

## **INFORMARE DE PRESA**

### **Siguranta rutiera: 2020-2030 obiectiv de reducere cu 50% a deceselor si ranirilor grave**

Reprezentanții guvernamentali și organizațiile importante din peste 80 de țări s-au reunit la Stockholm între 19-20 febr. a.c. pentru a treia **Conferința ministerială globală privind siguranța rutieră**. Declarația comună comunicată la finalul acesteia stabilește o serie de obiective pentru decada 2020-2030 (cel mai important fiind reducerea cu 50% a deceselor și ranirilor grave provocate de accidentele rutiere), acestea fiind cuprinse în Agenda 2030.

Textul integral al Declarației finale a celei de-a Treia Conferințe Ministeriale Globale pentru Siguranța Rutieră poate fi găsit pe:

<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

Problema siguranței rutiere constituie o temă solidă de dezbateră și acțiune în majoritatea statelor lumii, indiferent de zona geografică, de gradul de motorizare sau de calitatea infrastructurii. Conform datelor furnizate cu ocazia Conferinței de la Stockholm, **peste 1,35 milioane de persoane își pierd viața anual în urma accidentelor rutiere și peste 50 de milioane sunt raniti grav**. Accidentele rutiere sunt principala cauză de mortalitate pentru persoanele cu vârstă între 5 și 29 de ani. Expertii estimează că, în lipsa unor schimbări pozitive, peste 500 de milioane de persoane își vor pierde viața la nivel global în următorii 10 ani.

În acest context, **România se situează pe primul loc în UE din punct de vedere al indicatorului decese din accidentele rutiere /1 mil. loc., respectiv 96 de victime (1.867 decese la nivel național)**, față de numai 50, cât este media pe ansamblul UE. Aceste date completate de numărul persoanelor grav ranite în accidente de circulație (8.144 persoane), impun luarea unor acțiuni imediate, care, printr-o abordare integrată la nivel național să adreseze specificități locale/punctuale. Mai multe informații / date / statistici, pot fi găsite în Buletinul Siguranței Rutiere: [https://www.politiaromana.ro/files/pages/files/RAPORT\\_2020\\_COMPLET\\_LOW.pdf](https://www.politiaromana.ro/files/pages/files/RAPORT_2020_COMPLET_LOW.pdf)

Pe de altă parte, pe 25 februarie, la Geneva, a fost organizată o nouă întâlnire a **Comitetului pentru Transport al UNECE**, structura interguvernamentală de înalt nivel, menită să identifice, negocieze și să adopte cele mai potrivite instrumente legale în domeniul transporturilor, la această participând, cu un discurs pe tema siguranței rutiere, și **Secretarul General OICA** (Organizația Internațională a Constructorilor de Automobile), **dl. Yves van der Straaten**. *Cu acest prilej, acesta a reiterat angajamentul puternic al industriei auto globale pentru creșterea siguranței rutiere, guvernelor statelor participante (în special din țările mai puțin dezvoltate) revenindu-le datorită de a stabili cerințe minime de siguranță pentru automobilele care ajung în trafic*. În acest sens, **Manifestul OICA pentru Siguranța rutieră**, trebuie privit ca un pas concret al industriei auto către atingerea obiectivului 12 al Declarației de la Stockholm, care solicită ca “toate vehiculele produse și vândute pe plan global în anul 2030 sunt echipate cu nivele de siguranță adecvate”.

Manifestul OICA pentru siguranța rutieră poate fi descărcat aici: <http://www.oica.net/wp-content/uploads/OICA-manifesto-on-global-road-safety-final-2019-10-28.pdf>

De asemenea, la Conferinta de la Stockholm au participat reprezentantii celor mai reprezentative organizatii ale industriei auto, respectiv **OICA** (pe plan global), si **ACEA** (pe plan European), ambele avand in ultimii ani abordari importante in sfera sigurantei rutiere. Retinem din luarile de pozitii ale reprezentantilor celor doua organizatii urmatoarele:

**OICA** (Erik, Jonnaert, reprezentant special al OICA pe probleme de siguranta rutiera).

*“Privind înapoi la ceea ce s-a realizat în ultimele decenii, ar trebui să recunoaștem progresele înregistrate în îmbunătățirea siguranței vehiculelor, în special prin adoptarea pe scară largă, la nivel global, a sistemelor de siguranță pasivă, acestea fiind cele care protejează utilizatorii unui vehicul și alți participanți la trafic în cazul unui accident, atenund, astfel, consecințele unui accident în timpul și după impact. Vorbim aici despre centurile de siguranță, airbag-urile, sau protecția la coliziunea frontală și laterală. Dar, cel mai important pas înainte din ultimul deceniu a fost, probabil, cel legat de progresele înregistrate în adoptarea sistemelor de siguranță activă, cum ar fi cele de asistență avansată pentru șoferi, în special în țările cu venituri ridicate ale lumii, cum ar fi în Japonia, SUA și unele state din Europa.*

*Dar, pentru a sublinia eficienta masurilor de siguranta rutiera, sau pentru a calibra politicile publice din domeniu si a le prioritiza, este absolut necesara realizarea unei abordari integrate care combina tehnologiile disponibile pe automobile cu situatia infrastructurii si comportamentul soferilor.”*

**ACEA** (Eric-Mark Huitema, director general ACEA). **Inteligența artificială (AI) și volumele mari de date (Big Data) pot avea contributii importante la atingerea obiectivului ambițios al UE de a reduce la jumătate numărul deceselor până în anul 2030 și la 0 până în 2050.**

*“Sistemele avansate de asistență la conducere (Advanced Driver Assistance Systems - ADAS) pot prelua deja funcții critice de siguranță (cum ar fi direcția și frânarea) de la șofer în anumite circumstanțe. Franarea autonomă de urgență (Autonomous Emergency Braking - AEB) și asistența pentru păstrarea benzii (Lane Keeping Assistance - LKA) sunt exemple de tehnologii parțial automatizate care previn accidentele în acest moment.” a precizat d-l Eric-Mark Huitema, Director General al ACEA.”*

Tinta finala in aceasta directie este **conducerea autonoma**, care va elimina complet factorul uman din ecuatia deplasarii in trafic insa aceasta va deveni o realitate curenta abia peste 10, poate chiar 20 de ani in tari mai putin dezvoltate.

*“Cu toate acestea, digitalizarea este doar o componenta a puzzle-ului numit siguranta rutiera.” a atras atentia d-l Eric-Mark Huitema, “Trebuie sa ne asiguram ca aceste vehicule conectate si automatizate se **deplaseaza pe drumuri sigure**, iar pentru aceasta este nevoie ca infrastructura sa fie standardizata si corect semnalizata (marcaje, indicatoare vizibile, etc). Daca semnele de circulatie nu sunt vizibile, atunci echipamentele de siguranta activa cu care sunt doatate autovehiculele in scopul reducerii accidentelor, nu vor functiona la parametrii proiectati de catre constructorii de automobile. Ca urmare, **standardizarea infrastructurii rutiere europene nu mai poate fi amanata.**”*

Interventia integrala a d-lui Erik-Mark Huitema: <https://www.acea.be/news/article/saving-lives-with-big-data-and-ai-requires-better-infrastructure>

Mai multe informatii / documente despre siguranta rutiera:

- EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero":  
[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf)
- APIA (membru al Parteneriatului Roman pentru Siguranta Rutiera – GRSP Romania) – Pagina dedicata sigurantei rutiere: <http://www.apia.ro/siguranta-rutiera/>

===== // =====