

2025-2029

**OSSERVATORIO
REGIONALE PER
L'EDUCAZIONE
ALLA SICUREZZA
STRADALE**

PROGRAMMA ATTIVITÀ



OSSERVATORIO REGIONALE PER L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

2025-2029 PROGRAMMA ATTIVITÀ

INDICE

PREMESSA.....	2
LA SITUAZIONE IN EMILIA- ROMAGNA.....	4
APPROCCIO E METODOLOGIA.....	6
MONITORAGGIO.....	8
AZIONI DI SISTEMA.....	10
AZIONI E CAMPAGNE DI INFORMAZIONE...	13
QUADRO RIASSUNTIVO DELLE AZIONI PROPOSTE.....	23

PREMESSA

La sicurezza stradale rimane un elemento fondamentale per la costruzione di città più vivibili, nell'ottica della promozione della salute e del benessere delle nostre comunità. L'azione dell'Osservatorio Regionale per l'Educazione alla Sicurezza Stradale si prefigura, quindi, come strumento funzionale a questo obiettivo e deve essere orientato alla costruzione della cultura della sicurezza stradale in coerenza con i Piani nazionali ed europei.

Il tema della sicurezza stradale rimane un tema di assoluta priorità a livello europeo, ma anche a livello nazionale con un dato che nel 2023 vede una media UE di 45,5 morti in incidenti stradali per milione di abitanti, contro un dato italiano di 52 morti per milione di abitanti, dato che pone il nostro Paese al 19° posto a livello europeo ma, nel contesto italiano, l'Emilia-Romagna si colloca fra i territori più colpiti con 62,4 morti per milione di abitanti nel 2023.

In questo contesto anche per la nostra Regione i riferimenti a livello internazionale sono rappresentati dalla programmazione strategica dell'ONU (Resolution by the General Assembly. 74/299 Improving global road safety – 2/9/2020) e quella della Commissione Europea nel settore (EU Road Safety Policy Framework 2021- 2030 - Next steps towards "Vision Zero").

La cornice rimane l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile (Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development 12) che identifica nella sicurezza stradale un prerequisito per garantire una vita sana, promuovere il benessere e rendere le città inclusive, sicure, resilienti e sostenibili ed elenca, tra gli altri, due obiettivi (3.6 e 11.2) relativi a questo importante problema sociale:

- dimezzare, entro il 2020, il numero globale di morti e feriti a causa degli incidenti stradali rispetto al 2011 (obiettivo 3.6);
- assicurare a tutti, entro il 2030, l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, economici e sostenibili, migliorando la sicurezza stradale, in particolare potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di coloro che si trovano in situazioni vulnerabili, bambini, persone con disabilità e persone anziane (obiettivo 11.2).

Nel 2018 l'UE si è prefissata l'obiettivo di **ridurre del 50% i morti per incidenti stradali** e, per la prima volta, **anche i feriti gravi, entro il 2030**. Tale obiettivo è stabilito nel piano d'azione strategico sulla sicurezza stradale della Commissione e nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-

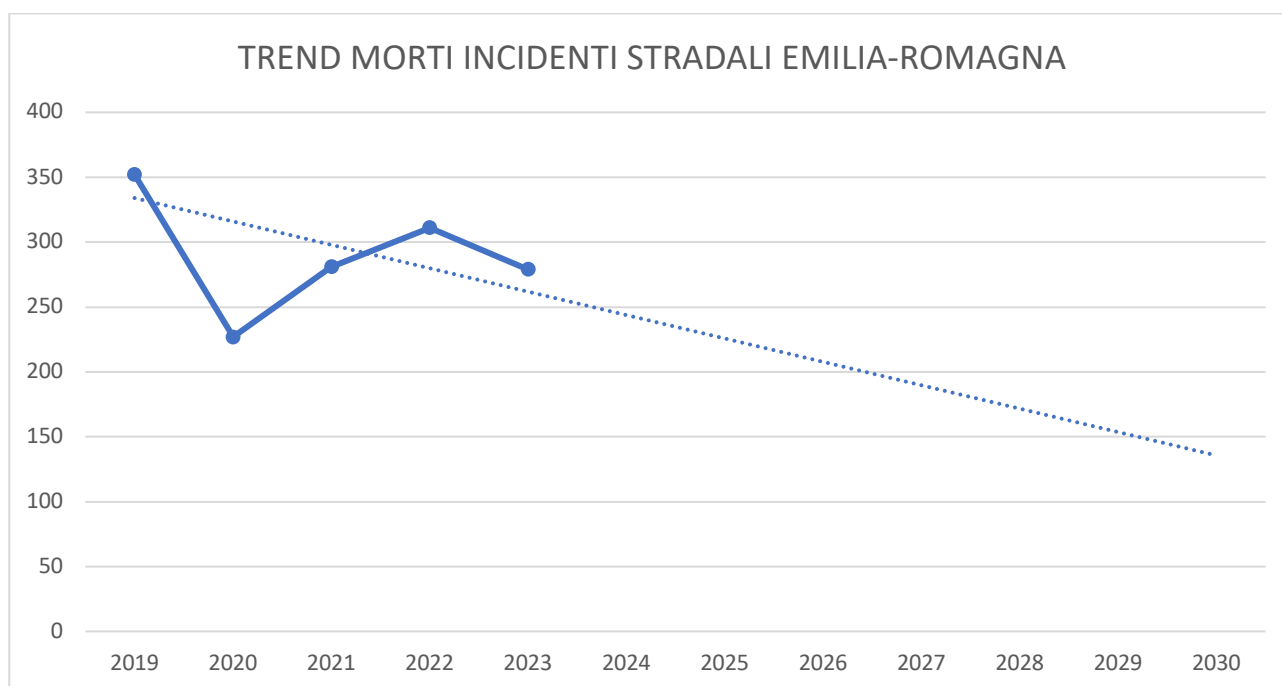
2030, che definiscono, inoltre, piani relativi alla sicurezza stradale al fine di azzerare il numero di vittime della strada entro il 2050 (obiettivo "zero vittime").

Sul fronte nazionale, il riferimento principale rimane il “Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030” che sviluppa le linee strategiche e declina le principali azioni da mettere in campo per il miglioramento della sicurezza stradale, coerentemente con quanto previsto dal documento “Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione” elaborato dal MIMS a gennaio 2021. In particolare, il riferimento rispetto all’azione dell’Osservatorio regionale per l’Educazione alla Sicurezza Stradale è il Pilastro 4: Utenti più sicuri, che delinea proprio le linee di azione sul fronte dell’educazione e della comunicazione per la sicurezza stradale.

LA SITUAZIONE IN EMILIA-ROMAGNA

In Emilia - Romagna, nel 2023, si sono verificati 16.809 incidenti stradali che hanno causato la morte di 279 persone e il ferimento di altre 21.818. Rispetto al 2022 sono aumentati, più di quanto si è registrato a livello nazionale, il numero degli incidenti (+0,8%) e i feriti (+0,7%), mentre sono diminuite le vittime (-10,3%).

Nel periodo 2001-2010 le vittime della strada si sono ridotte in Emilia - Romagna del 51,0%, più della media nazionale (-42,0%); fra il 2010 e il 2023 si registrano variazioni, rispettivamente, di -30,4% e -26,1%. Nello stesso periodo l'indice di mortalità sul territorio regionale diminuisce (da 2,0 a 1,7 deceduti ogni 100 incidenti), così come quello nazionale (da 1,9 decessi ogni 100 incidenti nel 2010 a 1,8 nel 2023).



Nel 2023 aumenta in Emilia- Romagna, rispetto al 2010 (42,6%), l'incidenza degli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani e anziani) morti in incidente stradale, attestandosi su un valore prossimo alla media Italia (48,0% contro 47,6%).

L'incidentalità stradale rappresenta quindi tutt'oggi, anche in Emilia-Romagna, una delle principali cause di morte e di lesività per diverse categorie di popolazione. L'impatto di queste tragedie ha un costo per la comunità decisamente elevato, non solo rispetto alla dimensione umana, ma anche per

i costi sociali che ne derivano. Per l'Emilia-Romagna si è parlato per il 2023 di oltre 1,7 mld di euro, costi umani e sociali che non possono più essere accettati come un inevitabile effetto collaterale della circolazione stradale.

Per affrontare questo problema ed accompagnare allo stesso tempo la transizione verso modalità più sostenibili di mobilità è necessario sviluppare una cultura diffusa della sicurezza stradale, attraverso un sistema che operi in continuità mediante un dialogo costante con le altre Istituzioni, Organizzazioni e Associazioni regionali e locali nonché quelle nazionali.

La cultura della sicurezza stradale si deve tradurre in competenze e consapevolezza diffuse per tutte le fasce d'età e i diversi utenti della strada. È necessario mettere in campo una pluralità di interventi integrati che si muovano su **principi di intersectorialità e multidisciplinarietà**.

La prospettiva temporale non può che essere di lungo periodo per riuscire ad intervenire in maniera continuativa, in quanto l'intervento circoscritto e saltuario ha dimostrato di non essere così efficace.

Perseguire la sicurezza sulle strade regionali non è solamente necessario, visto l'impatto sociale ed economico che determina, ma più in generale **risulta funzionale a costruire le città delle relazioni** in cui tutti e tutte, a prescindere dall'età, possano vivere e muoversi in sicurezza superando così anche la percezione di insicurezza stradale che spinge oggi, in particolare alcune fasce di popolazione particolarmente esposte, a limitare i propri spostamenti in autonomia (a piedi o in bicicletta) per il timore di rimanere coinvolti in incidenti e quindi determinando impatti sul piano sociale e sanitario. Si tratta quindi di **garantire il diritto alla mobilità, alla socialità e alla salute**.

Si prospetta, quindi, la necessità di intervenire in maniera integrata e sinergica definendo una cassetta degli attrezzi da condividere con i territori, rispetto a metodologie e strumenti e mettendo in campo una serie di azioni rivolte alle diverse fasce d'età e ai diversi utenti della strada, definendo le priorità in base alle principali criticità evidenziate dai dati di incidentalità regionali.

In generale, l'obiettivo è quello di **strutturare un sistema che operi con continuità ed in maniera integrata e sinergica sul fronte dell'educazione alla sicurezza stradale**, a partire dalle scuole arrivando a coinvolgere l'intera comunità regionale.

APPROCCIO E METODOLOGIA

Il riferimento generale a cui si orienterà l'operato dell'Osservatorio Regionale è *Vision Zero*, un approccio alla sicurezza stradale sviluppato in Svezia nel 1997, basato su un concetto chiave: **nessuna perdita di vita sulla strada è accettabile**. I suoi principi fondamentali sono:

- **Etica della sicurezza** – La vita e la salute umana hanno la priorità assoluta rispetto ad altri obiettivi, come la velocità o l'efficienza del traffico.
- **Responsabilità condivisa** – La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa tra progettisti delle infrastrutture, autorità, aziende e utenti della strada.
- **Approccio sistemico** – Gli errori umani sono inevitabili, quindi il sistema stradale deve essere progettato per ridurre le conseguenze degli errori, minimizzando il rischio di incidenti mortali o gravi.
- **Visione proattiva** – La prevenzione è il focus principale: invece di reagire agli incidenti, si progettano soluzioni per evitarli a monte.
- **Miglioramento continuo** – La sicurezza stradale deve essere monitorata e migliorata costantemente attraverso dati e innovazioni tecnologiche.

Sul fronte dell'Educazione e Coinvolgimento Sociale sono diverse le azioni, dalle campagne di sensibilizzazione per promuovere comportamenti sicuri alla guida a programmi di formazione per ciclisti, pedoni e conducenti, ma anche il coinvolgimento delle comunità locali per individuare le aree più pericolose e proporre soluzioni.

Vision Zero rappresenta un cambiamento di paradigma nella sicurezza stradale: non si tratta solo di ridurre gli incidenti, ma di eliminare completamente le morti su strada. Il suo successo dipende dalla combinazione di infrastrutture sicure, innovazione tecnologica, normative efficaci e un forte impegno sociale.

Nello specifico l'approccio che si intende utilizzare nelle attività dell'Osservatorio è basato sui principi della **costruzione di rete e della creazione di comunità**, che si intendono perseguire attraverso pratiche di capacity building orientate ad abilitare una pluralità di soggetti che per le loro funzioni specifiche possano contribuire al conseguimento degli obiettivi di riduzione dell'incidentalità stradale e della costruzione di una cultura della sicurezza stradale. Si intende strutturare un dialogo

collaborativo continuativo attraverso uno specifico sistema organizzativo che valorizzi tutti i livelli a partire da quelli locali. Si tratta, in poche parole, di una **comunità di pratiche** che faccia dell'interazione, dello scambio di esperienze e del supporto reciproco la base del proprio lavoro. Oltre alla teoria, il gruppo condivide strumenti, strategie e soluzioni pratiche per creare conoscenza collettiva e migliorare le competenze per affrontare al meglio le sfide nel proprio ambito.

La necessità è che gli interventi possano avere la più ampia ricaduta e capillarità possibile per raggiungere l'intera popolazione regionale.

Le attività saranno sviluppate anche con la metodologia della ricerca, azione per promuovere innovazione e allo stesso coinvolgere attivamente i diversi soggetti nel percorso di formazione.

Allo stesso tempo il riferimento è quello del ***long life learning*** che si intende declinare proprio attraverso un'azione continua, integrata e specifica in ogni fase della vita di ciascun abitante dell'Emilia-Romagna, per accompagnarlo ad acquisire progressivamente le diverse competenze di sicurezza stradale.

MONITORAGGIO

Questa fase è fondamentale da vari punti di vista, in quanto, se da una parte consente di verificare l'andamento delle azioni messe in campo rispetto al raggiungimento degli obiettivi posti, dall'altra contribuisce a consolidare il coinvolgimento dei diversi stakeholder in particolare nel dialogo fra Regione e territori e quindi a definire un *modus operandi* condiviso e quindi più solido. L'azione di monitoraggio è opportuno che sia continua per evidenziare eventuali necessità di interventi correttivi in itinere.

Come indicato nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 gli obiettivi operativi saranno individuati con riferimento ad alcuni fattori determinanti di particolare rilievo per il rischio di incidentalità, che possono essere misurati attraverso opportuni indicatori. Gli otto “fattori” chiave sono stati identificati dalla Commissione Europea:

- velocità;
- cinture di sicurezza;
- dispositivi di protezione (casco);
- uso di alcol;
- distrazione;
- sicurezza del veicolo;
- infrastrutture;
- soccorsi post-incidente.

Ad ogni fattore è associato un indicatore di performance della sicurezza stradale (Safety Performance Indicator – SPI), o, seguendo la denominazione europea, “indicatore chiave di performance” (Key Performance Indicator - KPI). Il monitoraggio di tali indicatori consentirà di valutare gli effetti nel breve termine delle azioni che intervengono sugli otto fattori su menzionati.

A questo proposito, si andrà a sviluppare una specifica azione dell'Osservatorio per definire un insieme di indicatori e allo stesso tempo un sistema strutturato di rilevamento e valutazione dei dati raccolti a livello territoriale ed in stretta sinergia e coordinamento con gli altri Settori regionali che, a vario titolo, intervengono sui temi della sicurezza stradale. Sarà inoltre necessario coniugare queste attività di monitoraggio con i tempi di rilevamento e certificazione dei dati di incidentalità che attualmente hanno tempistiche abbastanza allargate. Gli esiti del monitoraggio saranno, inoltre, fra i contenuti della restituzione annuale prevista con il report che si andrà ad elaborare.

AZIONI DI SISTEMA

Al fine di raggiungere gli obiettivi posti, si prevede di attivare una serie di azioni di sistema che avranno continuità e sviluppo negli anni del mandato, finalizzate in particolare a dare concretezza all'approccio sistemico e a costruire la rete regionale di cui si è accennato.

Gruppo di Lavoro intersettoriale e multidisciplinare

Per dare piena attuazione ed efficacia all'approccio intersettoriale ed interdisciplinare si propone di istituire un **Gruppo di Lavoro intersettoriale** con finalità operative ed orientate a rafforzare la sinergia, ma anche ad "influenzare" l'azione dei diversi settori. Il Gruppo di lavoro sarà composto da rappresentanti dei diversi Assessorati regionali che intervengono a vario titolo sulle tematiche della sicurezza stradale. Si intende, inoltre, coinvolgere altri referenti dei territori o esperti che possano contribuire al confronto stimolando lo scambio di buone pratiche ed osservazioni per una sempre più efficace azione di perseguimento degli obiettivi di sicurezza stradale.

L'obiettivo in generale è quello di integrare maggiormente i temi della sicurezza stradale con le politiche di ogni settore regionale, anche rispetto alle linee di programmazione futura e di supportare lo sviluppo di un piano integrato a livello regionale. L'intenzione è quella di fare in modo che l'Osservatorio per l'Educazione alla Sicurezza Stradale svolga sempre più una funzione di snodo a servizio dei diversi settori regionali, per lo sviluppo delle politiche di sicurezza stradale.

Dati incidentalità stradale regionale, report ed evento annuale

Si procederà ad uno specifico lavoro di **sistematizzazione dei dati relativi all'incidentalità stradale regionale** con focus sui dati locali attraverso la valorizzazione dell'Ufficio statistico regionale e verificando la possibilità di sviluppare il *protocollo MISTeR* stipulato con ISTAT proprio sulla gestione dei dati. Nello specifico, si pensa alla costruzione di un cruscotto che permetta la consultazione dei dati e delle statistiche sull'incidentalità integrando i diversi sistemi già attivi e valutando eventuali integrazioni e miglioramenti. Contestualmente alla valutazione dei dati sull'incidentalità si intende strutturare un sistema di monitoraggio e valutazione d'impatto delle azioni messe in campo, in modo da ricavare indicazioni anche rispetto all'efficacia e alla possibile replicabilità delle diverse esperienze che saranno sviluppate sul territorio regionale.

Si prevede quindi la pubblicazione di un **report annuale** che vedrà un suo momento di presentazione e condivisione in un **evento annuale** che si svolgerà a cadenza annuale in occasione della giornata nazionale per le vittime degli incidenti stradali. L'evento sarà anche occasione di confronto, lavoro e formazione per tutti gli attori regionali anche attraverso lo scambio con altre realtà virtuose a livello nazionale ed europeo.

Rapporti con i territori

Il rapporto con i territori è fondamentale per costruire una comunità di pratiche, un sistema capillare orientato alla promozione della cultura della sicurezza stradale. Si tratta di **rafforzare lo scambio ed il confronto con i territori** (Amministrazioni, Enti, Prefetture, Forze dell'Ordine, Polizie Locali, Imprese, Sindacati, Associazionismo, ecc...), definendo modalità strutturate di incontro per raccogliere bisogni e buone pratiche da valorizzare e condividere a livello regionale.

L'obiettivo è quello di **valorizzare e supportare i diversi territori** nello sviluppo di azioni continuative nel tempo, anche attraverso il rafforzamento degli Osservatori provinciali per la sicurezza stradale e dei Tavoli provinciali per la sicurezza coordinati dalle Prefetture, auspicando il consolidamento di un sistema a rete con nodi provinciali che sappiano influenzare e supportare il livello comunale.

Si prevede quindi l'organizzazione di incontri nelle singole province, a partire dal mese di aprile 2025, con i diversi referenti territoriali per andare, in prospettiva, a costituire un coordinamento regionale e territoriale che si muova in maniera coordinata e contribuisca alla costruzione di una comunità di pratiche regionali. Questi tavoli serviranno anche alla definizione delle modalità più efficaci per ottimizzare le risorse a disposizione.

Innovazione e collaborazioni

Si intende sviluppare con l'Osservatorio **un'azione costante orientata all'innovazione attraverso l'attivazione e rafforzamento di collaborazioni e scambi** con altre istituzioni regionali di livello nazionale ed europeo (come European Road Safety Observatory), nonché l'adesione a network internazionali.

Le istituzioni regionali e le università possono giocare un ruolo cruciale in questo percorso di sviluppo di una cultura diffusa della sicurezza stradale, unendo le loro competenze e risorse per sviluppare strategie innovative e programmi efficaci.

L'intenzione è quindi quella di rafforzare la collaborazione ed il dialogo con le Università emiliano-romagnole e le altre Agenzie di ricerca presenti sul territorio, al fine di potenziare la ricerca su questi ambiti e valutare sperimentazioni pilota da applicare sul nostro territorio, ma valorizzando anche le azioni già svolte nell'ambito della terza missione delle Università.

Una collaborazione strutturata tra questi due attori permette di realizzare ricerche approfondite, formare giovani e adulti, diffondere una cultura della sicurezza e mettere a disposizione strumenti didattici all'avanguardia. L'obiettivo principale è sensibilizzare le persone a comportamenti corretti e responsabili sulla strada, riducendo così il rischio di incidenti e contribuendo a un ambiente più sicuro per tutti.

Le modalità di collaborazione si potranno sviluppare tramite **Accordi Quadro e Convenzioni** in cui le istituzioni regionali e le università potranno stipulare protocolli d'intesa e convenzioni che delineino obiettivi comuni e strategie condivise. Questi accordi potranno prevedere, ad esempio, la creazione di piani di azione per promuovere la ricerca, sviluppare programmi educativi e favorire il coinvolgimento delle comunità locali nella sensibilizzazione alla sicurezza stradale.

Si potranno inoltre sviluppare **Progetti di Ricerca e Innovazione Didattica**, grazie alle competenze scientifiche e tecnologiche delle Università, che esplorano nuove metodologie didattiche per l'educazione alla sicurezza stradale o comunque mettere a sistema l'innovazione sul fronte della sicurezza stradale.

Un aspetto fondamentale della collaborazione è la formazione di studenti, professionisti e cittadini sulla sicurezza stradale. Le Università potranno contribuire con corsi specifici e attività educative, mentre l'Osservatorio può favorire la diffusione di queste iniziative nel territorio. Si prevede inoltre di organizzare Eventi e Iniziative Condivise che coinvolgano la comunità, le scuole e le istituzioni. Conferenze, workshop e hackathon possono rappresentare occasioni di confronto e apprendimento, favorendo la condivisione di esperienze e buone pratiche. Le piattaforme digitali possono inoltre diventare un punto di riferimento per raccogliere materiali educativi, dati statistici e testimonianze utili per sensibilizzare il pubblico.

AZIONI E CAMPAGNE DI INFORMAZIONE

Alla luce dell'elaborazione dei dati sull'incidentalità ed in particolare attraverso la valutazione dei trend e degli impatti si svilupperanno, nei prossimi anni, una pluralità di azioni integrate fra loro con l'obiettivo di avere continuità nel tempo.

Per ciascuna azione si prevede di predisporre un sistema di indicatori di efficacia tramite i quali sviluppare una valutazione annuale d'impatto e stabilire eventuali correzioni o integrazioni. Si procederà annualmente a valutare anche l'eventuale integrazione con altre azioni messe in campo, in primis, dalla Regione al fine di efficientare gli interventi.

Al fine di allargare la platea e l'efficacia della comunicazione, si valuterà la possibile veicolazione dei materiali prodotti anche nelle principali lingue straniere, attraverso una collaborazione con le comunità presenti sul territorio.

L'obiettivo è quello di aprire canali di informazione e dialogo con la cittadinanza, specifici per ciascuna fascia d'età e soprattutto che si sviluppino con continuità nel tempo in modo da veicolare messaggi e contenuti peculiari ed aggiornati in base alle priorità e criticità riscontrate a livello di incidentalità stradale nel corso delle diverse annualità.

Per ciascuna delle azioni si prevede di consolidare il dialogo con specifici settori regionali competenti al fine di integrare ed ottimizzare l'azione, anche a livello dei contenuti, nonché con diversi altri attori territoriali. Si intende, inoltre, valorizzare esperienze ed iniziative implementate a livello locale che abbiano mostrato efficacia e quindi valutarne la replicabilità su tutto il territorio regionale.

Per ottenere un impatto significativo, è fondamentale scegliere i linguaggi e gli strumenti più efficaci in base al pubblico di riferimento, al messaggio da trasmettere e ai canali disponibili.

Il linguaggio potrà assumere diverse forme: dal tono istituzionale e informativo a un registro più emotivo e narrativo, efficace per coinvolgere l'audience e stimolare l'empatia.

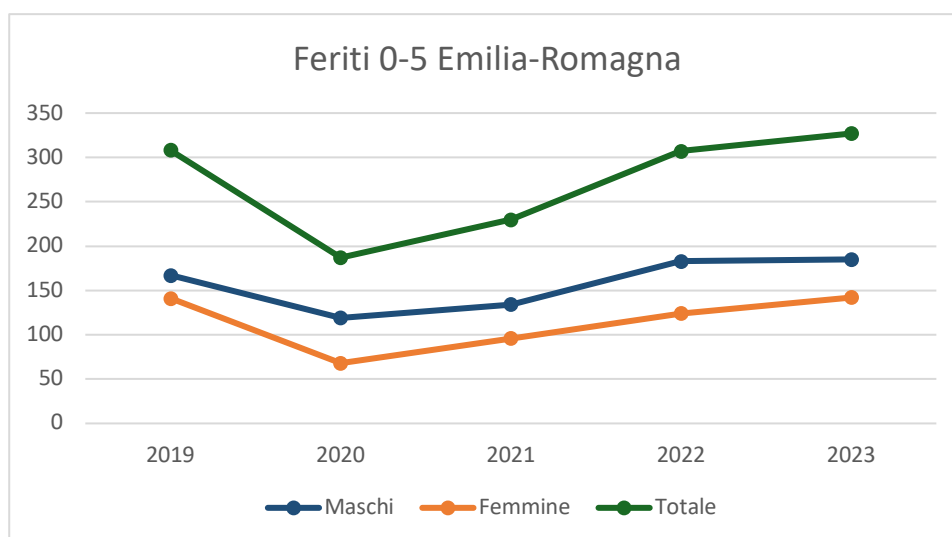
Gli strumenti di comunicazione varieranno in base agli obiettivi e al target, combinando linguaggi adeguati e elementi di innovazione per sensibilizzare il pubblico e favorire un cambiamento positivo nella società.

Si prevede quindi di strutturare le iniziative promosse dall'Osservatorio secondo le diverse fasce d'età (0-5, 6-17, 18-29, 29-64, 65 e oltre) ed in stretto coordinamento con gli Assessorati regionali che hanno competenza per quella fascia d'età o rispetto all'ambito specifico toccato. A questo si

aggiungerà un'attenzione particolare per gli utenti più vulnerabili della strada (pedoni, ciclisti e motociclisti), andando a strutturare specifiche iniziative e non solo perché si tratta delle categorie più esposte e che non stanno registrando significativi miglioramenti per quanto riguarda morti e feriti. La pedonalità e la ciclabilità sono inoltre fondamentali per la nuova mobilità delle città che deve essere sempre più basata sulla mobilità attiva e quindi deve potersi svolgere in condizioni di sicurezza.

Fascia 0-5

La sicurezza stradale parte dai piccolissimi che proprio per la loro peculiare vulnerabilità necessitano di una grande attenzione. Si parte già prima della nascita in quanto la sicurezza in auto diventa ancora più determinante per le donne in stato di gravidanza, con alcune raccomandazioni generali per le future mamme ad accompagnare in sicurezza la crescita di bambine e bambini nel muovere i primi passi.



I dati relativi a questa fascia d'età per il periodo 2019-2023 mostrano dati positivi sul fronte dei decessi ma meno sul fronte dei feriti in quanto rispetto al 2019 i numeri sono tendenzialmente stabili.

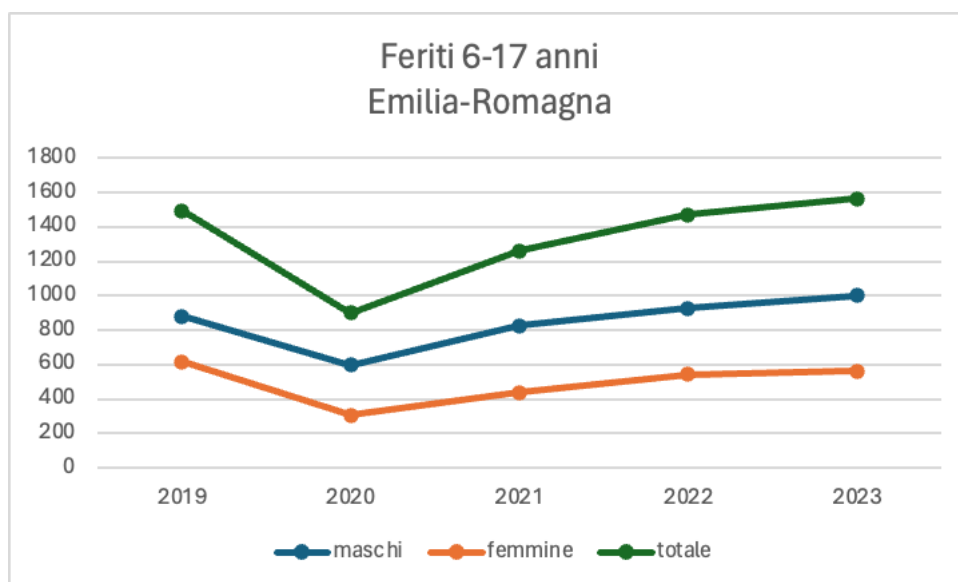
L'azione che si intende mettere in campo prevede di costruire canali di informazione strutturati rivolti ai neo-genitori valorizzando e consolidando i contesti in cui è già possibile incontrarli. Quindi parliamo dei corsi di accompagnamento alla nascita organizzati presso le Aziende sanitarie locali, e

non solo, piuttosto che quelli neonatali. Una delle idee che verranno messe in campo è un kit di benvenuto per i nuovi nati da consegnare al momento della dimissione dall'ospedale, da coordinare con altre iniziative simili messe in campo a livello locale.

La comunicazione procederà in collaborazione con i pediatri presso i loro studi, ma anche in occasione delle vaccinazioni, accompagnando la crescita dei bambini e differenziando in base alle competenze che progressivamente andranno a sviluppare.

Fascia 6-17

Si tratta del periodo della scuola dell'obbligo in cui bambini e bambine vanno accompagnati ad acquisire le competenze per potersi muovere in sicurezza ed autonomia con i diversi mezzi di trasporto a disposizione a partire dai piedi e dalla bicicletta.



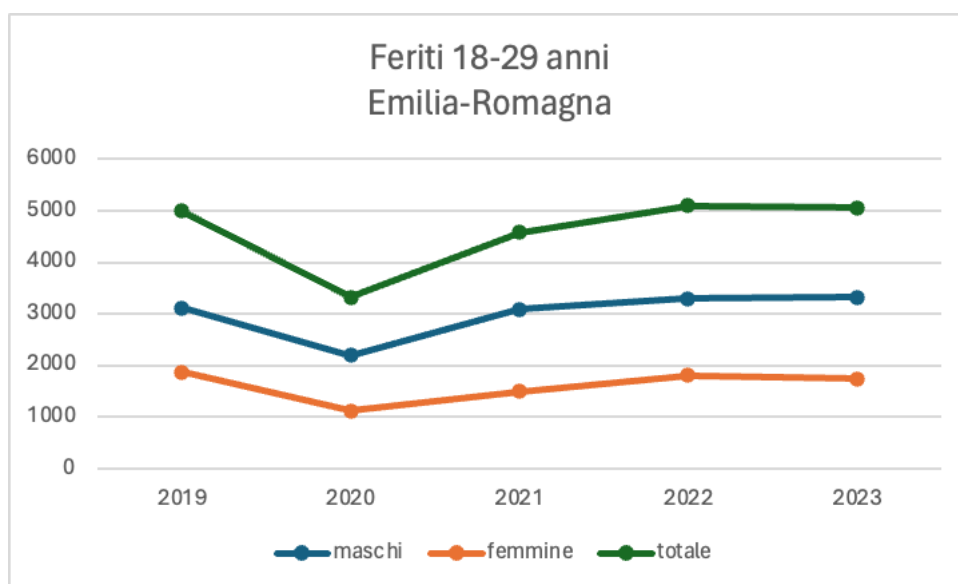
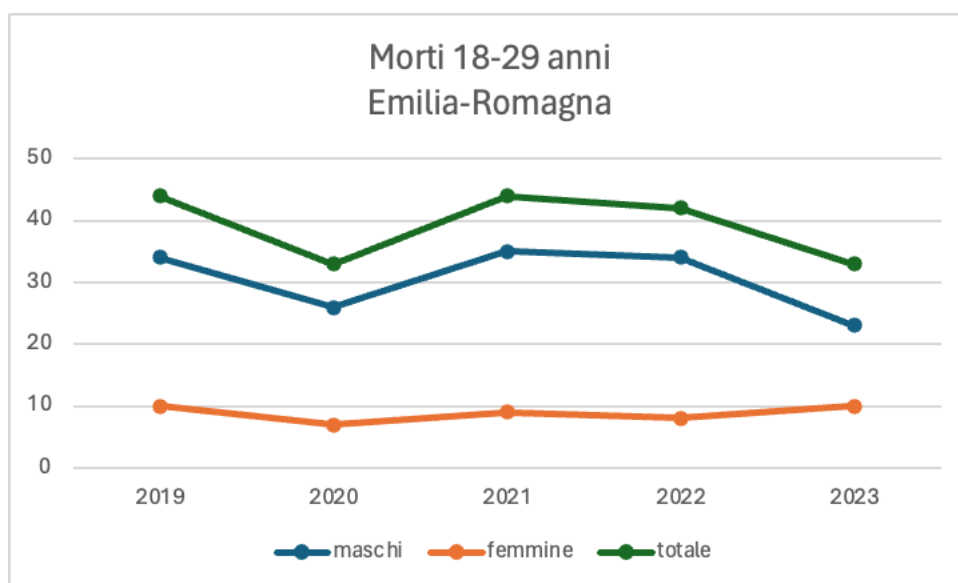
Anche i dati 2019-2023 relativi a questa fascia d'età mostrano dati positivi sul fronte dei decessi ma meno sul fronte dei feriti in quanto rispetto al 2019 i numeri sono tendenzialmente stabili.

Per questa lunga e varia fascia d'età verranno progressivamente progettati, insieme alle Istituzioni scolastiche e agli altri attori territoriali a partire dall'Ufficio Scolastico Regionale e dalle Polizie Locali, strumenti didattici differenziati per età da mettere a disposizione dei territori. Il punto di partenza sarà quello di definire le modalità per far diventare, a tutti gli effetti, il tema della sicurezza stradale

pienamente integrato nei programmi scolastici proprio per dare concretezza alla cultura della sicurezza stradale.

Fascia 18-29

Nonostante l'attenzione dedicata negli anni a questa fascia di popolazione, gli incidenti stradali rappresentano ancora la prima causa di morte per i giovani fra i 18 ed i 29 anni. Risulta quindi fondamentale incrementare le azioni di educazione e comunicazione in stretta connessione con quelle di controllo e prevenzione.



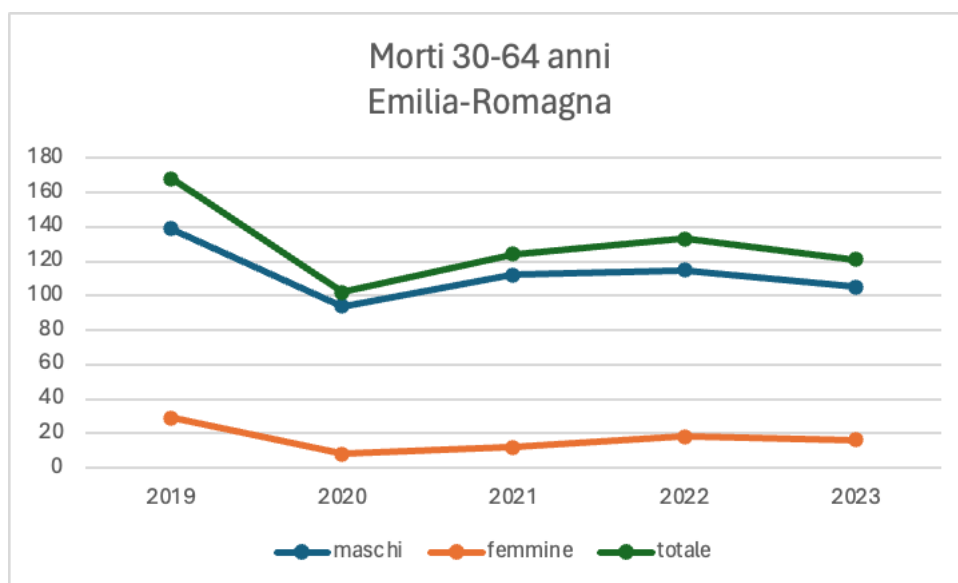
I dati mostrano un calo dei decessi nel periodo 2019-2023 per questa fascia di popolazione ma, al contrario, il numero di feriti si mantiene stabile.

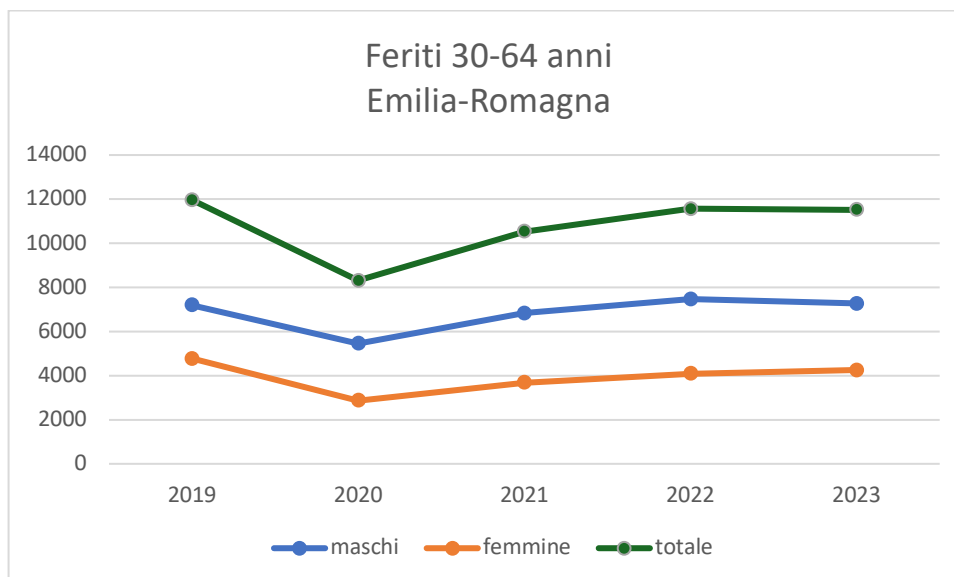
Si metteranno in campo una pluralità di azioni che intendono proprio intervenire in particolare sulle cause principali degli incidenti individuando i canali, i linguaggi ed i contesti in cui risulta più efficace coinvolgere questa fascia di popolazione. Un'importante parte degli incidenti che coinvolgono questa fascia di popolazione avvengono nelle ore notturne e quindi si organizzeranno azioni specifiche in questi orari, anche attraverso la collaborazione con locali notturni ed altri pubblici esercizi.

Fra altre possibili attività si avvierà un'azione specifica e continuativa rivolta agli studenti delle Università regionali, attraverso un accordo con gli stessi Atenei.

Fascia 30-64

Si tratta della fascia più ampia fra quelle individuate e presenta una certa variabilità rispetto alla modalità di spostamento, cambia quindi non solo la tipologia di fattori di rischio ma anche chiaramente il livello di tale rischio.





Per questa fascia d'età si sta registrando un calo dei decessi nel periodo 2019-2023, ma che rimane ancora lontano dagli obiettivi posti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Allo stesso tempo i feriti rimangono stabili. Per questa fascia d'età si consideri inoltre che circa il 20% degli incidenti sul lavoro è costituito da incidenti in itinere, cioè durante gli spostamenti casa-lavoro o nei lavori che prevedono appunto il lavoro in strada o con un mezzo di trasporto.

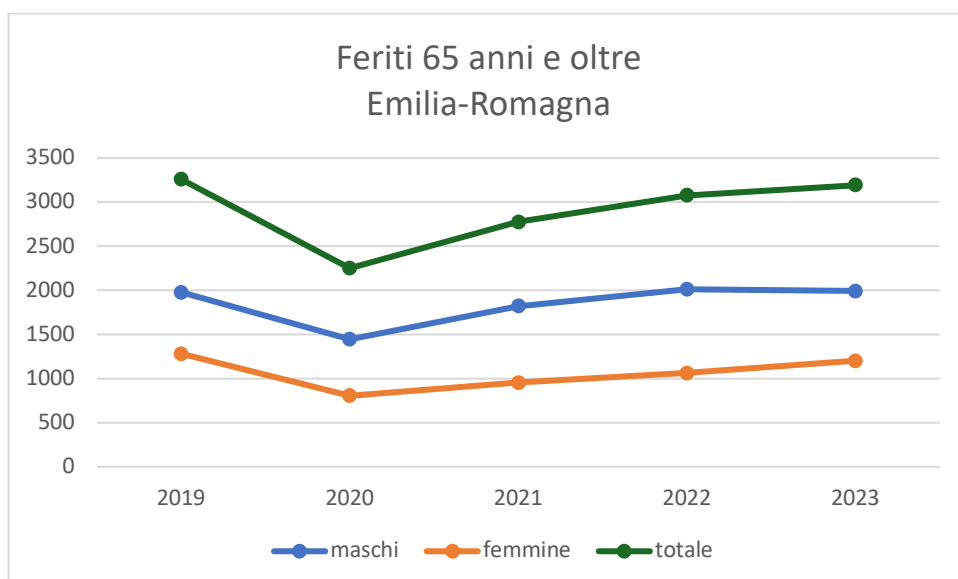
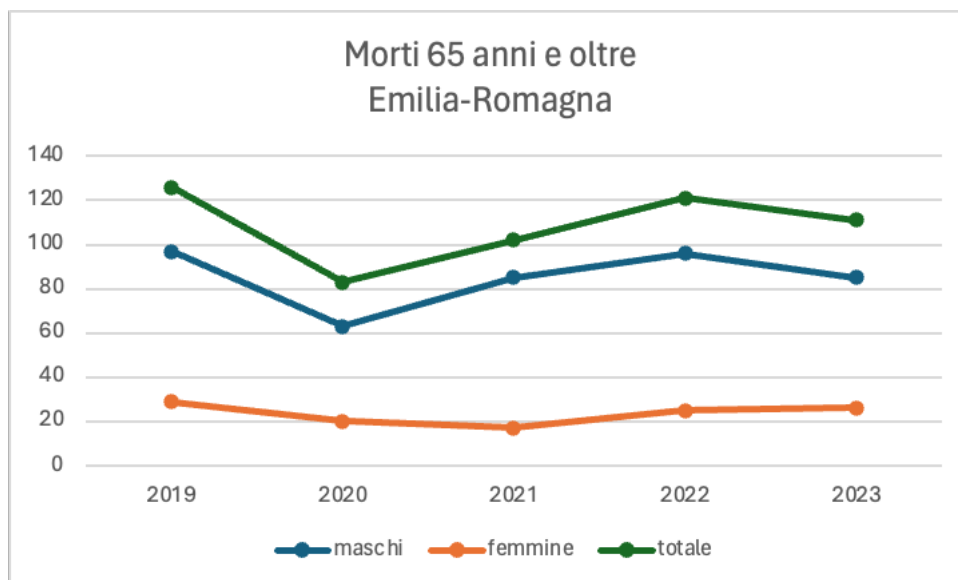
A questo proposito, si prevede di strutturare una serie di azioni continuative con l'obiettivo di coinvolgere le aziende del territorio, attraverso le diverse associazioni di categoria, in attività di sensibilizzazione ed informazione rivolte ai propri dipendenti e alle proprie dipendenti. Questo non solo rispetto alla prevenzione degli incidenti sul lavoro, ma anche per evitare quelli che succedono nel tempo libero, che comunque hanno un effetto sull'attività lavorativa.

Vista l'articolazione di questa categoria si procederà, inoltre, a valutare di anno in anno le principali cause degli incidenti stradali.

Fascia 65 e oltre

Rappresenta una delle fasce più vulnerabili rispetto all'incidentalità stradale con alcune peculiari criticità legate, ad esempio, alla pedonalità per il fatto che quasi la metà dei pedoni morti appartiene a questa fascia d'età.

Tra l'altro la sicurezza negli spostamenti, in particolare per questa fascia di popolazione, è strettamente connessa all'autonomia che rappresenta con l'avanzare dell'età un determinante di salute.



Questa risulta la fascia di popolazione su cui si registrano i minori miglioramenti negli ultimi anni relativamente al coinvolgimento in incidenti stradali sia per quanto riguarda i decessi che per i feriti. Si andranno quindi a mettere in campo una serie di azioni volte anche ad aggiornare le conoscenze rispetto alle modifiche al Codice della Strada sopraggiunte negli anni, ma anche ad acquisire le competenze utili a ridurre l'esposizione ai rischi stradali. Anche in questo caso si andranno a costruire collaborazioni ed alleanze che nello specifico saranno con Sindacati Pensionati e rappresentanze delle altre associazioni di categoria.

Utenti vulnerabili della strada

Gli utenti più vulnerabili (pedoni, ciclisti e 2-Ruote a motore) rappresentano complessivamente quasi la metà delle vittime degli incidenti stradali. È quindi necessario dedicare a queste categorie di utenti della strada una particolare attenzione che potrà già avere una declinazione nelle azioni sviluppate per le diverse fasce d'età. Come già detto in precedenza la particolare considerazione a pedoni e ciclisti è dovuta anche all'intenzione di sostenere, in questo modo, le politiche di promozione della mobilità sostenibile che, proprio sulla sicurezza della mobilità attiva, basano parte della propria efficacia.

Guardando agli utenti vulnerabili secondo il ruolo che essi hanno avuto nell'incidente (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), il loro peso relativo (sul totale dei deceduti) misurato nella regione si conferma inferiore a quello nazionale (48,4% contro 50%). Sempre tra il 2010 e il 2023 l'incidenza di pedoni deceduti è diminuita in Emilia-Romagna da 16,5 % a 15,4 %, in controtendenza rispetto al resto del Paese dove si registra un incremento dal 15,1% al 16%.

Si svilupperanno un insieme di azioni finalizzate alla riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali che coinvolgono gli utenti vulnerabili della strada, quindi in maniera specifica per pedoni, ciclisti e motociclisti/scooteristi. Si andranno quindi a progettare azioni specifiche per ciascuna delle categorie indicate, anche attraverso la collaborazione con organizzazioni e soggetti del territorio specifici per ciascuna di esse.

Quadro riassuntivo delle Azioni proposte

FASCIA D'ETÀ	SETTORI/ASSESSORATI REGIONALI DA COINVOLGERE	FATTORI DI RISCHIO RICONDUCIBILI ALLA FORMAZIONE	PRIME AZIONI	STAKEHOLDERS PRINCIPALI
0-5	Sanità, Welfare, Scuola, Politiche della Sicurezza	Sviluppo motorio e cognitivo su competenze di educazione stradale Dispositivi di protezione	Distribuzione kit ai nuovi nati su uso dispositivi sicurezza e importanza mobilità dolce per lo sviluppo psicofisico di bambine e bambini Manifesto o altra comunicazione duratura per studi pediatrici e centri famiglia Formazione a formatori/operatori per inserimento dei temi della sicurezza stradale nei corsi pre-parto e in occasione delle vaccinazioni	Aziende Sanitarie, Associazioni Pediatri, Amministrazioni Locali (Settore Istruzione, Welfare e Polizia Locale), Associazioni genitori
6-17	Scuola, Welfare, Politiche Giovanili, Politiche della Sicurezza	Sviluppo motorio e cognitivo su competenze di educazione stradale Dispositivi di protezione	Verifica modalità di inserimento nei curricula scolastici di programma educativo su sicurezza stradale Formazione ai formatori per implementazione tematiche nei programmi scolastici in	Ufficio Scolastico Regionale, Associazione Presidi, Amministrazioni Locali (Settore Istruzione e Polizia Locale), Aziende Sanitarie, Associazioni genitori, Associazioni ed

		Caratteristiche del traffico da acquisire attraverso competenze di educazione stradale Caratteristiche del traffico	collaborazione con PL e altri organi territoriali da differenziare in base all'età	organizzazioni studentesche e giovanili
18-29	Università, Attività produttive, Cultura, Sanità, Politiche Giovanili, Politiche della Sicurezza	Mancanza di esperienza di guida Violazioni delle regole di circolazione stradale Distrazione e disattenzione Violazioni delle regole di circolazione stradale. Uso di droghe alla guida e abuso alcol Caratteristiche del traffico, volume e congestione	Comunicazione da distribuire agli studenti universitari finalizzata alla prevenzione degli incidenti stradali focalizzandosi sulle principali cause Organizzare azione comunicativa con materiale da mettere a disposizione dei pubblici esercizi nonché alle forze dell'ordine in servizio notturno	Forze dell'Ordine, Polizie Locali, Aziende Sanitarie, Università, Associazioni locali notturni, Associazioni pubblici esercizi, Associazioni distributori carburanti, Associazioni ed organizzazioni studentesche
30-64	Attività produttive, Sanità, Sicurezza del	Violazioni delle regole di circolazione stradale	Sensibilizzazione su incidenti in itinere tramite le aziende e negli ambienti di lavoro	Associazioni categoria imprese, Sindacati, Società consulenza sicurezza

	Lavoro, Politiche della Sicurezza	Distrazione e disattenzione Violazioni delle regole di circolazione stradale. Uso di droghe alla guida e abuso alcol Meccanismo di Lesione attraverso la riduzione delle differenze di velocità fra utenti della strada Caratteristiche del traffico, volume e congestione		imprese, INAIL, Forze dell'Ordine, Polizie Locali
65 e oltre	Sanità, Welfare, Politiche della Sicurezza	Meccanismo di Lesione attraverso la riduzione delle differenze di velocità fra utenti della strada Compromissione funzionale dello stato psico-fisico Distrazione e	Azioni di sensibilizzazione e aggiornamento su mobilità in generale ed in particolare sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva e sui dispositivi di protezione	Sindacati Pensionati e altre organizzazioni pensionati di categorie lavorative

		disattenzione Caratteristiche del traffico fornendo alternative di trasporto Caratteristiche del traffico, volume e congestione		
<i>Utenze vulnerabili della strada</i>				
Pedoni	Mobilità sostenibile, Urbanistica, Sanità, Welfare, Scuola, Politiche della Sicurezza	Meccanismo di Lesione attraverso la riduzione delle differenze di velocità fra utenti della strada Caratteristiche del traffico, volume e congestione Distrazione e Disattenzione Violazione delle regole di circolazione stradale	Azioni di informazione e sensibilizzazione rivolta a tutti gli utenti della strada a tutela della pedonalità e ai pedoni rispetto a comportamenti sicuri	Associazioni pedoni, Sindacati pensionati, Forze dell'Ordine, Polizie Locali

		Condizioni di sicurezza dei cantieri stradali per i conducenti di mezzi		
Ciclisti	Mobilità sostenibile, Urbanistica, Sanità, Welfare, Turismo, Attività produttive, Politiche della Sicurezza	Meccanismo di Lesione attraverso la riduzione delle differenze di velocità fra utenti della strada Caratteristiche del traffico, volume e congestione Distrazione e disattenzione Violazioni delle regole di circolazione stradale Condizioni meteo avverse Uso e caratteristiche dei dispositivi di protezione	Azioni di informazione e sensibilizzazione rivolta a tutti gli utenti della strada a tutela della ciclabilità e ai ciclisti rispetto a comportamenti sicuri	Associazioni ciclisti, Forze dell'Ordine, Polizie Locali

Motociclisti/scooteristi	Scuola, Sanità, Attività produttive, Turismo, Politiche della Sicurezza	Assunzione di rischio, in particolare rispetto a manovre come il sorpasso, il non mantenimento della distanza di sicurezza e l'adozione di velocità non congruenti con l'ambiente stradale Distrazione e disattenzione Violazioni delle regole di circolazione stradale Condizioni meteo avverse Caratteristiche del traffico, volume e congestione Dispositivi di protezione Meccanismo di lesione rispetto a velocità ed età	Azioni di informazione e sensibilizzazione in particolare sui principali fattori di rischio	Associazioni motociclisti, Forze dell'Ordine, Polizie Locali
--------------------------	---	---	---	--

