La sicurezza stradale in Europa: situazione attuale e prospettive

Bologna, 17 Novembre 2025



European Transport Safety Council

Antonio Avenoso
Executive Director

La sicurezza nelle zone urbane



ETSC
European Transport Safety Council

Morti sulle strade urbane



52%
Rural

9%
Motorways

39%
Urban

ROAD TRAFFIC FATALITIES IN URBAN AREAS IN THE EU (2023)

by road user and (other) 'main vehicle' involved in the crash



FATALITIES

IN A COLLISION WITH...

	Pedestrian	e-scooter	Bicycle	Moped	Motorbike	Car	Lorry (<3.5t)	Heavy goods vehicle (>3.5t)	Bus or coach	Other vehicle / unknown	No other vehicle involved	TOTAL
Pedestrians	.	3	23	12	87	1665	322	249	115	136	.	2612
e-scooter riders	1	0	1	0	1	26	3	3	2	2	38	77
Cyclists	9	3	28	8	12	445	91	107	30	41	314	1088
Moped riders	2	0	0	5	3	100	17	16	1	9	112	265
Motorcyclists	10	3	2	2	34	573	96	40	12	28	507	1307
Car occupants	6	0	4	1	8	551	119	118	44	74	1147	2072
Lorry (<3.5t) occupants	2	0	0	0	0	21	17	11	1	3	65	120
Heavy goods vehicle (>3.5t) occupants	1	0	0	0	0	3	1	3	1	2	18	29
Bus or coach occupants	0	0	0	0	0	7	1	4	3	1	11	27
Other/unknown	1	0	0	1	1	42	9	8	1	10	137	210
TOTAL	**32**	**9**	**58**	**29**	**146**	**3433**	**676**	**559**	**210**	**306**	**2349**	**7807**

69% VRUs

European Commission | Mobility and Transport

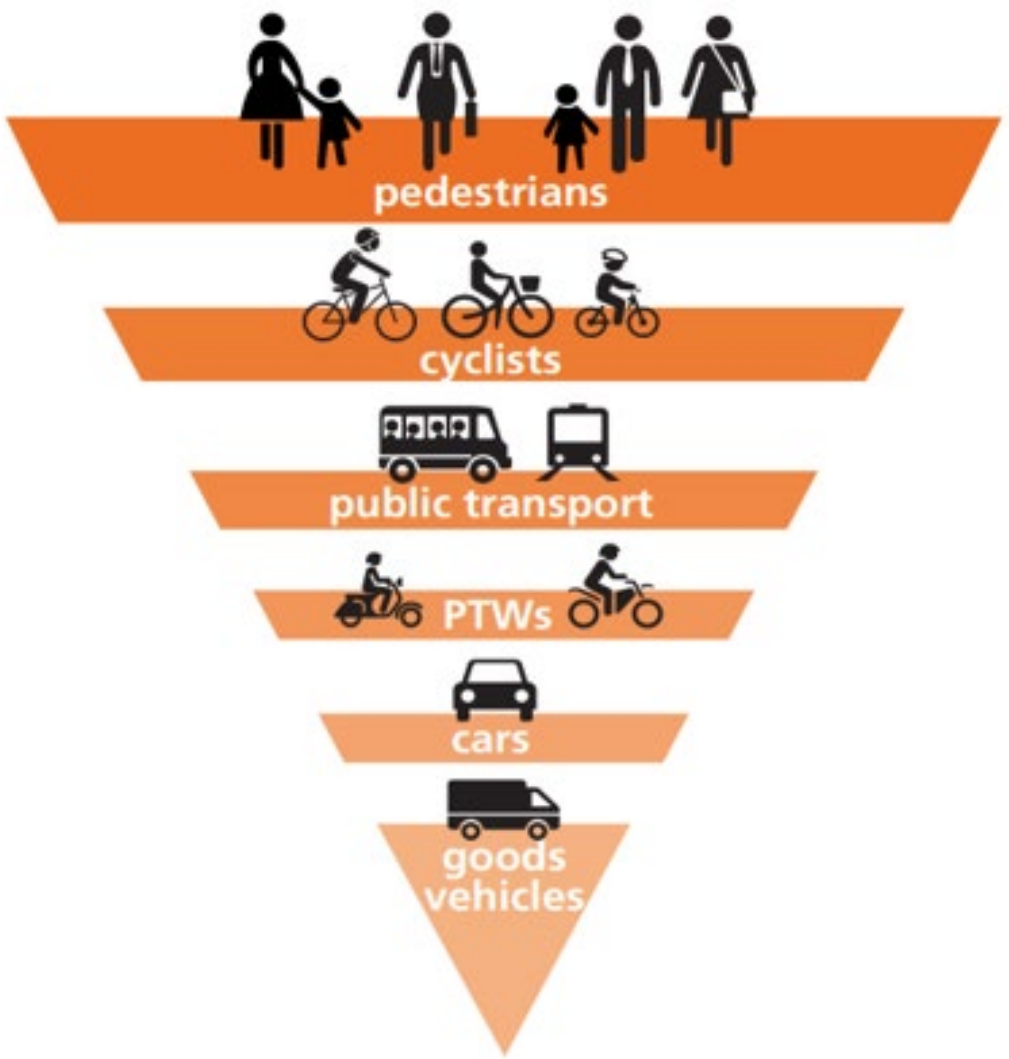
Methodological note: the data cover fatalities in single-vehicle crashes and crashes involving one or more traffic units. For the majority of fatal crashes, only one other vehicle is involved in the crash. For multi-vehicle crashes, the 'main vehicle' is the heaviest of the vehicles involved as this tends to be responsible for the most serious consequences. As a result, the figures in each column likely underestimate the number of cases a particular vehicle was involved in a crash. E-scooters include other forms of motorised micro-mobility devices. Source: EU CARE database on road crashes.

Data refer to the year 2023 except for LV (2020), IE (2021), CZ, EL, CY, MT, SE (2022)

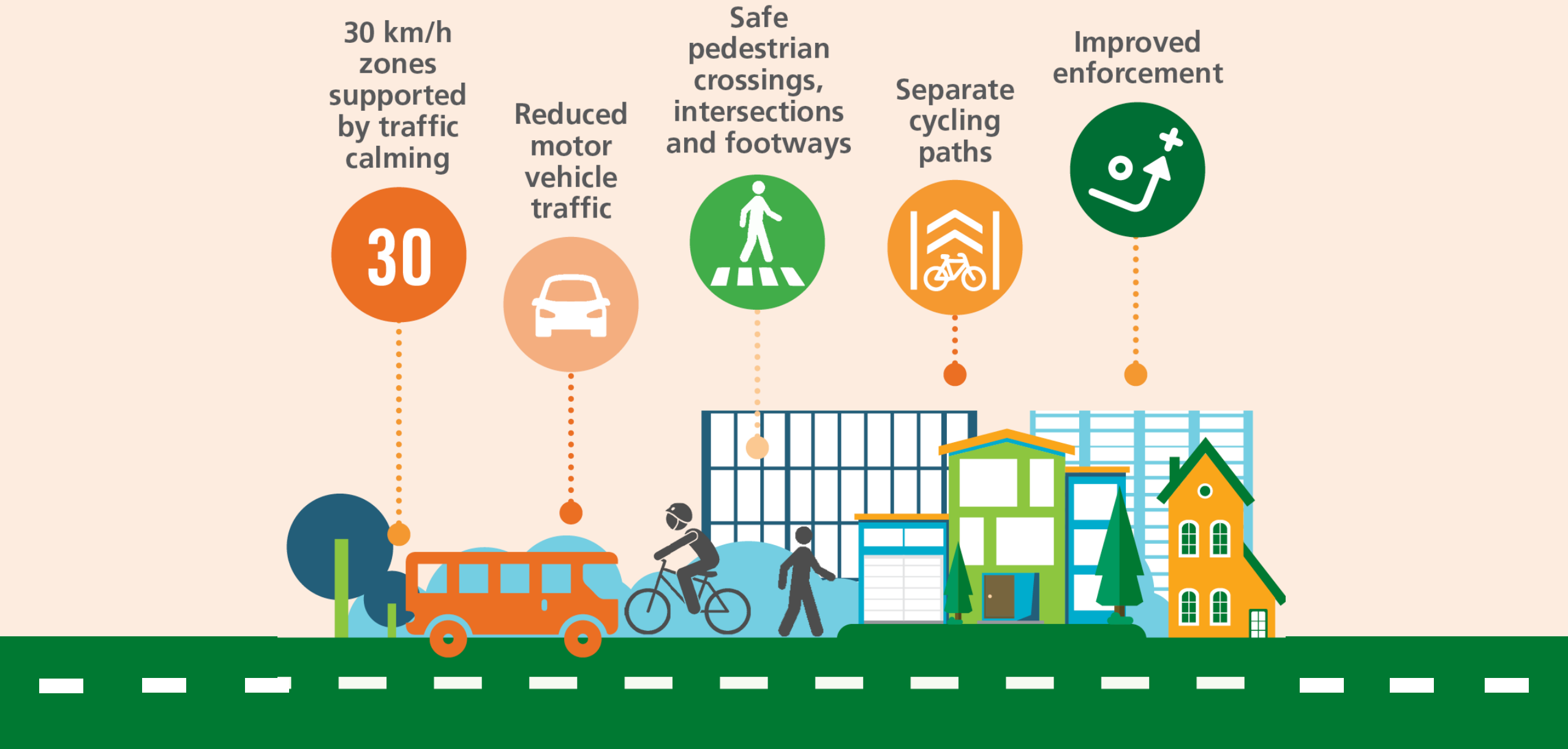
Priorità modale

LA PRIORITÀ MODALE BASATA SULLA VULNERABILITÀ DEGLI UTENTI DELLA STRADA

PUÒ MIGLIORARE LA SICUREZZA STRADALE NELLE CITTÀ



RECOMMENDATIONS



Limiti di velocità sicuri



Nella maggior parte degli Stati membri dell'UE il limite di velocità standard sulle strade urbane è ancora di **50 km/h**

Secondo il Safe System, sulle strade urbane dove gli utenti attivi si mescolano al traffico motorizzato, il limite di velocità dovrebbe essere di **30 km/h**



Gestione della velocità: come farlo?

- Limiti di velocità sicuri e credibili, adeguati alla funzione della strada
- Contenimento del traffico, infrastrutture intuitive/di controllo
- Controlli e campagne
- Tecnologie dei veicoli:
  - ISA Intelligent Speed Assistance
  - Frenata di emergenza avanzata



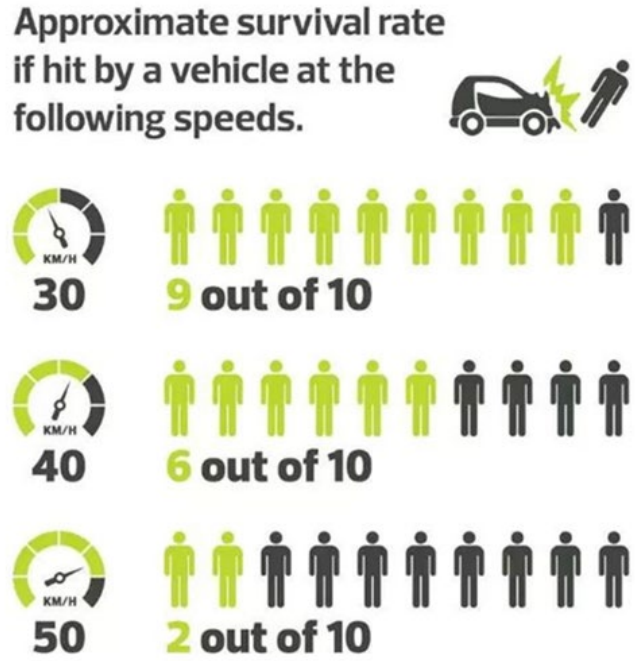
In che modo i governi possono contribuire a sostenere limiti di velocità più bassi nelle aree urbane?

- ✓ Coinvolgere i rappresentanti delle città nelle strategie nazionali per la sicurezza stradale.
- ✓ Incoraggiare le autorità locali ad adottare zone con limite di velocità di 30 km/h e ad applicare linee guida per la progettazione di infrastrutture sicure.
- ✓ Fondi specifici a sostegno delle zone con limite di velocità di 30 km/h, anche per l'applicazione delle norme e le

Limiti di velocità più bassi nelle aree urbane

Possono:

- Salvare vite umane e prevenire lesioni gravi
- Ridurre il rumore
- Ridurre l'inquinamento atmosferico
- Migliorare le emissioni
- Ridurre il consumo di carburante
- Migliorare la congestione del traffico
- Promuovere città più vivibili



EU Road Safety Exchange



European Transport Safety Council

EU Road Safety Exchange (EURSE)



- Progetto finanziato dall'UE, avviato come progetto pilota nel 2019. Le prime due edizioni sono state finanziate dal Parlamento Europeo e gestite da ETSC per conto della Commissione europea. Una nuova edizione sta per iniziare.
- Affianca i paesi che desiderano rafforzare la propria sicurezza stradale con partner UE ben performanti attraverso visite, workshop e mentoring.
- Esperti di sicurezza stradale provenienti da 19 paesi dell'UE hanno lavorato per affrontare sfide specifiche in materia di sicurezza stradale, tra cui infrastrutture stradali, applicazione delle norme, utenti vulnerabili della strada, motocicli, con nove di essi che hanno ricevuto un sostegno mirato.
- Mostra le migliori pratiche europee e attua soluzioni pratiche per salvare vite umane sulle strade.

EU Road Safety Exchange

- Focus sulla **sicurezza stradale urbana** (argomento ripreso nella nuova edizione). Città come Bruxelles, Malmö e Pontevedra hanno condiviso con le controparti dei paesi partner la loro esperienza nella riduzione della velocità attraverso misure di moderazione del traffico e la prioritizzazione di pedoni e ciclisti.





EU Road Safety Exchange







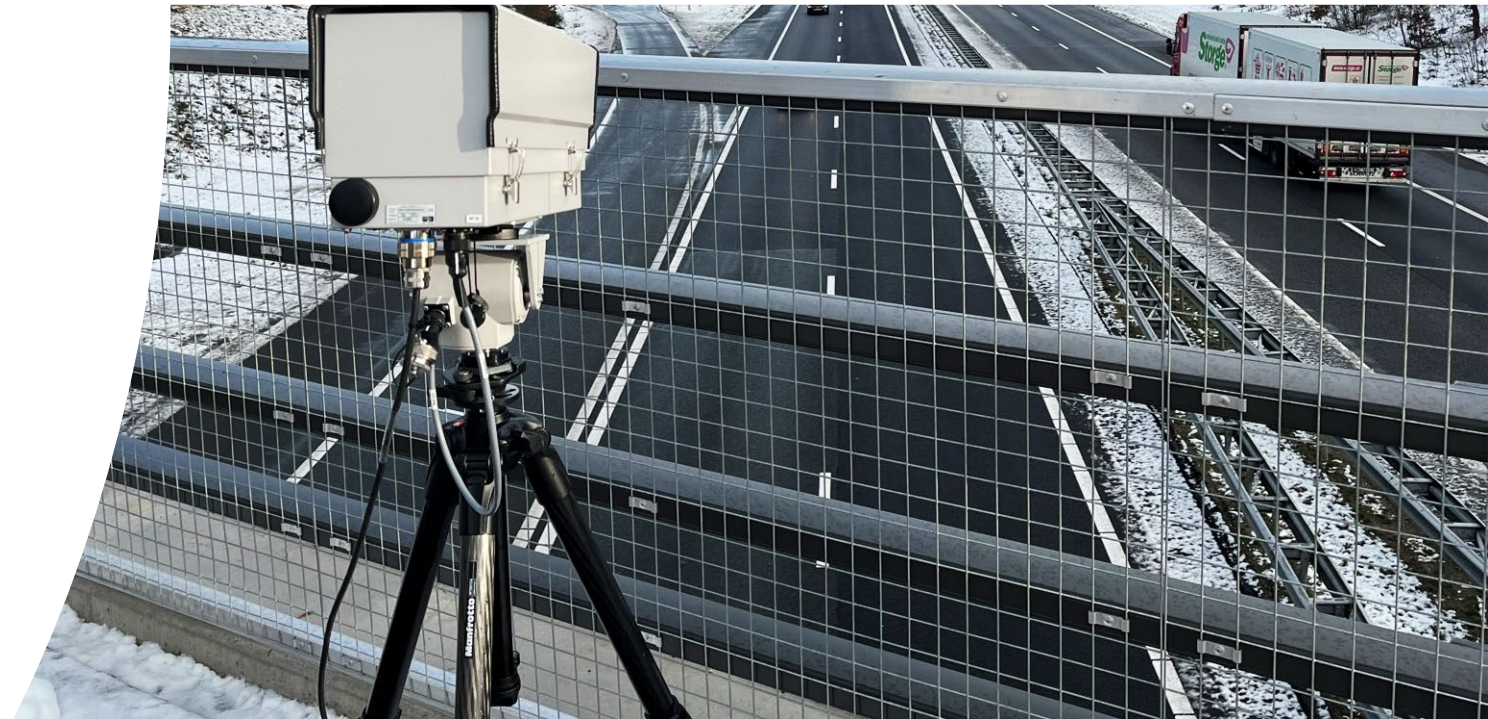
- Attenzione agli **utenti della strada vulnerabili**, compresi i motocicli, con paesi come la Spagna e l'Austria che hanno condiviso le loro buone pratiche sul miglioramento della sicurezza dei motociclisti.

EU Road Safety Exchange

- Focus sull' **enforcement automatizzato**. Paesi come Paesi Bassi, Spagna e Francia hanno condiviso con i loro colleghi dei paesi partner la loro esperienza nel miglioramento dell'applicazione della legge attraverso misure quali centri efficienti per l'elaborazione delle multe e l'uso dell'intelligenza artificiale per rilevare l'uso del cellulare alla guida.







EU Road Safety Exchange (EURSE) III

- ✓ **La nuova edizione** (2026-2027) inizierà presto
- ✓ **Coinvolgimento più ampio** – includerà nouvi attori a livello nazionale, regionale e cittadino.
- ✓ **Priorità mirate** – focus su temi di sicurezza stradale ad alto impatto in linea con le strategie nazionali e locali.
- ✓ **Networks più forti** – rafforza i legami professionali e la collaborazione a lungo termine.
- ✓ **Piattaforma di apprendimento pratico** – combina visite di studio, workshop, forum di esperti e seminari sulle migliori pratiche.
- ✓ **Costruire sul successo** – EURSE+ si basa sulle fasi precedenti del progetto per approfondire l'impatto ed espandere la partecipazione.
- ✓ **Impatto pratico** – enfasi sull'applicazione nel mondo reale, adattata ai contesti.
- ✓ **Partecipazione dell'Italia?**

Thank you

European Transport Safety Council

Antonio Avenoso
Executive Director