commettono degli errori.** Più o meno una ogni 500 decisioni prese alla guida può essere sbagliata ed i suoi effetti tragici. **Spesso, sulle strade europee, muoiono automobilisti sobri, responsabili, che rispettano i limiti di velocità e indossano le cinture di sicurezza.** La protezione dall'errore umano è riconosciuto come fattore importante sia nelle ferrovie, che nei trasporti aerei o nelle fabbriche. Il modello EuroRAP per ridurre la mortalità stradale e i danni fisici permanenti si basa su strade e veicoli progettati per ridurre al minimo le conseguenze degli errori umani. Quando si verifica un incidente, sia l'auto che la strada devono, quindi, lavorare insieme per assorbire gli effetti dell'impatto e contenerne i danni.

I due nuovi protocolli di EuroRAP

EuroRAP ha sviluppato due nuovi protocolli standard europei:

- la **“mappatura degli indici di rischio”**;
- la valutazione (in stelle) dei livelli di sicurezza delle strade, attraverso il Road Protection Score (*“punteggio per il grado di protezione offerto dalle strade”*).

Mappatura EuroRAP degli indici di rischio

Il primo nuovo protocollo EuroRAP è la mappatura degli indici di rischio. Basandosi su dati reali relativi ad incidenti stradali e flussi di traffico, la mappa degli indici di rischio mostra il tasso di pericolosità di una strada, valutando e localizzando il rischio, per gli automobilisti, di perdere la vita o rimanere gravemente feriti. La carta EuroRAP mostra il tasso di rischio al

quale l'automobilista si espone su una determinata strada, ma anche come questo vari, a mano a mano che egli si sposta da un tratto all'altro della stessa strada. Sono già disponibili carte stradali EuroRAP di Gran Bretagna, Olanda, Svezia e Catalogna, ma -con il supporto delle Istituzioni nazionali- il programma si estenderà anche Francia, Spagna, Italia e Irlanda. Molti altri paesi europei, inoltre, hanno già chiesto che le loro reti stradali vengano valutate da EuroRAP, mentre un programma AusRAP è stato già annunciato perfino in Australia.

Ci sono **quattro diverse tipologie di carte**, in funzione delle diverse esigenze degli automobilisti e degli enti responsabili delle strade:

carta 1: livelli di rischio per gli automobilisti;

carta 2: densità degli incidenti stradali;

carta 3: "comportamento" di una strada, in rapporto a quello di altre strade dello stesso tipo;

carta 4: possibilità di ridurre gli incidenti stradali.

L'analisi delle mappe di rischio mostra come **il rischio di incidenti mortali o gravi di una strada-extraurbana-tipo ad una sola carreggiata sia quattro volte più elevato di quello di un'autostrada** e come **le strade meno sicure abbiano tassi di incidentalità dieci volte superiori a quelli delle strade più sicure.**

Criteria di assegnazione delle stelle

Il secondo nuovo protocollo di EuroRAP è il **punteggio assegnato al grado di protezione offerto dalla strada**, che permette di creare una classificazione delle strade attribuendo loro un maggiore o minore numero di "stelle". Il numero di stelle per ogni strada viene calcolato studiando quanto protegga i suoi utenti dal rischio di morte o di conseguenze invalidanti.

I dati sulla strada vengono raccolti attraverso ispezioni "sul campo" effettuate con veicoli appositamente equipaggiati, in grado di effettuare riprese video. Sulla base di queste informazioni, gli ispettori studiano e valutano gli aspetti di maggior sicurezza e maggior rischio per ogni strada.

Circa il 60 per cento delle morti in Europa avviene in aree extraurbane, in particolare su strade principali ad una sola carreggiata e doppio senso di marcia. Sono quattro i tipi di incidente che causano la maggior parte di morti e feriti gravi:

Collisioni frontali

In strade a carreggiata singola il rischio cresce rapidamente con l'aumento del traffico. In Svezia sono stati intrapresi massicci programmi di estensione della presenza di spartitraffico, anche su strade a carreggiata singola, così da impedire gli impatti frontali.

Impatti laterali agli incroci

Questi pericolosi incidenti sono spesso fatali in quanto, inevitabilmente, i passeggeri siedono vicino alle portiere, dove la protezione è minore. I semafori, su strade ad alta velocità, comportano rischi intrinseci; una rotonda ben disegnata, invece, si rivela spesso più sicura, perché la collisione non avviene frontalmente.

Collisioni con oggetti sul ciglio della strada

In Germania, ogni anno, 1.600 persone muoiono per impatti contro alberi; in Francia 600. Nel Regno Unito 500 automobilisti perdono la vita per impatti contro oggetti posti vicino alla carreggiata. A migliaia, ogni anno, muoiono sulle strade d'Europa per mancanza di adeguate protezioni laterali.

Collisioni con pedoni

Se investito da un'automobile lanciata a più di 40 km/h, un pedone non sopravvive. Chi guida deve essere, quindi, convinto a rispettare i limiti di velocità; i costruttori di veicoli

devono realizzare frontali meno aggressivi e più sicuri; gli ingegneri stradali devono separare meglio i flussi di veicoli e pedoni nelle strade urbane.

La lezione di EuroRAP

L'insegnamento chiave di EuroRAP è che avere come obiettivo la riduzione delle morti significa intervenire soprattutto sulle strade principali ad una sola carreggiata, dove queste si concentrano.

La buona notizia che ci viene da EuroRAP è che **la maggior parte delle strade europee hanno un tasso di rischio inferiore alla media**. E', quindi, possibile individuare, con assoluta sicurezza, le strade più pericolose, a basso tasso di sicurezza, che abbassano la media europea. EuroRAP ha scoperto che anche in Paesi con buoni livelli di sicurezza stradale, le morti possono essere ridotte di più del 25 per cento, con un semplice programma che porti tutte le strade all'attuale livello medio di sicurezza. Tutto questo dimostra quanto ancora si possa innalzare l'obiettivo di riduzione di morti e ferite gravi sulle strade. Paradossalmente, **sono le strade più veloci ad essere anche le più sicure**. Le autostrade hanno sistemi di protezione antiurto che si adattano alle velocità per le quali sono state costruite, corsie di emergenza, barriere antiurto centrali e laterali e incroci non a raso. EuroRAP ha anche dimostrato che quei Paesi che investono nella raccolta e nelle analisi dettagliate ed accurate dei dati sugli incidenti, sono quelli che hanno le strade più sicure.

Chi trae beneficio da EuroRAP?

Gli automobilisti, le autorità, chi progetta e costruisce le strade: tutti beneficeranno del lavoro svolto da EuroRAP.

Gli automobilisti

Con la diffusione dei risultati di EuroRAP, gli automobilisti potranno percepire il "rischio sicurezza stradale" e come questo cambi a seconda degli standard e del tipo di strada. Consapevoli dei rischi, gli automobilisti saranno più pronti ad adattare la propria guida, così da ridurre il pericolo di incidenti, ma anche più propensi a capire e seguire le regole del Codice della Strada e i limiti di velocità -che sono la cartina di tornasole del rischio di morte o di ferite gravi- e pretenderanno passi concreti nella direzione di una maggiore sicurezza.

Autorità, progettisti, ingegneri

Chi è responsabile e chi lavora per le strade saprà, attraverso EuroRAP, come le proprie strade si "comportano", soprattutto nel confronto con le altre strade del loro Paese e degli altri paesi d'Europa. EuroRAP aiuterà a capire come gli standard si stiano elevando e quanto rapidamente sia necessario agire. EuroRAP si concentrerà sull'impatto dei programmi stradali più imponenti, come per esempio le barriere centrali e laterali, che possono essere facilmente migliorate e aiuterà ad individuare le priorità per interventi e investimenti, sia sulla rete esistente che sulle strade di nuova costruzione.