

PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI

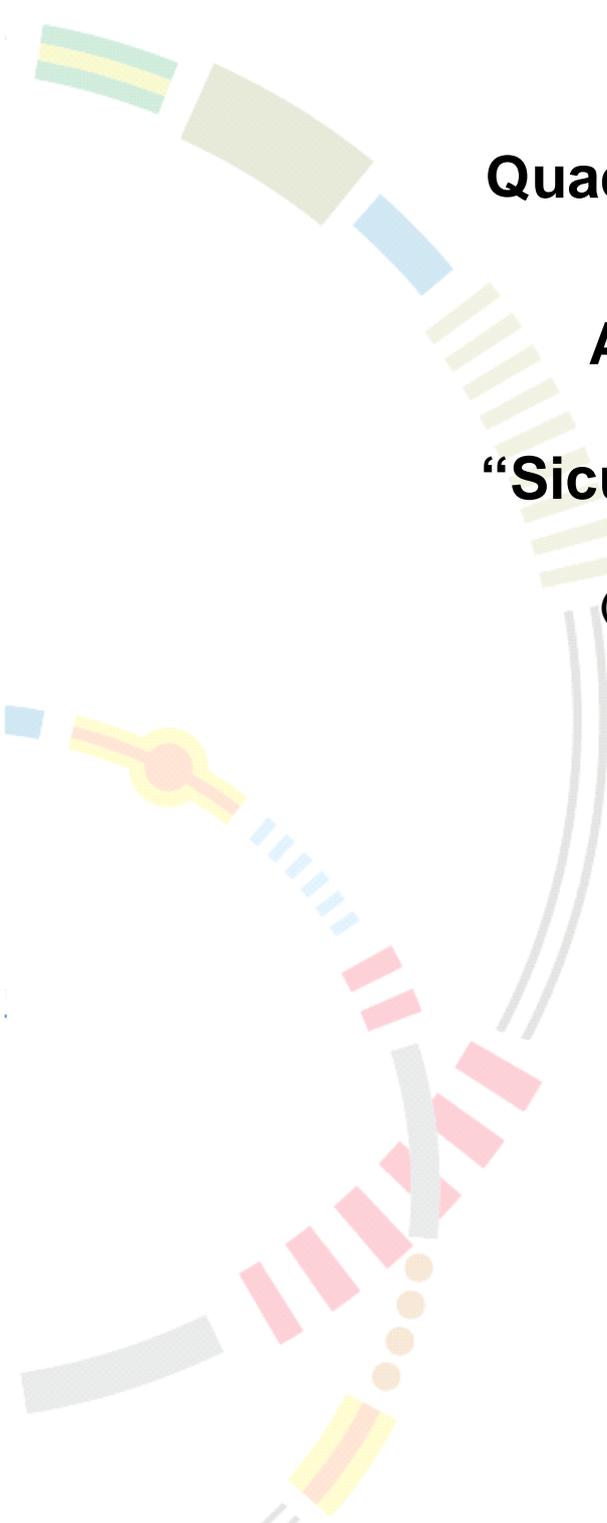
2010-2020

Quadro Conoscitivo

Allegato n° 8

“Sicurezza stradale”

(allegato al cap. 3.3.3)



PRIT
2010
2020

PLURIVIE

UN SISTEMA INTEGRATO DI MOBILITÀ PER
UNA REGIONE EFFICIENTE, VIVIBILE E SOSTENIBILE

Sicurezza stradale: rassegna delle politiche europee

Il contesto della politica europea dei trasporti

a) Obiettivi della politica europea dei trasporti nel campo della sicurezza stradale

L'obiettivo di una politica europea della mobilità sicura e sostenibile è quella di predisporre sistemi di trasporto che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società.

Infatti, la mobilità delle merci e delle persone è una componente essenziale della competitività dell'industria e dei servizi europei, oltre che essere un diritto fondamentale dei cittadini.

Negli ultimi 15 anni la politica dei trasporti dell'Unione Europea si è sviluppata rapidamente. Gli **obiettivi** della politica comunitaria in questo settore, elaborati prima con il Libro bianco sui trasporti del 1992⁴⁵, poi con il Libro bianco del 2001⁴⁶ e con successive direttive e comunicazioni, restano sempre validi: prevedere sistemi di trasporto efficaci ed efficienti in grado di:

- **offrire un livello elevato di mobilità** ai cittadini e alle imprese in tutta l'Unione.

La disponibilità di trasporti a prezzi accessibili e di buona qualità contribuisce in modo determinante a favorire la libera circolazione di persone, merci e servizi, a migliorare la coesione economica e sociale e a garantire la competitività dell'industria europea;

- **proteggere l'ambiente**, garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico, promuovere norme minime in materia di lavoro per il settore e tutelare i passeggeri e i cittadini.

L'ambiente è esposto a pressioni sempre maggiori e alcuni gravi problemi di natura sanitaria e ambientale, come per esempio quelli connessi all'inquinamento atmosferico⁴⁷, non hanno ancora trovato soluzione. È quindi necessario promuovere una protezione elevata e migliorare la qualità dell'ambiente.

I trasporti sono anche uno dei principali consumatori di energia e dunque devono contribuire ad assicurare l'approvvigionamento energetico.

In ambito sociale, la politica comunitaria si propone di elevare la qualità dell'occupazione e di introdurre migliori qualificazioni per i lavoratori europei nel settore dei trasporti.

La politica dell'UE tutela, inoltre, i cittadini europei in quanto utenti e fornitori di servizi di trasporto, sia come consumatori che sotto il profilo della sicurezza e, più recentemente, della protezione.

- **favorire l'innovazione** a sostegno dei primi due obiettivi di mobilità e protezione rendendo più efficiente e sostenibile un settore in crescita come quello dei trasporti.

⁴⁵ "Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti" (COM(92) 494 del 2 dicembre 1992).

⁴⁶ "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" (COM(2001) 370 del 12 settembre 2001).

⁴⁷ "Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico" (COM(2005) 446 del 21 settembre 2005).

Le politiche comunitarie sviluppano e immettono sul mercato le soluzioni innovative di domani, che consumano meno energia o utilizzano fonti energetiche rinnovabili, oppure finanziano progetti maturi e di ampia portata nel settore dei trasporti intelligenti;

- **stabilire connessioni internazionali**, presentando nell'ambito della partecipazione dell'Unione alle organizzazioni internazionali politiche dell'Unione sempre più tese al conseguimento della mobilità sostenibile, della protezione e dell'innovazione. Il ruolo dell'UE come leader mondiale in materia di soluzioni, industrie, attrezzature e servizi di trasporto sostenibili deve essere sempre meglio riconosciuto.

Nel "Libro Bianco", dal titolo: "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte.", presentato il 12 settembre 2001, la Commissione Europea ha proposto una serie di **misure per realizzare un sistema di trasporto capace di riequilibrare le modalità di trasporto**.

In questo ambito, la Commissione ha indicato:

- un nuovo programma d'azione sulla sicurezza stradale per il periodo 2002-2010 per dimezzare il numero di morti sulle strade;
- una armonizzazione delle sanzioni, della segnaletica e dei tassi massimi di alcoolemia;
- introduzione di nuove tecnologie, come la patente di guida elettronica, i limitatori di velocità per le automobili ed i sistemi di trasporti intelligenti nel quadro della "e-Europa".

In questo contesto, i progressi in corso mirano a proteggere gli occupanti dei veicoli, rafforzare la protezione dei pedoni e dei ciclisti e migliorare la gestione della velocità.

Questo obiettivo è stato poi ribadito nel programma di azione europeo per la sicurezza stradale adottato nel 2003, con l'introduzione del concetto di "**responsabilità condivisa**".

Migliorare la sicurezza stradale è in effetti il risultato di interventi a livelli diversi.

Alcuni dipendono soltanto dal livello locale (per esempio, rendere sicura la rete viaria) o dal singolo utente (comportamento responsabile), altri invece presuppongono diversi attori, come nel caso dei veicoli più sicuri che sono prodotti su iniziativa dell'industria automobilistica per rispondere alle richieste dei consumatori.

b) Attuazione delle politiche europee nel campo della sicurezza stradale

Per attuare le politiche indicate dall'Unione Europea, sono stati creati organismi e programmi appositamente dedicati.

Per approfondire tutti i temi trattati in seguito è possibile consultare il sito: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm.

SafetyNet

SafetyNet è un **progetto integrato** finanziato dalla DG TREN della Commissione Europea. L'obiettivo del progetto è quello di costruire un Osservatorio europeo della sicurezza stradale dove reperire i dati relativi alla sicurezza stradale e alla conoscenza, come specificato nel Piano d'azione per la sicurezza stradale 2003.

L'Osservatorio dovrà sostenere tutti gli aspetti di sicurezza dei veicoli su strada e lo sviluppo delle politiche a livello europeo e nazionale.

Esso dovrà fare proposte per nuovi approcci comuni europei in diversi settori, tra cui la pubblicazione di dati e indicatori di prestazioni in materia di sicurezza.

Dovrà quindi estendere la base di dati CARE per integrare i nuovi Stati membri dell'Unione Europea e sviluppare nuovi database per approfondire le cause degli incidenti mortali.

Inoltre, dovrà sviluppare nuovi metodi statistici che possono essere utilizzati per analizzare l'insieme dei dati macroscopici.

http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/safetynet/content/safetynet.htm.

- L'Osservatorio Europeo della Sicurezza Stradale (The European Road Safety Observatory – ERSO)

Il sito web (**<http://www.erso.eu/index.html>**) si occupa del coordinamento delle attività dell'Unione Europea nel campo degli incidenti stradali e dove è possibile reperire dati ed analisi.

Costituisce un Forum per scambio di informazioni sulle “migliori pratiche” e inoltre, di recente, ne dirige ed amministra le linee guida. La sua finalità principale è quella di assicurare la disseminazione delle informazioni.

Il primo passo è stata la costituzione del “**Gruppo di alto livello della sicurezza stradale (The Road Safety High Level Group)**”, un forum, presieduto dalla Commissione, in cui rappresentanti ad alto livello degli Stati membri dell'Unione Europea (ad esempio, i direttori responsabili della sicurezza stradale presso i Ministeri dei Trasporti) si riuniscono due volte l'anno per rivedere la politica in materia di sicurezza stradale.

Queste discussioni sono diverse da quelle organizzate nel quadro del Consiglio Europeo, dal momento che non vengono prese decisioni formali. Tuttavia, i membri hanno l'opportunità di incontrare i loro omologhi e fare uno scambio di opinioni e di esperienze.

La conoscenza

In questa sezione del sito si trovano informazioni di alta qualità su importanti temi della sicurezza stradale. L'informazione è scientificamente fondata, di facile lettura e pronta all'uso.

Per ogni tema l'informazione è costituita da una panoramica della grandezza del problema, la prevalenza e le contromisure.

<http://www.erso.eu/knowledge/Content/knowledge.htm>.

I principali **temi** sono i seguenti

“E-safety”

Studia il veicolo basato su sistemi intelligenti che potrebbero migliorare la sicurezza stradale per evitare incidenti, ridurre le lesioni e le fasi post-incidente;

Alcool

Sono contemplate tutte le misure volte a ridurre il numero di persone che guidano in stato di ebbrezza. Le **azioni** riguardano:

- **La riduzione della disponibilità di alcol** (limitazione dei punti vendita, aumento dei prezzi, innalzamento del minimo di età a cui è possibile bere alcolici);
- **La separazione del guidatore rispetto a chi ha bevuto** (blocco dell'accensione in presenza di alcool, programmi sul conducente designato);
- **le Forze dell'Ordine (normativa, controlli ed analisi casuali su strada, e sanzioni);**
- **L'educazione e la informazione** (programmi di formazione nelle scuole sull'alcool e la formazione dei conducenti, corsi per migliorare i guidatori, campagne pubbliche, promozione della cultura della sicurezza)

Conducenti inesperti

Gli incidenti su strada sono il più grande killer dei ragazzi dai 15 ai 24 anni nei paesi OCSE e la situazione sembra non essere migliore in altri paesi non OCSE.

E' disponibile una grande varietà di misure per ridurre il rischio di incidenti tra i conducenti inesperti.

Questa sezione fornisce una panoramica delle contromisure utilizzate nei diversi paesi che possono avere un importante impatto sulla riduzione del rischio dei giovani conducenti inesperti.

Le contromisure sono associate all'età, alla formazione dei conducenti e alla sperimentazione, all'applicazione e alla comunicazione.

Conducenti anziani

I conducenti anziani sono più vulnerabili a lesioni personali o di rischio di mortalità in caso di un incidente. Di conseguenza, hanno un tasso di mortalità relativamente alto.

Sono disponibili diversi tipi di azioni per influenzare il futuro numero di vittime tra i conducenti più anziani, come il miglioramento delle politiche sulla sicurezza attiva e passiva dei veicoli, l'istruzione e la formazione, gli adeguamenti infrastrutturali e i sistemi di assistenza al conducente.

Nel caso di un progressivo declino delle funzioni è necessaria una procedura che porti ad una tempestiva sospensione della guida.

Analisi costi-benefici

Questa sezione descrive l'uso dell'analisi costi-benefici per valutare l'impatto delle misure di sicurezza stradale. Sono descritte le principali fasi di una analisi costi-benefici.

Cure post - incidente

L'assistenza post-incidente è una strategia che mira a ridurre la gravità delle lesioni una volta che l'incidente stradale si è verificato. Consiste nell'assistenza di un medico e uno psicologo per alleviare il dolore e l'angoscia.

Per le lesioni gravi, esperti clinici per definire le cure necessarie post-impatto, come la catena di aiuto con le azioni intraprese a partire dalle vittime stesse o più comunemente dai

presenti sul luogo dell'incidente, il salvataggio di emergenza, l'accesso al sistema di cure mediche pre-ospedaliere e la re-integrazione nel mondo del lavoro e nella vita familiare.

Management della sicurezza stradale

Gestione del costo elevato della mobilità motorizzata per la società e la sanità pubblica

Ogni anno oltre 1 milione di persone muoiono in incidenti stradali e 50 milioni rimangono feriti sulle strade di tutto il mondo.

Questo costo, nei Paesi UE, è stato stimato pari al 2% del prodotto interno lordo - circa 180 Miliardi di Euro, che equivale al doppio del bilancio annuale dell'Unione Europea.

Come evidenziato nel World Report on Road Traffic Injury Prevention (Report mondiale sulla prevenzione degli eventi mortali derivati da traffico stradale) questi eventi sono ampiamente prevedibili e in gran parte evitabili.

La ricerca e l'esperienza condotte su questo tema hanno dimostrato che è possibile una molto consistente riduzione delle vittime di incidenti stradali e di feriti gravi attraverso l'applicazione di misure preventive in previsione di un aumento della motorizzazione.

La sicurezza stradale sta in un contesto molto complesso multi-settoriale; in pratica, la sicurezza stradale è una responsabilità condivisa a livello internazionale, nazionale, regionale e locale.

La Banca mondiale e l'OCSE consigliano a tutti i Paesi di impegnarsi per assicurare un efficace sistema di gestione della sicurezza stradale e, in particolare, a rivedere e cercare di ottenere risultati attraverso le loro modalità di gestione istituzionale e la capacità di risolvere gli eventuali punti deboli.

Questo tipo di impostazione richiede la chiara identificazione di un organismo leader, un gruppo di governo a livello ministeriale, i loro ruoli e responsabilità definite, un alto livello di revisione strategica delle prestazioni, la definizione di un obiettivo di sicurezza a lungo termine e obiettivi di rendimento intermedi in termini di realizzazioni istituzionali ed infine risultati intermedi e finali che dovranno essere conseguiti entro un periodo di tempo definito.

Strade

Questa sezione analizza studi scientifici sulla grandezza e la natura del problema della sicurezza, i fattori che contribuiscono agli incidenti e l'efficacia delle contromisure.

Sistemi di valutazione

Questa sezione presenta un'analisi dei sistemi di valutazione per la sicurezza in campo internazionale.

Data la grande varietà dei sistemi attualmente in uso, le loro diverse metodologie ed il volume di informazioni che essi forniscono, si cerca di fornire un elenco di siti web che spiegano questi sistemi nel dettaglio.

Velocità

La velocità è il fulcro del problema della sicurezza stradale. Nei fatti la velocità incide in tutti gli incidenti: nessuna velocità, nessun incidente. In circa il 30% degli incidenti mortali la velocità è un fattore essenziale.

Per prima cosa ad una velocità più elevata è più difficile reagire in tempo ed evitare un incidente. In secondo luogo, la velocità incide sulle conseguenze di un incidente; ad una più elevata velocità di impatto, maggiore è l'energia liberata al momento della collisione con un altro veicolo, gli utenti della strada o un ostacolo.

Imposizione del limite di velocità

Legislazione del traffico

La legislazione del traffico influenza il comportamento al volante attraverso due processi: aspetti di dissuasione in generale e aspetti di dissuasione specifici.

Gli aspetti generali possono essere descritti come l'impatto della minaccia di punizione legale per il pubblico in generale.

La dissuasione specifica può essere vista come l'impatto effettivo di punizione legale a coloro che sono stati fermati per questo motivo specifico.

Metodi di controllo della velocità

Il controllo della velocità è tanto più efficace quanto più è imprevedibile e difficile da evitare, quando vi è un mix di attività più visibili e meno visibili e quando viene effettuato per un lungo periodo di tempo.

E' consigliabile inoltre concentrare il controllo della velocità sulle strade, nelle situazioni e negli orari in cui la velocità elevata incidere di più sul livello di sicurezza stradale.

Pedoni e ciclisti – Utenti della strada non protetti

Pedoni e ciclisti sono gli utenti della strada non protetti che interagiscono con un traffico che procede ad alta velocità e in grande quantità.

Questo li rende molto vulnerabili. Essi subiscono conseguenze più gravi in caso di collisione con gli altri utenti della strada, perché non sono protetti in alcun modo contro la massa con cui si scontrano.

Caratteristiche degli incidenti

La maggior parte degli incidenti con vittime si verifica nelle zone urbane.

I veicoli a motore (autovetture, autocarri e autobus) rappresentano oltre l'80% dei veicoli che colpisce i pedoni e ciclisti.

Gli incidenti che coinvolgono pedoni e ciclisti si verificano frequentemente nelle strutture progettate per pedoni e ciclisti, quali passaggi pedonali, piste ciclabili. Ciò significa che queste strutture non sono nella maggior parte dei casi sufficienti per evitare gli incidenti.

I fattori che sono stati identificati come fattori che contribuiscono sono la velocità dei veicoli a motore, il loro peso e la loro progettazione, la mancanza di protezione di pedoni e ciclisti, la loro visibilità e il controllo del loro veicolo e il consumo di alcol.

Ciclomotori e motocicli

Ci sono due diversi tipi di veicoli a motore su due ruote: ciclomotori fino a 50 c.c., con velocità massima limitata e motocicli.

Quasi tutti i paesi europei in questi anni hanno registrato un aumento nel numero di motocicli circolanti.

La maggior parte dei paesi hanno una grande percentuale di incidenti mortali che coinvolgono piloti di moto con età sopra i 25 anni.

Gli studi dimostrano che negli incidenti che coinvolgono ciclomotori e motocicli spesso l'automobilista non rispetta la precedenza, perché la loro presenza ed il loro comportamento non sono prevedibili e non viene attribuita loro abbastanza attenzione.

L'età e l'esperienza sono i principali fattori legati agli incidenti che coinvolgono i motociclisti.

I giovani piloti sono molto più coinvolti in incidenti rispetto a quelli più anziani.

Il tasso di incidenti che interessa motociclisti di mezza età è molte volte superiore a quello degli automobilisti della stessa età.

La sicurezza dei veicoli, la progettazione dei veicoli e la sicurezza stradale.

Migliorare la sicurezza dei veicoli è una strategia chiave utilizzata per trattare a livello nazionale e internazionale obiettivi di riduzione dei sinistri stradali e nella realizzazione di un sistema di sicurezza del traffico su strada.

La sicurezza del veicolo e la sicurezza di tutti gli utenti della strada attualmente comprendono le misure per evitare un incidente o ridurre le lesioni.

Sono stati fatti grandi miglioramenti negli ultimi 15 anni e la ricerca ha individuato grandi possibilità di migliorare ulteriormente la sicurezza dei veicoli.

Nelle politiche della sicurezza del veicolo rientrano i miglioramenti indotti dalla legislazione, l'informazione dei consumatori e le iniziative dei singoli produttori.

La stanchezza

Le cause di affaticamento e sonnolenza possono essere diverse, ma gli effetti sono più o meno gli stessi, vale a dire un calo mentale ed un calo delle capacità di prestazione fisica.

I fattori che causano la fatica sono la mancanza di sonno e la cattiva qualità del sonno.

Oltre a questi fattori generali, un tempo prolungato di guida può aumentare la stanchezza dei conducenti, in particolare quando questi non fanno sufficienti pause.

Questo vale ancor di più per i conducenti professionali, che spesso guidano più a lungo o in maniera irregolare.

La fatica porta ad un deterioramento delle prestazioni di guida, che si manifesta in tempi di reazione più lenti, diminuzione dell'efficacia della sterzata, una minor capacità di tenere la distanza di sicurezza e una maggiore tendenza a ritirarsi mentalmente dal compito di guidare.

Le contromisure possono essere indirizzate verso i conducenti, le imprese di trasporto, le strade ed i veicoli.

Diffusione di campagne informative per imparare a prevenire l'affaticamento del guidatore.

Le Aziende di trasporto possono introdurre politiche per educare i guidatori.

Le strade possono essere dotati di linee ai margini della carreggiata o centrali che forniscono un feedback audio-tattile quando vengono attraversate.

La legislazione in materia di lavoro e di turni di riposo può essere ulteriormente migliorata ed i veicoli potrebbero essere dotati di dispositivi che consentono di rilevare la stanchezza connessa con decrementi delle performance del guidatore.

I dati statistici

In questa sezione si possono trovare i dati relativi alla sicurezza stradale e importanti informazioni su come utilizzarli.

http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/data/Content/introduction-2.htm

Le fonti per le statistiche utilizzate in questa sezione sono:

- il database CARE per gli incidenti stradali;
- le pubblicazioni nazionali di incidenti stradali;
- il database Eurostat per i dati relativi alla popolazione, parco veicoli e altri.

Statistiche sugli incidenti del traffico

La sezione fornisce dati sulla sicurezza stradale basati sul database “**CARE**”.

CARE è una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali che provochino la morte o lesioni alle persone (non dispone di statistiche sui danni ai veicoli).

La principale differenza tra CARE e la maggior parte delle altre banche dati esistenti a livello internazionale è l'alto livello di disaggregazione, cioè CARE comprende dati dettagliati sui singoli incidenti raccolti dagli Stati membri.

Questa struttura consente la massima flessibilità e potenzialità per quanto riguarda l'analisi delle informazioni contenute nel sistema e apre una serie di nuove possibilità in materia di analisi degli incidenti.

Lo scopo del sistema CARE è quello di fornire un potente strumento che permetta di identificare e quantificare i problemi di sicurezza stradale in tutta la rete stradale europea, di valutare l'efficacia delle misure di sicurezza stradale, di determinare la pertinenza delle azioni comunitarie e di agevolare lo scambio di esperienze in questo campo.

La sezione “**statistiche degli indicatori di performance**” fornisce i dati per i 27 paesi europei che sono rilevanti per il calcolo degli indicatori delle prestazioni in materia di sicurezza stradale.

La sezione “**conoscenza dei dati**” fornisce le conoscenze di base su come utilizzare, interpretare e analizzare i dati relativi alla sicurezza stradale.

- **La carta europea della sicurezza stradale**

<http://www.erscharter.eu/>

La Carta europea della sicurezza stradale è una piattaforma europea di partecipazione costituita da imprese, associazioni, istituti di ricerca e autorità pubbliche.

Questi attori si impegnano a realizzare azioni concrete e condividere le loro buone prassi al fine di risolvere i problemi di sicurezza stradale che incontrano nel loro ambiente quotidiano.

L'obiettivo della Carta è quello di contribuire a ridurre le vittime della strada.

La Carta ha raggiunto nel 2009 più di 1.350 firmatari.

Profili degli stati membri dell'Unione Europea

Si descrivono di seguito i principali Organismi e provvedimenti legislativi dei 15 Stati membri dell'Unione Europea, nei quali il tema della sicurezza stradale è stato affrontato da tempo in maniera organica ed il più possibile omogenea.

Per quel che riguarda gli approfondimenti sulle politiche e le azioni specifiche di ogni Stato, si rinvia ai link indicati.

AUSTRIA

Il "**Programma austriaco di sicurezza stradale**" risale al 2002.

Il Governo austriaco ha deciso di redigere un programma di sicurezza con l'obiettivo di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2010.

In generale, il **Ministero federale austriaco per i trasporti, l'innovazione e la Tecnologia (BMVIT)** è responsabile per l'attuazione e la valutazione del programma nazionale di sicurezza stradale.

In Austria, è stato avviato un processo per decentrare la proprietà e il funzionamento di una parte della rete stradale federale a livello regionale. Pertanto, la responsabilità per quanto concerne la costruzione, l'esercizio e la manutenzione di queste strade è stato trasferito ai rispettivi Stati federali.

Tuttavia, il programma sulla sicurezza stradale austriaca rimane a livello centrale.

Le autorità stradali regionali o locali hanno la possibilità di sviluppare piani di sicurezza in base ai principi del "Programma austriaco di sicurezza stradale".

Il programma è attuato mediante incentivi per progetti-pilota in collaborazione con gli organismi regionali o locali e per programmi settoriali

E' stata istituita una task force per sviluppare la fase di attuazione di questo processo di decentramento.

La task force si compone di:

- il Ministero dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia;

- il Ministero degli Interni;
- il Consiglio di amministrazione austriaca sulla sicurezza stradale;
- i rappresentanti delle Regioni;
- i rappresentanti di Enti locali.

Le politiche dei trasporti

In generale, la legislazione austriaca è armonizzata con tutte le direttive UE in materia di circolazione stradale.

Le più recenti importanti modifiche alla legislazione riguardano:

- la patente di guida “multi - fase”;
- il controllo della traiettoria, mediante controllo delle sezioni stradali;
- legislazione in materia di guida in stato di ebbrezza;
- maggiori controlli su strada per gli autotrasportatori;
- uso di dispositivi palmare per i controlli dell'alcool;
- introduzione di un sistema di penalità a punti.

La politica di sicurezza stradale austriaca è derivata da una visione globale della dimensione sociale della mobilità e della sicurezza e dal fatto che gli incidenti hanno un grande impatto sociale e causano grandi perdite economiche per la società.

La filosofia del programma si basa sul fatto che la gestione di un traffico in sicurezza deve essere effettuata e valutata in base a obiettivi condivisi e aderenti alla realtà.

Programmi efficaci passano attraverso metodi a lungo termine e ben pianificati, come attraverso una sistema di misurazione e di valutazione.

Il programma austriaco della sicurezza stradale prevede 28 settori prioritari di azione e oltre un centinaio di misure specifiche.

A partire dal 2002, alcuni dei principali punti di questo programma sono stati effettuati sotto forma di un pacchetto di azioni a breve termine.

Sono comprese le misure in materia di cinture di sicurezza e di sistemi di ritenuta per i bambini, l'uso di stupefacenti, la distanza di sicurezza tra i veicoli, la velocità, i veicoli a motore a due ruote, la sicurezza dei pedoni, i punti neri, la sicurezza nelle gallerie e i cantieri per i lavori stradali.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Il Ministero Federale austriaco per i trasporti ha ritenuto che la strategia tradizionale per la sicurezza stradale austriaco fosse troppo frammentata.

L'idea è stata quella di sviluppare una visione più lungimirante, una strategia a lungo termine per la sicurezza stradale.

Il Ministero ha commissionato pertanto uno studio analitico che è stato effettuato dal Consiglio austriaco sulla sicurezza stradale, dal titolo: **"Requisiti per il programma austriaco sulla sicurezza stradale 2002-2010"**.

Lo studio comprende:

- l'analisi dei vari programmi di sicurezza stradale in Europa e nei paesi extra-europei;
- l'analisi delle iniziative delle istituzioni internazionali: l'Unione Europea e l'Organizzazione di cooperazione economica e sviluppo (OCSE);
- la sicurezza stradale in Austria (panoramica di tutte le organizzazioni austriache);
- l'analisi delle caratteristiche degli incidenti stradali e le relative tendenze;
- i costi socio-economici degli incidenti stradali;
- l'esposizione al rischio per le diverse categorie di utenti della strada e le misure volte a migliorare la sicurezza stradale.

Sulla base delle analisi è stato effettuato uno specifico studio sulla politica ed è stata proposta una strategia per la sicurezza stradale.

E' stato pubblicato nel giugno 2002 e rivisto nel 2004 il "Programma austriaco sulla sicurezza stradale 2002-2010: strategie per il miglioramento della sicurezza stradale".

La strategia individua i principali settori prioritari, gli obiettivi e le varie misure per la sicurezza stradale.

La visione a lungo termine nella strategia di sicurezza stradale austriaca prende in considerazione tre elementi:

- ogni incidente stradale mortale e un ferito grave è uno di troppo;
- l'efficacia in materia di sicurezza nel trasporto ferroviario e nel trasporto aereo dovrebbe essere un esempio per la sicurezza stradale;
- una società sana ha l'obbligo - non solo da un punto di vista economico - di ridurre al minimo i costi connessi agli incidenti.

Le misure del programma per la sicurezza sulle strade si dividono in quattro categorie fondamentali:

- il comportamento umano;
- le infrastrutture;
- i veicoli;
- la politica dei trasporti e il quadro giuridico.

Nel 2004, l'attuale programma è stato rivisto in modo da includere i seguenti temi:

- l'alcol;
- le patenti di guida (monitoraggio dei recidivi);
- la sicurezza nelle gallerie;

- audit della sicurezza stradale;
- controlli ispettivi della sicurezza stradale;
- l'analisi indipendente degli incidenti;
- il trasporto di merci pesanti;
- le strade rurali;
- le strade urbane.

Il programma sulla sicurezza stradale austriaca è continuamente monitorato.

Inoltre, sono effettuate delle valutazioni con il compito di analizzare l'effetto delle misure proposte.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_at_en.pdf

BELGIO

Il Governo belga ha dato grande priorità alla sicurezza stradale nel 2001.

Ciò ha portato all'introduzione di piani d'azione, misure di vario genere, campagne informative e una maggiore applicazione di tutti gli strumenti, in quanto la situazione della sicurezza stradale era divenuto un grande problema, portando significativi risultati già dopo il primo anno di applicazione.

Il Belgio è uno Stato federale e, di conseguenza, le competenze e le responsabilità sono state decentrate alle Regioni: Fiandre, Vallonia e Bruxelles.

Tuttavia, la politica della sicurezza stradale è ancora un problema affrontato a livello federale e trattato dal **Ministero dei Trasporti e dall'Istituto Belga per la sicurezza stradale (IBSR/BIVV)**.

Nel 2001 sono state creati due organismi, il **Comitato interministeriale per la sicurezza stradale** e la **Commissione federale sulla sicurezza stradale**, per assumersi la responsabilità globale e per fornire un orientamento per la politica della sicurezza stradale in Belgio.

Il Comitato interministeriale per la sicurezza stradale è responsabile per le politiche della sicurezza stradale ed è composto dai Ministri regionali per le Infrastrutture e la Mobilità, dai Ministri federali della Giustizia, Interni, Politica urbana, della Mobilità e dei Trasporti.

La Commissione federale sulla sicurezza stradale è un organo consultivo interministeriale e si riunisce ogni 3 mesi.

Le politiche dei trasporti

A seguito delle indicazioni del Gruppo di consultazione sulla sicurezza stradale, nel 2002 è stato affidato all'Ufficio Federale di Polizia il compito di creare e implementare un piano d'azione sulla sicurezza stradale.

Il primo provvedimento è stato quello di aumentare il controllo del traffico sulla rete stradale del 10% nel 2003 e l'installazione di radar per il controllo della velocità.

Inoltre, è stato suggerito un aumento generalizzato del numero e del tipo di apparecchiature per rilevare automaticamente le violazioni del codice della strada:

- il superamento dei limiti di velocità;
- il transito in zone non autorizzate;
- il passaggio con semaforo rosso e luci lampeggianti agli incroci ferroviari;
- l'impiego di accessi e di corsie riservate per utenti specifici;
- l'attraversamento delle linee bianche;
- la guida contromano;
- la guida nella corsia di emergenza;
- il non rispetto delle distanze e le altezze massime per gli autocarri.

Nel 2004, la Polizia ha continuato ad aumentare il numero dei controlli, in particolare per le velocità inappropriate o velocità eccessive, in quanto questa è stata individuata come la principale causa di incidenti sulle autostrade.

Le seguenti misure di sicurezza stradale sono state attuate a partire dal 1 marzo 2004 (Legge del 7 febbraio 2003):

- nuova classificazione dei reati di traffico;
- confisca della patente di guida, in caso di gravi violazioni;
- introduzione di un nuovo reato: a seguito di un incidente causare lesioni gravi o morte a causa della mancanza di cautela da parte del conducente;
- maggiore uso del pagamento immediato delle sanzioni e il nuovo procedimento di esecuzione per il recupero delle ammende;
- per tutti i neo-patentati: miglioramento della capacità di guida in un centro autorizzato.

Dall'1 gennaio 2004 è stato attuato un maggior principio di responsabilità verso gli utenti più vulnerabili, per creare un nuovo equilibrio tra i vari utenti della strada.

Esempi di nuove misure sono: il sorpasso illegale vicino agli attraversamenti pedonali, un tempo più lungo della luce verde per i pedoni al semaforo e l'autorizzazione per i gruppi di pedoni accompagnati da una guida ad utilizzare il lato sinistro della strada.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Data la relativamente scarsa sicurezza sulla rete stradale belga, il Consiglio di Ministri, nel maggio del 2001, ha avviato la consultazione del “**Gruppo di sicurezza stradale (SGVV)**”.

L'SGVV ha assegnato al suo comitato direttivo il compito di effettuare un'analisi approfondita della situazione della sicurezza stradale e di formulare proposte e raccomandazioni.

Queste includevano:

- l'elenco dei principali problemi di sicurezza stradale e la loro evoluzione negli anni seguenti;

- l'elenco delle misure esistenti e gli obiettivi a livello regionale;
- determinare un obiettivo quantificabile da raggiungere a livello federale e formulare raccomandazioni in materia di sostegno alle vittime della strada, così come per il monitoraggio e la valutazione degli obiettivi concordati.

Seguendo le indicazioni dell'Unione europea, il Comitato direttivo ha lavorato su 10 problemi specifici:

- la velocità eccessiva e inopportuna;
- la guida in stato di ebbrezza;
- la stanchezza;
- la formazione alla guida;
- il traffico pesante;
- la legislazione;
- l'uso della cintura di sicurezza e dei sistemi di sicurezza attivi e passivi dei veicoli;
- l'adeguamento delle infrastrutture
- il sostegno alle vittime di incidenti stradali.

Nel 2002, il gruppo di consultazione, il governo federale e quelli regionali hanno approvato le seguenti direttive:

- il miglioramento delle statistiche e la creazione di indicatori;
- il miglioramento della protezione degli utenti vulnerabili della strada;
- un vigoroso piano d'azione al fine di ridurre i rischi legati alla velocità;
- le misure contro la guida in stato di ebbrezza;
- la promozione dell'uso delle attrezzature di protezione;
- il miglioramento della formazione alla guida dei conducenti inesperti;

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_be_en.pdf

DANIMARCA

Nel 2000 è stata lanciato un nuovo piano d'azione nazionale in materia di sicurezza stradale dalla **Commissione di sicurezza del traffico**.

Esistono in Danimarca tre livelli politici: il livello nazionale con il Parlamento, il livello regionale con le Contee e il livello locale con i Comuni.

I due principali atti relativi alla sicurezza stradale sono **“The Road Traffic Act”** e **“The Public Road Act”**.

La Legge sulla circolazione stradale è gestita dal Ministero della Giustizia, mentre il Ministero dei Trasporti amministra la legge sulle strade pubbliche.

Anche altri Ministeri ed agenzie possono emanare direttive relative alla sicurezza stradale.

Le politiche dei trasporti

Le politiche sono state fortemente influenzate dalla decisione di ridurre i livelli di amministrazione in Danimarca dal 2007, abolendo le autorità regionali e il numero dei comuni da 270 a 100.

La responsabilità per le strade amministrate dalle contee è stata quindi suddivisa tra la Direzione danese delle strade ed i comuni.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Il piano nazionale per la sicurezza stradale è stato elaborato nel 2000 dalla Commissione danese per la sicurezza stradale. Il Piano, che copre il periodo 2001-2012, sostituisce il precedente piano strategico 1995-2000.

La visione e il tema centrale nella strategia di sicurezza stradale è il seguente: "ogni incidente è uno di troppo".

Questa visione è stata lanciata nel piano d'azione sulla sicurezza stradale del governo danese e costituisce la comune visione di tutti i soggetti e gli attori impegnati nel miglioramento della sicurezza stradale.

Circa l'85% degli incidenti stradali comportano uno o più di questi quattro elementi:

- la velocità;
- l'alcool;
- i ciclisti;
- gli incroci.

La Commissione danese sulla sicurezza stradale raccomanda continua attenzione su queste quattro aree.

La velocità

Sebbene la maggior parte degli incidenti avvenga in zone urbane, il maggior numero di incidenti gravi si verifica sulle strade extraurbane.

Sulle strade extraurbane, l'attenzione è posta su:

- incidenti frontali;
- segnaletica orizzontale in prossimità di curve pericolose;
- riduzione dei limiti di velocità nelle curve e negli incroci;
- informazioni a livello nazionale in merito alla necessità di osservare i limiti di velocità sulle principali strade.

Il rischio di incidenti nelle zone urbane è di tre volte superiore rispetto alle strade principali (autostrade) e principali strade extraurbane.

Più dell'80% di questi incidenti coinvolgono gli utenti deboli.

Le azioni poste in campo per ridurre il numero di incidenti, nonché il rischio di lesioni cercano di ridurre la velocità nelle aree urbane attraverso:

- piani di velocità a livello locale;
- classificazione delle strade urbane per funzione (vie urbane, strade, aree residenziali, strade in zone industriali, strade nei pressi di scuole);
- differenziazione delle velocità quando traffico motorizzato e non motorizzato condividono la stessa strada;
- limitazioni di velocità e traffico con sistemi infrastrutturali (dossi, rotatorie, strozzature, rallentatori sonori).

La maggior parte delle autorità locali ha messo in atto misure contro la velocità.

Alcool

Si stima che l'alcol sia la componente principale nel 25% degli incidenti stradali mortali.

Gli sforzi finora si sono concentrati su campagne di informazione e specifici controlli di polizia.

Queste misure si sono intensificate nel corso degli anni.

Provvedimenti speciali sono previsti nei confronti degli utenti della strada che hanno la patente di guida sospesa a causa di guida in stato di ebbrezza, mediante programmi di riabilitazione e di trattamento per l'abuso di alcool.

Ciclisti

La Danimarca ha un elevato volume di traffico di biciclette.

Ogni anno, di media, circa 60 ciclisti muoiono e 2.000 rimangono feriti sulle strade.

I ciclisti rimangono un gruppo ad alto rischio, ma sono stati fatti numerosi sforzi per rendere più sicuro e piacevole il ciclismo.

Le misure specifiche prevedono:

- separazione del traffico (segnaletica stradale dedicata, la suddivisione in zone o piste ciclabili);
- reti di piste ciclabili;
- la riprogettazione degli incroci stradali prendendo in considerazione la sicurezza dei ciclisti;
- una corretta manutenzione delle piste ciclabili;
- nuovi requisiti per i veicoli (riduzione dei danni per gli utenti deboli in caso di investimento)
- attrezzature di sicurezza della bicicletta (caschi per ciclisti, sistemi di illuminazione, catarifrangenti, una corretta manutenzione)

- integrazione della sicurezza del ciclista nei piani locali di sicurezza stradale;
- sensibilizzare il ciclista ad osservare le regole del traffico.

Incroci stradali

Quasi la metà degli incidenti stradali accade in corrispondenza degli incroci.

I due tipici fattori interessati sono la velocità e la mancata precedenza.

Le misure specifiche adottate sono le seguenti:

- rotatorie al posto degli incroci;
- riduzione della velocità in corrispondenza degli incroci;
- segnaletica particolare;
- semafori tecnologicamente avanzati e regolati per allungare le pause;
- ricostruzione dei punti neri.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_dk_en.pdf

FINLANDIA

Grazie al lavoro impostato fin dai primi anni '90 sulla sicurezza stradale, il numero annuo di vittime del traffico stradale in Finlandia è diminuito costantemente. In questo paese, pertanto, la sicurezza stradale ha raggiunto un alto livello rispetto agli altri paesi dell'UE.

Il **Comitato consultivo sulla sicurezza stradale**, un organo del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni, cura l'attuazione del **“Programma nazionale di sicurezza stradale”**.

Le politiche dei trasporti

I principali cambiamenti nelle leggi e nei regolamenti in materia di traffico negli ultimi anni sono stati:

- inasprimento delle sanzioni per i conducenti che hanno compiuto reati legati al traffico ai conducenti;
- tolleranza zero nei confronti dei consumatori di droga alla guida;
- divieto di utilizzare i telefoni cellulari durante la guida di un veicolo a motore;
- i pedoni devono rendersi visibili utilizzando indumenti o accessori catarifrangenti quando camminano sulle strade nel buio;
- i ciclisti devono utilizzare un casco di sicurezza.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Le priorità presentate nel Programma nazionale di sicurezza stradale si concentrano sulla riduzione dei problemi esistenti e sulla prevenzione dei problemi previsti negli anni futuri.

Le misure prioritarie per migliorare la sicurezza stradale a breve termine sono:

- aumentare la consapevolezza della sicurezza stradale
- integrazione della sicurezza stradale nei sistemi di qualità e di management;
- migliore integrazione della sicurezza stradale e della pianificazione territoriale;
- migliore base di conoscenze per la pianificazione;
- ruolo più importante per l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole;
- maggior sorveglianza del traffico da parte della polizia;
- migliorare la sicurezza nei centri abitati
- progressiva introduzione di limiti di velocità;
- limiti di velocità renderanno più efficaci le misure sul traffico;
- più percorsi per i pedoni e ciclisti e incroci più sicuri;
- controlli comunali sulle velocità;
- estensione dell'uso di catarifrangenti;
- influenzare il conducente
- abbassamento del limite di alcool nel sangue per chi guida a 0,2 mg/litro e introduzione del limite pari a zero per la droga;
- obbligo di utilizzare attrezzature di sicurezza e raccomandazione sull'utilizzo di caschi per i ciclisti;
- uso di telefoni alla guida con mani libere;
- monitoraggio più accurato delle condizioni di salute degli anziani e dei conducenti professionali;
- programmi completi di sicurezza stradale per i giovani.
- ridurre gli incidenti stradali frontali e le fuoriuscite di strada e ridurre al minimo le conseguenze
- rivedere il sistema dei limiti di velocità;
- migliorare la sicurezza sulle strade principali;
- sorveglianza automatica della velocità e relativa applicazione di sanzioni;
- monitoraggio delle condizioni di guida e di traffico, nonché informazioni sul traffico per gli utenti della strada.

Le misure prioritarie per migliorare la sicurezza stradale a lungo termine sono:

- aumentare l'apprezzamento per la sicurezza stradale, con l'obiettivo di accrescerne la consapevolezza nel processo decisionale. Ciò comporta l'impegno di politici, decisori, imprese e organizzazioni coinvolte.

- cercare di frenare l'aumento del traffico, con l'obiettivo di ridurre la probabilità di incidenti. Questo comprende influenzare la scelta della modalità di trasporto e influenzare le decisioni negli investimenti.
- utilizzare la tecnologia in modo efficace, con l'obiettivo di adottare nuovi e ben studiati metodi e mezzi.

Il Comitato consultivo sulla sicurezza stradale, un organo del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni, segue l'attuazione del programma nazionale di sicurezza stradale e riferisce i risultati alla fine di ogni periodo.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_fi_en.pdf

FRANCIA

Dal 2002 la sicurezza stradale è diventata una delle principali priorità della pubblica Amministrazione.

Nel primo anno di applicazione del nuovo programma, dal 2002 al 2003, il numero di vittime è sceso di circa il 20%.

La ragione principale di questo calo è stata una riduzione generale della velocità media, il miglioramento dei dati relativi alla guida in stato di ebbrezza e l'aumento dell'uso delle cinture di sicurezza.

Il **Comitato Interministeriale per la Sicurezza Stradale (CISR)** è l'organo decisionale per la sicurezza stradale. E' presieduto dal Primo Ministro, con l'obiettivo di definire il governo della politica di sicurezza stradale e di garantire la sua attuazione. E' stato istituito nel 1972 e comprende i Ministri interessati con la sicurezza stradale.

Esiste quindi l'**Osservatorio nazionale inter-ministeriale della sicurezza stradale**, incaricato di raccogliere, analizzare e diffondere i dati provenienti da vari Ministeri.

Questo permette una valutazione e un monitoraggio continuo dei problemi di sicurezza stradale e dei risultati conseguiti a livello nazionale.

Con l'Osservatorio collabora anche la **Segreteria del Consiglio nazionale di sicurezza stradale (CNSR)**, responsabile per lo svolgimento di studi e la formulazione di proposte per il governo sulla sicurezza stradale.

Il Consiglio Nazionale della Sicurezza Stradale (CNSR) collabora con tutti i soggetti interessati con la sicurezza stradale (associazioni, Amministrazioni pubbliche).

Le politiche dei trasporti

Grazie ad una maggiore sensibilizzazione sull'importanza della sicurezza stradale, a seguito di campagne e dibattiti, il tema è diventato una questione prioritaria per il governo francese dopo le elezioni del 2002.

Il cambiamento della politica e della sensibilizzazione del pubblico, insieme ad una maggiore copertura mediatica, sono stati i fattori principali nella definizione e nell'attuazione di nuove misure di sicurezza stradale in Francia negli ultimi anni.

Come causa principale di incidenti mortali sulle strade è stata individuata la velocità, seguita dalla guida in stato di ebbrezza.

Queste sono state definite come aree prioritarie, insieme all'utilizzo delle cinture di sicurezza, combinata con l'aumento dei controlli di polizia sui reati da traffico e l'aumento delle multe.

L'aumento delle ammende e la revisione del sistema di sanzioni hanno avuto l'effetto sugli utenti della strada un maggior rispetto delle regole, in particolare per il rischio di perdere la patente di guida.

Inoltre, sono state adottate diverse altre misure, come ad esempio il miglioramento dell'educazione stradale, delle scuole guida e delle infrastrutture.

Le principali misure previste dal **CISR** sono state:

- l'avvio di campagne di sensibilizzazione in materia di alcol e guida;
- la riforma della prova scritta per il rilascio della patente di guida (per eliminare le frodi);
- una legge contro l'uso alla guida di sostanze illegali;
- l'inasprimento delle sanzioni per la mancata utilizzazione del casco o della cintura di sicurezza e il divieto di utilizzare il telefono cellulare durante la guida;
- l'introduzione della patente di guida di tirocinio (con solo 6 punti) per i giovani (o nuovi) conducenti;
- la registrazione dei ciclomotori;
- lo 0,2 % di g/l di alcool nel sangue come limite massimo per gli autisti di autobus;
- un aumento delle sanzioni per eccesso di velocità (più di 50 km/h oltre il limite massimo);
- un'educazione continua alla sicurezza stradale per gli alunni delle scuole (certificato scolastico di sicurezza stradale);
- la settimana della sicurezza stradale (in ottobre), dedicata alle vittime della strada;
- la raccomandazione di utilizzare le luci di marcia di giorno al di fuori delle aree urbane.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Il Piano nazionale di sicurezza stradale prevede un approccio snello (annuale), con il controllo da parte del CISR.

L'idea che è alla base delle azioni intraprese è che le norme di sicurezza stradale devono applicarsi a tutti i cittadini senza distinzione, soprattutto quelle relative alla velocità, alcol e cinture di sicurezza.

Pertanto, è stata adottata una nuova legge per rafforzare le disposizioni contro i reati stradali che impone pene più severe in caso di lesioni mortali negli incidenti stradali.

Inoltre, sono state introdotte una serie di misure, come i controlli radar automatici (ogni cittadino riceve lo stesso trattamento e la polizia può concentrarsi su altre attività) e la quasi immediata applicazione della sanzione.

Le relazioni periodiche sugli incidenti, pubblicate dall'Osservatorio sulla sicurezza stradale, hanno contribuito a focalizzare l'opinione politica su questi temi.

Sono stati installati migliaia di sistemi automatici per il controllo della velocità. Il 30% degli impianti sono mobili, mentre i restanti impianti sono fissi. Le posizioni sono state scelte sulla base delle statistiche del traffico, tenendo conto del tasso di incidenti e delle velocità. Il sistema è in continuo miglioramento.

Queste misure spiegano la diminuzione fino al 40% di morti osservate nel periodo 2003-2004.

Sono stati quindi aumentati i punti di penalizzazione sulla patente per le infrazioni come il non uso delle cinture di sicurezza, la velocità e la guida in stato di ebbrezza.

La patente di guida viene ritirata quando sono raggiunti i 12 punti; tuttavia i punti sono completamente restituiti se non si verificano reati in 3 anni. E' possibile guadagnare 4 punti, frequentando una "due - giorni" di sicurezza stradale. I guidatori inesperti hanno a disposizione solo 6 punti, quindi la penalizzazione di punti "pesa" il doppio; ad esempio, il reato di guida in stato di ebbrezza porta immediatamente alla confisca della patente.

Sono state avviate in questi anni le seguenti campagne:

- campagna contro la velocità;
- campagna contro la velocità in prossimità dei lavori stradali;
- campagna incentrata sul rischio da traffico pesante e velocità durante la stagione delle vacanze;
- diverse campagne di informazione dei rischi connessi con la guida in stato di ebbrezza.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_fr_en.pdf

GERMANIA

La politica tedesca di sicurezza stradale risale al 2001, con l'adozione del "**Programma per una maggiore sicurezza nel settore dei trasporti su strada**".

Esso si basa su una visione globale della dimensione sociale della mobilità e della sicurezza.

Comportamento umano e sociale sono considerati come una parte importante per una cultura della sicurezza stradale: gli utenti della strada devono comportarsi in maniera più responsabile, meno aggressiva e con più rispetto verso gli utenti più vulnerabili.

La sicurezza stradale deve essere migliorata attraverso sforzi comuni e la creazione di un generale consenso .

Il **Ministero federale tedesco per i trasporti, (BMVBW)** è responsabile per la l'attuazione e la valutazione del programma sulla sicurezza stradale.

Un ruolo autonomo è svolto dal **Concilio tedesco della Sicurezza Stradale (DVR)**, fondato nel 1969 come un'organizzazione senza scopo di lucro.

L'obiettivo di questa organizzazione è quello di sostenere misure volte a migliorare la sicurezza del traffico per tutti gli utenti della strada.

L'accento è posto sulle principali questioni relative alla progettazione, l'istruzione, la legislazione e la sua applicazione. La filosofia si basa su partenariati e sulla promozione della responsabilità individuale.

Un altro attore importante nel settore della sicurezza stradale sono le **650 associazioni locali** di sicurezza stradale (**Verkehrswachten**) che raccolgono 90.000 volontari coinvolti in una grande varietà di iniziative a livello locale, regionale e federale.

Le politiche dei trasporti

In generale, la legislazione tedesca è armonizzata con tutte le direttive UE in materia di circolazione stradale. La politica tedesca di sicurezza stradale si basa su una visione globale della dimensione sociale della mobilità e della sicurezza. La mobilità è vista come espressione di libertà e di qualità della vita ed è un prerequisito per la ricchezza e la crescita economica.

Il comportamento umano e sociale sono considerati una parte importante della cultura della sicurezza stradale: gli utenti della strada devono comportarsi in maniera più responsabile, meno aggressiva e dovrebbe avere più rispetto per gli utenti della strada vulnerabili.

Non tutti gli incidenti stradali sono inevitabili.

I principali obiettivi della politica di sicurezza stradale sono i seguenti:

- migliorare il comportamento di tutti gli utenti della strada;
- proteggere gli utenti della strada più vulnerabili;
- ridurre il tasso di incidenti per i giovani conducenti;
- ridurre il potenziale di incidenti di veicoli pesanti;
- migliorare la sicurezza stradale sulle autostrade.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

La politica di sicurezza stradale è racchiusa nel "**Programma per una maggiore sicurezza nel settore dei trasporti su strada**".

Le misure per raggiungere le principali priorità sono le seguenti:

- modificare il comportamento alla guida; comprende campagne di informazione per i diversi utenti della strada, come i motociclisti e ciclisti che sono sovrapposti nelle statistiche degli incidenti;
- programmi e corsi in materia di sicurezza stradale;
- automobili più sicure ed un più intenso uso della telematica come misura di sicurezza, una migliore sicurezza passiva;
- strade più sicure, mediante l'eliminazione dei punti neri, prendendo in considerazione la sicurezza stradale nel corso della pianificazione della rete stradale, l'introduzione di audit della sicurezza stradale in tutti i progetti e in tutte le fasi di pianificazione, migliorare il

rapporto delle sezioni stradali e i limiti di velocità, estendere l'impiego di zone a 30 km/h e l'estensioni delle reti ciclabili.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_de_en.pdf

GRECIA

Nel 2001 il **Comitato interministeriale della sicurezza stradale** ha adottato un piano strategico per la miglioramento della sicurezza stradale per il periodo 2001-2005.

Il piano strategico è stato attuato attraverso quattro diversi programmi di sicurezza stradale ed i corrispondenti piani d'azione.

L'obiettivo principale dell'insieme delle azioni dei quattro programmi è quello di ridurre il numero di persone uccise in strada gli incidenti del 20% fino all'anno 2005 e del 40% l'anno fino al 2015 (rispetto all'anno di riferimento 2000).

Questo obiettivo è stato recentemente modificato per una riduzione del 50% fino all'anno 2010, attraverso un 2° Piano Strategico Nazionale per il periodo 2006-2010.

Il problema della sicurezza stradale in Grecia è rappresentato da un elevato numero di vittime per milione di abitanti, più alto rispetto alla media UE.

Un'analisi degli incidenti stradali elaborato nel contesto del Piano Strategico 2001-2005, indica che l'utente della strada e l'ambiente stradale costituiscono le principali cause di incidenti in Grecia.

Il comportamento del guidatore greco denota un uso basso delle cinture di sicurezza e del casco, un'eccessiva velocità e la guida in stato di ebbrezza.

In Grecia vi sono quattro Ministeri direttamente coinvolti in materia di sicurezza stradale a livello politico centrale:

- il Ministero dell'Ambiente, dell'Assetto territoriale e dei Lavori pubblici;
- il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni;
- il Ministero dell'Ordine pubblico;
- il Ministero della Sanità pubblica e della Previdenza sociale.

L'autorità competente per il coordinamento dell'attuazione del Piano Strategico della Sicurezza Stradale Nazionale è il **Comitato interministeriale sulla sicurezza stradale (ICRF)**, istituito nel 1999, che controlla e coordina tutti gli sforzi, le decisioni e le azioni per il miglioramento della sicurezza stradale.

Le politiche dei trasporti

Il Codice della Strada è sottoposto ad continua valutazione da parte di un apposito Comitato per la revisione, sotto la responsabilità del Ministero della Trasporti e delle Comunicazioni.

L'ultima revisione generale del traffico Codice ha visto le seguenti principali modifiche:

- l'introduzione di nuovi regolamenti per la sicurezza della circolazione dei conducenti, i motociclisti, i pedoni, i passeggeri, le persone con bisogni speciali e i bambini;
- l'introduzione di sanzioni amministrative per le persone che provocano gravi incidenti;
- nuovi regolamenti per guida in stato di ebbrezza;
- l'aumento delle multe per gravi violazioni che presentano una minaccia per la salute e la sicurezza dei cittadini;
- la riforma delle sanzioni per:
 - comprendere la gravità della violazione;
 - comprendere l'impatto negativo delle violazioni;
 - garantire la proporzionalità tra violazioni e sanzioni.

Si è introdotto un più rigoroso controllo ed applicazione sul tasso alcolemico alla guida.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Al fine di elaborare una strategia di sicurezza stradale, il Ministero dell'Economia ha assegnato un progetto di ricerca per lo sviluppo del "1° Piano Strategico per il miglioramento della sicurezza stradale in Grecia, 2001-2005", realizzato dal **Dipartimento di Pianificazione dei Trasporti e Ingegneria delle Università tecnica nazionale di Atene (NTUA-DTPE)** in collaborazione con l'**Australian Road Research Board (ARRB Transport Research)**.

Il piano strategico è stato completato nel marzo 2001 ed è stato successivamente adottato nel giugno 2001 dal **Comitato Interministeriale sulla sicurezza stradale (ICRF)**.

Il piano strategico comprende quattro direzioni/programmi principali, corrispondenti ai quattro assi del programma e alle azioni necessarie per migliorare la sicurezza stradale in Grecia.

Ogni programma è attuato da uno delle quattro principali autorità dello Stato (Ministeri), responsabili per la sicurezza stradale, sotto il controllo e coordinamento da parte dell'ICRF.

I quattro principali programmi di sicurezza stradale (RSP) sono:

- le condizioni ambientali per la sicurezza stradale (Ministero dell'ambiente, dell'assetto territoriale e dei Lavori Pubblici -- MEPPPW);
- la sicurezza degli utenti della strada e dei veicoli (Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni - MTC);
- l'effettiva esecuzione dei programmi di sicurezza stradale (Ministero di ordine pubblico - MPO);
- efficaci trattamenti post-incidente (Ministero della Sanità pubblica e della Previdenza sociale - MPHSW).

Una caratteristica necessaria per la corretta attuazione del piano strategico della sicurezza stradale è un'efficace politica d'informazione e di promozione.

L'informazione e la promozione contengono una serie di azioni, suddivise in tre settori chiave, come qui di seguito elencati:

- la promozione del piano strategico, che richiede la progettazione e l'attuazione di campagne adeguate, che forniscano informazioni ai cittadini circa il piano stesso;
- la partecipazione dei cittadini e delle autorità coinvolte nella realizzazione del piano;
- l'educazione e le campagne informative, volte al miglioramento del comportamento nel traffico.

La valutazione del programma si svolge su base annua.

Un sistema integrato di monitoraggio (SGQ) è previsto durante tutto il periodo di attuazione del piano strategico.

Il sistema di monitoraggio consente:

- il monitoraggio continuo del livello di sicurezza stradale;
- la registrazione dei progressi del piano e l'individuazione di eventuali ritardi;
- un aumento della fiducia a livello dell'utente, necessario per il proseguimento delle iniziative;
- l'individuazione delle misure e delle iniziative che non hanno dato i risultati attesi.

Nel novembre 2004 il Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni ha assegnato un progetto di ricerca per "**Lo sviluppo di un piano strategico per il miglioramento della sicurezza stradale in Grecia 2006-2010**" al Dipartimento dei Trasporti, Pianificazione e Ingegneria della Università tecnica nazionale di Atene (NTUA-DTPE). Questo piano è la continuazione del 1° piano strategico per il miglioramento della sicurezza stradale in Grecia.

L'obiettivo principale del 2° Piano Strategico Nazionale è quello di ridurre il numero di incidenti stradali mortali ed i feriti gravi entro il 2010, in relazione ai dati del 2000, del 50%.

Inoltre, questo obiettivo è in linea con gli obiettivi fissati dalla Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (2012) e dall'Unione europea (2010).

Nell'ambito del piano, sono definite le misure a breve e medio termine, a livello nazionale e regionale.

Particolare attenzione è rivolta al ruolo ed alle responsabilità delle autorità locali attraverso lo sviluppo del relativo quadro organizzativo.

Tutte le azioni di sicurezza stradale saranno accompagnate da campagne di educazione e sensibilizzazione per una maggior consapevolezza dell'opinione pubblica, mentre sarà data massima attenzione all'integrazione delle diverse politiche di trasporto nei confronti dell'accessibilità, della mobilità, della sicurezza e dell'ambiente.

Ciascuno dei Ministeri coinvolti direttamente ha elaborato un proprio programma operativo con azioni specifiche ai fini della sicurezza stradale.

Ministero dell'Ambiente, dell'Assetto territoriale e dei Lavori pubblici

Questo Ministero ha preparato un programma quinquennale operativo per la sicurezza stradale denominato "**Sicurezza stradale e Ambiente 2001-2005**", con le seguenti direttive strategiche:

- sviluppo di risorse per il monitoraggio dei livelli di sicurezza stradale sulla rete delle strade statali;
- miglioramento della qualità delle infrastrutture stradali extraurbane;
- miglioramento della sicurezza stradale delle reti stradali urbane;
- sviluppo di metodi per la programmazione, l'attuazione e il monitoraggio dell'efficacia delle misure di sicurezza applicate su strada;
- introduzione di tecnologie innovative al servizio della sicurezza dell'ambiente stradale.

Il piano di sicurezza stradale del Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni

Le azioni dell'M.T.C. sono finanziate dal 3° Programma operativo: "Azioni per il miglioramento della sicurezza stradale".

Il Ministero prepara un programma sulla sicurezza stradale su base annua.

Il piano di sicurezza stradale include le seguenti priorità

- le tecniche di ispezione dei veicoli speciali;
- l'educazione stradale;
- la formazione e la valutazione dei neo-patentati.

Il Ministero per l'ordine pubblico

Il Ministero ha predisposto un piano operativo quinquennale chiamato "**On the Road 2001-2005**".

Il principale obiettivo del piano consiste nella riduzione di incidenti mortali sulle strade del 40% entro la fine del 2015 rispetto alla cifra del 2000.

Per quanto riguarda il Codice della Strada, sono stati fissati i seguenti obiettivi:

- aumentare la frequenza dei controlli della velocità, uno su otto conducenti;
- contrasto dell'uso di alcolici alla guida, uno su cinque conducenti;
- utilizzo delle cinture di sicurezza, 80% dei conducenti e dei passeggeri;
- uso del casco, 70% dei motociclisti.

Il Ministero della Sanità e della Previdenza sociale

Per un efficiente trattamento post-incidente, sono state programmate le seguenti azioni:

- creazione di unità di coordinamento e di controllo;
- fornitura di attrezzature per i servizi di emergenza;
- sviluppo di piani di emergenza e di centri di coordinamento locali;
- miglioramento dei trattamenti di emergenza delle lesioni negli ospedali;
- sviluppo della ricerca sulla minimizzazione delle conseguenze degli incidenti stradali;

- creazione di un segretariato per attuare il Piano Strategico per la sicurezza stradale e coordinare tutti i ministeri e le amministrazioni regionali sulle questioni in materia di sicurezza stradale;
- informazione periodica del Parlamento per una valutazione continua del Piano Strategico della sicurezza stradale.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_gr_en.pdf

IRLANDA (EIRE)

Il piano d'azione nazionale è denominato "**Strategia per la sicurezza stradale**".

Il principale obiettivo, la riduzione delle vittime della strada, è supportato da una serie di obiettivi secondari che comprendono principalmente la riduzione della velocità, un maggiore uso delle cinture di sicurezza, il miglioramento delle misure volte a prevenire la guida in stato di ebbrezza e il miglioramento della rete stradale.

Il **Dipartimento dei Trasporti** ha la responsabilità generale per la politica di sicurezza stradale.

Le politiche dei trasporti

In generale, la legislazione irlandese è armonizzata con tutte le direttive UE in materia di circolazione stradale.

Le più recenti modifiche includono la introduzione di un sistema di punti di penalità per i reati alla guida, la formazione di corpi dedicati per la sorveglianza del traffico e un cambiamento della misurazione dei limiti di velocità da miglia in chilometri all'ora. Quest'ultimo comprende anche un cambiamento significativo dei limiti di velocità su certe strade.

Sono stati previsti inoltre cambiamenti normativi al fine di migliorare l'uso delle cinture di sicurezza e ridurre la velocità e la guida in stato di ebbrezza.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

L'attuale Piano nazionale per la sicurezza stradale è denominato "Strategia di sicurezza stradale". Segue il precedente che si chiamava "La strada per la sicurezza" (1998-2002). Una serie di obiettivi secondari sostiene l'obiettivo primario. Questi riguardano principalmente la riduzione della velocità, un maggiore uso delle cinture di sicurezza, il miglioramento delle misure di lotta contro la guida in stato di ebbrezza e il miglioramento della rete stradale:

- per le autovetture e motocicli, l'obiettivo è raggiungere un numero di veicoli conformi ai limiti di velocità sulle strade nazionali pari al 50% (dal 3%) e sulle strade extraurbane pari all'80% (dal 39%);
- la conformità con i limiti di velocità sulle arterie urbane dovrebbe aumentare dall'1% al 60% nelle zone a 30 miglia/ora e dal 18% al 60% nelle zone a 40 miglia/ora;
- per le strade nazionali a singola corsia, l'obiettivo è quello di aumentare la conformità con i limiti di velocità dal 56% all'80%;

- per i veicoli pesanti, l'obiettivo è raggiungere un tasso di conformità del 90% dei limiti di velocità nelle aree urbane;
- per l'uso della cintura di sicurezza l'obiettivo è il 90% per i sedili anteriori e il 60% per i sedili posteriori;
- Alcol - test e narco – test casuali e divieto di guida per stato di ebbrezza maggiori multe.

E' stato introdotto un programma di educazione alle tecniche di riconoscimento sulla droga per poliziotti e medici.

In aggiunta ai sopra citati obiettivi specifici, sono applicate una serie di misure per migliorare la sicurezza degli utenti della strada vulnerabili (motociclisti, bambini, pedoni, anziani e ciclisti).

Il principale obiettivo è quello dei motociclisti, a causa del numero eccessivamente elevato di morti sulle strade per questa tipologia di utenti della strada.

Azioni di monitoraggio e revisione della strategia del Governo si svolgono ogni anno attraverso il Gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale.

L'Autorità nazionale delle strade e le autorità locali sono responsabili per l'attuazione e il finanziamento delle misure per migliorare la sicurezza stradale della rete stradale a livello nazionale e locale rispettivamente.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_ie_en.pdf

LUSSEMBURGO

Sebbene il Lussemburgo sia un piccolo Paese in termini di dimensioni territoriali, ha un livello relativamente elevato di traffico in transito sulle sue principali tratte autostradali (Trans-European).

Il traffico e, di conseguenza, i dati sulla sicurezza stradale, sono influenzati da un alto livello di traffico pendolare transfrontaliero.

Considerando che non vi è alcun Piano d'azione per la sicurezza stradale nazionale formale in Lussemburgo, la questione fa parte delle priorità e delle azioni governative che sono state adottate nel corso degli ultimi anni. Ciò ha avuto un impatto positivo sul numero degli incidenti, dei feriti e dei decessi dal 2000.

Negli ultimi anni è stato inoltre notevolmente migliorato il metodo di raccolta delle statistiche.

Il Ministero dei Trasporti ha la responsabilità globale per la sicurezza stradale e collabora a stretto contatto con la polizia (circa 700 poliziotti presenti su tutta la rete stradale), che, oltre all'esecuzione dei piani di sicurezza stradale (in collaborazione con il Ministero della Giustizia), fornisce i dati e le informazioni.

Altri organismi governativi coinvolti nella sicurezza stradale sono:

- il Ministero degli Interni per il coordinamento delle disposizioni legislative e regolamentari;
- il Ministero dei Lavori pubblici per il traffico stradale;

- il Ministero della Sanità pubblica per gli aiuti alle vittime di incidenti del traffico;
- il Ministero della Pubblica istruzione per corsi di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale nella scuola primaria e secondaria.

Sono attive anche organizzazioni no-profit, che curano campagne in materia di sicurezza stradale, di sensibilizzazione, educazione e prevenzione, incentrate sulla guida in stato di ebbrezza e la velocità, quali:

- "La Sécurité Routière", che effettua varie campagne nazionali e locali in materia di sicurezza stradale;
- l'Associazione di vittime della strada;
- l'Associazione dei giovani guidatori responsabili.

Le imprese private effettuano al loro interno campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale mirate al loro personale.

Il **Centro di controllo del veicolo (SNCT)** prevede la formazione alla guida per i giovani conducenti di auto, conducenti di autobus e ciclomotori.

Viene pubblicata una **relazione annuale sulla sicurezza stradale** dal Ministero dei Trasporti insieme con la Polizia (Police Grand-Ducale), che fornisce dettagliate informazioni sugli incidenti.

La relazione è usata dalle autorità per monitorare il miglioramento della sicurezza stradale.

Le politiche dei trasporti

L'obiettivo primario del Governo del Lussemburgo per quanto riguarda la sicurezza stradale è di ridurre il numero di vittime (morti e feriti) sulle strade.

La polizia effettua i controlli relativi alla sicurezza stradale ed effettua campagne o azioni dedicate alla sicurezza stradale ogni mese, concentrandosi su temi specifici come, ad esempio, la velocità, l'alcool, le cinture di sicurezza ed i controlli radar.

Grazie all'uso della registrazione elettronica delle statistiche degli incidenti, la raccolta dei dati è notevolmente migliorata dal 2002. Le statistiche sono diventate più affidabili e consentono di migliorare la comprensione della circostanze che causano gli incidenti stradali.

Ciò, a sua volta, ha fornito una migliore messa a fuoco nei controlli, permettendo una migliore integrazione fra le azioni di repressione e quelle di prevenzione.

In termini di regole del traffico, i principali cambiamenti introdotti in Lussemburgo negli ultimi anni sono stati:

- il sistema di penalizzazione a punti della patente;
- il kit viva voce per l'uso del telefono cellulare in auto obbligatorio;
- la riduzione del limite di velocità nelle aree urbane e la creazione di zone 30 km/h;
- la creazione di rotatorie al posto degli incroci.

Il trasporto pubblico è ben sviluppato e le persone sono incoraggiate ad utilizzarlo: esistenza dei parcheggi "park-and-ride" con mezzi di trasporto pubblico gratuiti (Lussemburgo Città), il trasporto gratuito di bus tra alcuni comuni e l'accesso gratuito alle biciclette dalle stazioni ferroviarie.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Il programma prevede essenzialmente azioni a medio-termine.

Prevenzione

Il numero di campagne di sicurezza stradale è aumentato negli ultimi anni, in particolare quelle rivolte a giovani conducenti.

Sono privilegiate anche iniziative come "autobus a tarda notte".

E' incoraggiata la formazione e l'istruzione verso i conducenti giovani ed inesperti, così come ulteriori corsi di guida sono organizzati al fine di combattere i comportamenti critici al volante.

Questi corsi comprendono lezioni teoriche e pratiche di guida, misure di accompagnamento, la patente di guida provvisoria, formazione pratica avanzata (guida preventiva, anticipatrice e difensiva; comportamento del veicolo in curva; frenata di emergenza; guida su superfici asciutte e bagnate; comportamento dei veicoli su superficie ghiacciata).

Applicazione

La priorità è la lotta alla velocità eccessivo/inadeguata associata con comportamenti aggressivi e il consumo di alcol e droga.

L'attuazione delle azioni di sicurezza stradale è coordinata dalla "**Commissione statale della circolazione**", un gruppo di lavoro che si riunisce una volta al mese e si compone di rappresentanti dei principali soggetti interessati alla sicurezza stradale.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_lu_en.pdf

OLANDA

L'obiettivo attuale del **Programma nazionale per la sicurezza stradale** è la riduzione del 50% nel numero di incidenti e di una riduzione del 40% nel 2010 con feriti gravi, rispetto al 1986.

L'Olanda è stata una nazione pioniera in Europa per quanto riguarda l'attuazione di misure di sicurezza stradale.

Il raggiungimento di ulteriori miglioramenti, pertanto, comporta pesanti investimenti infrastrutturali e spese notevoli per la continuazione delle campagne di informazione e di sensibilizzazione, con un nuovo programma sulla sicurezza stradale.

Il sistema politico e amministrativo olandese è in gran parte decentrato e basato sulla consultazione e processo decisionale consensuale (modello Polder).

Di conseguenza, le questioni relative al trasporto e alla sicurezza stradale sono trattate in modo analogo dai vari tipi di autorità di gestione, in relazione alle varie gerarchie della rete stradale.

Queste autorità hanno i mezzi e gli strumenti per raggiungere gli obiettivi definiti a livello nazionale.

Il **Ministero dei trasporti** è il responsabile per la politica di sicurezza stradale e della normativa, anche se l'effettiva attuazione della legislazione e delle decisioni politiche è decentrata. Questo Ministero redige il “**Piano del traffico e dei trasporti (NVVP)**”, che è soggetto ad un ampio processo di consultazione e deve essere approvato dal Parlamento per diventare un piano di governo nazionale.

L'attuale Piano del traffico e dei trasporti (NVVP) è delineato nella “**Nota Mobilitiet**” (documento sulla politica della mobilità che spiega come raggiungere gli obiettivi per i prossimi dieci anni).

Le **Province** e le “**Conurbazioni metropolitane (WGR)**” attuano le linee guida nazionali nei loro piani del traffico e dei trasporti regionali (**RVVP**).

Gli organismi regionali responsabili della sicurezza stradale hanno tre fonti di finanziamento: una propria tassazione, finanziamenti nazionali e uno specifico fondo per la sicurezza stradale.

A questo livello le **Agenzie regionali della sicurezza stradale (ROV)** sono state istituite dal 1994, con lo scopo di stabilire un approccio sistematico alla sicurezza stradale. Questo si basa sul reciproco coordinamento con le istituzioni e le organizzazioni all'interno della regione interessata.

Sono previste misure a livello locale attuate dai **Comuni** e dalle Autorità di controllo locale delle acque (6.200 km di strade sono situate su dighe).

Esistono organizzazioni per il sostegno alla ricerca sulla sicurezza stradale, come ad esempio l'**AVV (Centro di Ricerca sui Trasporti)**, lo **SWOV (organizzazione per la ricerca scientifica nella sicurezza stradale)** e il **TNO (l'organizzazione per la ricerca nella fisica applicata)**.

L'AVV, creato e posto sotto l'egida del Ministero dei Trasporti, svolge attività di ricerca e consulenza sulla sicurezza stradale ed è attualmente responsabile per il monitoraggio e la valutazione del Piano governativo sulla sicurezza stradale e responsabile del database sugli incidenti. Svolge, inoltre, anche funzioni di consulenza per gli organismi regionali.

La **National Information and Technology Centre for Transport and Infrastructure (CROW)** è un'organizzazione no-profit in cui il Governo e le imprese lavorano insieme nel perseguimento dei loro scopi comuni attraverso la progettazione, la costruzione e la gestione delle strade e del traffico e altre strutture di trasporto.

In aggiunta esiste un certo numero di organizzazioni non governative (ONG) coinvolte nella sicurezza stradale, come l'**Automobil Club Olandese (ANWB)**, il **3VO** (tre organizzazioni per la sicurezza stradale in stretta collaborazione), il **Bovag** (associazioni di categoria di concessionari di veicoli, società di noleggio, distributori di benzina) e **RAI** (la Fiera), le compagnie di assicurazione e costruttori di veicoli.

Le politiche dei trasporti

La sicurezza stradale è un settore prioritario nell'ambito della politica dei trasporti da molti anni.

I Paesi Bassi sono tra gli europei più all'avanguardia in questo campo, dopo aver conseguito significativi miglioramenti nel numero di incidenti e di morti sulle strade.

Questo successo è direttamente legato alla realizzazione di infrastrutture e di altri provvedimenti che sono stati introdotti fin dalla metà del 1970 e si sono intensificati dal 1990 fino ad oggi.

Inoltre, sono state effettuate ricerche e sperimentazioni sui problemi di sicurezza stradale con rafforzamento della sensibilizzazione del pubblico.

Questo successo ha portato altri Stati membri ad adottare parti delle politiche di sicurezza stradale, provvedimenti normativi e misure di sicurezza del traffico che erano in vigore nei Paesi Bassi da molti anni.

Una riduzione del numero di feriti gravi e morti in incidenti stradali può essere connessa alle nuove norme sul traffico, allo sviluppo delle infrastrutture, alla ricerca di soluzioni per un traffico intelligente e allo sviluppo di metodi di rilevamento di sostanze stupefacenti.

Gli ultimi cambiamenti significativi nella regolamentazione del traffico introdotte includono:

- diritto di precedenza per il ciclisti provenienti da destra;
- divieto dell'uso dei telefoni cellulari durante la guida;
- patente di guida temporanea per i nuovi conducenti (compreso un sistema di penalizzazione a punti);
- il "Blind spot" (specchio per il punto cieco) di rilevamento, obbligatorio per i camion;
- una campagna di informazione focalizzata sulla cintura di sicurezza e alcol;
- modifica agli esami per il rilascio della patente per le moto.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

L'attuale politica di sicurezza stradale olandese si è evoluta dal concetto di "**Sicurezza sostenibile (SWOV 1990)**".

Già nel 1988, il Ministero olandese dei Trasporti attuò politiche che riguardavano la riduzione dei punti neri, l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza e gli incidenti che coinvolgevano veicoli pesanti, ciclisti e ciclomotori.

La filosofia si basa sul concetto che ogni misura di sicurezza stradale dovrebbe essere incentrata sul comportamento umano e che le misure preventive debbano essere preferito a quelle "curative".

Il concetto di sicurezza sostenibile si basa su 3 principi:

- **funzionalità:** per evitare un uso non prestabilito delle infrastrutture;
- **uniformità:** per evitare grandi variazioni di velocità;
- **prevedibilità:** per evitare l'incertezza tra gli utenti della strada.

I principi di cui sopra sono tradotti in misure concrete volte a creare:

- un ambiente stradale e infrastrutturale adeguati ai “limiti” degli utenti della strada, con una classificazione particolareggiata delle strade a seconda delle loro caratteristiche;
- veicoli equipaggiati con innovazioni tecnologiche per semplificare il compito del guidatore e dotati di caratteristiche di protezione per gli utenti deboli;
- informazione ed educazione degli utenti della strada.

La prima fase del piano di sviluppo della sicurezza stradale è stato attuato nel periodo 1997-2002, con i seguenti risultati:

- il 90% di tutte le autorità stradali hanno definito i loro piani di classificazione delle strade;
- più del 50% delle strade nei centri abitati sono state convertite in zone 30 km/h ed il 7% delle strade al di fuori dei centri abitati sono stati convertite in zone 60 km/h;
- la maggior parte delle intersezioni sono ora regolate da apposita segnaletica particolare;
- sono state approvate nuove leggi di modifica al codice della strada.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_nl_en.pdf

PORTOGALLO

Il **Piano nazionale per la prevenzione sugli incidenti stradali**, lanciato nel 2003 da una **Commissione tecnica** presieduta dal **Segretario di Stato per gli affari interni**, ha istituito misure concrete per conseguire una riduzione sostenibile degli incidenti stradali e delle vittime entro il 2010.

Il Parlamento, l'organo legislativo del Portogallo, è responsabile della stesura della legge quadro in materia di traffico e di sicurezza.

La **Direzione generale per il Traffico (DGV)**, che è integrata dal **Ministero degli Affari interni**, è responsabile per la gestione del sistema del traffico e della sicurezza stradale, nonché dell'analisi e delle misure operative di attuazione.

Le competenze della DGV sono:

- controllare se le norme del Codice della Strada e la legislazione complementare siano rispettati in ogni strada;
- fornire un sostegno finanziario ai Comuni per l'analisi, il finanziamento e realizzazione dei programmi di sicurezza stradale;
- informare i cittadini, le scuole guida, le agenzie e gli importatori di automobili sul traffico e sulle leggi in vigore;
- di approvare l'uso di strumenti o attrezzature di controllo del traffico.

La **Direzione generale per i trasporti terrestri (DGTT)**, integrata nel **Ministero dei Trasporti e dei Lavori pubblici** ha la missione di promuovere lo sviluppo del sistema dei trasporti stradali, al fine di garantire il suo funzionamento, per soddisfare le esigenze di mobilità con adeguati livelli di l'efficienza e la qualità.

Il Consiglio Nazionale per la Sicurezza Stradale è l'organismo che coordina le istituzioni che intervengono nelle varie componenti della sicurezza stradale.

Presieduto dal **Ministro degli Affari interni**, il Consiglio integra i capi delle **Forze di Polizia** (PSP e GNR), il direttore della **DGV**, il direttore della **DGTT**, il direttore della **Direzione generale della Sanità**, il Presidente delle imprese pubbliche connesse alle strade (**Strade portoghesi**), il **Presidente dell'Istituto di assicurazioni portoghese**, il **Presidente del Servizio nazionale della protezione civile**, il **Presidente dell'Istituto Nazionale di Medicina d'urgenza** e il **Presidente dell'Associazione Nazionale Vigili del fuoco**.

L'organismo **Strade portoghesi** è responsabile per la pianificazione, la gestione, lo sviluppo e l'esecuzione della politica relativa alle infrastrutture stradali definita nel piano nazionale delle strade.

Le Autorità per il trasporto metropolitano di Lisbona e Oporto, sono due recenti istituzioni, responsabili per la pianificazione strategica del sistema dei trasporti, al fine di favorire l'integrazione modale, la pianificazione e programmazione delle infrastrutture stradali e ferroviari di interesse metropolitano.

Nel campo dei privati si cita **l'Organizzazione per la prevenzione degli incidenti stradali, (PRP)**.

L'obiettivo principale di questa organizzazione no-profit è la prevenzione degli incidenti stradali e la riduzione delle relative conseguenze tramite la realizzazione di azioni di sensibilizzazione, istruzione e formazione sui diversi aspetti legati al traffico stradale e alla sicurezza.

La maggior parte delle funzioni relative al monitoraggio degli incidenti stradali è svolta dalla Direzione generale per il Traffico (DGV), in collaborazione con il Ministero degli Affari interni.

Il coordinamento tra le istituzioni che intervengono nelle varie componenti di sicurezza stradale è effettuata dal Consiglio Nazionale per la Sicurezza Stradale.

Le politiche dei trasporti

Sono stati approvati nel 2005 cambiamenti significativi al Codice della strada, in linea con gli obiettivi ed i programmi stabiliti nel Piano nazionale per la prevenzione sugli incidenti stradali.

Le modifiche più rilevanti sono le seguenti:

- aumento delle sanzioni per la guida in stato di ebbrezza;
- aumento delle sanzioni per le infrazioni alla velocità;
- la velocità minima sulle autostrade è stata aumentata da 40 km/h a 50 km/h;
- la guida di veicoli utilizzando il telefono cellulare è consentita solo se si utilizzano dispositivi che consentano di avere le mani libere. L'infrazione a questa regola è considerata come molto grave;
- aumento delle sanzioni per il sorpasso a destra;

- il mancato uso delle cinture di sicurezza o sistemi di ritenuta per bambini, è ritenuto molto grave. La sanzione può includere la sospensione temporanea della patente di guida;
- guidare contromano è una infrazione molto grave;
- aumento delle sanzioni per chi guida senza assicurazione di responsabilità civile obbligatoria del veicolo;
- il termine per la prescrizione di sanzioni lievi è stato aumentato a due anni;
- uso obbligatorio di giubbotti retroriflettenti nelle stesse situazioni che richiedono l'uso dei triangoli di avvertimento.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Il **Piano nazionale per la prevenzione sugli incidenti stradali** (2003) prevede una serie di misure concrete per il raggiungimento della riduzione degli incidenti stradali e delle vittime.

Il piano individua tre priorità strutturale e nove priorità operative.

Le tre priorità strutturali sono:

- la formazione continua degli utenti della strada;
- l'ambiente legato alla sicurezza stradale;
- il quadro giuridico e la sua applicazione.

I nove obiettivi prioritari sono:

- la velocità del traffico;
- l'aumento della sicurezza dei pedoni;
- l'aumento della sicurezza per gli utenti dei veicoli a due ruote;
- la lotta contro la guida sotto l'influenza di alcool e droghe;
- la lotta contro la stanchezza alla guida;
- l'aumento e una migliore utilizzazione dei dispositivi di sicurezza;
- la riduzione del numero di incidenti che coinvolgono i veicoli pesanti;
- la sicurezza delle infrastrutture stradali;
- una migliore assistenza alle vittime di incidenti.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_pt_en.pdf

REGNO UNITO

Ci sono due diverse strategie di sicurezza stradale nel Regno Unito: il programma **"Tomorrow's Roads – Safer for Everyone"** interessa Inghilterra, Scozia e Galles, mentre vi è una strategia apposita per l'Irlanda del Nord.

Il Programma, lanciato nel 2000 dal Primo Ministro, contempla le strategie governative per migliorare la sicurezza stradale.

L'obiettivo è quello di ottenere i seguenti risultati:

- una riduzione del 40% del numero di persone uccise o gravemente ferite in incidenti stradali;
- una riduzione del 50% nel numero di bambini uccisi o gravemente feriti in incidenti stradali;
- una riduzione del 10% del tasso di incidenti lievi.

I successivi aggiornamenti confermano che gli "obiettivi 2010" sono adeguati e che la Paese è sulla buona strada, ma dimostra anche che la strategia deve dare continuamente risposte alle diverse tipologie di sinistri e proporre nuove idee e tecnologie al fine di conseguire questi obiettivi.

La strategia 2002-2012 per la sicurezza stradale in Irlanda del Nord è stata pubblicata nel 2002.

Gli obiettivi a lungo termine sono un 33% di riduzione in persone uccise o seriamente ferite e una riduzione del 50% dei bambini uccisi o seriamente feriti entro il 2012.

La visione della strategia è "**l'uso sicuro della strada per l'intera comunità**".

La politica nazionale di sicurezza stradale è di competenza del **Dipartimento per i trasporti (DFT)**.

La Strategia di sicurezza stradale, entrata in vigore nel 2000, stabilisce il quadro di riferimento nazionale per le politiche fino al 2010.

Le autorità locali hanno il dovere di garantire la sicurezza sulle strade per le quali sono responsabili.

Gli obiettivi sono fissati a livello nazionale, gli enti locali possono fissare i propri obiettivi, coerenti con gli obiettivi nazionali, nei loro piani di trasporto locale. I programmi sono finanziati da tasse nazionali e locali.

Il **DFT** è anche responsabile per la valutazione del programma della sicurezza stradale.

Il monitoraggio viene effettuato annualmente.

Gli indicatori di controllo sono il numero di incidenti e le perdite di vite umane secondo la gravità e il gruppo di utenti della strada, la guida in stato di ebbrezza, l'uso delle cinture di sicurezza, l'uso del casco, la velocità, indagini sugli atteggiamenti degli utenti della strada e altre indagini "ad hoc".

L'Agenzia per le autostrade è responsabile della gestione, della manutenzione e del miglioramento della rete strategica delle strade in Inghilterra, a nome del Segretario di Stato per i trasporti.

L'Agenzia svolge un ruolo importante nella realizzazione del Piano decennale per i trasporti del Governo.

La rete esistente è ottimizzata per mezzo di un completo sistema di monitoraggio del traffico.

L'Esecutivo scozzese, l'Assemblea gallese e l'Assemblea dell'Irlanda del Nord hanno delegato potere e responsabilità per la rete stradale strategica.

In Irlanda del Nord il “**Road Service**” è l’unica autorità per le strade.

L’**Advisory Panel** per la sicurezza stradale (**RSAP**) è stato istituito nel 2000 per aiutare il governo a portare avanti la strategia per la sicurezza stradale e per la valutazione dei progressi.

Presieduto dal Ministro per la sicurezza stradale, il gruppo ha membri che rappresentano alcuni dei principali organismi delle parti interessate.

Le politiche dei trasporti

Una legge sulla sicurezza stradale è stata introdotta dalla Camera dei Comuni nel 2004, contenente una serie di misure destinate a contribuire il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza stradale e migliorare la sicurezza sulle strade della Gran Bretagna.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Nel 2000 è stata pubblicata congiuntamente dal Governo del Regno Unito, dall’Esecutivo Scozzese e dall’Assemblea Nazionale del Galles la strategia di sicurezza stradale per la Gran Bretagna dal titolo: "Le strade del domani – più sicurezza per tutti".

La strategia delinea gli obiettivi di riduzione per il 2010, con un riguardo particolare verso i minori.

Questo programma sulla sicurezza stradale contiene numerose raccomandazioni specifiche, ma non adotta uno schema rigido.

La strategia e gli obiettivi sono rivisti ogni tre anni da un “Road Safety Advisory Panel”.

Il programma sulla sicurezza stradale è molto ampio, copre dieci temi prioritari, con una serie di misure specifiche ed un calendario di attuazione.

I temi, le misure ed i tempi vengono presentati a seguito dei risultati della revisione precedente.

Uno specifico piano d'azione di sicurezza per i bambini è stato pubblicato nel 2002. Presenta una serie di progetti e ricerche che contribuirà a conseguire gli obiettivi fissati per il 2010.

Nel 2002 è stata pubblicata la strategia per la sicurezza stradale nell'Irlanda del Nord (2002-2012).

La strategia contiene 161 azioni raggruppati nei seguenti sei obiettivi strategici:

- più sicurezza per i bambini;
- il miglioramento della sicurezza per i pedoni e altri utenti deboli della strada;
- una miglior formazione dei conducenti;
- un miglior comportamento dei conducenti;
- rendere più sicure le infrastrutture stradali;
- più sicurezza per i veicoli.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_uk_en.pdf

Il Governo spagnolo ha intrapreso uno sforzo considerevole negli ultimi dieci anni per ridurre il numero di incidenti stradali e il numero delle vittime, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea.

I **Piani nazionali di sicurezza stradale** sono definiti annualmente in base a linee di tendenza per una politica di medio termine.

I Paesi Baschi e la Catalogna hanno assunto poteri propri in materia di circolazione stradale di sicurezza all'interno del loro territorio regionale.

I principali Ministeri coinvolti nella sicurezza stradale sono il **Ministero degli Affari Interni**, attraverso la **Direzione Generale per la circolazione stradale (DGT)**, e il **Ministero dei Trasporti e delle Lavori pubblici (MFOM)**, per il tramite della **Direzione Generale per le Strade (DGC)**.

Il sistema politico spagnolo è organizzato in quattro livelli di governo: nazionale, regionale, provinciale e comunale.

Di conseguenza, la proprietà della rete stradale spagnola è divisa in questi quattro livelli.

Un altro importante ente pubblico è il **Centro di ricerca per le strade**, integrato nel **Public Works Research Centre (CEDEX)**.

Le competenze del Centro di Ricerca per le strade sono il campo della ricerca tecnologica e dello sviluppo di tecniche di costruzione di strade e di materiali, gestione e manutenzione delle strade, delle reti e della sicurezza stradale.

L'organismo che centralizza la maggior parte delle competenze in materia di sicurezza stradale è la **Direzione Generale per Circolazione stradale (DGT)**, che appartiene al Ministero degli Affari interni.

Le principali competenze della DGT sono le seguenti:

- il controllo del traffico;
- la centralizzazione delle statistiche, il coordinamento delle indagini sugli incidenti stradali;
- lo sviluppo di piani di sicurezza stradale, in coordinamento con gli altri Ministeri o enti pubblici
- la supervisione di informazioni per chi guida, nonché campagne di educazione alla sicurezza stradale.

Alla fine del 2004, la DGT ha creato l'**Osservatorio nazionale per la sicurezza stradale** al fine di centralizzare le competenze in materia di sicurezza stradale.

Alcune delle sue competenze sono: proporre, sostenere e valutare le politiche di sicurezza stradale, il follow-up e l'analisi delle statistiche sugli incidenti, attività di ricerca e sviluppo, congressi e seminari per la promozione della sicurezza stradale, rapporti internazionali con analoghe istituzioni straniere e sostegno ad altre realtà nazionali o locali, istituzioni e agenzie dedicate alla promozione della sicurezza stradale.

Nel 1997 il Governo spagnolo ha creato la **Commissione Interministeriale per la sicurezza stradale**, che è il più alto organo di governo, con competenze e poteri decisionali in materia di sicurezza stradale, con due obiettivi:

- definire la politica nazionale in materia di sicurezza stradale, con la partecipazione di tutti i Ministeri, con competenze dirette e indirette in materia;
- garantire l'applicazione delle politiche attraverso il coinvolgimento di tutte le parti interessate.

All'inizio del 2005, la composizione della Commissione interministeriale per la sicurezza stradale è stata modificata ed ora è composta da:

- Presidente: il Ministro della Presidenza del Governo;
- nove Ministri: Affari Interni, Lavori Pubblici (MFOM), Giustizia, Istruzione, Industria, Affari Sociali, Turismo e Commercio, Agricoltura e Pesca, e Sanità Pubblica ;
- dodici Direttori Generali dei dipartimenti più direttamente coinvolti dei nove Ministeri.

La Commissione Interministeriale per la sicurezza stradale è supportata da una commissione consultiva, il **Consiglio Superiore per il traffico e la sicurezza stradale**, un organismo di sostegno in termini di definizione delle politiche e con funzioni consultive.

La composizione è molto simile a quello della Commissione interministeriale, ma i membri hanno caratteristiche più tecniche.

La DGT ha i suoi equivalenti in Catalogna e nei Paesi Baschi, dove i governi regionali hanno assunto competenze proprie.

Le politiche dei trasporti

Le regole del traffico

Le linee guida della politica del 1990 hanno cercato di aumentare l'efficacia delle disposizioni legislative sul traffico, al fine di creare la consapevolezza della sicurezza stradale nella società civile. Le conseguenze sono state l'inasprimento delle ammende e un aumento dei controlli del traffico.

Le modifiche più recenti riguardano:

- le limitazioni per i telefoni cellulari;
- i limiti di velocità per alcune categorie di veicoli;
- la sicurezza nelle gallerie;
- i giubbotti di emergenza;
- i ciclisti;
- i limiti di alcolemia, ridotti a 0,5 grammi per litro.

Il più importante cambiamento è stata l'istituzione della patente di guida con 12 punti.

Quando il conducente commette una infrazione al traffico, oltre all'ammenda, è prevista la perdita di punti, a seconda della gravità della violazione.

I trasporti pubblici

Le nuove regole del traffico hanno introdotto una modifica al limite massimo di velocità degli autobus.

Più precisamente, la velocità massima di autobus con passeggeri in piedi su qualsiasi tipo di strade interurbane è limitata a 80 km all'ora.

E' prevista in futuro l'installazione di cinture di sicurezza sugli autobus e una normativa più stringente in materia di tempi di guida e di riposo in relazione al trasporto scolastico.

Le campagne sulla sicurezza stradale

Le campagne sulla sicurezza stradale possono essere suddivise in tre categorie:

- campagne di informazione;
- campagne specifiche per i picchi di traffico;
- campagne di controllo.

Le campagne d'informazione sono lanciate ogni volta che vengono cambiate le regole del traffico o vengono introdotte nuove regole. L'obiettivo principale è a tenere aggiornato il pubblico sul traffico e le questioni riguardanti la sicurezza.

Le campagne specifiche per i picchi di traffico sono lanciate in coincidenza con l'inizio e la fine dei periodi di vacanza stagionali come Natale, Pasqua e i mesi estivi.

Le campagne d'informazione e le campagne specifiche per i picchi di traffico sono talvolta combinate.

Le campagne di controllo periodiche sono intraprese dai diversi Organi di Polizia (compreso il corpo di Polizia municipale) e si concentrano sui più importanti aspetti della sicurezza: la velocità, l'uso di telefoni cellulari alla guida, l'uso del casco, l'uso di cinture di sicurezza e il consumo di alcol.

Queste campagne sono lanciate almeno una volta all'anno per ogni argomento (alcol e cinture di sicurezza di solito sono le più frequenti), per un periodo di due settimane.

Tutte queste campagne sono molto pubblicizzate ed i risultati in termini di numero dei controlli e di sanzioni sono pubblicizzati dai mezzi di comunicazione.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Il Governo spagnolo indica annualmente gli obiettivi nazionali e le azioni riguardanti il Piano per la sicurezza stradale.

Questi piani sono redatti dal **Consiglio Superiore per il traffico e la sicurezza stradale** e sono approvati dalla **Commissione Inter -ministeriale per la Sicurezza Stradale**.

Il **Piano nazionale per la sicurezza stradale** è stato strutturato in quattro aree principali di azione:

- educazione alla sicurezza stradale: sono state progettate una serie di azioni per supportare i valori della sicurezza stradale attraverso l'istruzione e i comportamenti.

Sono state programmate diverse azioni a partire dagli asilo nido fino alle università, ai gruppi sociali specifici compresi i disabili, ai conducenti professionali e insegnanti di scuole guida.

- Sviluppo delle azioni: oltre alle abituali attività, le pattuglie di polizia della strada si impegnano in diverse azioni specifiche durante l'anno in materia di sicurezza stradale: contrasto della velocità, uso delle cinture di sicurezza, prevenzione e controllo dell'alcol, uso del casco, controllo dei conducenti professionali, per il trasporto di merci e passeggeri.

Come complemento la DGT lancia, a livello nazionale, campagne informative di sicurezza stradale almeno una volta l'anno, con argomenti che variano.

Alle campagne di informazione si accompagnano specifici controlli su strada;

- miglioramento delle condizioni della strada e dei servizi: le azioni volte al miglioramento delle condizioni delle strade, della segnaletica orizzontale e verticale, la manutenzione e la costruzione di nuove strade;
- sistemi di sostegno per il miglioramento del traffico: sistemi di supporto, come la televisione a circuito chiuso, i pannelli delle informazioni sul traffico.

Il nuovo "**Piano strategico della sicurezza stradale, 2005-2008**" è stato recentemente pubblicato dalla DGT e consiste in 8 misure:

- l'introduzione della patente di guida con 12 punti, con l'obiettivo di penalizzare i trasgressori abituali;
- la creazione dell'Osservatorio nazionale per la sicurezza stradale;
- l'aumento dei poteri del Consiglio Superiore per traffico e sicurezza stradale
- l'aumento del numero di agenti della Divisione stradale della Guardia Civil;
- l'introduzione di nuovi dispositivi di sorveglianza e di controllo;
- lo sviluppo di nuove campagne di informazione rivolte a particolari gruppi a rischio, come i giovani conducenti, gli autisti professionali, i motociclisti e i conducenti anziani;
- lo sviluppo di un nuovo modello di istruzione per i conducenti, aumentando le questioni relative alla sicurezza;
- il sostegno allo sviluppo di piani comunali di sicurezza stradale, attraverso la creazione di linee guida e indicatori di valutazione, adattato a diversi tipi e dimensioni delle città.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_es_en.pdf

SVEZIA

L'obiettivo a lungo termine per la sicurezza stradale è che nessuno debba essere ucciso o gravemente ferito utilizzando il sistema di trasporto su strada e che le strutture e le funzioni dei sistemi di trasporto su strada debbano essere portati in linea con le esigenze che questo obiettivo comporta.

La “**Visione Zero**” è stata approvata dal Parlamento svedese nel 1997 e nel 1999 è seguito un programma per migliorare la sicurezza stradale.

La conseguenza della “Visione zero” è che il sistema di progettazione ha ottenuto una maggiore responsabilità per la creazione di una maggior sicurezza del trasporto su strada.

Ci sono tre livelli politici in Svezia, il livello nazionale con il Parlamento, le Contee ed i Comuni. Ciascuno dei livelli politici è responsabile di una parte della rete stradale e della relativa pianificazione, progettazione, costruzione e manutenzione.

Il Parlamento svedese è responsabile dell'adozione della legislazione.

Il Ministero dell'Industria, del Lavoro e Comunicazione (MIEC) è responsabile per la sicurezza stradale.

La rete stradale nazionale è sotto la responsabilità della **Amministrazione nazionale svedese delle strade (SNRA)**.

I Comuni amministrano la rete stradale urbana e rurale di cui sono anche responsabili per la regolamentazione del traffico e la manutenzione.

E' stato istituito nel 2003 un **Ispettorato per la sicurezza stradale** per seguire e analizzare se il sistema di progettazione e gli altri soggetti interessati lavorino sistematicamente per la sicurezza sulle strade.

Altri importanti enti sono la **Società Nazionale per la Sicurezza Stradale (NTF)**, con le sue organizzazioni aderenti.

Il **Gruppo per la cooperazione nazionale della sicurezza stradale (GNS)** è un organismo centrale che coordina la cooperazione tra la SNRA, le autorità locali e la polizia.

LaNTF è un nuovo membro di questo gruppo.

Le politiche dei trasporti

Le più importanti e recenti disposizioni legislative e regolamentari hanno introdotto i seguenti cambiamenti:

- norme più severe che disciplinano il comportamento dei conducenti;
- le cinture di sicurezza, se presenti, sono obbligatorie per i passeggeri di autobus e, dal 2004, i nuovi autobus devono esserne già dotati;
- obbligo dei caschi di sicurezza per ciclisti di età inferiore ai 15 anni.

Piani d'azione per la sicurezza stradale

Secondo la “Visione Zero” la responsabilità di un incidente stradale va condivisa da tutti coloro che producono un effetto o partecipano al traffico stradale, come ad esempio:

- i politici che prendono decisioni sull'insieme della pianificazione del traffico;
- i progettisti che attuano le decisioni riguardanti il sistema dei trasporti stradali;
- i responsabili delle strade, come la SNRA e le autorità comunali che costruiscono e si occupano di manutenzione delle strade;

- le forze di polizia che assicurano che le regole del traffico siano rispettate;
- i produttori di autoveicoli e concessionari;
- le organizzazioni che si impegnano per migliorare la sicurezza stradale;
- le imprese, le organizzazioni ed i privati che acquistano servizi di trasporto;
- le aziende, organizzazioni e privati che trasportano merci e passeggeri;
- tutti coloro che fanno uso di strade e vie cittadine.

La conseguenza della “Visione zero” è che i progettisti di sistema, che sono tutti quelli menzionati sopra, ad eccezione del singolo utente della strada, hanno ottenuto una maggiore responsabilità per la creazione di un sistema di sicurezza dei trasporti su strada.

La “Visione Zero” ha anche creato una nuova domanda nei confronti dei sistemi di garanzia della qualità.

Al fine di aumentare la conoscenza delle cause degli incidenti mortali, la SNRA conduce indagini approfondite.

Le informazioni che ne emergono sono utilizzate per migliorare le norme di sicurezza, al fine di evitare che gli incidenti si ripetano.

Un altro importante obiettivo degli studi è quello di aumentare la consapevolezza e l'impegno tra tutti i soggetti del sistema di trasporto su strada, per migliorare ulteriormente la sicurezza stradale.

Di conseguenza la SNRA ha preso l'iniziativa di discutere le possibili soluzioni per la prevenzione degli incidenti gravi con il sistema di progettazione a livello locale.

Questo metodo di lavoro è chiamato **OLA (obiettivo /soluzioni /azioni)**.

L'obiettivo principale dell'approccio di lavoro “OLA” è porre la responsabilità generale per la sicurezza stradale verso tutti gli interessati, ma soprattutto verso il sistema dei progettisti.

La Visione Zero ha creato l'esigenza di nuove misure e di metodi di progettazione delle infrastrutture stradali.

I regolamenti per la progettazione delle strade nazionali e comunali sono rivisti in continuazione.

La polizia, a livello nazionale, ha preparato un piano di sorveglianza per la rilevazione del traffico.

La loro strategia è quella di concentrarsi sui comportamenti che possono portare a gravi incidenti, come ad esempio i reati contro i limiti di velocità, il mancato uso delle cinture di sicurezza e la guida in stato di ebbrezza.

Nel 2002 il Governo svedese ha avviato un processo che potrebbe ispirare ed incoraggiare le parti interessate al traffico ad un miglior coordinamento delle loro attività per un uso sicuro del sistema dei trasporti su strada: la **Coalizione Nazionale per la Sicurezza Stradale**.

L'obiettivo principale di questa iniziativa è quello di raggiungere l'obiettivo del programma “Visione Zero”.

Le principali aree che sono state selezionate per raggiungere l'obiettivo sono il monitoraggio della velocità, la riduzione della guida in stato di ebbrezza e la salvaguardia dei bambini/giovani nel traffico.

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/care/doc/profiles/pdf/countryprofile_sv_en.pdf

Sicurezza stradale: le politiche nazionali

Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale

Per raggiungere gli obiettivi prefissi dalla Comunità Europea relativi al miglioramento della sicurezza nella circolazione stradale, la Legge n. 144 del 17 maggio 1999, art. 32, definisce un Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS). Il Piano dovrà coinvolgere e coordinare le azioni dei diversi operatori e degli Enti locali e sensibilizzare l'opinione pubblica ai problemi della sicurezza stradale.

Il PNSS (Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale) sarà in linea con i contenuti e i moduli organizzativi dei Paesi che hanno raggiunto i più elevati livelli di sicurezza stradale, resi possibili dalla collaborazione di settori e di livelli diversi dell'Amministrazione pubblica e da un monitoraggio costante e preciso dei risultati. Infatti, dovrà delineare un sistema di incentivi e misure riferito alle Amministrazioni locali e agli Enti gestori della rete e dei servizi di trasporto e non solo strumenti d'azione governativa.

Il tema della sicurezza stradale esige un approccio sistematico che preveda la gestione organica di molteplici aspetti: il comportamento degli utenti della strada, che è una delle principali cause degli incidenti; l'ambiente stradale definito dalle infrastrutture e dal traffico, che influisce sugli errori di valutazione dell'utenza, e i veicoli, che influenzano sia la sicurezza attiva che quella passiva.

Al fine di ridurre in misura significativa il numero e le conseguenze degli incidenti stradali, sono stati proposti i seguenti strumenti d'intervento:

- costruzione di una cultura della sicurezza stradale;
- sviluppo dell'azione di prevenzione - controllo - repressione;
- azione sanitaria per ridurre gli effetti degli incidenti sulle persone;
- politica dei trasporti;
- riorganizzazione della circolazione in ambito urbano;
- miglioramento della sicurezza dei veicoli;
- miglioramento del controllo del traffico delle merci pericolose;
- applicazione dell'elettronica e della telematica per il miglioramento della sicurezza;
- interventi sulle infrastrutture stradali;
- strategie per la selezione degli interventi.

Il Piano delle Priorità del PNSS ribadisce la centralità dell'azione di costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale. Le azioni che promuovono tale obiettivo sono realizzate anche dal Ministero della Pubblica Istruzione.

Con le Linee di indirizzo relative all'educazione alla sicurezza stradale il 15 marzo 2007 il Ministero ha emanato un Atto di indirizzo recante le linee guida e gli orientamenti per l'attuazione di interventi ed iniziative di educazione alla sicurezza stradale che aggiorna e consolida la normativa precedente:

- il D.P.R. n. 585 del 1958, che introduce l'insegnamento dell'educazione stradale all'interno dei programmi di educazione civica;
- il DLgs n. 285 del 30 aprile 1992, ed in particolare l'art. 230, così come modificato dall'art. 10, comma 4, della Legge n. 366 del 19 ottobre 1998, che prevede la predisposizione di interventi didattici di educazione stradale da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado;
- il DLgs n. 9 del 15 Gennaio 2002, contenente "Disposizioni integrative e correttive del Nuovo Codice della Strada", che introduce l'obbligo del conseguimento del Certificato d'idoneità alla guida del ciclomotore per i minori che abbiano compiuto i 14 anni;
- il Decreto 30 giugno 2003 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che definisce il programma dei corsi e le procedure d'esame per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori

Patente a punti

Con l'entrata in vigore del "meccanismo" della patente a punti dall'1 luglio 2003 ad ogni conducente di un veicolo viene attribuito un punteggio (inizialmente 20 punti, registrata nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida), che viene decurtato in caso di infrazioni. All'esaurimento dei punti disponibili per conservare la patente è necessario sottoporsi ad esame di revisione entro trenta giorni dalla notifica del relativo provvedimento, pena la sospensione a tempo determinato della patente di guida.

Il "Tutor" autostradale

E' un sistema di monitoraggio composto da telecamere, solitamente collocate sui portali di sostegno dei pannelli a messaggio variabile, che "catturano" le targhe, i modelli dei veicoli e l'ora di transito. Le telecamere posizionate all'inizio del tratto controllato (sempre anticipato da un cartello indicatore giallo), grazie a un dispositivo ad alta risoluzione, che permette il riconoscimento ottico dei caratteri, incamera e legge la targa del veicolo e la trattiene sino alla fine del tratto sorvegliato dal tutor. I dati vengono (crittografati e protetti, in modo da non essere modificati) trasmessi a un server centrale che elabora la velocità media sostenuta. Se questa "media" supera il limite consentito in quel tratto di autostrada allora scatta la sanzione, se invece è "tutto in regola" i dati vengono cancellati automaticamente. Questo a garanzia della privacy degli utenti. Quelli dei trasgressori, invece, vengono inviati a "postazioni di lavoro" dove gli agenti della stradale accerteranno la violazione segnalata. Il sistema poi ricerca i dati del proprietario del veicolo, grazie all'ausilio degli archivi elettronici del Pubblico registro automobilistico. Il passo successivo è la stampa del verbale da notificare al trasgressore

Sicurezza per i bambini

Dal 15 aprile 2006 sono in vigore nuove disposizioni per il trasporto di bambini di statura inferiore a 150 cm in auto, nonché nuove regole per l'uso delle cinture nei mezzi di trasporto pubblico delle persone. Il trasporto dei bambini sui veicoli è regolato dall'articolo 172 del codice della strada, (modificato dal decreto legislativo n. 150 del 13 aprile 2006), dalla normativa europea e con una circolare attuativa del ministero dell'interno. I dispositivi di ritenuta sono obbligatori dalla nascita fino al raggiungimento di 36 chili di peso: fino a 18 kg si possono usare solo i seggiolini, oltre questo peso si possono utilizzare anche gli adattatori.

Guida sotto l'influenza dell'alcool

Per intensificare le azioni volte a tutelare la salute individuale e collettiva, dato che l'alcol è una causa rilevante degli incidenti stradali che si verificano in Italia, il tasso alcolemico è stato abbassato a 0,5 grammi per litro, nella media con quello previsto nel resto d'Europa.

Il Decreto Legge n. 117 del 3 agosto 2007, infatti, prevede l'introduzione di tabelle informative che chiariscano ai guidatori i livelli di alcol nel sangue rispetto a alcuni parametri. Le tabelle sono esposte, dal 23 settembre 2008, nei locali che svolgono, con qualsiasi modalità e in qualsiasi orario, spettacoli o altre forme di intrattenimento, congiuntamente all'attività di vendita e di somministrazione di bevande alcoliche, pena la chiusura del locale da 7 a 30 giorni. Le tabelle hanno il compito di informare i frequentatori dei locali sugli effetti del consumo delle diverse quantità e tipologie di bevande alcoliche, per prevenire i danni correlati e in particolare gli incidenti stradali.

Motocicli e ciclomotori

- La legge 472/99 sancisce l'uso obbligatorio del casco *"...per tutti i conducenti di ciclomotori a due ruote e di motocicli di qualsiasi cilindrata a due ruote, ovvero di motocarrozette, nonché degli eventuali passeggeri, indipendentemente dalla loro età"*.
- Dall'1 luglio 2004 è diventato obbligatorio il conseguimento dell'attestato di idoneità per la guida di ciclomotori per coloro che non hanno la patente (patentino).

Siti web

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti): <http://www.infrastrutturetrasporti.it>
- Polizia di Stato: <http://www.poliziadistato.it/>
- Autostrade: <http://www.autostrade.it>
- Istituto Nazionale di Statistica Italiano (Istituto Nazionale di Statistica, ISTAT): <http://www.istat.it/>
- Associazione Italiana autostrada: <http://www.aiscat.it>

- Health Institute (Istituto Superiore di Sanità): <http://www.iss.it>
- Automobile Club Italia (L'Automobile Club d'Italia) <http://www.aci.it>
- Consiglio Nazionale delle Ricerche (Consiglio Nazionale delle Ricerche, CNR)
<http://www.cnr.it/>

Sicurezza stradale: sintesi delle politiche regionali

Il programma regionale

I livelli di incidentalità nel territorio regionale e la consapevolezza della complessità di un tema come la sicurezza stradale - non riconducibile a semplicistici rapporti di causa effetto ma ad un fitto intreccio di problematiche legate, tra l'altro, ai comportamenti, alla vigilanza, alla programmazione, alla progettazione e alla gestione delle infrastrutture stradali, alla prevenzione e alla formazione - hanno indotto la Regione Emilia-Romagna, già negli anni novanta, alla stesura di uno specifico impianto legislativo, la L.R. n. 30 del 20 luglio 1992 avente ad oggetto un **“Programma di interventi per la sicurezza dei trasporti”** e l’istituzione dello “Osservatorio per l’educazione stradale e la sicurezza”, per la cui attività si rimanda allo specifico allegato riportato di seguito.

Con il suddetto Programma, la Regione insieme alle Amministrazioni provinciali e comunali, al mondo della scuola e della formazione dell’utenza, si è posta l’obiettivo di aumentare il livello di sicurezza degli utenti della strada e di migliorare le condizioni di esercizio delle infrastrutture viarie

Nell’ambito del Programma, sono state realizzate con il contributo della Regione, attività educative e formative, promozionali e di comunicazione sociale, pubblicitarie, di studio e di ricerca (ricordiamo, tra gli altri, lo studio denominato “Progetto Romea – studio pilota di Road-safety Impact Assessment” e il progetto pilota sulla sicurezza della circolazione in ambito urbano denominato “Metodi e tecniche per progettare una città senza incidenti”, poi sviluppato nel Quaderno dell’associazione Camina, realizzato in collaborazione con l’Assessorato Trasporti e Mobilità della Regione Emilia-Romagna dal titolo “La città senza incidenti”: <http://www.camina.it/quaderni.htm>) e, in misura preminente, di riqualificazione delle infrastrutture stradali, con interventi sulla piattaforma e l’installazione di sistemi di gestione automatizzata, rilevazione, controllo del traffico e di informazione ai conducenti.

Gli oltre trecento interventi realizzati hanno permesso di avviare tra la Regione e le Amministrazioni provinciali e comunali un’attività specifica in materia di sicurezza stradale, il cui effetto ha, tra l’altro, contribuito a modificare nel corso del tempo impostazioni e conoscenze.

L’esperienza del programma regionale

La prima fase di applicazione della L.R. n. 30 del 20 luglio 1992, varata a titolo sperimentale, era contraddistinta da direttive regionali a “maglie larghe”, con un’offerta molto ampia di interventi a contributo (è questa la forma preferita di partecipazione economica della Regione per la realizzazione degli interventi) - dalla realizzazione di interventi di gestione informatizzata della mobilità a semplici interventi infrastrutturali.

Nella maggior parte dei progetti presentati in questa fase, gli interventi si caratterizzavano per una varietà di soluzioni che denotavano la mancanza di analisi tecniche approfondite e di soluzioni operative condivise. In generale traspariva, inoltre, una logica di manutenzione anziché di riqualificazione della funzione e dell’organizzazione dell’infrastruttura viaria.

Sulla base dell'esperienza di questa prima fase sperimentale sono state predisposte una seconda e una terza fase di applicazione della L.R. n. 30 del 20 luglio 1992, incentrate sul mantenimento del finanziamento a contributo per i soli interventi sulla piattaforma stradale e su di una nuova, più selettiva, definizione dei criteri di partecipazione.

In particolare, si è cercato di favorire lo sviluppo di una progettazione che considerasse la strada nel suo rapporto con lo spazio urbanizzato e utilizzasse in modo coordinato tutte le soluzioni necessarie ad affrontare l'insieme dei problemi derivanti da questo rapporto (ad esempio, nei casi di attraversamento di aree urbanizzate da parte di strade fortemente trafficate, la progettazione doveva tenere conto dell'insieme degli interventi necessari ad affrontare il problema dell'attraversamento, coordinandone le varie soluzioni progettuali: dalla separazione dei traffici alla regolarizzazione degli accessi ai parcheggi, dalla sostituzione della pavimentazione alla realizzazione degli attraversamenti pedonali o alla costruzione di rotatorie in entrata e in uscita, ecc.).

Nonostante la ridefinizione più selettiva dei criteri, la risposta è risultata più che soddisfacente; non solo la qualità dei progetti è migliorata in misura sensibile ma anche la partecipazione degli Enti locali si è incrementata e, con essa, la compartecipazione finanziaria di più Enti ad uno stesso progetto, a testimonianza di uno sforzo di coinvolgimento, collaborazione e partecipazione diffuso in tutto il territorio regionale.

Anche ritenendo positivo il risultato di queste ultime fasi della L.R. n. 30 del 20 luglio 1992, è apparso evidente la grande differenza fra "domanda" e "offerta", ossia tra le risorse economiche a disposizione e quelle necessarie all'ottenimento di risultati significativi a scala regionale (con un calcolo sommario è stata valutata in 400.000.000 di Euro la somma necessaria per tutte le Amministrazioni solo per la riqualificazione dell'esistente senza nuove opere e manutenzione ordinaria o straordinaria).

Per questo motivo, in occasione della predisposizione del quarto bando per l'assegnazione di contributi nell'ambito della L.R. n. 30 del 20 luglio 1992, la Regione ha individuato, quale obiettivo del bando, la realizzazione di rotatorie.

Pur nella consapevolezza di rischiare una semplificazione dell'elaborazione progettuale e, in parte, una banalizzazione dei problemi infrastrutturali, la similitudine di alcune problematiche strutturali della Regione (ad esempio l'urbanizzazione diffusa, la complessa relazione tra la rete viaria e il tessuto urbanizzato e la commistione dei traffici) con quelle affrontate positivamente in altre aree europee, ha sostenuto questa scelta.

Inoltre, proprio l'evidente divario fra la quantità di risorse necessarie ad elevare lo standard medio della rete viaria esistente e le risorse disponibili, hanno, di fatto, reso inevitabile una scelta netta verso la tipologia progettuale "a maggiore resa".

Per cercare di mantenere una buona qualità progettuale anche nel nuovo bando, si è richiesto di evitare l'utilizzo delle rotatorie in modo saltuario ed occasionale, privilegiandone l'appartenenza ad uno studio unitario complessivo, riguardante un asse o una rete stradale, che ne preveda, tra l'altro, l'uso coerente con l'asse o la rete stradale di riferimento e una particolare attenzione alla localizzazione dell'intervento - ad esempio in corrispondenza degli accessi alle aree urbanizzate.

Pur essendosi evidenziata una maggiore qualità nell'elaborazione progettuale, anche nel caso dei progetti di rotatorie, in una parte significativa dei progetti presentati nei programmi regionali, i fattori di incidentalità continuavano ad essere genericamente ricondotti al concetto di "punto nero".

In realtà i fattori di incidentalità non sempre coincidono con i punti nei quali avvengono gli incidenti ed è evidente come una corretta metodologia di intervento non possa prescindere dall'analisi dell'intero percorso e, meglio ancora, dall'analisi dell'organizzazione e della gestione del sistema viario nel suo complesso, anziché da quella del singolo punto.

Il Sistema informativo della viabilità

E' evidente che per fare analisi dettagliate è necessario avere a disposizione i **dati delle caratteristiche geometriche e delle condizioni di utilizzazione delle strade**, da incrociare con i dati di incidentalità localizzati correttamente.

Per questo motivo la Regione, in particolare dopo l'avvenuto il trasferimento delle strade dall'ANAS alle Province, si è posta il problema di una più approfondita conoscenza della rete stradale e, nell'ambito delle proprie funzioni di coordinamento, ha ritenuto indispensabile dare vita, prevedendo anche risorse dedicate, ad un Sistema informativo della viabilità (SIV), in grado di dare una risposta ai problemi sopra evidenziati.

A questo fine la realizzazione del Centro di monitoraggio regionale (CMR) per la sicurezza stradale, il cui progetto è stato approvato con la DGR 2566/03 e ha ottenuto l'approvazione con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 10 giugno 2004 – (2° posto a livello nazionale), ha l'obiettivo di informatizzare e mettere a sistema tutte le informazioni riguardanti le caratteristiche geometriche, tecniche, funzionali, di traffico e di incidentalità delle nostre strade, configurandosi, d'intesa con l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, come il nucleo funzionale, oltreché il luogo di sintesi e di elaborazione, del Sistema informativo della viabilità.

Programmi del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS)

L'attività regionale in materia di sicurezza stradale ha trovato la sua continuità nei **programmi relativi al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**. E', infatti, immediatamente successivo al quarto bando relativo alla L.R. n. 30 del 20 luglio 1992, l'avvio del primo programma relativo al PNSS, seguito a breve dal secondo.

Nel rispetto delle finalità e degli obiettivi del Programma e sulla base delle esperienze maturate e precedentemente descritte, si è ritenuto prioritario orientare gli interventi verso ambiti territoriali circoscritti, sui quali concentrare, in un'unica proposta, progetti e iniziative riguardanti più campi di intervento.

Questi ambiti sono stati denominati "**Aree zero**" per evidenziarne l'obiettivo tendenziale: azzerare l'incidentalità.

L'intento è stato quello di evitare un'eccessiva dispersione degli interventi e una scarsa integrazione delle varie linee d'azione, cercando, all'opposto, di sviluppare delle sinergie tra le azioni e i settori interessati, incentivando la predisposizione di progetti integrati.

Inoltre, si è ritenuto necessario, come già avvenuto a livello nazionale, avviare processi di selezione di progetti esemplari, ossia di progetti capaci di costituire occasione di sperimentazione e riferimento per l'intero territorio regionale.

L'inserimento di questi criteri ha portato alla presentazione di sostanzialmente tre tipi di progetti: a livello comunale progetti riguardanti tutta l'area urbana; a livello provinciale, progetti riguardanti la rete complessiva e, ancora a livello provinciale, progetti riguardanti un itinerario.

Non è ancora possibile misurare gli effetti di questi progetti sul livello specifico di incidentalità, in quanto non ancora completati, sia per la complessità delle procedure connesse ai progetti, sia per il mutevole quadro normativo riguardante l'utilizzo delle risorse derivante dal PNSS, ma un primo risultato è che tutte le esperienze illustrate hanno consentito il miglioramento della conoscenza del territorio, l'attivazione di sinergie fra enti di diverso livello, nonché l'integrazione tra diversi settori degli enti.

La rilevazione dei dati di incidentalità

Presupposto fondamentale per lo sviluppo di molte politiche regionali e locali rivolte a prevenire e ridurre il numero degli incidenti, da quelle per la programmazione di politiche sulle infrastrutture viarie a quelle orientate allo sviluppo e alla crescita di una cultura della sicurezza stradale, fino alle politiche in ambito sanitario, è la **raccolta dei dati sugli incidenti stradali**.

In assenza di un protocollo a livello nazionale che permettesse alle Regioni di coordinare la rilevazione a livello regionale, si sono sviluppate numerose iniziative a livello locale per la rilevazione dati di incidentalità basate su convenzioni bilaterali con ISTAT (Bologna, Modena, Ferrara, Forlì-Cesena, Parma e Rimini). Queste iniziative hanno permesso di raggiungere, in alcune realtà, livelli qualitativamente molto elevati nella rilevazione dei dati, ma la loro dimensione locale non ha consentito la realizzazione di un quadro conoscitivo completo, omogeneo e tempestivamente aggiornato a livello regionale. Pertanto a tutt'oggi i dati disponibili ufficiali sono quelli prodotti e messi a disposizione dall'ISTAT, nei tempi e nei modi stabiliti dall'ISTAT stesso, con ritardi anche di 2 o 3 anni.

Per questo, nel corso del 2007 la Regione ha aderito al Protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale, tra l'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT), il Ministero dell'Interno – Servizio Polizia Stradale, il Ministero della Difesa – Arma dei Carabinieri, il Ministero dei Trasporti, la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, l'Unione delle Province d'Italia (UPI), l'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia (ANCI), allo scopo *“di sperimentare soluzioni organizzative che consentano, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale, anche al fine di fornire un quadro informativo idoneo a soddisfare le esigenze informative dei diversi livelli territoriali e dei centri di monitoraggio regionali e locali previsti dal Piano*

Nazionale di Sicurezza Stradale e dai relativi Programmi di attuazione, i quali opereranno con il supporto degli Uffici di statistica e i SIT degli Enti che aderiscono al presente Accordo”.

Facendo seguito a questo protocollo, la Regione ha presentato nel corso del 2008 all'ISTAT, che lo ha già approvato, il progetto in merito all'organizzazione delle attività connesse al processo di produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale; la rilevazione secondo questo progetto partirà a settembre 2009.

Gli obiettivi del progetto sono i seguenti:

- coordinare la rilevazione a livello regionale, favorendo l'avvio della raccolta anche nelle Province non ancora in convenzione con ISTAT;
- promuovere una maggiore omogeneità nella rilevazione e l'informatizzazione del dato;
- razionalizzare la procedura attraverso la diminuzione dei passaggi;
- aumentare la tempestività dell'informazione;
- migliorare la qualità del dato attuando i controlli all'origine del flusso, anche attraverso la formazione e la sensibilizzazione degli operatori;
- produrre un quadro esaustivo a livello regionale per l'elaborazione di politiche di sicurezza stradale e di politiche sanitarie;
- supportare le scelte di investimento nel settore della viabilità e le relative attività di programmazione;
- integrare il dato ISTAT con altre fonti (flussi di traffico, dati sanitari).

A questo fine la Regione metterà a disposizione delle Forze dell'Ordine e degli altri soggetti coinvolti nel progetto, l'interfaccia web per l'inserimento o l'upload dei modelli ISTAT per la rilevazione e la georeferenziazione degli incidenti, nonché per la produzione di report, statistiche e il download dei dati. Una prima validazione dei dati a livello locale verrà effettuata dalle Province, con l'utilizzo di procedure di controllo di qualità dei dati omogenee; il livello provinciale è stato considerato, infatti, ottimale ai fini della qualità del dato, sia per l'esperienza acquisita, sia per la conoscenza del territorio e della rete stradale.

La sanità

La politica sanitaria regionale si fonda sulla prevenzione; proprio l'ottica della prevenzione impone di andare al di là dell'ambito medico-sanitario, verso una visione multisetoriale capace di comprendere e influenzare i tanti fattori di rischio che condizionano la salute.

Il Piano regionale pluriennale della prevenzione, approvato dalla Giunta con due delibere - la 1012/05 e la 426/06 - sulla base dell'intesa stabilita in Conferenza Stato-Regioni il 23 marzo 2005, è un piano strutturato per intervenire su problemi di salute diffusi nella popolazione per i quali sia dimostrata l'efficacia di azioni di prevenzione o diagnosi precoce.

Le modalità di intervento nella definizione e attuazione degli interventi sono quelle già sperimentate dalla Regione Emilia-Romagna con i Piani per la salute: il coinvolgimento dei vari attori sociali (oltre al Servizio sanitario regionale, altri assessorati regionali, gli Enti locali,

le rappresentanze dei cittadini, le associazioni, il mondo delle imprese, della scuola, dell'informazione). Per ogni progetto è individuato il contesto epidemiologico e sono definiti obiettivi specifici.

Nella seconda parte del piano, tra gli altri argomenti, è inserito il tema della sorveglianza e prevenzione degli incidenti stradali.

Per approfondire, consultare il sito della sanità regionale http://www.saluter.it/wcm/saluter/sanitaer/ssr/assistenza_territoriale/Dipartimento_sanita_publica/documentazione/lk_prevenzione/page/p_prevenzione/pagina_piano_prevenzione.htm.

Le politiche sociali

La rilevazione a livello provinciale dei dati di incidentalità nelle sei Province in convenzione diretta con ISTAT, ha avuto come conseguenza la creazione di strutture specifiche e di Osservatori provinciali oltre allo sviluppo della consapevolezza della sicurezza stradale intesa come un problema.

Al fine di diffondere la cultura della sicurezza, tutti gli enti si sono rivolti alle iniziative educative nelle scuole o alle campagne informative, stimulate dall'azione dell'Osservatorio.

Si riportano le parole tratte dal sito della **Provincia di Ferrara** (<http://www.provincia.fe.it/osservatorio-sicurezza>), firmataria della Carta Europea per la sicurezza stradale:

“(...) In questi ultimi anni la Provincia ha realizzato investimenti straordinari per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali (consolidamento, asfaltatura, miglioramento ed adeguamento della segnaletica, installazione guard rail ed “occhi di gatto”, etc.) che hanno certamente innalzato i livelli di percorribilità della rete stradale provinciale. Accanto a questi interventi, però, occorre proseguire e potenziare anche quelli di carattere educativo, volti ad una decisa presa di coscienza del fenomeno da parte dell'intera collettività, con l'obiettivo di favorire e diffondere comportamenti più consapevoli e costruttivi. Gli Enti ai quali è affidata la realizzazione e manutenzione delle strade possono, devono, creare i presupposti per una mobilità sicura; ma per una rilevante riduzione delle vittime degli incidenti stradali e dei connessi costi sociali ed economici, in linea con gli obiettivi europei, è necessaria la collaborazione di tutti i soggetti, pubblici e privati, nella diffusione di una cultura della sicurezza che consenta l'acquisizione, da parte di tutti gli utenti della strada, di un rinnovato senso di responsabilità”.

Nel corso degli anni, anche a seguito delle politiche europee e nazionali, dei programmi e delle azioni regionali e dell'aumentata consapevolezza del problema che imponevano un approccio maggiormente integrato, sono stati sviluppati progetti e iniziative di natura più ampia, integrata e partecipata, in grado di coinvolgere maggiormente l'intera collettività.

Avere i dati dell'incidentalità in tempo minore, associati alla possibilità di localizzare in modo più preciso gli eventi, ha stimolato la creazione e l'implementazione di sistemi informativi a livello provinciale. Questi sistemi a loro volta sono stati strumentali per sviluppare una maggior qualità progettuale e offrire la possibilità di verificare gli interventi ed elaborare piani provinciali o programmi di intervento finalizzati al miglioramento della sicurezza.

I piani e i programmi suddetti hanno in comune il presupposto dell'azione integrata per agire su diverse cause dell'incidentalità. I progetti integrati incentrati sulle infrastrutture vengono, infatti, accompagnati da azioni informative rivolte all'utenza, azioni di formazione rivolte ai tecnici e azioni di monitoraggio per la verifica dei risultati.

Un esempio fra i tanti è l'esperienza della **Provincia di Bologna** (dal sito <http://www.provincia.bologna.it/viabilita/Engine/RAServePG.php/P/258611081004>).

“Nel corso del 2000, la Provincia di Bologna ha redatto nell'ambito del PNSS (1° livello nazionale) un progetto pilota, finalizzato alla realizzazione del Sistema Informativo Sicurezza Stradale-SISS, nato dalla sinergia fra i vari soggetti dell'Ente in grado di incidere sul fenomeno (settori viabilità, statistica, sanità, trasporti, mobilità, informatica).

Il SISS è articolato in un complesso di azioni volte alla conoscenza del rapporto fra caratteristiche delle strade e incidentalità, attraverso due database: il primo, cartografico, contiene tutti i dati relativi alle caratteristiche strutturali delle strade provinciali; il secondo, sull'incidentalità stradale, è finalizzato alla creazione di un Osservatorio, con la collaborazione di diversi soggetti competenti. Il SISS, inoltre, promuove, in collaborazione con le scuole, iniziative di formazione e di educazione stradale per i ragazzi.

Il progetto parte dal presupposto fondamentale che per il raggiungimento dell'obiettivo del PNSS di ridurre il numero di morti e feriti per incidenti stradali, quindi, occorre agire su tre fronti: l'adeguamento delle infrastrutture viarie esistenti; la formazione degli utenti; la sicurezza dei veicoli. Il SISS della Provincia di Bologna prevede lo svolgimento di precise azioni sul primo e secondo fronte, tralasciando per ovvi motivi il terzo. Nel febbraio 2006, inoltre, l'Amministrazione provinciale di Bologna, prima Provincia in Italia, ha sottoscritto la Carta Europea per la sicurezza stradale che pone, come principale obiettivo della propria politica di sicurezza stradale, la riduzione del 50% del numero dei morti e dei feriti entro il 2010.

In questo orizzonte, nel 2007, la Provincia di Bologna ha redatto il Piano Provinciale per la Sicurezza Stradale col quale intende dare forma e contenuti ad una politica generale della sicurezza stradale coerente con gli indirizzi del terzo "Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero delle vittime della strada nell'Unione entro il 2010: una responsabilità condivisa" e con le indicazioni del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni prioritarie". L'attività della Provincia di Bologna in materia di sicurezza stradale, in sostanza, mira al passaggio dalla multisettorialità all'interistituzionalità, perché un'azione, per essere efficace, deve necessariamente essere territorialmente condivisa.

La Provincia di Bologna ha compiuto tre scelte di fondo.

1. Il Piano definisce priorità e impegni in tutti i settori che incidono sulla sicurezza stradale: sistema dei trasporti, rete infrastrutturale, regolamentazione del traffico, sistema sanitario, attività di controllo/dissuasione/repressione, cultura della sicurezza stradale, politiche aziendali relative alla mobilità dei propri dipendenti, urbanistica e sviluppo del territorio, etc.

2. Per sviluppare un'efficace azione di governo è stata costituita una sede di elaborazione/gestione del Piano alla quale partecipano numerosi settori della Provincia e, nell'ambito della Consulta Provinciale sulla Sicurezza Stradale, è stato costituito un gruppo di lavoro formato dalle Amministrazioni comunali e da tutti i soggetti pubblici e privati interessati

al problema. Il Piano è, dunque, il risultato di un processo di concertazione interistituzionale e di partenariato pubblico-privato che costituisce il presupposto per la gestione condivisa e unitaria degli obiettivi, degli impegni e delle risorse.

3. L'attuazione del Piano si basa su un processo decisionale e di verifica che prevede: l'individuazione dei fattori di rischio, la definizione delle priorità, l'attuazione degli interventi, il monitoraggio dei risultati, le valutazioni di efficacia, la verifica del Piano stesso. Questo processo decisionale sarà governato e condiviso da tutti i livelli di governo interessati (da quello nazionale a quello comunale), da tutti i settori del governo provinciale e locale, da tutti i soggetti pubblici e privati interessati al miglioramento della sicurezza stradale.

Nell'ottica della realizzazione del Piano Provinciale per la Sicurezza Stradale, l'utilizzo dell'Osservatorio provinciale dell'incidentalità, del Catasto strade e della Consulta per la sicurezza stradale permettono un'analisi molto attenta ed approfondita del fenomeno dell'incidentalità, consentendo di individuare con precisione i cosiddetti 'buchi neri', cioè le tratte delle strade provinciali ove avvengono il maggior numero di incidenti, e da qui fare interventi mirati ed efficienti”.

Un esempio un po' diverso è quello della **Provincia di Reggio Emilia**, che non si è dotata di un unico strumento di programmazione/pianificazione degli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale, ma ha predisposto piani e progetti specifici quali il piano delle piste ciclabili o il piano per la Moderazione del Traffico sulle strade provinciali del 2006 (dal sito <http://www.provincia.re.it/page.asp?IDCategoria=701&IDSezione=4242&ID=86100>).

“Con questo piano la Provincia di Reggio Emilia persegue l'obiettivo di rendere la propria rete stradale il più possibile sicura e scorrevole. La rete stradale storica risente, infatti, dell'epoca in cui è stata realizzata, quando le esigenze di spostamento e i mezzi di trasporto avevano caratteristiche profondamente diverse.

La Provincia si è dunque dotata da tempo di un programma di riorganizzazione dei propri tracciati stradali, soprattutto con riferimento ad alcuni assi strategici, di primaria importanza. Gli interventi più incisivi sono concentrati prevalentemente su 6 direttrici principali (n. 3 nord-sud e n. 3 est-ovest); sulle altre strade è necessario migliorare la sicurezza di attraversamento dei centri abitati, che risultano sempre più il luogo dove avvengono incidenti tra automezzi ma, soprattutto, tra veicoli ed utenze deboli (pedoni, ciclisti, ciclomotori), con le inevitabili conseguenze sanitarie. La semplice indicazione di limitazione della velocità, mediante l'apposita segnaletica, non risulta più sufficiente a dissuadere gli utenti della strada dal percorrere i centri abitati a velocità tali da risultare fonte di pericolo. Le motivazioni sono probabilmente varie (mezzi più veloci, vita più frenetica, controlli limitati, incoscienza dei pericoli, ecc.) ed è difficile incidere sulle stesse solo con attività di "educazione stradale". In tale contesto si è dunque deciso di adottare misure che possano obbligare o indurre gli automobilisti a comportamenti più prudenti nell'attraversamento di punti pericolosi e che costituiscano primari elementi di prevenzione nella sicurezza stradale. Per tale motivo è risultato necessario redigere un Piano per la Moderazione del Traffico sulle Strade Provinciali, dove vengono individuate le diverse possibilità tecniche e tecnologiche ai fini di ottenere significativi risultati di moderazione del traffico e della velocità, aumentando di conseguenza la sicurezza stradale con elementi di prevenzione.

Prima di essere approvato, il Piano è stato discusso in apposito incontro tenutosi il 28 giugno 2006, alla quale sono stati invitati tutti i Sindaci della Provincia e tutte le Forze dell'Ordine di sicurezza e di emergenza operante sul territorio provinciale, al fine di sottoporre il Piano ad osservazioni, integrazioni, modifiche, ecc., ed approvare quindi un documento che contenesse il contributo di tutte le parti interessate a garantire la sicurezza”.

Per citare un altro esempio, sintetizziamo il progetto presentato e realizzato nell'ambito del PNSS 1° programma, dalla **Provincia di Parma** (con la collaborazione del Dipartimento di Ingegneria Civile, dell'Ambiente, del Territorio e dell'Architettura dell'Università di Parma, della Motorizzazione civile, del Servizio scuola, del Servizio formazione professionale, dell'Osservatorio Provinciale per la sicurezza stradale).

Il progetto è intitolato “Programma integrato per la costruzione di una cultura per la sicurezza stradale” e prevede un programma formativo articolato rivolto al mondo della scuola e all'utenza (ad esempio corsi specifici per la guida rivolti agli extracomunitari); un corso di alta formazione e perfezionamento rivolto specificatamente ai tecnici degli enti locali (comprensivo di applicazioni pratiche, sopralluoghi collegiali e casi studio); una serie di interventi infrastrutturali diffusi su tutto il territorio provinciale. Questi interventi sono stati individuati analizzando le situazioni di rischio più comuni lungo le strade provinciali e proponendo soluzioni specifiche, sperimentali e modulabili; ad esempio sono stati realizzati interventi di restringimento della carreggiata con guida ottica per ridurre la velocità in prossimità di punti singolari, portali di accesso ai centri abitati per evidenziare l'ingresso in un'area dove è necessaria una maggiore attenzione alla guida, interventi di miglioramento dell'aderenza della pavimentazione in curve pericolose.

Nell'ottica dell'approccio integrato e partecipato, in alcuni casi, l'Osservatorio provinciale ha sviluppato una rete di contatti e di progetti, messi a disposizione di tutti gli interessati attraverso il web, insieme a dati e notizie specifiche; questo metodo di lavoro prevede spesso la formazione anche di altri organismi (quali consulte, forum, tavoli di lavoro) per coinvolgere altre parti sociali portatori di interessi specifici (scuola, associazioni familiari vittime, motociclisti, polizie, lavoratori del trasporto, assicurazioni...), in analogia a quanto avviene a livello regionale.

Anche in questo caso proponiamo un esempio fra i tanti (dal sito <http://www.retedisicurezza.modena.it/>).

“A partire dal 2001, applicando correttamente i concetti e le strategie dell'approccio multisettoriale, la Provincia di Modena, attraverso il coordinamento “Rete di Sicurezza”, si propone di attuare una serie di progetti che, di fatto, costituiscono un sistema di interventi e di azioni integrate e coordinate, volte a migliorare e incrementare le azioni di prevenzione e controllo e la messa a punto di dispositivi organizzativi e infrastrutturali. Lo scopo è quello di migliorare la sicurezza stradale, sviluppare una rete di informazioni e di azioni di sensibilizzazione, di attività e servizi finalizzati alla riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze in sintonia con gli obiettivi posti dai Piani nazionali e Regionali.

Tali progetti riguardano prioritariamente le seguenti aree di intervento:

- 1) monitoraggio e sorveglianza;*
- 2) comunicazione e sensibilizzazione;*

3) *educazione e formazione alla sicurezza*

4) *individuazione di interventi urgenti e prioritari per migliorare la sicurezza sulla viabilità e nei trasporti;*

5) *coordinamento finalizzato al continuo miglioramento dei servizi sanitari e di assistenza;*

6) *potenziamento e rafforzamento dell'azione di prevenzione, controllo e repressione”.*

Nel caso di Reggio Emilia, al contrario l'Osservatorio è nato e si è sviluppato in maniera autonoma, partendo da associazioni indipendenti dalla pubblica Amministrazione, e ottenendone poi il patrocinio; si tratta, comunque, di un organismo capace di iniziative specifiche rivolte al proprio territorio di influenza in materia di informazione, prevenzione e formazione e indirizzo, nonché in grado di rilevare dati relativi all'incidentalità e al controllo stradale (<http://www.osservatoriostradale.it/>).

Da sottolineare inoltre come, proprio per la complessità del fenomeno, spesso la sicurezza stradale sia favorita da politiche non principalmente destinate a questo tema, come ad esempio le politiche per la mobilità sostenibile.

E', infatti, evidente come lo spostare utenti verso il trasporto pubblico locale o la mobilità ciclabile, oltre a favorire il miglioramento della qualità dell'aria e delle condizioni di vita, possa ridurre significativamente il livello di incidentalità.

Tra i tanti progetti e iniziative legati alla mobilità sostenibile del territorio regionale segnaliamo un esempio alcuni esempi:

i progetti Pedibus e Bicibus della Provincia di Reggio Emilia

(<http://www.municipio.re.it/PUM/mobilitaurbana.nsf/60259B2210249E6BC125701C00390D6B/0777778EA739B77CC1257377003D9EE9/?Opendocument>);

il progetto Pedal

(http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ERMES/Canali/trasporti/mobilita_ciclistica_pedonale.htm).

Pedal è un progetto di durata biennale, avviato nel 2006, promosso dalla Regione Emilia-Romagna (Servizio Mobilità urbana e Trasporto locale) in collaborazione con l'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale della Regione, i Comuni di Modena e Reggio Emilia, l'Istituto Comprensoriale Lepido di Reggio Emilia, la scuola Lanfranco Guidotti di Modena, l'Arpa Emilia-Romagna, ISAC –CNR, FIAB Tuttinbici di Reggio Emilia, FIAB di Modena, l'Associazione Camina (Città amica dell'infanzia e dell'adolescenza).

Tale progetto consiste nell'attuazione di un percorso educativo all'intero delle scuole medie inferiori, a sviluppo pluriennale, articolato in più moduli sia teorici che pratici, per proporre agli adolescenti delle scuole secondarie l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile per il miglioramento della qualità dell'aria.

In affiancamento alla mobilità casa-scuola, sono stati svolti laboratori sul clima e le emissioni inquinanti, comunicazioni sulla mobilità locale e regionale, sulla sicurezza stradale e sul mobility management, attività di rilevazione delle emissioni inquinanti, oltre all'installazione di contactometri per la rilevazione dei dati di spostamento dei ragazzi.

Il progetto, presentato durante un seminario nel gennaio 2008, si è concluso nel giugno 2008 con la redazione di un rapporto conclusivo contenente i dati dei chilometri percorsi dai ragazzi complessivamente, un bilancio ambientale sulle mancate e missioni emesse, alcuni pannelli espositivi del progetto per le scuole e la riorganizzazione delle aree di sosta per le biciclette nelle due scuole attraverso interventi infrastrutturali (miglioramento dell'accessibilità, spazi sicuri per il ricovero delle biciclette) cofinanziati dalla regione Emilia-Romagna e dai Comuni di Modena e di Reggio Emilia.

Tra le varie azioni messe in campo dagli enti locali, si segnalano anche quelle riguardanti il rafforzamento del governo della sicurezza stradale attraverso il controllo; vedi ad esempio il **progetto Autovelox della Provincia di Bologna** (<http://www.provincia.bologna.it/polizia/Engine/RAServePG.php/P/251111050505>).

“Ridurre il numero delle vittime sulle strade provinciali è l'obiettivo della campagna per la sicurezza stradale lanciata dalla Provincia attraverso una serie di azioni, tra cui l'installazione di una moderna rete di autovelox preceduta dalla revisione dei limiti di velocità. Le postazioni di controllo installate lungo le strade provinciali sono gestite dalla nuova Unità operativa stradale del Corpo di Polizia provinciale, che ha competenze di polizia stradale nel territorio provinciale. Dopo un'attenta campagna di comunicazione realizzata con manifesti a forte impatto e spot radiofonici, sabato 15 settembre 2007 sono entrati in funzione i primi autovelox. Tutte le postazioni risultano telecontrollate, rilevano velocità superiori ai 70 o ai 90 chilometri orari e sono segnalate dai prescritti segnali di indicazione”.

Link Province sicurezza stradale

Bologna

<http://www.provincia.bologna.it/probo/Engine/RAServePG.php/P/276610010808>

<http://www.provincia.bologna.it/viabilita/Engine/RAServePG.php/P/258611081004>

Ferrara

<http://www.provincia.fe.it/osservatorio-sicurezza>

Forlì Cesena

<http://www.provincia.fc.it/sicurezzastradale/>

Modena

<http://www.provincia.modena.it/page.asp?IDCategoria=6&IDSezione=427&ID=57545>

<http://www.provincia.modena.it/page.asp?IDCategoria=7&IDSezione=855&ID=56131>

<http://www.retedisicurezza.modena.it/>

Parma

<http://notizie.parma.it/page.asp?IDCategoria=15&IDSezione=0&ID=213428>

<http://www2.provincia.parma.it/page.asp?IDCategoria=1257&IDSezione=13225&ID Oggetto=&Tipo=SERVIZIO>

Piacenza

http://www.provincia.piacenza.it/dettaglio_sez.asp?IdSAT=151&Txt=Viabilità%20e%20infrast_rutture&Idat=11

Ravenna

<http://www.provincia.ra.it/pagine/index.php?t=argomenti&id=7>

http://www.racine.ra.it/provincia/statistica/news/sicurezza_stradale.pdf

Reggio Emilia

<http://www.provincia.re.it/page.asp?IDCategoria=701&IDSezione=4242&ID=86100>

<http://www.municipio.re.it/PUM/mobilitaurbana.nsf/60259B2210249E6BC125701C00390D6B/0777778EA739B77CC1257377003D9EE9/?Opendocument>

<http://www.provincia.re.it/page.asp?IDCategoria=701&IDSezione=4251&ID=88309>

<http://www.osservatoriostradale.it/>

Rimini

<http://www.provincia.rimini.it/progetti/mobilita/index.htm>

http://www.provincia.rimini.it/informa/osservatori/index_13_incidenti.htm

Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale: attività, obiettivi e strategie

Premessa

Con la Legge Regionale n. 35 del 1990, e con le successive n. 30 del 1992 e n. 26 del 1995, la Regione ha istituito l'**Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza**, un organismo interno all'Amministrazione regionale in grado di raccogliere intorno a sé tutte le sensibilità e le esperienze sviluppate, fin dal 1983, dal dibattito sulla proposta di legge per l'uso obbligatorio del casco e di dare vita ad un progetto di cultura generale indirizzato verso obiettivi di maggiore sicurezza stradale per tutti, consapevoli del fatto che gli incidenti stradali erano difficilmente percepibili dalla collettività in generale come fenomeno sociale.

L'Osservatorio, sulla base della legislazione regionale vigente, oltre a svolgere un ruolo autonomo di ideazione, di progettazione e di produzione di programmi ed azioni varie, svolge un ruolo di consulenza e di collaborazione indirizzata verso vari soggetti sia pubblici che privati impegnati sul problema della sicurezza stradale.

Esso si è sempre posto l'obiettivo di sollecitare il massimo delle attenzioni di tutti i soggetti, istituzionali e non, verso il problema della sicurezza stradale e dei comportamenti a rischio, ma soprattutto di modificare il sistema, di agire cioè attraverso le sperimentazioni e le diverse azioni, sulle scelte nazionali e regionali anticipando: la legge sul casco obbligatorio, le cinture di sicurezza, la velocità eccessiva, il "sabato sera", l'alcol, la preparazione alla guida, il sistema della raccolta dei dati in tempo reale, fino all'introduzione della educazione stradale nella programmazione scolastica.

La presenza nell'Osservatorio di un gruppo di funzionari interni all'Amministrazione regionale e di alcune rappresentanze istituzionali, oltre ad un gruppo di esperti di chiara fama in vari settori afferenti sia ai temi della sicurezza stradale che a quelli della comunicazione, dell'educazione e della formazione, ha consentito all'Osservatorio di svolgere un ruolo attivo in vari settori riguardanti la sicurezza stradale.

Sulla base di questo impegno costante oggi è possibile affermare che il territorio regionale si è trasformato in un laboratorio sperimentale sui problemi della sicurezza stradale, in un cantiere aperto in cui ciascuno si collega e si ritrova con altri, trasmettendo esperienze ed informazioni, in sintonia con gli obiettivi del programma della Regione Emilia-Romagna.

Con la stessa L.R. 30/92, la Regione, su proposta dell'Osservatorio, ha attivato anche un programma di interventi finalizzati alla riorganizzazione del sistema della mobilità e delle infrastrutture fondamentali per una mobilità più sicura e sostenibile.

Per aumentare il livello di sicurezza delle strade la Regione, pur non avendo competenze sulle strade, già allora, quando si parlava solo di manutenzione, ha investito a partire dal 1992 circa 40 miliardi (destinati a sostenere progetti sperimentali), a cui si sono aggiunti complessivamente altri 40 miliardi circa come quota di partecipazione degli Enti locali.

Consapevole della scarsa attendibilità delle informazioni statistiche, dovute anche dal sistema di rilevazione abbastanza complesso, la Regione ha avviato, inoltre, alcune

sperimentazioni per un sistema di raccolta e di classificazione dei dati relativi agli incidenti stradali, in “tempo reale”.

Gli obiettivi dell’Osservatorio per l’educazione stradale e la sicurezza

- Sviluppare e diffondere una cultura della sicurezza stradale come cultura di rispetto delle regole della strada, che sono anch'esse regole fondamentali di convivenza civile e di rispetto della vita propria ed altrui e delle “cose”;
- sviluppare una politica di coinvolgimenti, di partecipazioni, di collaborazioni di più soggetti in un quadro di corresponsabilizzazione sociale e culturale, superando frammentazione, sovrapposizione e dispersione di risorse professionali ed economiche e soprattutto la polverizzazione di competenze;
- sviluppare un sistema di conoscenza degli incidenti stradali, la più ampia ed approfondita possibile in tempo reale tale da favorire interventi di informazione e formazione la più capillare ed articolata possibile;
- concentrare le diverse azioni verso obiettivi condivisi e comuni tali da favorire una loro continuità ed un loro insediamento nella programmazione sia regionale che locale e comunque istituzionale, tali da ridurre sensibilmente il numero di incidenti stradali.

Metodologia di lavoro

Nel rispetto delle competenze e delle funzioni attribuite ai diversi soggetti in virtù di norme nazionali, regionali e/o locali, il sistema a rete ha consentito e consente tuttora di lavorare in sinergia, di trovare condivisione negli obiettivi, di avvalersi delle massime opportunità del territorio e di promuovere azioni che possano garantire il massimo della continuità nell'impegno, delle potenzialità esistenti, razionalizzando gli interventi ed agendo anche con varie azioni di monitoraggio, consapevoli tuttavia che azioni di trasformazione culturale e di stile di vita, difficilmente sono verificabili in tempi rapidi.

Gli accordi e le intese hanno avuto varie forme di definizione di moduli organizzativi, secondo le diverse realtà locali ma prevedono tutte la stessa impostazione e composizione.

I soggetti coinvolti

- Province, Comuni, Comunità Montane, Consorzi di Comuni, Prefetture, Direzioni dell’Ufficio Scolastico Regionale e degli Uffici Provinciali (ex Provveditorati agli Studi), Istituti Scolastici di ogni ordine e grado (a partire dalle scuole materne), Università e Centri di ricerca, A.U.S.L. Centri Giovanili, Polizia Stradale, Polizia Municipale e Provinciale, Carabinieri, A.C.I. Federazione Motociclistica Italiana, Autoscuole, Moto Club, Compagnie Assicuratrici, Associazioni e Federazioni Ricreative, Sportive e Culturali, Centri di divertimento giovanile, Organizzazioni Fieristiche, Associazione di genitori e/ o di cittadini, Associazioni culturali, sociali ed economiche, Organizzazioni Sindacali, Istituti

Bancari e/ o Loro Fondazioni, Aziende ed Imprese e loro Mobility Manager, Associazioni di Imprese, Ordini Professionali e soprattutto mass media.

- I settori delle diverse Amministrazioni più direttamente interessati:

Assessorati alla Mobilità e ai Trasporti, alla Scuola e alla Formazione Professionale, alla Sanità, alle Politiche Sociali, alle Politiche Giovanili, alle Politiche Ambientali, alla Qualità urbana, alla Polizia Municipale e Provinciale, oltre a quelli afferenti alle diverse Amministrazioni dello Stato.

Ogni realtà ha, infatti, adattato i suggerimenti e le indicazioni dell'Osservatorio, alle effettive opportunità del proprio territorio, alle esperienze che intende programmare ed alle strategie di lavoro più idonee, e soprattutto alle diverse realtà ambientali.

In questo modo è stato possibile impostare un'azione capillare su tutto il territorio, che ha messo in moto varie azioni anche interistituzionali ed interassessorili, a loro volta collegate tra di loro, in grado di dialogare insieme, verso obiettivi di interesse comune.

I programmi principali

Dopo anni di impegno e di lavoro sul territorio, dal 1994:

- è stato firmato il primo accordo quadro con l'Autorità scolastiche della regione;
- si è rafforzata l'azione del mondo della scuola, che ha attivato sperimentazioni didattiche e formative tra le più avanzate, coinvolgendo anche le famiglie;
- si sono avviate sperimentazioni per agire sul "sistema della conoscenza" attraverso la sperimentazione della raccolta dei dati relativi agli incidenti stradali in "tempo reale";
- si sono attivati programmi di preparazione alla guida sicura dei giovanissimi, pur in assenza di normativa e finanziamenti nazionali adeguati;
- è stata attivata, con finanziamenti dell'Osservatorio, una ricca sperimentazione di aree attrezzate per "guida preventiva" sia per il ciclomotore che per la prima auto. Fin dalla fine degli anni '80 sono cominciati a essere strutturati i primi "**laboratori didattici all'aperto**," in tutti gli spazi disponibili, alcuni seguiti didatticamente anche dall'Università, come quello di Nonantola (MO);
- si sono attivate iniziative per una maggiore conoscenza dei fenomeni legati alle particolari condizioni di guida (nebbia, gelo ecc.), per la conoscenza e la soluzione delle situazioni più a rischio, soprattutto nelle serate di evasione e divertimento;
- sono stati individuati gli elementi fondamentali, a partire dai primi anni '90 per una legge regionale dedicata alla sicurezza nella mobilità e sono stati individuati i primi obiettivi di riorganizzazione di un territorio per renderlo più funzionale ad una maggiore sicurezza degli utenti della strada;
- sono state organizzate manifestazioni ed azioni di sensibilizzazione che, annualmente, vedono la partecipazione di circa 100 mila giovani, che insieme a genitori, insegnanti e varie forze dell'ordine, organizzano "Maggio in strada", giunta alla sua undicesima edizione;

- infine, fin dalla fine degli anni '80 si sono sperimentate varie forme di comunicazione, accompagnate da una ricerca costante e continua.

Un programma specifico dell'Osservatorio è stato dedicato al problema della formazione e della informazione finalizzata ai giovani sia in procinto di acquisire il **"primo motorino"**, sia di prendere la patente sia già "patentati" e quindi già potenzialmente "in strada", con la ricerca costante e continua sulla conoscenza dei linguaggi giovanili, sulle varie sedi e varie forme di incontro con i giovani stessi, rafforzando la concretezza delle varie proposte e dei testimonial più appropriati.

Altro problema fin dal 1989, individuato ed analizzato dall'Osservatorio, è stato quello delle cosiddette **"stragi del sabato sera"**, cioè della elevata mortalità giovanile nelle serate di evasione e divertimento, fenomeno del tutto particolare, mai rilevato né studiato prima, e segnalato all'opinione pubblica come problema sociale di rilevanza quantomeno nazionale.

Un elemento particolarmente significativo nell'attività dell'Osservatorio è determinato dal modo di rapportarsi con i giovani con una comunicazione la più rispondente alle diverse tipologie di linguaggi, alle loro tecniche di comunicazione, alle loro effettive esigenze.

Nella parte "Produzione di materiali informativi" si riportano le azioni più significative dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, sviluppate nel corso di questi anni.

Sono stati attivati, inoltre, su tutto il territorio regionale, importanti corsi di formazione dei docenti con una ricca produzione di materiali didattici ed informativi e sono stati realizzati importanti seminari regionali alla presenza dei docenti - referenti dell'educazione stradale e dei giovani, dedicati a temi specifici quali: "Dieci secondi può ... salvarti la vita! Comunicare sicurezza, comunicare giovane...si può" e "L'emozione e la regola", il ruolo ed il protagonismo dei giovani, il ruolo ed il protagonismo dei docenti e delle famiglie.

Altri programmi indirizzati ai giovani sono stati (e sono tuttora in atto) "Efficienza del mezzo, efficienza della persona o auto - efficacia personale", "Guida sicura", "Giovani - sicuri, sicuri e informati" , " Il ruolo tra pari".

Dal 1994, dalla firma dell'intesa tra la Regione Emilia-Romagna, la Soprintendenza Scolastica Regionale ed i Provveditorati agli Studi, la scuola ha attivato, tramite l'Osservatorio regionale, corsi di informazione e di formazione per oltre 6.000 docenti di varie discipline e di scuole di ogni ordine e grado (a partire dalla scuola materna) per favorire l'inserimento dell'educazione stradale nella programmazione scolastica **in forma interdisciplinare ed inter-istituzionale**.

Attualmente i docenti stanno lavorando in veri e propri progetti d'Istituto (anche grazie all'autonomia delle scuole), sui temi generali della sicurezza stradale, con particolare riferimento, per le fasce di età più a rischio (pedoni, ciclisti) ai temi della guida sicura per gli utenti delle "due ruote" (compreso l'uso del casco) e della "prima auto", e sui problemi del "sabato sera".

Le sperimentazioni didattiche e la metodologia di lavoro attuate da parte delle scuole sono molto interessanti e significative e rappresentano esperienze didattiche molto avanzate.

La trasformazione dell'Osservatorio ed alcuni suoi servizi

Dalla fase di sensibilizzazione, svolta in questi anni, l'Osservatorio si è riorganizzato per trasformarsi anche in struttura di servizio, raccogliendo tutte le esperienze sviluppate nell'ambito dei vari progetti attivati in questi ultimi periodi, rendendole disponibili per quanti sono interessati al tema della sicurezza stradale e comunque svolgendo anche un ruolo autonomo di consulenza e collaborazione verso tutti i soggetti interessati al problema della sicurezza stradale.

- Dal 1999 è stato attivato, infatti, un nuovo servizio denominato **“La Bottega delle idee e dei progetti”** al fine di favorire la diffusione e la circolazione delle esperienze più importanti e più interessanti;
- si sta inoltre consolidando, attraverso un servizio denominato **"Maggio in strada"**, l'azione di monitoraggio sul territorio regionale per verificare l'efficacia dei vari programmi e sviluppare su questi varie attività di riflessione e di valutazioni culturali e scientifiche;
- si sono sviluppate nuove ricerche e nuovi interventi finalizzati ad informare e a formare tutti gli utenti della strada, siano essi pedoni, ciclisti e “motorizzati”, oltre ad intervenire verso tutte le categorie di utenti e verso tutte le fasce di età più a rischio;
- sviluppa la sua azione presso tutte le sedi di aggregazione giovanile, e nei vari centri di formazione oltre che nelle varie sedi di lavoro;
- promuove un sistema di preparazione alla guida dei ragazzi sia per le “due che per le quattro ruote” anche attraverso la collaborazione del Ministero dei Trasporti e le Scuole Guida;
- promuove la formazione e l'informazione destinata ai genitori per un loro ruolo attivo per sé e per i propri figli, anche in tema di sicurezza stradale.
- Stimola e sviluppa la ricerca costante e continua sulle diverse possibilità e sistemi di comunicazione, con attenzione particolare verso i giovanissimi ed i giovani in generale anche con formule azzardate e fortemente innovative.

Nella fase di riorganizzazione, l'Osservatorio ha rilanciato il tema degli accordi e delle intese; infatti, si stanno rafforzando tavoli di lavoro comuni tra la Regione, i Comuni, le Province, il mondo della Scuola, le Prefetture, le Aziende USL, a cui sono invitati a collaborare anche tutti i soggetti pubblici e privati interessati e disponibili.

Dalla fase di sensibilizzazione e di corresponsabilizzazione collettiva sul problema degli incidenti stradali (fase in cui l'Osservatorio ha attivato una rete di collaborazioni e d'interventi su tutto il territorio non solo regionale), oggi si è passati ad una fase d'interventi “mirati” e particolarmente indirizzati verso le varie fasce d'età degli utenti della strada con attività differenziate e con la ricerca delle sedi più opportune per rafforzare la capacità di comunicazione e la possibilità di trasmettere informazioni adeguate.

Per quanto attiene ai ragazzi, ed ai giovani in generale, l'Osservatorio si è sempre riferito, quindi, ad una cultura della sicurezza stradale, ad un'educazione non aggiuntiva alla programmazione scolastica, ma come parte integrante della programmazione stessa (inserita nei POF, per quanto attiene ai giovani che frequentano la scuola) e come percorso formativo ed informativo per i giovani in generale attraverso le Scuole guida, le varie

Associazioni sportive, ricreative e culturali, nelle varie sedi di aggregazione giovanile, nelle sedi di lavoro.

L'esperienza che abbiamo sviluppato nelle scuole della nostra regione è infatti particolarmente significativa in quanto è tesa non solo a trasmettere informazioni ma a stimolare nei giovanissimi, e nei giovani in generale, la comprensione e l'accettazione delle regole della strada.

Per continuare e rafforzare questo lavoro l'Osservatorio e le scuole devono poter programmare il proprio lavoro con maggiori risorse, con la possibilità di avvalersi di esperti e di professionalità varie che entrano nella scuola non per fare "educazione stradale" (e quindi mettere la scuola di fronte a pacchetti "chiusi", già confezionati) ma per collaborare al programma didattico e formativo aggiungendo le proprie specifiche competenze e conoscenze a quelle dei docenti, e per aiutare la scuola in questo percorso di crescita culturale, facendole assumere il ruolo formativo che le compete anche in materia di educazione alla sicurezza stradale.

Le stesse esigenze espresse dal mondo della scuola sono manifestate anche dagli Enti locali, dalle Associazioni impegnate con i giovani, per sviluppare programmi che abbiano la garanzia della scientificità e della continuità e possano veramente segnare un'inversione di tendenza rispetto alla situazione attuale di una così elevata incidentalità stradale.

Per raggiungere gli obiettivi generali sopra indicati, occorrono pertanto vari soggetti che, senza sovrapporsi o frantumare le loro proposte in mille rivoli, sappiano dare il meglio delle proprie competenze e professionalità in un quadro organico e coordinato di impegno comune.

Per favorire questo processo di coordinamento l'Osservatorio attualmente è collegato a tutto il territorio regionale e cerca di svolgere un ruolo di stimolo e di indirizzo anche per scelte a carattere nazionale; collabora ed ha contatti frequenti con i Ministeri interessati e con le maggiori Imprese che partecipano ai programmi dedicati ai giovani; è spesso interpellato da vari organi di stampa e di informazione (anche tecnico scientifica) che desiderano conoscere le esperienze più significative sviluppate sul territorio regionale e la sua metodologia di lavoro.

In questo periodo, inoltre, è fatto oggetto di varie proposte di accordi e di intese sia a livello nazionale che a livello locale, con le Province, i Comuni, le Prefetture, le Asl, le ACI, i Motoclub, ecc...per rafforzare l'azione comune in tema di sicurezza stradale.

L'Osservatorio rappresenta un punto di riferimento anche di vari Comitati di genitori che stanno vivendo il dramma degli incidenti stradali e di vari movimenti di opinione che, in forma sempre più attenta, si stanno impegnando in vari settori riguardanti l'educazione stradale.

Svolge la propria attività in tempo reale, cercando di individuare i problemi emergenti e, soprattutto, di monitorare la realtà regionale al fine di poter svolgere un ruolo il più possibile di anticipazione dei fenomeni emergenti e delle scelte più significative da proporre.

Per fare questo esso riceve continui input da vari soggetti che spesso individuano l'Osservatorio anche come punto di riferimento per proposte di ricerche e di studi su vari argomenti attinenti sia la sicurezza nel sistema della viabilità sia la sicurezza del "veicolo".

Esso promuove e stimola la ricerca nei vari settori principali afferenti la sicurezza stradale.

Sono stati firmati, inoltre, accordi con le autorità scolastiche per l'acquisizione del "patentino" per i giovanissimi: il 1^o anno di avvio del programma circa 53 000 ragazzi hanno potuto frequentare corsi di preparazione gratuiti per sostenere l'esame.

Altri accordi sono stati sottoscritti con le autoscuole della regione per rafforzare la preparazione dei giovani alla prima auto, con la formula della "personalizzazione" del rapporto con i giovani.

Da segnalare, inoltre, gli accordi con il settore della formazione professionale per il problema degli incidenti: casa-lavoro e con la Direzione Regionale dell'INAIL per il problema dell'autotrasporto e convivenza civile sulle strade.

Rassegna delle iniziative dell'osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale

Accordo tra Regione Emilia-Romagna e la Direzione Regionale dell'INAIL

Tale accordo, finalizzato al problema della sicurezza dell'autotrasporto e della convivenza civile sulle strade e realizzato con la collaborazione della Provincia di Modena, ha consentito lo svolgimento di una serie di attività:

- realizzazione della campagna di comunicazione, a cura di Oliviero Toscani, "Pace e amore non hanno misura - Amiamoci", mediante la distribuzione di vari supporti informativi e di sensibilizzazione;



- prosecuzione della campagna di comunicazione e sensibilizzazione già avviata nel 2007;
- avvio della fase dei controlli sulle strade rivolte agli autotrasportatori ed avvio delle fasi di ricerca a campione sui comportamenti a rischio;
- acquisizione di strumentazione per la rilevazione dei flussi di traffico, velocità e distanze di sicurezza tra i vari veicoli e per la creazione di un sistema informativo consultabile via web con i dati relativi al monitoraggio;
- acquisizione di strumentazione relativa all'informazione, alla prevenzione e al controllo per la riduzione della velocità di punta sulle strade provinciali;
- avvio delle attività di formazione ed informazione per gli autotrasportatori, in accordo con le Associazioni di Categoria provinciali.

Accordo tra Regione Emilia-Romagna, Osservatorio e Associazioni autoscuole

La Regione Emilia-Romagna, l'Osservatorio, le Rappresentanze delle Autoscuole e dell'ACI dell'Emilia-Romagna hanno sottoscritto un Accordo finalizzato ad una miglior preparazione dei giovani che sono in procinto di acquisire la patente.

L'obiettivo è definire un programma di lavoro che valorizzi le buone prassi già esistenti, svolgere un'opportuna azione di monitoraggio e di verifica, attivare contemporaneamente alcune sperimentazioni in grado di incidere positivamente sulla preparazione alla guida di tutti, portandole "a sistema" in modo da trasformare e migliorare l'offerta formativa.

I temi che fanno parte dell'accordo di programma saranno promossi con una diversa scansione temporale:

1. la preparazione per l'acquisizione del certificato di idoneità alla guida, su strada, del ciclomotore;
2. la preparazione alla guida dei giovani per l'acquisizione della "prima patente";
3. l'aggiornamento e l'informazione sulle nuove norme del codice della strada e sugli interventi riguardanti i provvedimenti sulla mobilità;
4. il recupero dei punti-patente;
5. la preparazione alla guida dei diversamente abili;
6. la preparazione alla guida degli stranieri in particolare degli extra-comunitari.

Nel 2008 è proseguita, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali, l'attività di organizzazione di seminari per i formatori, docenti ed istruttori di guida, iniziata alla fine del 2007 nella provincia di Forlì-Cesena, realizzando seminari anche nelle province di Parma, Piacenza, Modena, Rimini, Ferrara e Bologna.

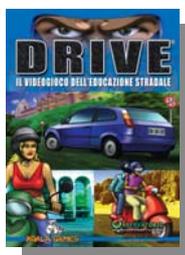
Produzione e distribuzione di materiali informativi

L'Osservatorio svolge numerose attività connesse all'ideazione, alla realizzazione, alla produzione, alla ristampa e alla distribuzione di numerosi materiali informativi.



Cd audio "Filastrocca rap"

Il CD audio è rivolto ai bambini della scuola materna e delle prime classi delle scuole elementari e consiste in un loro messaggio destinato agli adulti affinché rispettino le regole per chiedere un maggior rispetto anche per loro.



Cd "Rom Drive"

Il CD-ROM multimediale DRIVE, strumento studiato per l' "edutainment" (education/entertainment), è prodotto dall'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza insieme alla Società Koala Games. Si tratta di uno strumento innovativo di divulgazione pensato e realizzato per dotare le scuole di un materiale didattico in grado di aiutare i ragazzi nel loro percorso di preparazione alla guida del ciclomotore, utilizzando un linguaggio appropriato e metodologie di comunicazione particolarmente innovative.

Il Cd-Rom Drive unisce all'aspetto del gioco gli aspetti fondamentali del percorso formativo per la preparazione alla guida: la conoscenza delle regole del Codice della Strada, il problema dei comportamenti idonei alla guida, la conoscenza del mezzo e la conoscenza del territorio, secondo le esperienze di preparazione alla guida condotte in regione da molti anni.

Questo materiale può essere fondamentale sia per i programmi scolastici rivolti all'educazione stradale (art. 230 del Codice della Strada) e per i moduli di 8 ore sul tema della convivenza civile e dell'accettazione delle regole, sia per la preparazione ai quiz delle prove d'esame per il "patentino" (contiene, infatti, tutti i quiz ministeriali, le simulazioni d'esame con relative risposte, ecc.).



Opuscolo - manuale "Voglia di bicicletta"

Il manuale "Voglia di bicicletta", realizzato dall'Osservatorio in collaborazione con il Touring Club Italiano - Direzione "Giovani, Educazione, Scuola", è dedicato a docenti e alunni delle scuole elementari per stimolare la conoscenza del territorio e l'utilizzo della bicicletta, giocando con l'apprendimento delle regole della strada. La pubblicazione riporta le principali regole del Codice della Strada e invita a giocare per apprenderne le regole; incentiva e stimola la ricerca per conoscere meglio il territorio e a percorrerlo con la bicicletta.

DVD Raccolta di spot internazionali "Alla velocità del sogno" 1ª, 2ª e 3ª edizione

Il DVD fornisce in un unico supporto le tre raccolte di spot internazionali raccolti e selezionati dal 1999 al 2008, ideati e prodotti per campagne di sensibilizzazione ed educazione stradale. Rappresenta un importante sussidio di grande impatto, che, con un linguaggio anche visivo molto vicino ai giovani, è in grado di suscitare forti emozioni e di trasmettere messaggi molto convincenti.

Azioni formative e campagne informative

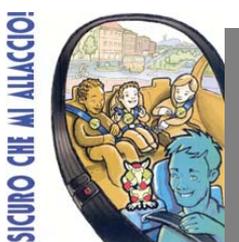


Produzione del supporto multimediale "**A tutto casco**": iniziativa, realizzata nell'ambito del progetto cofinanziato dall'allora Ministero delle Attività Produttive, finalizzata

all'informazione e all'assistenza agli utenti e ai consumatori per i diritti alla salute e alla sicurezza nel trasporto, in particolare per rendere consapevoli i giovani dei comportamenti a rischio nell'uso del ciclomotore e del motociclo. Il kit si compone di un CD ROM e di un libretto.

Il libretto, illustrato da Cinzia Ghigliano, con testi di Marco Tomatis, è basato su una sceneggiatura mista fumetto/scritto sulla falsariga delle "sliding doors", cioè delle storie possibili o ipotetiche a seconda di come ci si comporta o meno in determinate situazioni. Il cd-rom è stato concepito come strumento di supporto per gli insegnanti, per stimolare la discussione in classe sui principali temi legati alla sicurezza stradale relativi ai comportamenti alla guida del mezzo a due ruote. L'intero "pacchetto" multimediale è pensato per i giovani dai 14 ai 17 anni: un'età in cui gli adolescenti non sono più bambini ma non si sentono nemmeno totalmente adulti, vogliono dimostrare a se stessi e agli altri di essere indipendenti, autonomi, capaci di gestire la propria vita e le proprie scelte. Per questo "A tutto casco" vuol far sentire i ragazzi protagonisti del proprio processo formativo, lasciando spazio all'autonomia intellettuale e al bisogno di elaborazione personale di problemi e situazioni. Al tempo stesso il kit vuole "formare" anche i docenti: per loro sapere diventa importante per porsi di fronte agli alunni con una totale disponibilità a informare, a rispondere agli interrogativi, a trasmettere comportamenti corretti.

L'idea su cui si struttura il kit è quella di un prodotto multimediale in grado di fornire al docente spunti educativi per una lezione dedicata alle diverse "facce" della sicurezza a bordo di un motoveicolo. Una griglia appositamente sviluppata per il formatore, all'interno di una documentazione didattica cartacea, mostra come utilizzare al meglio lo strumento. L'insegnante potrà decidere come organizzare e gestire l'attività, quale argomento affrontare per primo e in quale ordine trattare gli approfondimenti. L'intero percorso didattico è ideato per un'ora di lezione, che lascia libero terreno sia all'integrazione da parte dell'insegnante che alle opinioni degli studenti. Il kit educativo si adatta perfettamente tanto alla proiezione in classe quanto alla fruizione a gruppi nell'aula d'informatica; in un caso come nell'altro è sempre il docente (o il formatore) a ricoprire il ruolo di "conduttore".



Progettazione e programmazione del **programma EUCHIRES**, cofinanziato dall'U.E. e destinato alla sensibilizzazione sull'uso dei sistemi di ritenuta per i bambini in auto, mediante realizzazione e diffusione di materiale informativo presso le scuole (manifesti e depliant), distribuzione del gadget denominato "Gillo l'armadillo" e realizzazione del Cd audio "Il Cespuglio di Rosa spinosa ed altre storie", contenente fiabe per i bambini in età di scuola materna sui temi della sicurezza stradale.

Eventi e manifestazioni

L'Osservatorio agisce il più possibile in tempo reale con l'obiettivo di creare un'attenzione crescente al grave problema degli incidenti stradali, cercando di raggiungere il massimo

numero di utenti della strada nelle varie sedi in cui è presente una rilevante concentrazione di persone. Per questo organizza direttamente o partecipa a fiere, saloni, convegni, seminari e manifestazioni varie, distribuendo materiale informativo e di sensibilizzazione, anche sotto forma di gadget.

Maggio in strada

Il programma “Maggio in strada”, giunto nel 2008 alla decima edizione, rappresenta il momento di massima visibilità dei programmi finalizzati all'educazione alla sicurezza stradale sviluppati durante l'anno scolastico dalle scuole, dai Comuni, dalle Province e dai diversi soggetti, sia pubblici che privati.

Rappresenta un lavoro di approfondimento e di sperimentazione avanzata, di importante valore culturale e metodologico, sicuramente innovativo per un tema di così particolare complessità. Sul piano culturale, infatti, la manifestazione si pone l'obiettivo di alzare il livello dei diversi progetti allargando il tema dell'educazione stradale e della conoscenza delle regole della strada, al tema più complessivo dei comportamenti corretti e virtuosi, come obiettivo di convivenza civile sulle strade; sul piano metodologico, invece, si evidenzia l'ampliamento rilevante dei diversi partner, istituzionali e non, che su progetti condivisi e coordinati organizzano insieme iniziative di elevata qualità, portando contributi di idee, di professionalità, oltre che risorse economiche.

Oltre al mondo della scuola, anche il settore della Formazione Professionale da anni, come unica esperienza in Italia, ha inserito nel processo formativo il problema della sicurezza stradale nel percorso “Casa-Lavoro” ed in percorsi formativi ed informativi specifici.

Il mese di Maggio è stato dunque individuato dalla Regione come momento di massima azione di sensibilizzazione indirizzata a tutti gli utenti della strada (in particolar modo indirizzata ai giovani e alle famiglie) ed anche come fase conclusiva dei programmi didattici e formativi dedicati all'educazione alla sicurezza stradale. Dalla prima edizione, avvenuta nel 1999, la manifestazione si è consolidata ed arricchita coinvolgendo tutto il territorio regionale ed è diventata oggi un utile punto di riferimento informativo per tutti, oltre che testimonianza dell'impegno delle istituzioni nell'affrontare il tema della sicurezza stradale con determinazione, ma anche con obiettivi e metodologie condivise.

Si ricorda che oltre a “Maggio in strada”, altre manifestazioni di tipo fieristico o di Sagra di Paese vengono dedicate, sia dalle scuole che dalla polizia municipale e dagli organizzatori, ad azioni di sensibilizzazione e di informazione ai cittadini sui problemi a rischio sulle strade.

Il “patentino”

Il “patentino” rappresenta da anni un elemento importante per la preparazione dei bambini e dei ragazzi ad una mobilità sicura, e, in particolare nel mese di maggio, costituisce il momento finale di vari percorsi formativi. Viene, infatti, consegnato da anni anche ai ragazzi impegnati in percorsi in bicicletta, oltre che ai bambini delle scuole materne (il patentino del triciclo) impegnati in percorsi formativi per l'utilizzo del loro triciclo.

La sperimentazione, ormai consolidata, dei progetti teorico-pratici in direzione del “Patentino” ha rappresentato, anche nel 2008, un’esperienza utile e di particolare attrazione per i minorenni che si avvicinano così alla guida del ciclomotore. Inoltre, l’anno scolastico è stato dedicato alla preparazione alla guida del ciclomotore, alle prove per una guida sicura, alla conoscenza del sistema della viabilità e alla preparazione psico-fisica alla guida.

L’Osservatorio per l’educazione stradale e la sicurezza, ha avviato da anni nelle scuole secondarie superiori anche programmi didattici finalizzati alla preparazione alla guida dei ragazzi della prima auto, oltre che del ciclomotore.

Partecipazione alla 3ª edizione dello “Sportur bicycle show” (Cervia, dal 29 marzo al 6 aprile)

Si tratta di un vero e proprio punto di riferimento per il popolo delle due ruote a pedali, con la presenza diretta di aziende del settore, che ogni anno espongono e fanno provare i loro ultimi prodotti su un intero chilometro del Lungomare Deledda di Cervia all’interno dello spazio Bicycle Show Expo.

La componente tecnica-sportiva di gare, stages, esibizioni e stand espositivi di materiali costituisce l’ossatura di questa kermesse. Inoltre, all’interno dello Sportur Bicycle Show sono sempre previste gare e intrattenimenti riservati ai bambini: soprattutto a loro è stato distribuito il manuale “Voglia di bicicletta”.

“Kawa-Ica la sicurezza” (26 /27 aprile, 17/ 18 maggio)



La manifestazione, ideata e curata dal Motoclub Futa, consiste in progetto sulla sicurezza stradale, in collaborazione con Kawasaki Italia, l’Osservatorio per l’educazione stradale e la sicurezza, le Province di Bologna e di Firenze e con il patrocinio dei Comuni di Bologna, Monghidoro e Fiorenzuola.

La Futa, il tratto di Strada Statale 65 che collega Bologna a Firenze, divenuta celebre grazie alla Mille Miglia ed una delle strade più amate dai motociclisti, si è trasformata in un “circuitto” di guida sicura per insegnare ai centauri delle due ruote come affrontare le sue curve in tutta sicurezza.

Il 17 e 18 maggio il progetto si è concluso nel comune di Bologna. Oltre alle normali attività di ogni raduno motociclistico, durante il quale è stato possibile provare i modelli di gamma attraverso un test pratico su strada, in quest’occasione sono state organizzate anche lezioni teoriche di guida su strada e di pronto intervento. Durante la prova pratica, inoltre, un capofila ha mostrato ai partecipanti il modo corretto di impostare le curve e i diversi metodi di guida da adottare in relazione alle velocità di percorrenza.

Rombi di passione 2008 (Lugo di Romagna, 27/28 settembre, 3/4/5 ottobre)



Rombi di Passione è la manifestazione che nell’arco di due fine settimana riunisce in sé eventi motoristici, momenti educativi e spazi espositivi. E’ un evento in forte crescita, giunto alla sua quarta edizione a Lugo, grazie alla collaborazione, al contributo e all’organizzazione di

numerose realtà locali (enti, associazioni, aziende, volontari, ecc.) e diventato un punto di riferimento in Romagna. Il 3 ottobre, in particolare, si è svolta la “Giornata dell’Educazione Stradale”, con lezioni teoriche e pratiche propedeutiche al patentino per i ragazzi a bordo di ciclomotori, organizzate in collaborazione con il Motoclub Predappio e la Polizia Municipale di Lugo.

“Quando guidi rispetta l’anziano che sarai”



E’ il messaggio della campagna di sensibilizzazione, ideata dal Centro Antartide di Bologna, che vuole far riflettere sui rischi che coinvolgono questi cittadini in strada e sulla necessità di rispettare le regole per prevenire il più possibile i pericoli. La campagna chiede a tutti gli automobilisti di identificarsi negli anziani, nella consapevolezza che tutti lo diventeranno e che è importante, in particolare, con i propri figli, dare il buon esempio affinché siano

dei guidatori rispettosi delle regole nel futuro.

La campagna, giunta alla sua quarta edizione, è stata presentata il 18 dicembre scorso con la collocazione in Piazza Maggiore di 336 sedie, una per ognuna delle vittime della strada bolognesi degli ultimi dieci anni. Su ogni sedia un foglio con un nome fittizio, l’età e la tipologia della vittima insieme ad una rosa. Ancora una volta l’obiettivo è stato quello di trasmettere un’emozione per far riflettere sulla possibilità di ridurre le tragedie stradali. Per sensibilizzare i cittadini sono stati stampati anche manifesti e depliant. Il depliant, con in copertina un post-it con la frase “quando guidi rispetta l’anziano che sarai”, è stato distribuito a tutti i 13.000 bambini delle scuole elementari di Bologna con l’invito a collocarlo sul cruscotto dell’auto dei genitori. Grazie alla collaborazione delle scuole e dei bambini è stato possibile dare una grande forza comunicativa alla campagna.

Partecipazione al 6° Salone internazionale della Sicurezza Stradale (Verona, 20 - 22 novembre 2008)



Questa manifestazione internazionale si è ormai consolidata come occasione privilegiata di formazione e dialogo tra tutti coloro che, direttamente o indirettamente e a vario titolo, abbiano tra i propri obiettivi l’innalzamento del livello della sicurezza stradale in ogni suo aspetto (dalle disposizioni normative alle soluzioni tecnologiche). Come sempre hanno partecipato numerosi enti ed istituzioni, tra cui il Governo Italiano e l’Unione Europea tramite i propri rappresentanti, le imprese e le associazioni più importanti, nonché i maggiori esperti ed i migliori tecnici del settore.

Parallelamente alle consuete esposizioni, ai convegni, ai workshop e alle rassegne delle principali novità che miglioreranno la sicurezza sulle strade, sono state realizzate iniziative volte alla promozione e allo sviluppo della cultura sul tema della sicurezza stradale, con particolare riguardo al popolo dei giovani.

Partecipazione alla 33^a edizione del Salone Internazionale dell'Auto Motor Show (Bologna, 5 – 14 dicembre 2008)



Anche per questa edizione l'Osservatorio ha partecipato con un proprio stand a questa grande kermesse dell'automobile, intendendo essere un punto di riferimento per tutti coloro che hanno visitato il Motor Show, organizzando momenti d'incontro e di confronto con i giovani per raccogliere da loro suggerimenti e indicazioni, ma anche per informarli sul comportamento da tenere sulle strade quando viaggiano in ciclomotore o in auto.

Ospiti fissi dell'Osservatorio al Motor Show sono stati **Radio Italia anni 60 e Punto Radio**, che hanno animato lo stand trasmettendo, in diretta, i colloqui con i giovani e le interviste agli ospiti in visita. Nello stand sono stati organizzati eventi di intrattenimento con musica, giochi e prove di abilità che hanno avuto come tema l'educazione stradale e la sicurezza e che hanno coinvolto e divertito i ragazzi in modo diverso permettendogli di scoprire e verificare il proprio livello di conoscenza delle regole e dei comportamenti da tenere sulle strade. Anche quest'anno sono stati **distribuiti quotidianamente materiali informativi e di sensibilizzazione e gadget** legati al tema della sicurezza stradale.

Lo stand regionale al Motor Show ha ospitato un vero e proprio **set fotografico allestito dal fotografo e creativo Oliviero Toscani**. L'idea è stata quella di documentare l'Italia di oggi in relazione al tema della sicurezza stradale.

Questo appuntamento bolognese rientra nel progetto e nella filosofia di RAZZA UMANA/ITALIA che La Sterpaia, Bottega dell'Arte della Comunicazione di Oliviero Toscani, sta realizzando in giro per l'Italia: un progetto di fotografia e video sulle diverse morfologie e condizioni umane, per rappresentare tutte le espressioni, le caratteristiche fisiche, somatiche, sociali e culturali del Nuovo Paesaggio Italiano. Le fotografie, le interviste e i video entreranno a far parte di un archivio multimediale e di una rassegna di esposizioni e pubblicazioni.

Il Gruppo Armonia ha presentato "**GuidaTuPro**", il primo simulatore di guida per l'educazione stradale, in grado di riprodurre tutti i comandi di un'automobile e di ricreare con totale realismo ogni situazione normale, improvvisa o pericolosa del traffico e della superficie stradale. Totalmente made in Italy e sviluppato con anni di ricerca sulle più avanzate metodologie di intelligenza artificiale e sui più evoluti software di simulazione, "GuidaTuPro" è dotato di grafica 3D di altissima qualità e di un sofisticato sistema audio per ottenere il massimo realismo in ogni situazione proposta.

Esattamente come i piloti di aerei civili o militari, anche i ragazzi che affrontano l'esame della patente potranno sviluppare, su questo potente simulatore, sia la pratica e il coordinamento dei movimenti, sia il colpo d'occhio e le tecniche di guida, prima ancora di mettersi realmente in strada su un'automobile.

Sempre nell'ambito del Motor Show l'Osservatorio ha organizzato le seguenti iniziative:

■ 9 dicembre 2008

Convegno “Chiusure al traffico e inquinamento. Esperienze a confronto per una città vivibile”;

■ 10 dicembre 2008

Incontro con gli studenti dell'Emilia Romagna: “L'educazione alla sicurezza stradale: il protagonismo dei giovani”

■ 11 dicembre 2008

Tavola rotonda: “Segnaletica e sicurezza stradale: un obiettivo da raggiungere”.

Rinnovo della convenzione con l'Università di Bologna, Facoltà di Scienze della Formazione per l'aggiornamento del sito Internet

Anche nel 2008 l'intesa dell'Osservatorio con il Dipartimento di Scienze dell'Educazione e la Facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Bologna, già attiva da diversi anni, intende rappresentare un utile strumento di consolidamento e di approfondimento che aiuti a valorizzare le esperienze, anche sul piano metodologico e didattico, in tema di educazione per la sicurezza stradale.

L'obiettivo specifico del progetto consiste:

- nel restyling del portale dell'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale;
- nella gestione ordinaria delle news;
- nella gestione, aggiornamento e ampliamento della sezione relativa all'iniziativa “Maggio in strada”.

Il **portale dell'Osservatorio**, dunque, intende essere uno strumento in grado di trasformare il sistema a rete delle diverse partecipazioni e collaborazioni, frutto del lavoro svolto in questi anni sul territorio regionale e non solo, in un sistema che, potendo usufruire della rete telematica e dei suoi strumenti più evoluti, allarghi la maglia delle collaborazioni per raggiungere un numero di potenziali utenti estremamente più ampio di quello raggiunto con i media utilizzati sino ad ora.