

**Capitolo 8**

# **La sicurezza stradale**



## 8 Monitoraggio del settore

### 8.1 PREMESSA

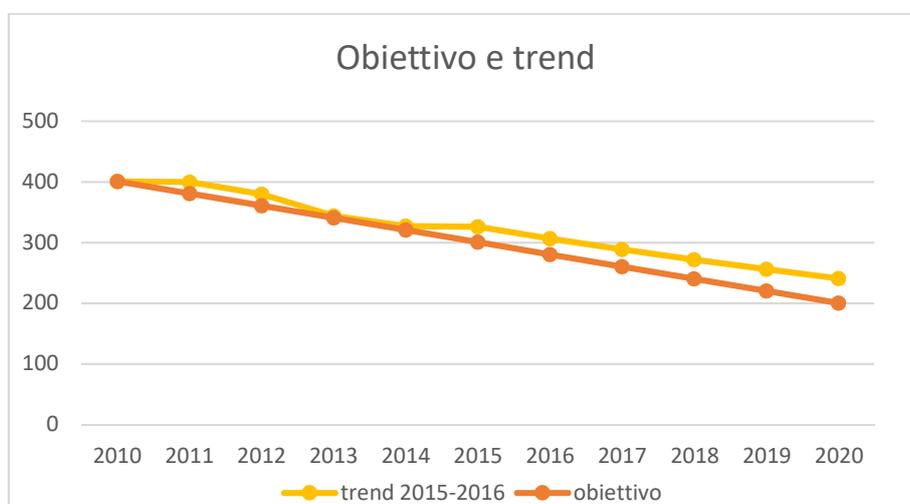
La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande valore per la Regione Emilia-Romagna che, in aderenza agli indirizzi europei, assume come fondamentale il diritto dei cittadini alla sicurezza nella mobilità.

La Regione Emilia-Romagna ha raggiunto l'obiettivo definito dal terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale (adottato dalla Commissione nel 2003) del dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2010. A livello nazionale ed europeo quest'obiettivo non è stato uniformemente conseguito, ma il programma di azione ha comunque avuto un forte effetto catalizzatore sugli sforzi compiuti per migliorare la sicurezza stradale.

La Commissione europea ha fissato l'obiettivo di un ulteriore dimezzamento del numero totale di vittime della strada nel 2020, a partire dal 2010, consapevole che ciò fosse un obiettivo comune decisamente più ambizioso, e difficile da raggiungere, rispetto al precedente.

Benché la Regione Emilia-Romagna abbia confermato il proprio concreto impegno nel proseguimento delle azioni necessarie per il nuovo obiettivo, il trend attualmente registrato non permetterà il suo completo raggiungimento. Infatti, anche se il numero delle vittime continua a calare, il risultato non è ancora sufficiente, e **nel 2016 il numero di morti è stato 307**, ben al di sopra del valore atteso del sentiero obiettivo, pari a 281, come si vede dal grafico riportato.

Figura 191



Ciò in parte è sicuramente dovuto alla maggiore difficoltà dell'obiettivo, e alla necessità di individuare nuove azioni capaci di incidere maggiormente sia sull'infrastruttura che sui comportamenti.

La Regione, in continuità con le azioni già avviate negli anni precedenti, conferma la necessità di un costante e forte impegno e di un maggior coinvolgimento di tutti gli utenti e dei soggetti in grado di incidere sul fenomeno, ponendosi come obiettivo realisticamente raggiungibile **il dimezzamento delle vittime** (rispetto al 2010) **entro il 2025**.

Per questo promuove un insieme articolato di interventi, in continuità con la L.R. 30/92, tra cui in particolare azioni volte:

- alla modifica della ripartizione modale, con riduzione della componente veicolare privata, a favore di sistemi di trasporto collettivo;
- alla modifica dei comportamenti attraverso l'azione educativa e informativa accompagnata dall'attività di controllo dei comportamenti pericolosi;
- al miglioramento delle infrastrutture.

Per le **azioni di educazione, formazione e diffusione della cultura della sicurezza stradale**, intesa come rispetto delle regole, la Regione interviene attraverso l'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale, che opera coinvolgendo Amministrazioni locali, Istituzioni, Associazioni e tutto il mondo della scuola, anche con protocolli d'intesa, destinando risorse per realizzare interventi su tutto il territorio regionale, con modalità e conoscenze condivise, rivolte in particolare all'universo giovanile<sup>44</sup>.

Per il **miglioramento delle infrastrutture** l'azione della Regione si concretizza nell'incentivazione, anche attraverso la predisposizione di appositi programmi di contributi rivolti a Province e Comuni, alla realizzazione di interventi specifici, non potendo intervenire direttamente in quanto non proprietaria della rete stradale<sup>45</sup>.

Il presente capitolo si apre con un quadro sui dati di incidentalità in Emilia-Romagna, per poi proseguire con **le funzioni e le attività svolte dall'Osservatorio**, per chiudersi con una parte dedicata ai programmi messi in atto dalla Regione per migliorare la sicurezza sulle strade.

### 8.1.1 L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna

Per la rilevazione dei dati di incidentalità la Regione ha da tempo aderito al protocollo ISTAT, 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"*.

Sulla base di questo protocollo, la Regione ha presentato all'ISTAT un progetto, denominato **MISter**, sull'organizzazione delle attività relative alla rilevazione e validazione dei dati nel proprio territorio, avviato nel 2009.

L'attuazione del progetto MISter consente di avere a disposizione i dati con maggiore tempestività rispetto alla situazione precedente il progetto e una maggiore qualità dei dati, soprattutto in riferimento alla localizzazione georeferenziata.

Si segnala che con i mutamenti istituzionali riguardanti gli enti coinvolti nel progetto MISter (in particolare le Province, che hanno visto la riduzione di risorse e di personale), diventa sempre più difficile mantenere i livelli raggiunti sia in termini di tempestività che in termini di qualità del dato.

Si riporta la figura che rappresenta la localizzazione georeferenziata degli incidenti 2016, pari a circa l'80% dei dati, con percentuali diverse da provincia a provincia.

<sup>44</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2 "La cultura della sicurezza stradale".

<sup>45</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 "I Programmi di intervento per la sicurezza stradale".

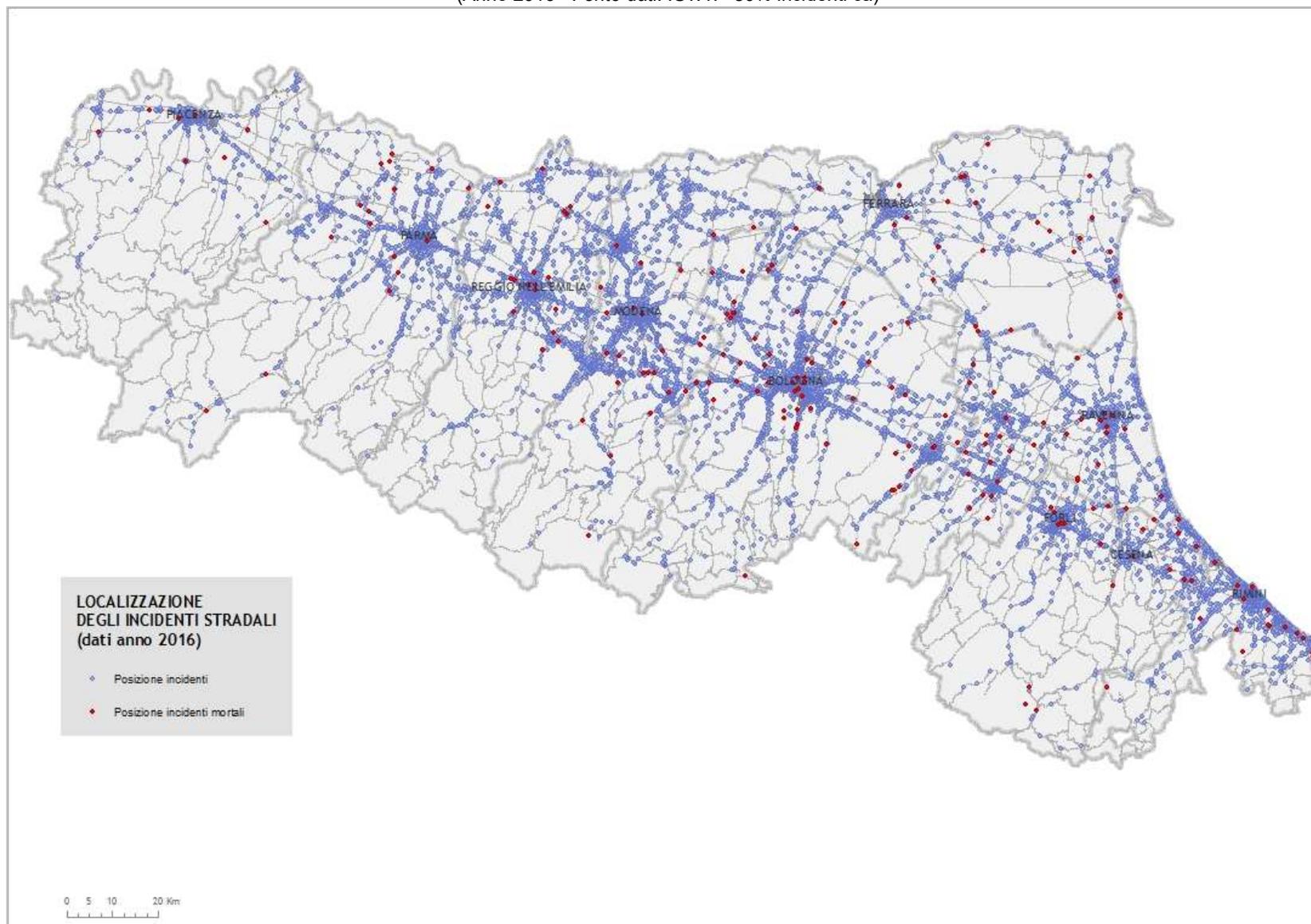
**Tabella 58**  
**Localizzazione incidenti anno 2016**

Provincia	% localizzazione 2016	Provincia	% localizzazione 2016
BO	89,94%	PR	80,44%
FC	66,15%	RA	99,40%
FE	55,49%	RE	80,61%
MO	82,97%	RN	79,54%
PC	66,70%	<b>RER</b>	<b>80,77%</b>

Di seguito si presentano alcuni ulteriori **dati di sintesi aggiornati al 2016**.

Si ricorda che alla data di redazione del presente rapporto, i dati ufficiali validati dall'ISTAT sono quelli relativi all'anno 2016, che li ha resi disponibili nel corso del 2016; i dati 2017 risultano ancora incompleti e provvisori.

**Figura 192**  
(Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT -80% incidenti ca)



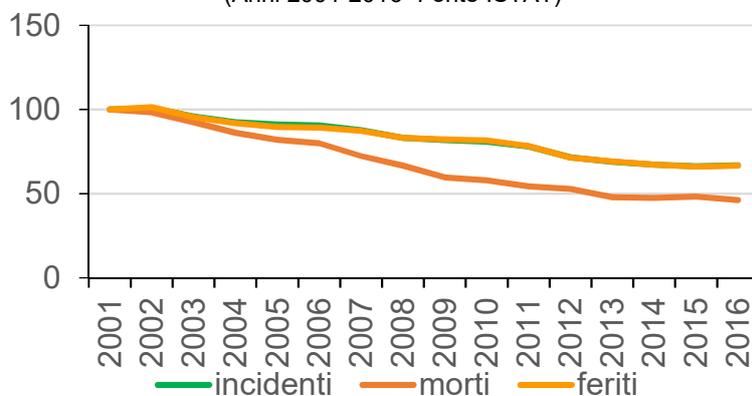
**Tabella 59**  
**Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)**  
 (Anni 2010-2016- Fonte ISTAT)

	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
<b>2010</b>	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
<b>2011</b>	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
<b>2012</b>	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
<b>2013</b>	181.660	18.136	3.401	344	258.093	24.915
<b>2014</b>	177.031	17.455	3.381	327	251.147	23.905
<b>2015</b>	174.539	17.385	3.428	326	246.920	23.788
<b>2016</b>	<b>175.791</b>	<b>17.406</b>	<b>3.283</b>	<b>307</b>	<b>249.175</b>	<b>23.594</b>

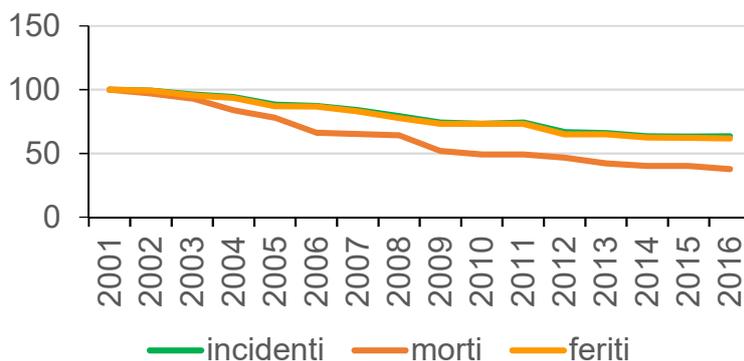
**Tabella 60**  
**Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia (triennio, valori assoluti)**  
 (Anno 2014-2016 - Fonte ISTAT)

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	2016			2015			2014		
Bologna	3.898	66	5.379	3.794	64	5.359	3.887	80	5.395
Ferrara	1.238	39	1.633	1.231	39	1.669	1.134	31	1.634
Forlì-Cesena	1.681	34	2.157	1.571	24	2.095	1.641	21	2.189
Modena	2.818	37	3.926	2.898	43	3.974	2.873	43	3.948
Parma	1.559	22	2.084	1.500	32	1.999	1.494	28	2.065
Piacenza	988	21	1.426	1.058	28	1.451	1.059	27	1.441
Ravenna	1.654	35	2.251	1.755	38	2.409	1.722	37	2.386
Reggio Emilia	1.815	34	2.520	1.862	39	2.601	1.911	41	2.640
Rimini	1.755	19	2.218	1.716	19	2.231	1.734	19	2.207
<b>Emilia-Romagna</b>	<b>17.406</b>	<b>307</b>	<b>23.594</b>	<b>17.385</b>	<b>326</b>	<b>23.788</b>	<b>17.455</b>	<b>327</b>	<b>23.905</b>

**Figura 193**  
**Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)**  
 (Anni 2001-2016- Fonte ISTAT)



**Figura 194**  
**Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)**  
 (Anni 2001-2016- Fonte ISTAT)

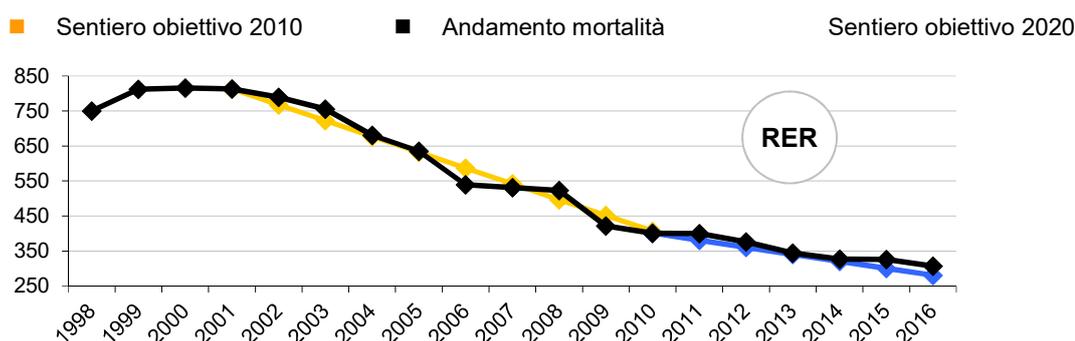


**17.406 incidenti, 23.594 feriti, 307 morti.** Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2016. **Rispetto al 2015 il calo di soggetti deceduti è di oltre il 5%**, leggermente migliore rispetto al dato nazionale (diminuzione 4,23%), mentre gli incidenti al contrario subiscono un aumento di poche unità.

La tendenza del calo delle vittime, a livello nazionale pare invertirsi nel 2017, vista la stima preliminare fatta da ISTAT relativa al primo semestre 2017 di un aumento delle vittime superiore al 6% rispetto allo stesso periodo del 2016; anche dai dati provvisori relativi alla Regione Emilia-Romagna, si rileva un significativo aumento del dato di mortalità con un **evidente rallentamento verso l'obiettivo del dimezzamento delle vittime al 2020 rispetto al 2010**.

Si ricorda che nel 2010 si è raggiunto in Emilia-Romagna l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401, ma l'obiettivo dell'ulteriore dimezzamento al 2020, sarà difficilmente raggiungibile, anche a fronte di un costante e forte impegno su tutti i fronti che influiscono sulla sicurezza stradale.

**Figura 195**  
**Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2020 in Emilia-Romagna**  
 (Anni 1998-2016-Fonte ISTAT)



Il grafico della figura 195 mostra a livello regionale i dati rilevati relativi alla mortalità rispetto a quelli determinati dal sentiero obiettivo, che indica l'andamento teorico della mortalità per il raggiungimento dell'obiettivo; lo scostamento delle linee negli ultimi anni è evidente.

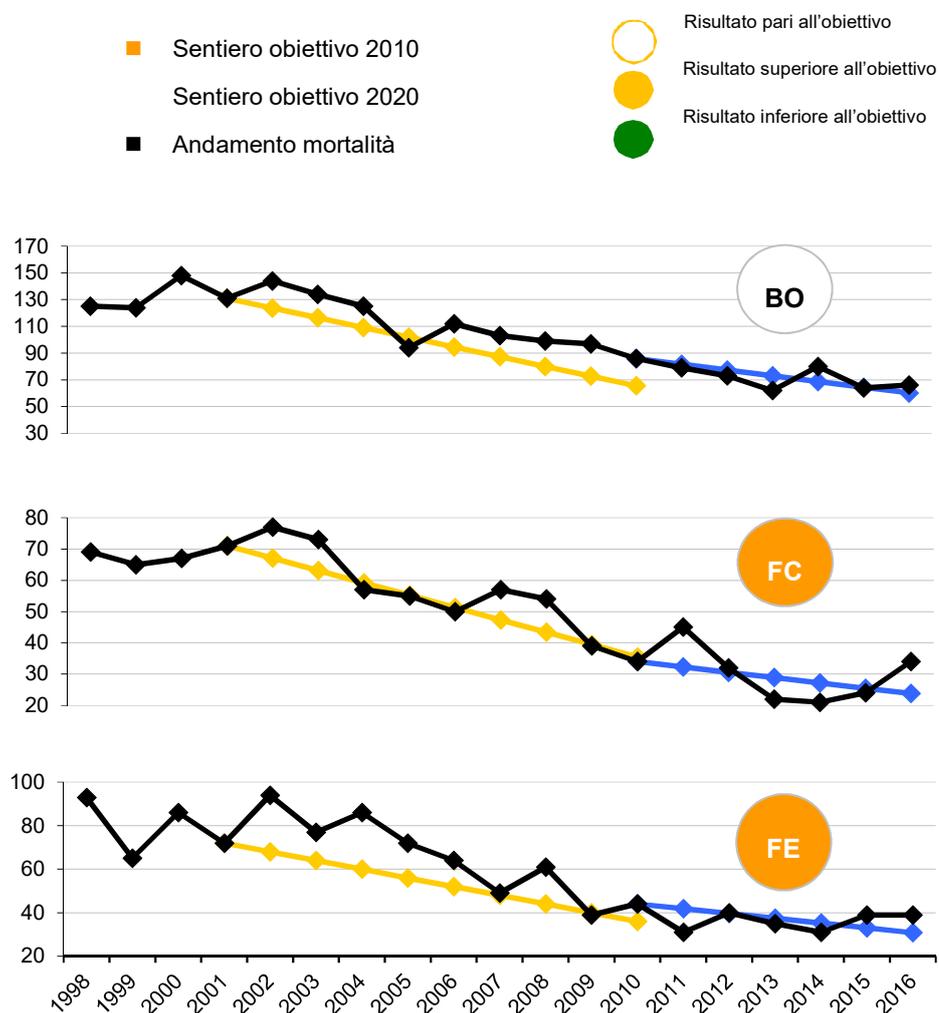
Risulta pertanto sempre più necessario approfondire le analisi per la conoscenza del fenomeno e programmare di conseguenza le attività educative e comunicative e realizzare gli interventi sulle infrastrutture finalizzandoli al miglioramento della sicurezza della circolazione.

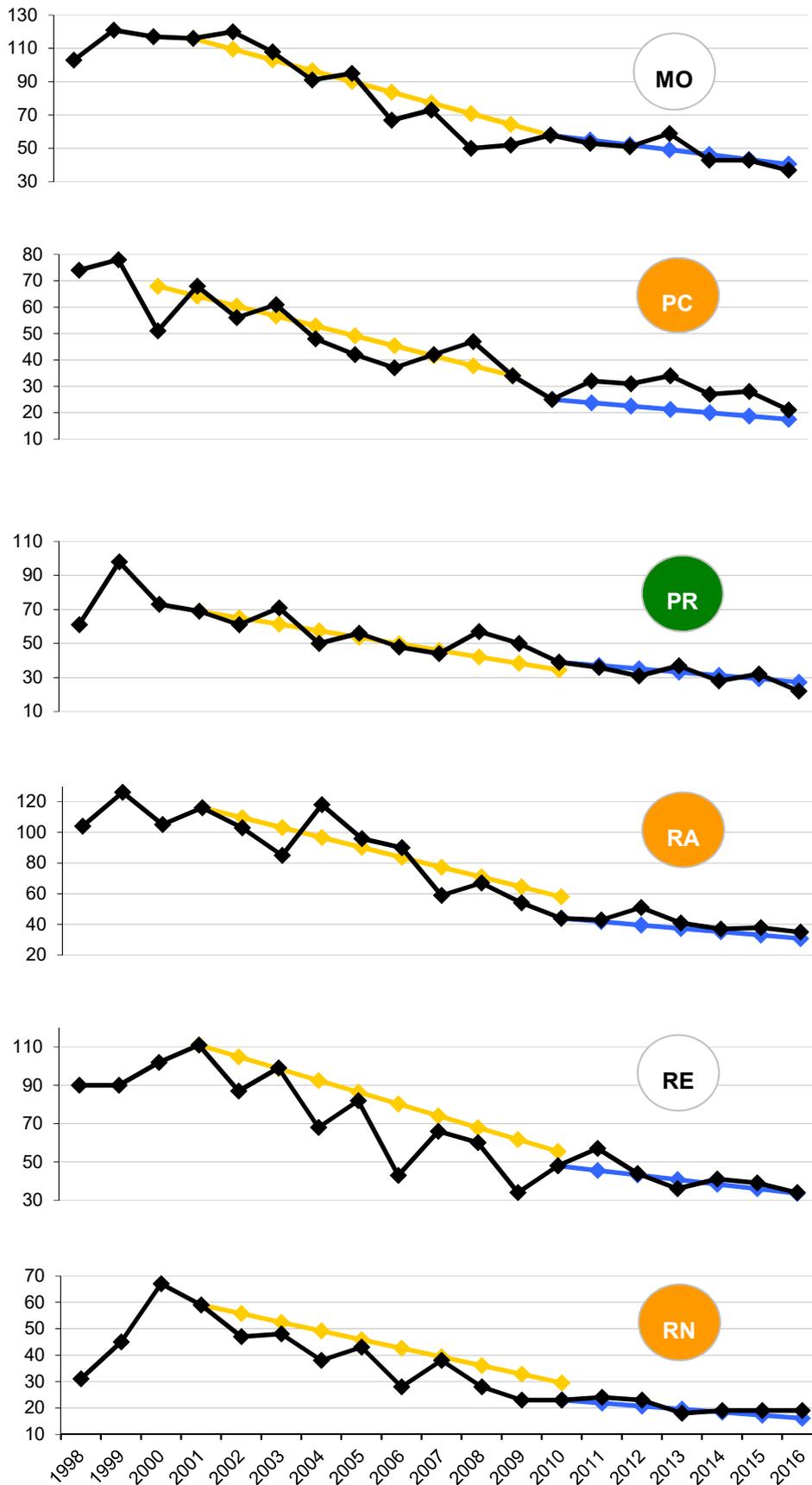
È infatti necessario tenere sempre alto il livello di attenzione e di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale, come risulta particolarmente evidente nei grafici analoghi al precedente **disaggregati a livello provinciale**.

Si notano, infatti, andamenti delle curve molto altalenanti, dovuti ad anni di buoni risultati alternati ad anni con incrementi che in alcuni casi annullano i risultati positivi ottenuti in precedenza. Ciò evidenzia non solo la complessità del fenomeno, ma anche la necessità di azioni continue che agiscano sulla natura strutturale del problema.

In particolare, nel 2016 nelle province di Modena, Parma, Piacenza, Ravenna e Reggio Emilia si è avuto un miglioramento del dato di mortalità e tra queste solo Parma ha un dato inferiore all'obiettivo europeo, indicato con il bollino verde.

**Figura 196**  
Morti per incidenti stradali in rapporto all'obiettivo al 2020 nelle province dell'Emilia-Romagna  
(Anni 1998-2016- Fonte dati: ISTAT)

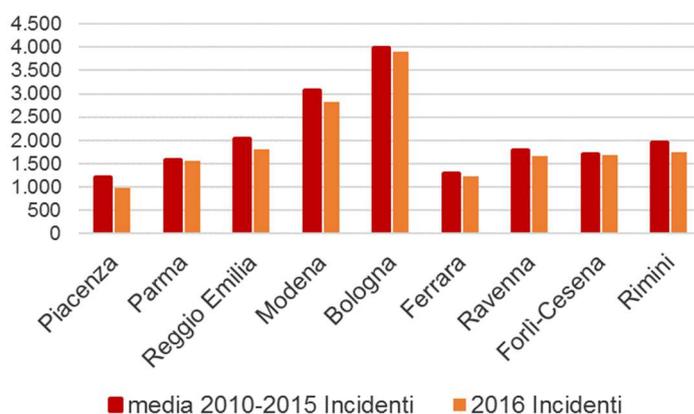




L'obiettivo europeo sopra verificato riguarda il dato di mortalità; per analizzare invece l'andamento del dato di incidentalità nelle Province, può essere utile il grafico che si riporta di seguito, dove con le barre si mettono a confronto per ogni provincia il valore medio dell'incidentalità per il periodo

2010/2015, con il valore risultante nel 2016. Dal grafico si legge facilmente se **il dato 2016 è in calo rispetto alla media del periodo precedente**, visto che questa annulla gli effetti di eventuali dati altalenanti. Si evidenzia che l'incidentalità è in diminuzione in tutte le province, anche se con scarti più o meno accentuati.

**Figura 197**  
**Incidenti stradali nelle province dell'Emilia-Romagna**  
**Raffronto media incidenti 2010-2015 con valore 2016**  
 (Anni 2010-2016- Fonte dati: ISTAT)

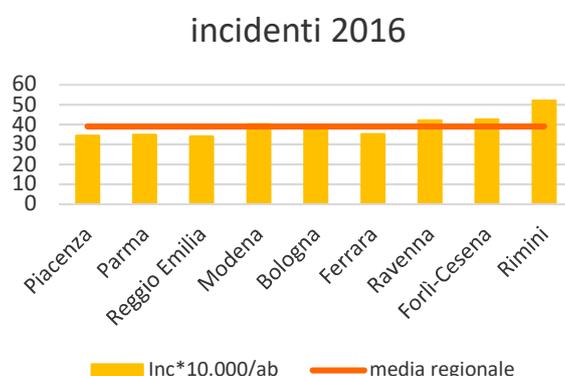


Per un ulteriore confronto tra le province si propongono i due grafici che seguono, con riferimento ai **dati di incidentalità e mortalità rapportati alla popolazione**, confrontati con la linea rappresentativa della media regionale. In questo modo il parametro risulta maggiormente raffrontabile in quanto non risente della componente quantitativa della popolazione, diversa tra le province.

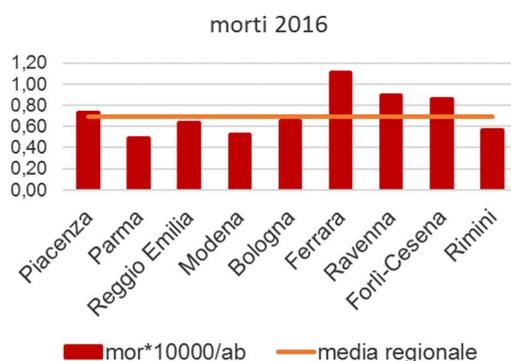
Si osserva che le province con i valori più elevati di incidenti ogni 10.000 abitanti nel 2016, al di sopra della media regionale, risultano Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini; si può ipotizzare che questo dipenda almeno in parte dal fatto che in queste province nei mesi estivi la popolazione presente, in particolare per turismo, sia notevolmente superiore a quella abitualmente residente, mentre il parametro considera solo la popolazione residente.

Per quanto riguarda la mortalità, le province il cui parametro rapportato alla popolazione risulta superiore alla media sono Piacenza, Ferrara, Ravenna e Forlì-Cesena, tutte province che, come si è visto nei grafici precedenti, presentano dati nel 2016 in valore assoluto ancora superiori a quelli del sentiero obiettivo.

**Figura 198**  
**Incidenti stradali nelle province dell'Emilia-Romagna**  
**Rapportati a 10.000 abitanti**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)

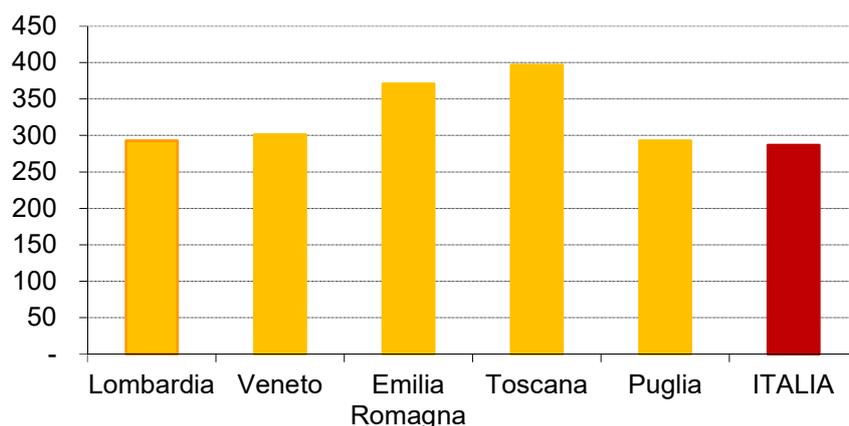


**Figura 199**  
**Vittime per incidenti stradali nelle province dell'Emilia-Romagna**  
**Rapportati a 10.000 abitanti**  
 (Anno 2016- Fonte dati: ISTAT)



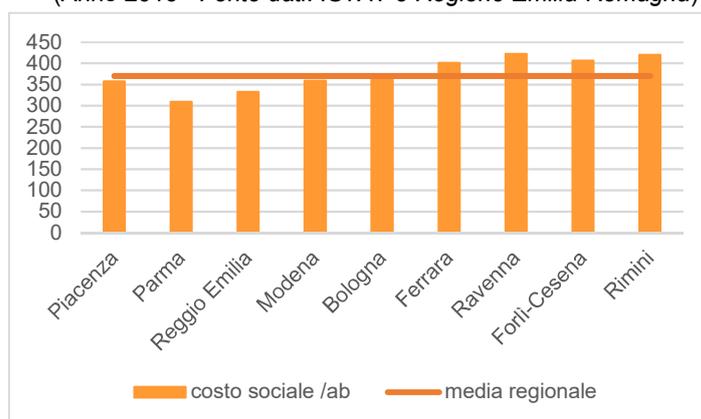
Il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/09/2012, n. 189:  $\text{costi sociali} = \text{numero morti} \times 1.503.990 \text{ euro} + \text{numero feriti} \times 42.219 \text{ euro} + \text{numero incidenti} \times 10.986 \text{ euro}$ ), che grava su ogni residente, consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana, tenendo conto non solo del numero di morti, ma di un parametro più completo che rappresenta meglio il fenomeno della incidentalità, rapportandolo alla consistenza della popolazione. Il costo sociale procapite dell'Emilia-Romagna è **diminuito da euro 379 a euro 371 nel 2016**, ma rimane ancora più elevato della media italiana (anche se il valore emiliano – romagnolo non risulta più il maggiore dal 2015). Questo mette in evidenza che, nonostante i risultati ottenuti, il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione è ancora elevato e quindi, come già detto, è necessario proseguire con costanza e continuità nelle iniziative di miglioramento sia infrastrutturali che di educazione e di controllo.

**Figura 200**  
**Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT e Regione Emilia-Romagna)



Il costo sociale procapite suddiviso per provincia, in buona sostanza sintetizza le evidenze dei due grafici precedenti relativi agli incidenti e morti rapportati alla popolazione delle province.

**Figura 201**  
**Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente per provincia**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT e Regione Emilia-Romagna)

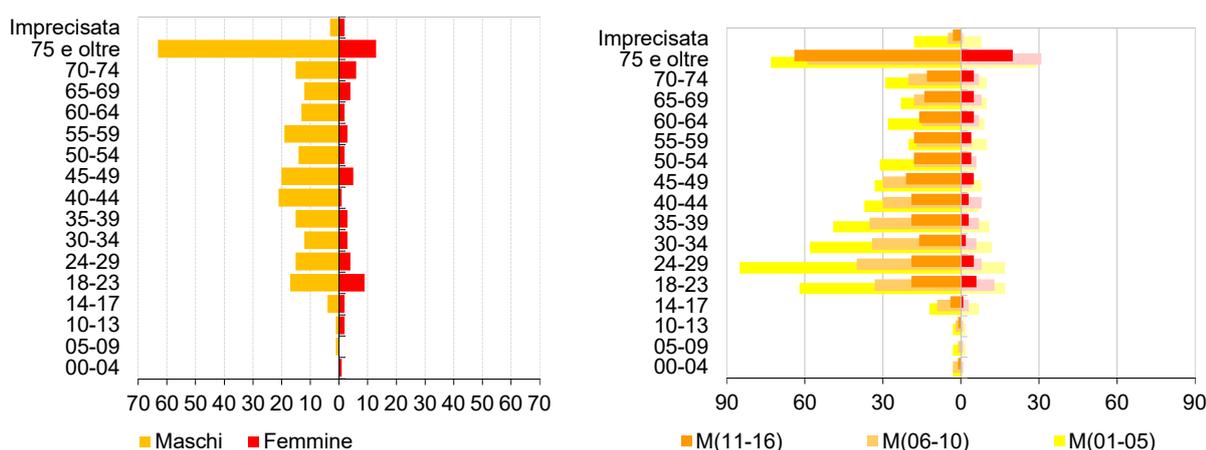


Esaminando i dati di mortalità per classe di età, si evidenzia che le **vittime con più di 65 anni** sono sostanzialmente rimaste inalterate (n. 113 nel 2016 e n. 112 nel 2015) anche se questa classe di età continua ad essere una delle più colpite (circa 37% del totale delle vittime), in particolare per la fascia sopra i 75 anni (n.76 vittime, pari a circa il 25% del totale delle vittime).

Nel 2014 gli **over 75** deceduti risultavano 88 in valore assoluto, nel 2015 risultavano in calo (n. 75), e nel 2016 risulta che il trend in calo si è fermato (n. 76), mentre è cresciuto il numero delle vittime tra i 70 e i 74 anni (da 16 vittime nel 2015 a 21 nel 2016).

Per quello che riguarda i **feriti** le fasce di età più colpite sono ancora i giovani, in particolare la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (n. 2.697 nel 2016) e la fascia tra i 18 e i 23 (n. 2.573 nel 2016, contro i 2.763 nel 2015); i feriti tra gli over 75 risultano infatti n. 1.636, contro i n. 1693 nel 2015.

**Figura 202**  
**Morti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna**  
 (Anno 2016 e raffronto media 2011-2016 con quinquenni precedenti - Fonte: dati ISTAT)



È interessante vedere rappresentata la variazione delle varie fasce di età delle vittime dal 2001 ad oggi per medie quinquennali in termini assoluti; dal grafico è ben visibile quali categorie hanno avuto una diminuzione più rapida del dato.

Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento, si evidenzia che gli over 65, rappresentano il 61% (n. 33) dei pedoni deceduti, di cui n. 25 **ultra settantacinquenni (pari al 46% dei pedoni deceduti)** e circa il 53% (n. 23) dei ciclisti deceduti, di cui **n. 16 ultra settantacinquenni**,

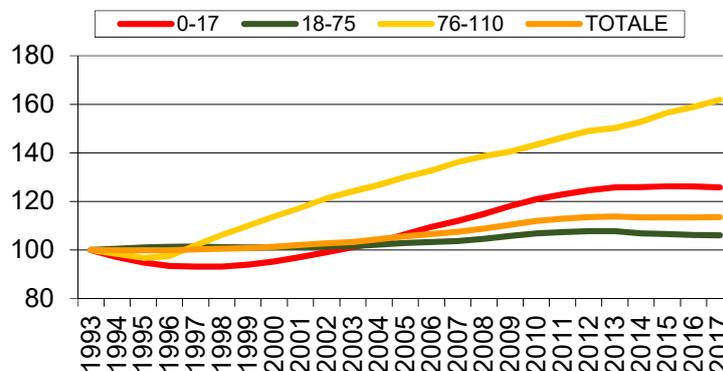
**pari al 37% dei ciclisti deceduti**, a dimostrazione di come questa classe di età possa essere considerata ancora come utenza "particolarmente debole".

Allo stesso tempo si evidenzia che i soggetti nella fascia di **età sopra i 75 anni** rappresentano da qualche anno, in aumento rispetto al 2015, anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale con circa il **26% (n. 27) sul totale dei conducenti morti**.

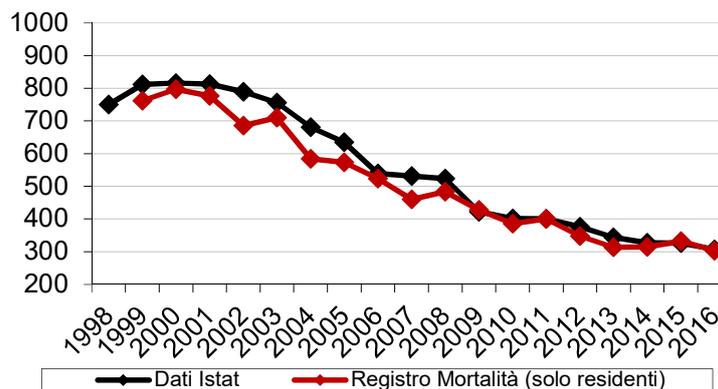
Naturalmente questi dati vanno letti e probabilmente spiegati guardando l'andamento della composizione della popolazione, rappresentato nel grafico seguente, che mette in evidenza un innalzamento costante dell'età media della popolazione.

Un ulteriore elemento di conoscenza del fenomeno è dato dal raffronto tra i dati di mortalità per incidentalità di ISTAT con quelli del registro di mortalità, che riporta i dati dei soli residenti, anche deceduti fuori regione; si denota negli ultimi anni una corrispondenza abbastanza precisa tra i due dati, cosa che significa che il numero di emiliano-romagnoli deceduti per incidentalità fuori regione sono equivalenti ai deceduti in regione non residenti.

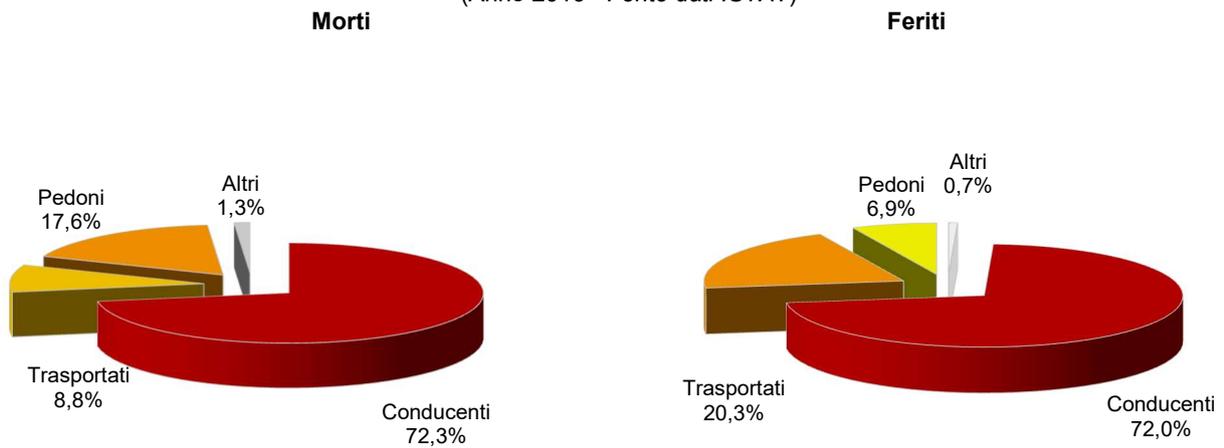
**Figura 203**  
Trend di crescita popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 1993=100)  
(Anni 1993-2017 - Fonte: dati Regione Emilia-Romagna)



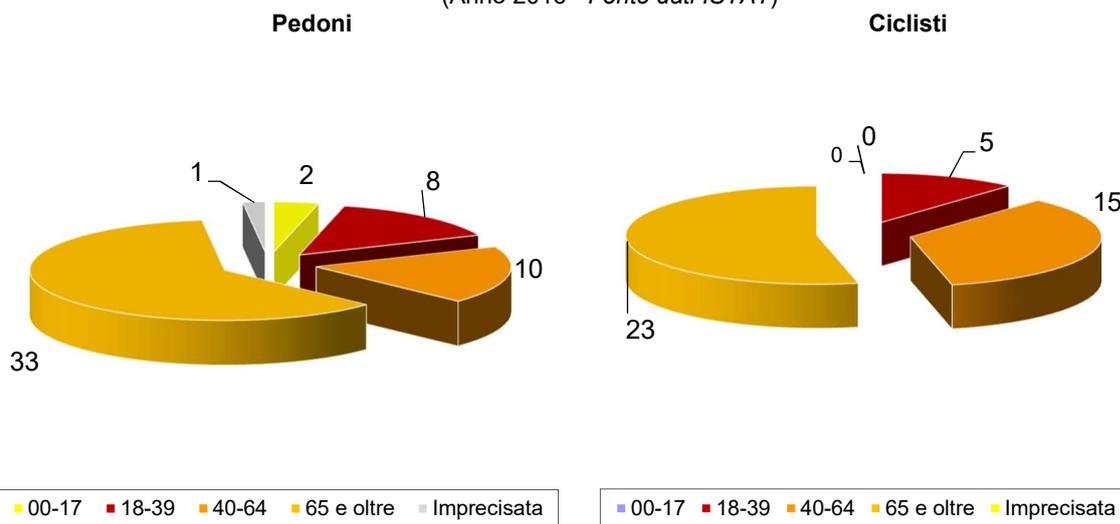
**Figura 204**  
Raffronto dati di mortalità ISTAT con Registro mortalità  
(Anni 1998-2016 - Fonte: dati Regione Emilia-Romagna e ISTAT)



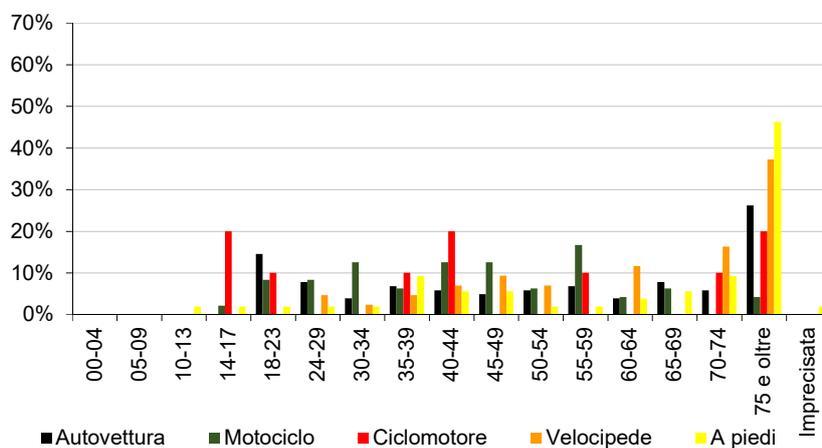
**Figura 205**  
**Morti e feriti suddivisi per tipo di utente**  
 (Anno 2016 - Fonte dati ISTAT)



**Figura 206**  
**Pedoni e ciclisti morti suddivisi per fasce di età**  
 (Anno 2016 - Fonte dati ISTAT)



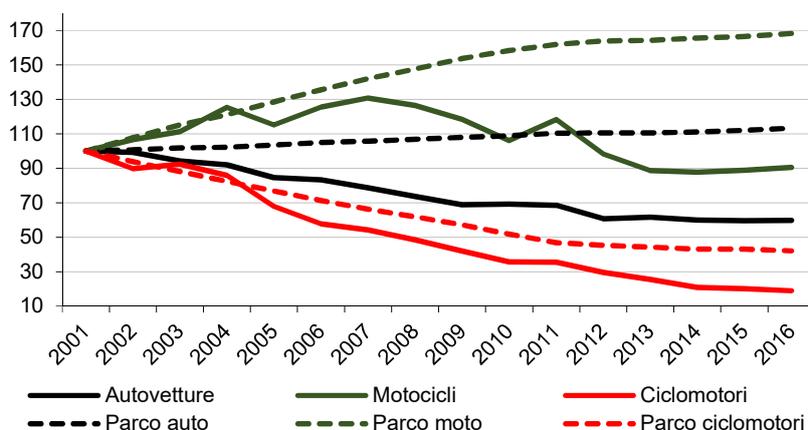
**Figura 207**  
**Morti suddivisi per fasce di età e tipo veicolo**  
 (Anno 2016 - Fonte dati ISTAT)



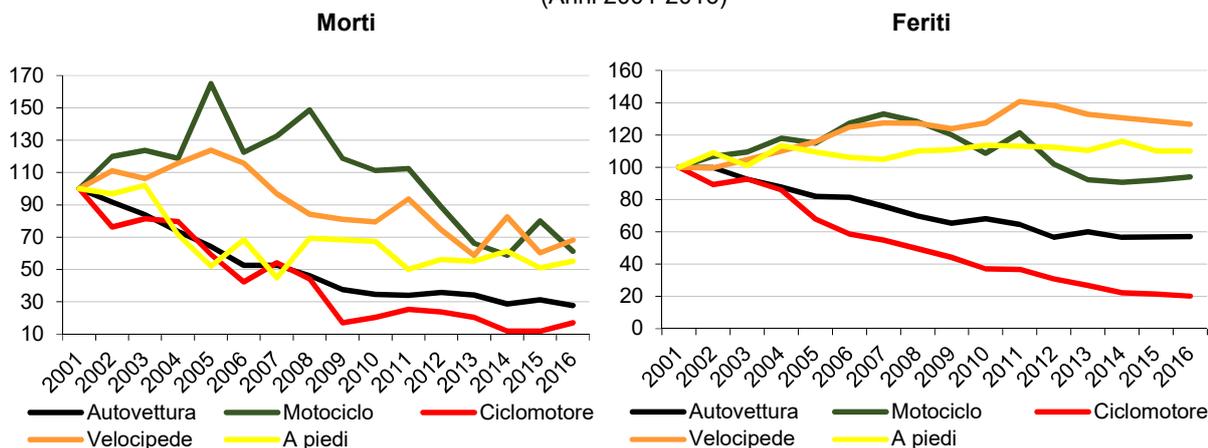
Continuando nell'analisi per tipologia di veicolo, si osserva che **rispetto al 2015 il numero di morti è di nuovo in aumento per i pedoni** (dal 15,3% al 17,6% delle vittime, in valore assoluto n. 50 nel 2015 e 54 per il 2016) **e per i ciclisti** (dal 11,6% al 14,01% delle vittime, in valore assoluto da n. 38 nel 2015 a 43 nel 2016); mentre si segnala una **diminuzione dei morti tra i conducenti i motocicli** (da n. 61 nel 2015 a 48 nel 2016).

La fascia di età con il maggior numero di decessi tra i pedoni risulta ancora quella **oltre i 65 anni** (in particolare gli over 75 come detto in precedenza), ma **in valore assoluto risultano in calo (n. 33 nel 2016, n. 35 nel 2015, n. 40 nel 2014)**. Anche per i ciclisti la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 53% del totale dei ciclisti deceduti nel 2016 e con un leggero trend in crescita (in valore assoluto n. 31 nel 2014, n. 18 nel 2015 e n. 23 nel 2016).

**Figura 208**  
**Veicoli coinvolti e parco circolante**  
 (Anni 2001-2016)



**Figura 209**  
**Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati**  
 (Anni 2001-2016)

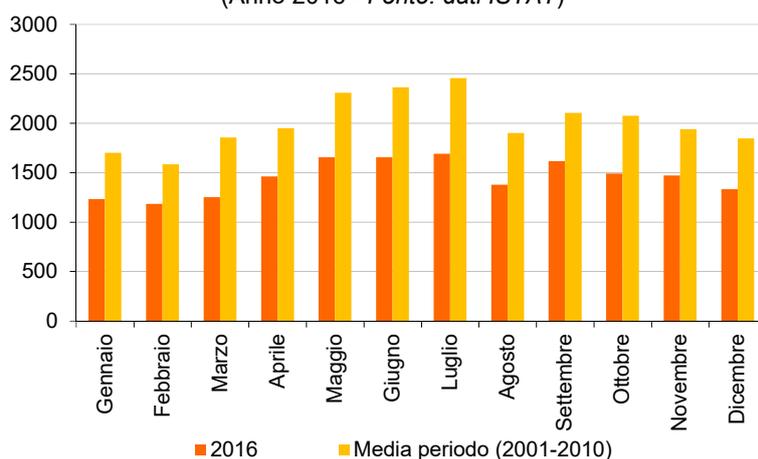


Fonti: dati ISTAT per incidenti; ANCM per parco ciclomotori; Aci per parco auto e moto.

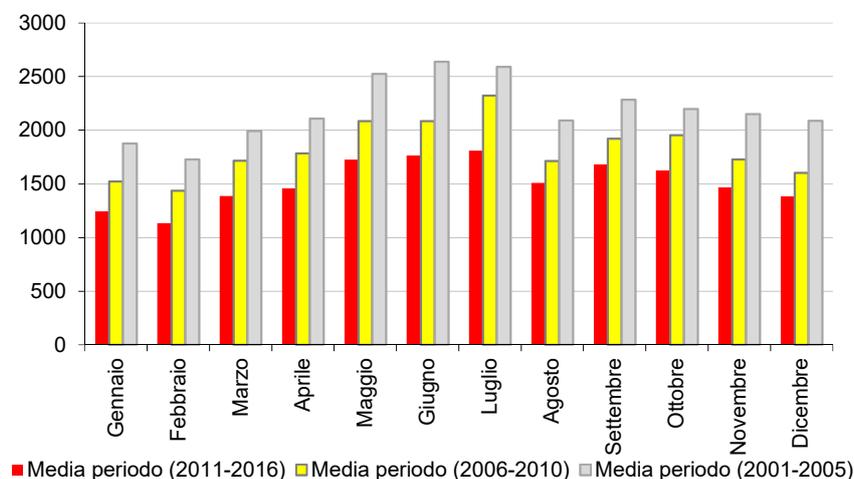
La suddivisione temporale degli incidenti risulta poco significativa per i mesi; anche il confronto con i periodi 2001-2005, 2006-2010 e 2011-2016 dimostra che il calo dell'incidentalità è stato proporzionato nei mesi. Invece l'analisi per giorni e ore è interessante, confermando come i **maggiori livelli di incidentalità si raggiungano nei giorni lavorativi e negli orari di andata e di ritorno dal lavoro**.

Se si analizza la figura che rappresenta l'indice di mortalità stradale per ora del giorno ( $RM = (M/I) \times 100$  dove M è il numero dei decessi come conseguenza degli incidenti e I il numero dei sinistri; il parametro RM esprime, quindi, il numero medio di decessi verificatisi in un determinato periodo, ogni 100 incidenti e può essere considerato come un indicatore di gravità), emerge però come ancora **la gravità degli incidenti sia maggiore nelle ore notturne** (vicino alle 24 e all'1 e alle 5 del mattino); dal confronto dei tre periodi, si vede che il picco dell'indice di mortalità negli anni si è spostato dalle 4 alle 5 del mattino.

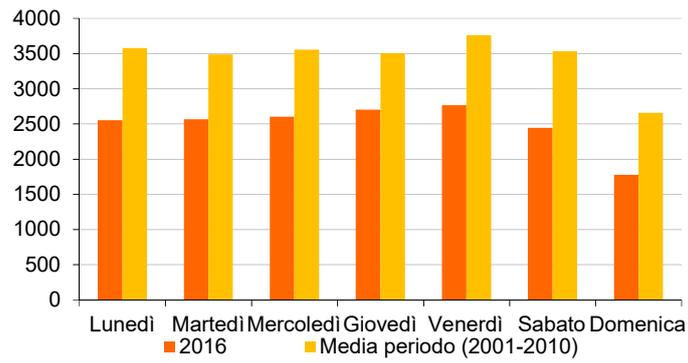
**Figura 210**  
**Incidenti per mesi**  
(Anno 2016 - Fonte: dati ISTAT)



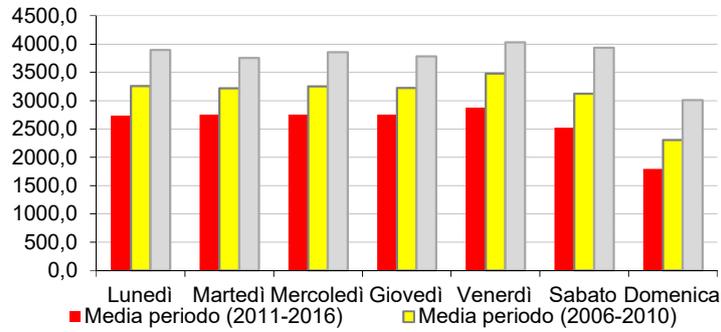
**Figura 211**  
**Incidenti per mesi, confronto periodi**  
(Fonte: dati ISTAT)



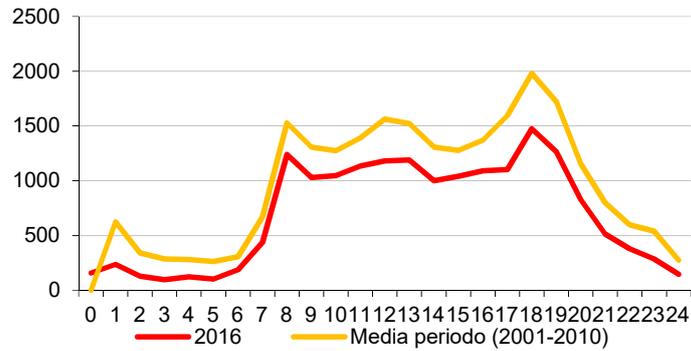
**Figura 212**  
**Incidenti per giorno**  
 (Anno 2016 - Fonte: dati ISTAT)



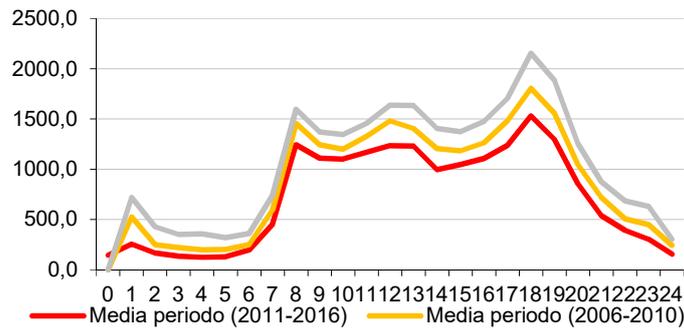
**Figura 213**  
**Incidenti per giorno, confronto periodi**  
 (Fonte: dati ISTAT)



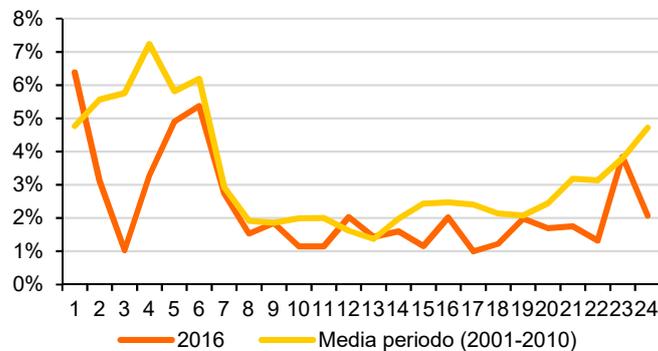
**Figura 214**  
**Incidenti per ora**  
 (Anno 2016 - Fonte: dati ISTAT)



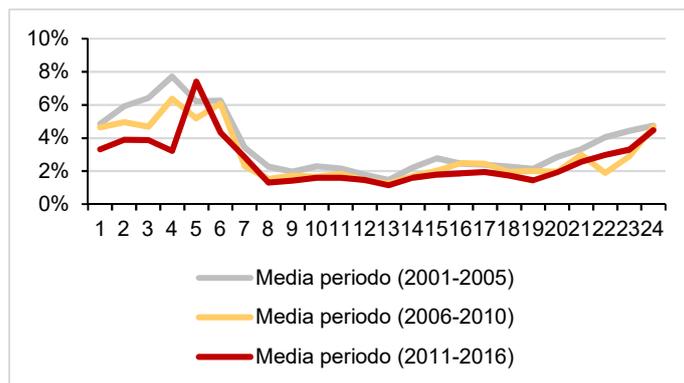
**Figura 215**  
**Incidenti per ora, confronto periodi**  
 (Fonte: dati ISTAT)



**Figura 216**  
**Indice di mortalità (RM) per ora**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)

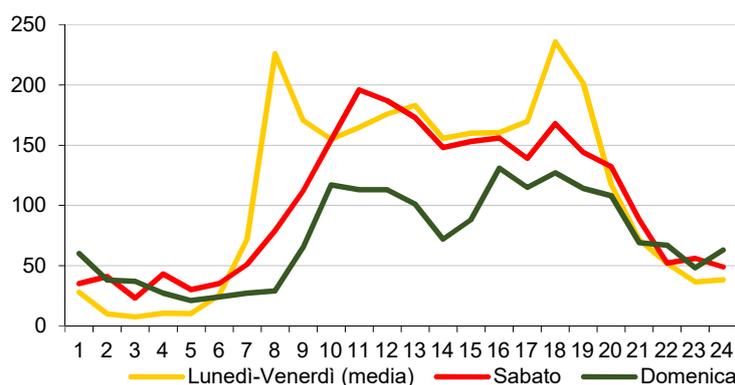


**Figura 217**  
**Indice di mortalità per ora, confronto periodi**  
 (Fonte: dati ISTAT)



Il raffronto tra l'incidentalità nei giorni feriali e nel fine settimana rappresentato nella figura successiva evidenzia come gli incidenti del sabato e della domenica nelle ore notturne siano ancora superiori a quelli che si verificano nelle stesse ore nei giorni feriali, anche se in calo a livello generale.

**Figura 218**  
**Incidenti nel fine settimana**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



Un altro tema di analisi è quello relativo alle **circostanze presunte degli incidenti** rilevate dalle Forze dell'Ordine e riportate sul modello di rilevazione dati per ISTAT; si segnala che questa voce non sempre è compilata ed inoltre è frutto di presunzioni e valutazioni effettuate a caldo, in base alla sensibilità di chi interviene sul luogo del sinistro. Pertanto vanno prese come indicazione di un fenomeno e non come elementi assoluti. Di seguito si riportano i dati relativi agli incidenti causati dalle tre circostanze principali/più frequenti; potrebbero differire da dati pubblicati da ISTAT, per la diversa aggregazione dei dati stessi.

Ad esempio alla voce distrazione sono indicati gli incidenti, i morti e i feriti per i quali almeno una delle circostanze rilevate è attribuibile alle cause "guida distratta e andamento indeciso" o "fuoriuscita per guida distratta e andamento indeciso" o "comportamento indeciso del pedone".

Si precisa inoltre che la dicitura "guida distratta e andamento indeciso" riguarda tutte le cause di distrazione possibili (dall'essere sovrappensiero all'uso di smartphone, dal guardare la cartellonistica pubblicitaria al truccarsi, ecc).

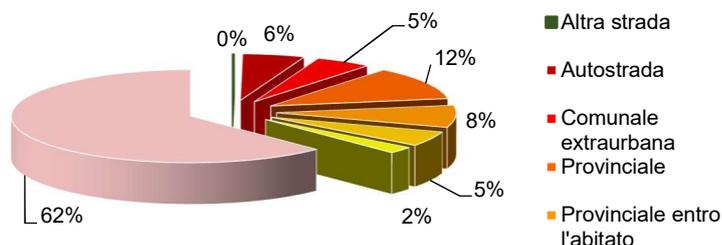
**Tabella 61**  
**Circostanze principali incidenti**  
 (Anno 2016 – Fonte: dati ISTAT)

2016	Valori per circostanza			% per circostanza			
	Circostanza	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Velocità		2.078	61	3.082	11,94%	19,87%	13,06%
Distrazione		4.451	79	5.955	25,57%	25,73%	25,24%
Precedenza		4.365	41	5.761	25,08%	13,36%	24,42%

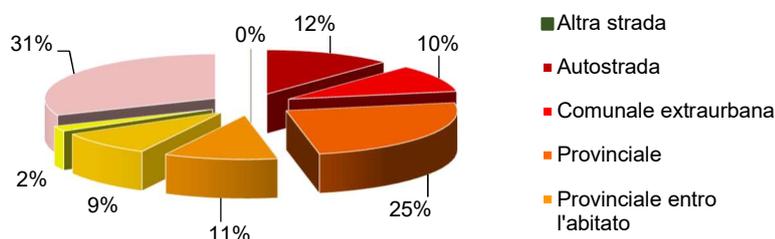
Rispetto alla **categoria delle strade**, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015 e del 2016), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove la percentuale dei decessi risulta pari a circa il 56%, come nel 2015, e il valore assoluto pari a n. 172 (di cui 37 in autostrada), rispetto a 135 morti nell'abitato, pari a circa il 44%.

**Figura 219**  
**Incidenti e morti per categoria di strada**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)

### Incidenti



### Morti



Per quanto riguarda la **localizzazione degli incidenti sulle strade**, si propongono di seguito le mappe elaborate a partire dai dati ISTAT del 2016, relative alle singole province nelle quali viene rappresentata con colori diversi la gradazione di un parametro sintetico che esprime il livello di rischio delle varie strade provinciali; il parametro rappresenta il costo sociale per chilometro, con riferimento alla lunghezza dei tronchi stradali (tiene conto quindi sia del numero dei morti che dei feriti e del numero di incidenti, dandogli un peso economico diverso).

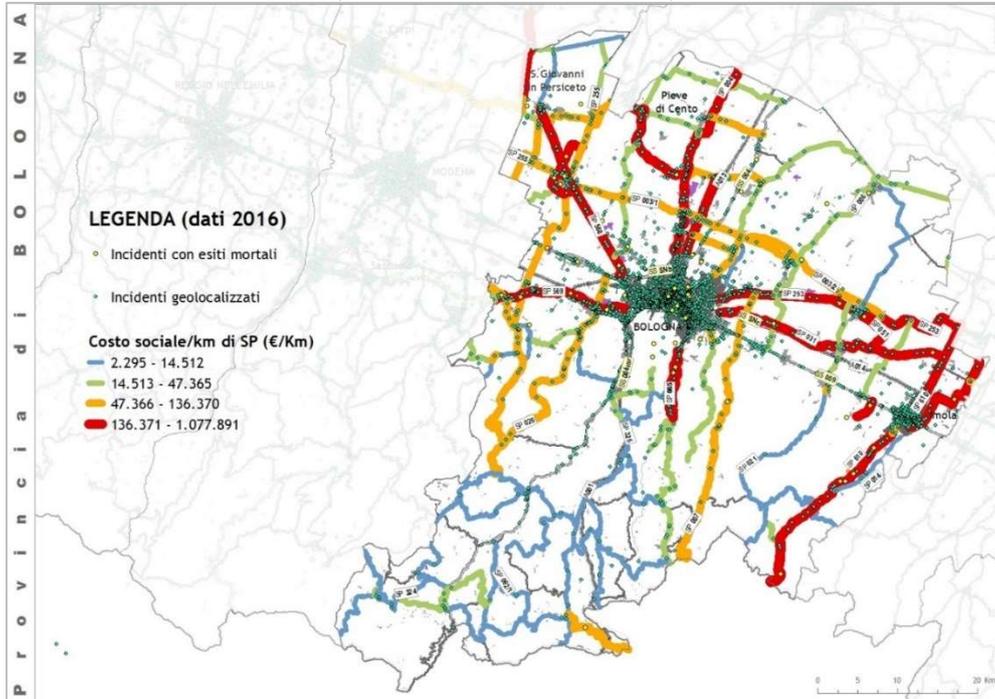
Si evidenzia che le mappe sono state predisposte con i soli dati georeferenziati, la cui percentuale è variabile da provincia a provincia (come detto in precedenza) e con le lunghezze derivanti da ARS (Archivio Regionale Strade, vedi paragrafo 7.2.1.1).

Si noti inoltre che le colorazioni in legenda risultano associate a intervalli diversi del parametro tra provincia e provincia, derivando automaticamente dai livelli presenti (legenda per quantili, cioè che raggruppa in ogni intervallo lo stesso numero di valori); pertanto le singole mappe rappresentano le strade più critiche, secondo il parametro indicato, all'interno della singola provincia.

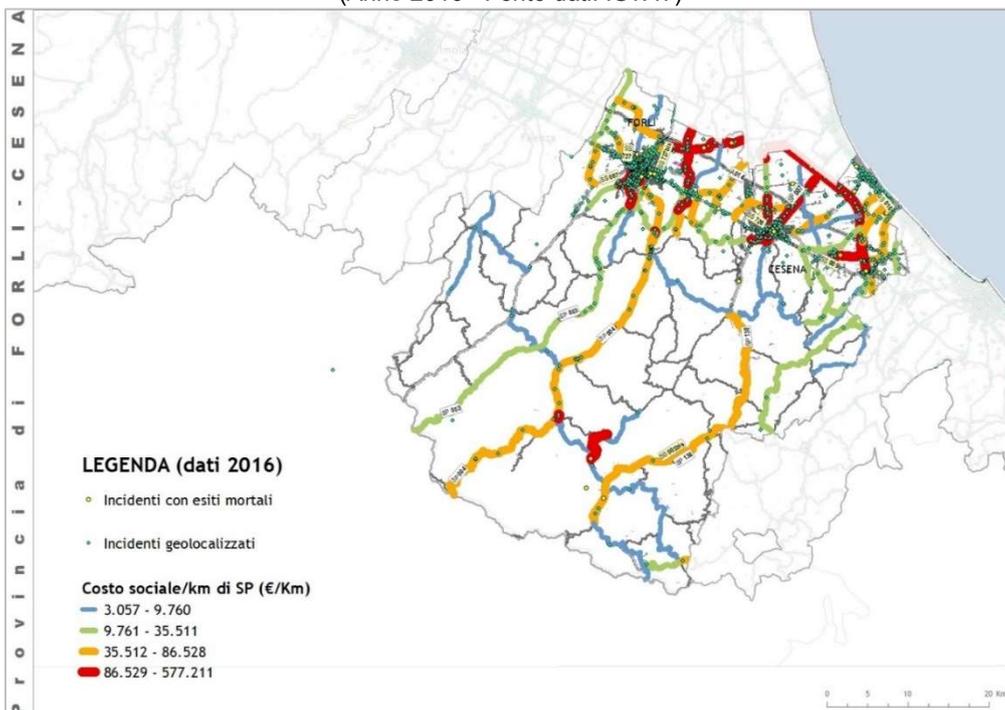
Naturalmente questo è solo uno dei modi con cui si possono rappresentare e analizzare i dati di incidentalità e la sua finalità è quella di provare a mappare un fenomeno a scala provinciale. Quindi le mappe che seguono risultano solo una fotografia della situazione che, ad esempio, non tiene conto dei flussi di traffico e della loro tipologia (presenza di traffico pesante, ecc.), della geometria della sede stradale (corsie, attraversamenti, incroci, banchina, pista ciclabile, ecc.), della funzione della strada (collegamento, attraversamento abitati, ecc.), delle caratteristiche geomorfologiche del territorio che esse attraversano; ancora, ad esempio, le mappe riguardano solo una annualità e quindi i numeri alla scala provinciale e delle singole strade sono piccoli dal punto di vista statistico e, per il peso assegnato nel calcolo del costo sociale, l'influenza di una vittima rispetto a un ferito risulta notevole.

Ulteriori approfondimenti e sviluppi possono essere significativi per studi in aree specifiche, di interesse soprattutto per la corretta gestione delle strade, e quindi per i gestori, anche nell'ottica di una gestione delle infrastrutture in coerenza al DM 35/2011 ancorché non applicabile alla rete provinciale.

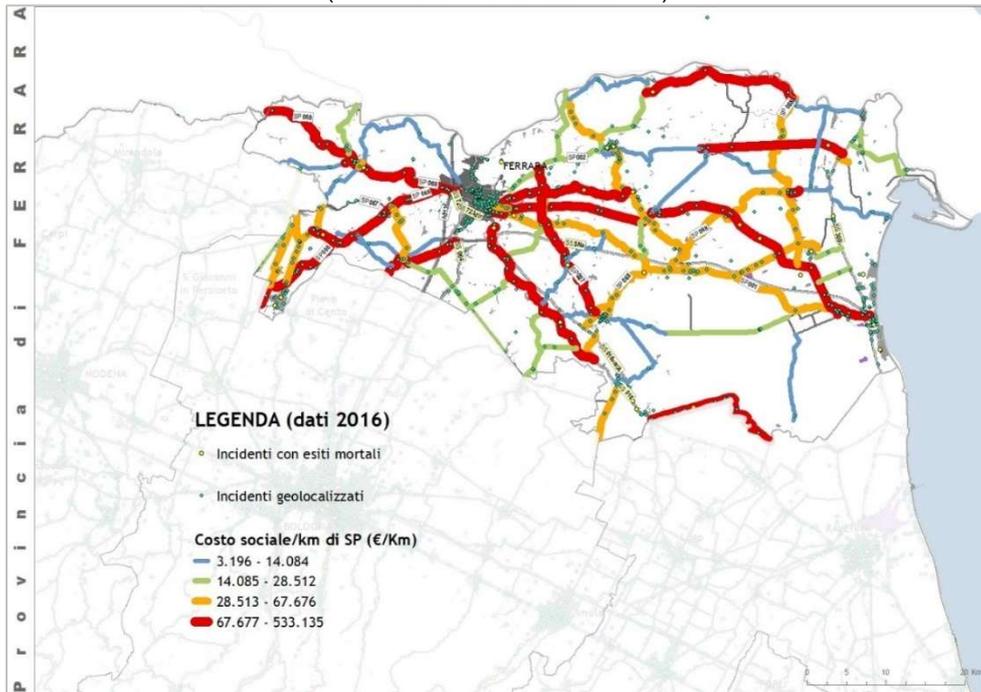
**Figura 220**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Bologna**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



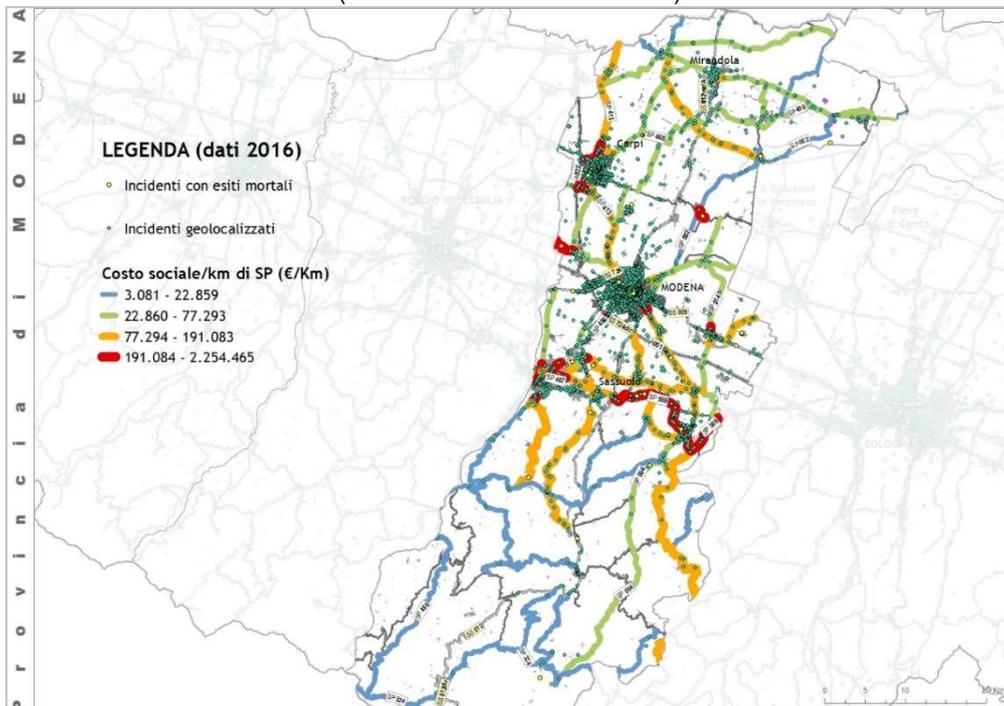
**Figura 221**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Forlì-Cesena**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



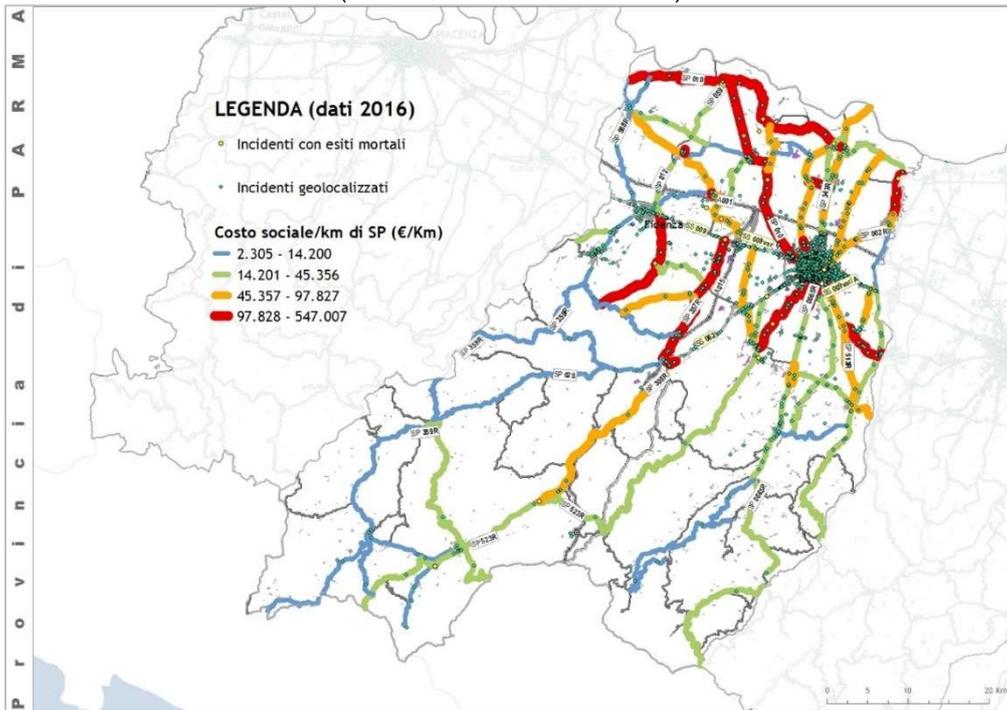
**Figura 222**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Ferrara**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



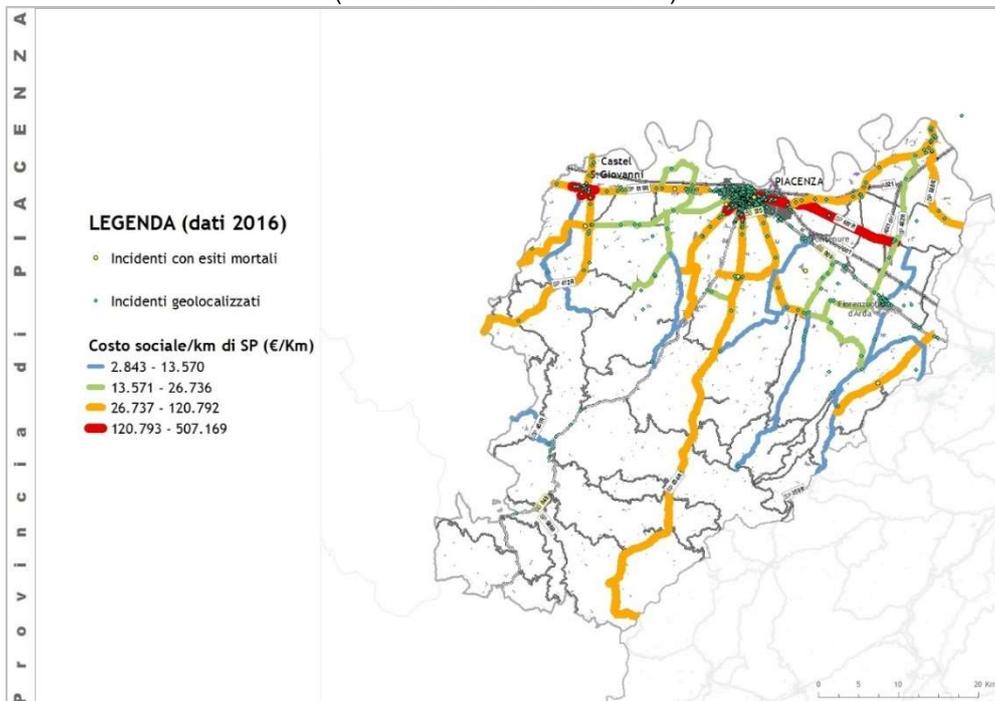
**Figura 223**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Modena**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



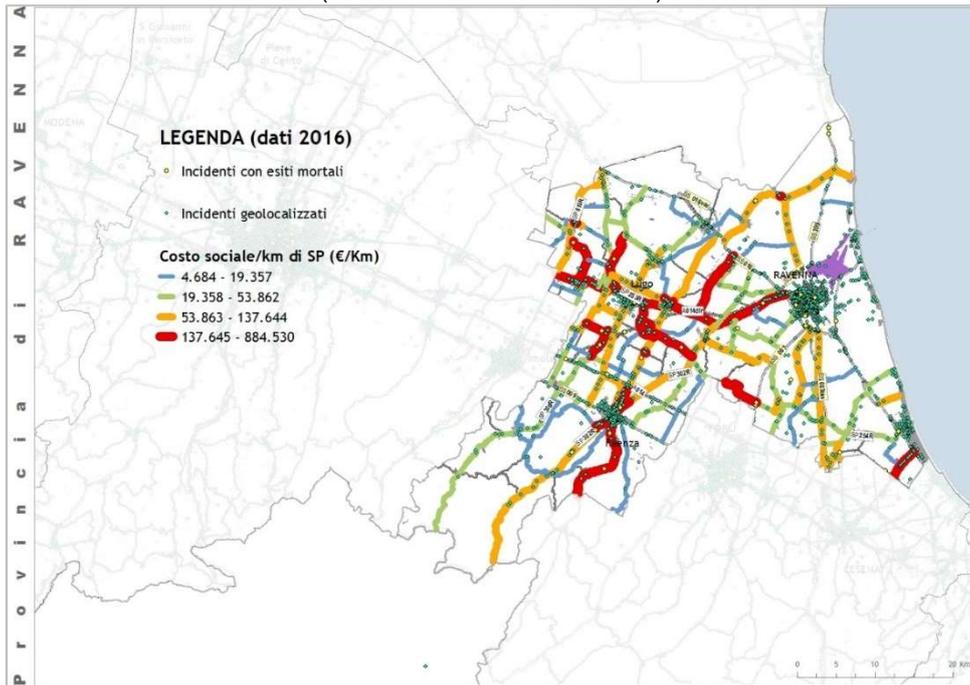
**Figura 224**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Parma**  
(Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



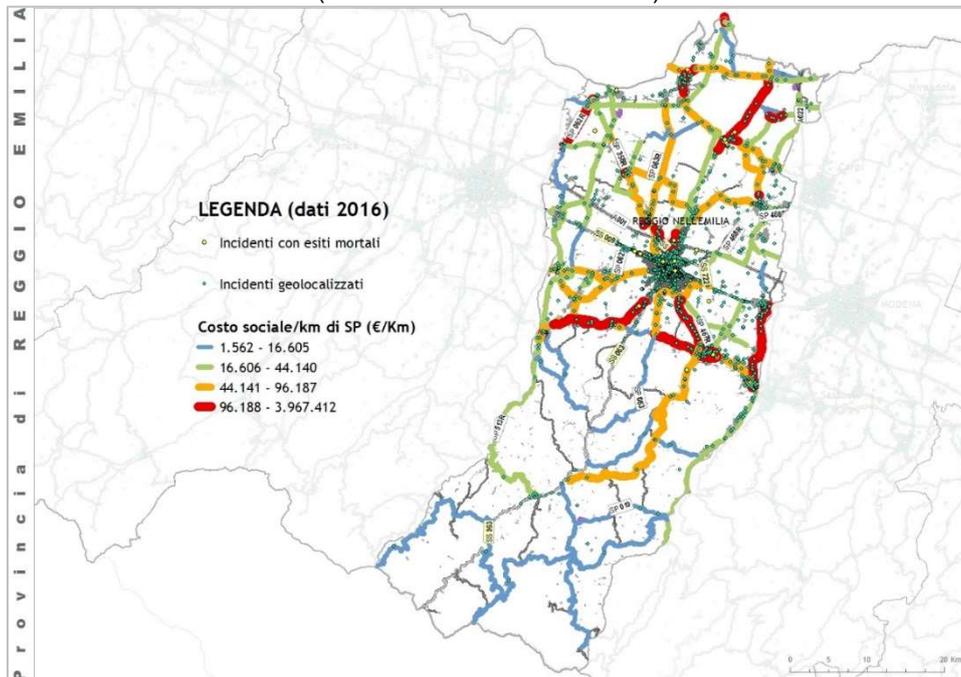
**Figura 225**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Piacenza**  
(Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



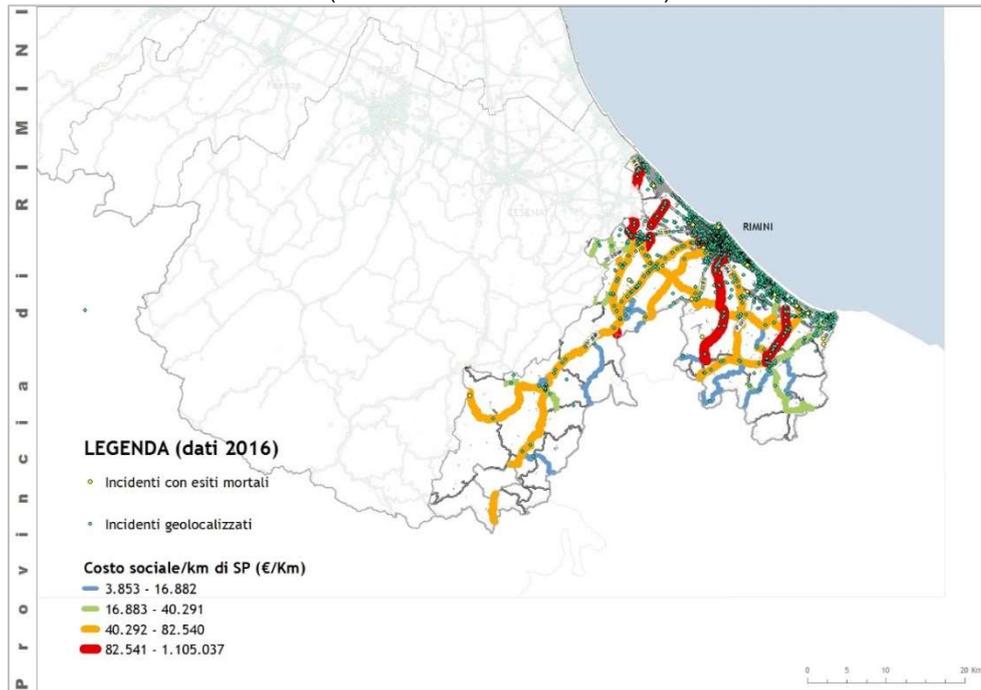
**Figura 226**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Ravenna**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



**Figura 227**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Reggio Emilia**  
 (Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



**Figura 228**  
**Costo sociale/km Strade Provinciali**  
**Provincia di Rimini**  
(Anno 2016 - Fonte dati: ISTAT)



## 8.2 LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

### 8.2.1 L'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale

L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza<sup>46</sup>, istituito e regolato con le Leggi regionali n. 35 del 1990 e n. 30 del 1992, è stato riformato nel 2015 con la Legge regionale n. 13, art. 80.

Gli orientamenti dell'Unione Europea per il decennio 2011-2020 relativi alla sicurezza stradale identificano **sette obiettivi strategici** che gli stati nazionali devono fare propri e mettere in pratica nel corso del decennio. Tra questi, il primo, è **“miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada”**.

Sulla base delle indicazioni della Commissione Europea, il **Piano Nazionale Sicurezza Stradale - Orizzonte 2020** persegue il dimezzamento dei decessi sulle strade rispetto al totale di quelli registrati nel 2010.

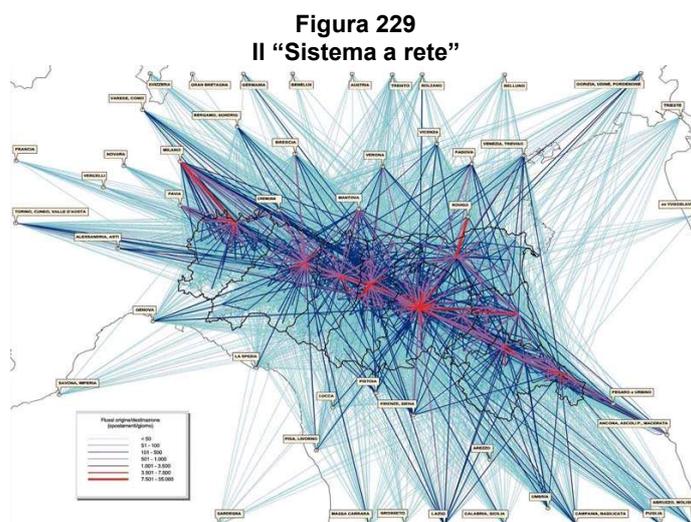
L'Osservatorio svolge attività e azioni dirette allo sviluppo e alla diffusione della cultura della sicurezza stradale, volte a promuovere una mobilità sicura e sostenibile, favorendo la formazione di tutti gli utenti della strada, con programmi mirati alle diverse fasce di età e alla diversa tipologia di utenti.

Svolge il ruolo di indirizzo e coordinamento delle iniziative, della produzione e diffusione di programmi e sussidi didattici oltreché campagne comunicative, in collaborazione con il mondo della scuola, gli Enti locali, le aziende e le associazioni interessate al tema della sicurezza stradale.

### 8.2.2 Strategie, obiettivi e progetti per l'educazione alla sicurezza stradale

Il metodo di lavoro adottato è quello del **“Sistema a rete”**, che prevede il coinvolgimento di soggetti che hanno un ruolo in materia di sicurezza stradale. Tale metodologia permette di programmare le azioni dei diversi partecipanti, evitando sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche e favorisce il consolidamento delle migliori pratiche.

Con il **“Sistema a rete”** infatti è stato possibile individuare tanti soggetti, pubblici, privati e associativi in grado di portare esperienze, professionalità e risorse di varia natura.



<sup>46</sup> <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio>

Questo metodo prevede la formula degli “**Accordi e delle Intese**” che, basandosi sul principio del riconoscimento delle reciproche competenze assegnate in materia di sicurezza stradale, permette ai vari attori di mantenere la propria autonomia culturale e professionale, partecipando a una programmazione territoriale complessiva, verso obiettivi condivisi e comuni.

Particolarmente significativa è la strategia adottata sulle **azioni di sensibilizzazione**, volta alla ricerca di una comunicazione diversificata, in modo da coinvolgere gli utenti della strada verso un comportamento corretto e responsabile.

L’obiettivo dell’Osservatorio è quello di dare forza e determinazione ad **azioni di contrasto degli incidenti stradali**, coinvolgendo altri settori dell’Amministrazione regionale e gli Enti locali, affinché ogni loro proposta normativa e progettuale sia indirizzata verso il tema della sicurezza stradale.

#### ■ IL MONDO DELLA SCUOLA

Nel 1994 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto un Accordo con le Istituzioni scolastiche, rinnovato a fine 2017, per sostenere i **programmi dell’educazione alla sicurezza stradale nella scuola**, aggiornati nel tempo per adeguarli alle mutate condizioni e normative.

L’Osservatorio ha sostenuto e sostiene tutt’oggi l’istituzione della figura del **referente dell’educazione stradale** in ogni scuola del territorio regionale.

L’educazione alla sicurezza stradale, all’interno dei “**Piani Triennali di offerta formativa**” degli istituti scolastici di ogni ordine e grado, ha reso possibile attivare sperimentazioni didattiche e culturali; il valore culturale del Codice della Strada è entrato nel mondo della scuola, come contenuto di educazione civica, volto a stimolare riflessioni finalizzate a comportamenti rispettosi della vita propria e altrui.

#### ■ LA PREPARAZIONE ALLA GUIDA E I GIOVANI

Il **rapporto con i giovani** è sempre argomento di particolare attenzione e si è consolidato nel tempo attraverso azioni di sensibilizzazione ed eventi come le prove di guida con simulatori o in strade.

L’attenzione verso la preparazione alla guida è stata sempre costante, attraverso forme di comunicazione che coinvolgono i ragazzi anche sul piano emotivo, come la formula del “talk show” e gli spot internazionali.



### 8.2.3 Le attività del 2017

Nel 2017 l'attività dell'Osservatorio si è caratterizzata per la collaborazione con le altre strutture regionali e con soggetti pubblici e privati esterni alla Regione, per scambiare conoscenze ed esperienze per una sempre maggior diffusione della cultura della sicurezza stradale.

Di seguito sono illustrati i **principali progetti** su cui si è concentrata l'attività dell'Osservatorio.

#### PROGETTI EDUCATIVI-FORMATIVI

##### ■ **Attività informativa e formativa finalizzata all'educazione alla sicurezza stradale. Assegnazione e concessione finanziamento agli Ambiti Territoriali scolastici**

Anche nel 2017 è proseguita l'azione di sensibilizzazione e di informazione riguardo ai comportamenti e al rispetto delle regole di tutti gli utenti della strada.

Il rapporto di collaborazione con Istituzioni, Enti locali e Associazioni si è sviluppato anche per la produzione e diffusione di materiali didattici multimediali e informativi.

Per le attività sopra descritte **per ogni Ambito Territoriale scolastico è stata assegnata la somma di 9.000 euro, per un totale complessivo di 81.000 euro per l'anno scolastico 2017-2018.**

Le principali iniziative che hanno coinvolto i 9 ambiti scolastici regionali sono le seguenti:

- **spettacoli teatrali** che con linguaggi idonei sappiano intercettare l'attenzione dei ragazzi sui temi dell'incidentalità e del rispetto delle norme per salvaguardare la propria e l'altrui vita:
  - **“I vulnerabili”** di e con Filippo Tognazzo che privilegia un rapporto diretto fra attore e platea, quasi un'assemblea pubblica in forma di teatro, affrontando il tema della sicurezza stradale in modo diretto divertente e al tempo stesso rigoroso. Lo spettacolo è stato inserito nel progetto European Road Safety Programme della Comunità europea;
  - **“Ogni giorno”**, presentato dalla Compagnia Fuori Schema - rivolto a studenti dai 14 ai 18 anni. Il progetto prevede la visione iniziale del docufilm “Ogni giorno”, scritto e diretto da Luca Pagliari, realizzato in collaborazione con la Polizia di Stato, l'Osservatorio per l'Educazione e la Sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna. Il filmato – che racconta la tragica vicenda di Francesco, investito quattro anni fa mentre era alla guida del suo scooter - e le successive testimonianze esplorano il vuoto prodotto dalla morte, ma il dolore non rimane confinato a se stesso, diventa uno stimolo, uno spunto per meglio comprendere il peso delle nostre azioni e per far riflettere come corretti e sani stili di guida, come l'utilizzo del caschetto in bicicletta e in moto, delle cinture di sicurezza in automobile e, più in generale, il rispetto delle regole possono salvarci la vita. Il nostro comportamento è dunque lo strumento di prevenzione più formidabile ed efficace che esista.
- **Simulazioni di ribaltamento e impatto senza cinture di sicurezza**
  - **Tir “Crash test experience”**: truck attrezzato per la divulgazione dell'educazione stradale, con un metodo basato su prove pratiche (ribaltamento di una Smart con all'interno due studenti e simulazione di scontro a bassissima velocità per verificare di persona gli effetti del mancato utilizzo delle cinture di sicurezza in un incidente). I temi trattati sono quelli della legalità, dell'informazione e dell'attività svolta dalle forze dell'ordine, dell'educazione alla



responsabilità e alla condivisione delle norme del Codice della strada, delle problematiche legate all'alcol e alle droghe, dell'importanza dell'utilizzo del casco e delle cinture di sicurezza anteriori e posteriori, degli effetti della velocità e dei comportamenti corretti da tenere. Inoltre, grazie ad una presentazione multimediale, gli studenti apprendono concetti complessi quali l'incremento quadratico delle forze fisiche agenti su un corpo in movimento, il funzionamento di airbag e pretensionatori, l'importanza dei seggiolini per i bambini e di quanto sia importante, per l'incolumità di chi è alla guida, che il passeggero seduto dietro usi la cintura.

**- Carabiniere per un giorno**

L'Arma dei Carabinieri ha aperto per la prima volta le proprie caserme e ha accolto i ragazzi delle scuole superiori, i patentandi, per accrescere la consapevolezza delle ricadute dei propri comportamenti e dell'abuso di sostanze psicotrope (alcol, droghe) come utenti della strada, per evitare di essere causa di incidentalità, accrescendo contestualmente la conoscenza dell'Arma e un avvicinamento dei ragazzi stessi alle Forze dell'Ordine.

**Tabella 62**  
**Progetti di educazione stradale anno scolastico 2015-2016**

Ambito Territoriale Scolastico (Ex Provveditorato agli Studi)	Scuole che hanno partecipato a progetti di educazione stradale
Bologna	113
Ferrara	42
Forlì-Cesena	57
Modena	93
Parma	55
Piacenza	34
Ravenna	44
Reggio Emilia	67
Rimini	40
<b>TOTALE</b>	<b>545</b>

**Tabella 63**  
**Studenti coinvolti anno scolastico 2015-2016**

Ordine di scuola	Studenti partecipanti
Infanzia	12.491
Primaria	56.426
Secondaria di primo grado	29.601
Secondaria di secondo grado	14.506
EDA	199
<b>TOTALE</b>	<b>113.223</b>

Fonte dati: Ufficio Scolastico Regionale dell'Emilia-Romagna.

## ■ Guida sicura

Il nuovo **Codice della Strada** obbliga i futuri conducenti dei ciclomotori a sostenere prove pratiche per ottenere la patente.

A questo scopo la Regione ha ritenuto importante finanziare la **costruzione e l'allestimento di un'area in ogni territorio provinciale** (importo complessivo, circa un milione di euro), destinata alle esercitazioni teoriche, ma soprattutto **pratiche** per i futuri utenti della strada che useranno le due ruote.



Le aree sono dotate di ciclomotori e motocicli, tutti a trazione elettrica, e di tutte le attrezzature necessarie per circolare in sicurezza all'interno dal campo prova.

Grazie alla segnaletica orizzontale e verticale e alle strutture che simulano percorsi stradali è possibile riprodurre situazioni reali di circolazione urbana.

**Nel 2017 oltre 1.000 studenti hanno partecipato alle 30 giornate di prove pratiche** di guida nell'ambito del Progetto "Vivi la strada area centro-nord", promosso dal Ministero dell'Istruzione

L'attività si è svolta a Bologna presso il tracciato permanente dell'Istituto Agrario Serpieri.

## CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE SOCIALE

### ■ #Guida e basta

Campagna pluriennale (2017-2019) rivolta a tutti gli utenti della strada per ridurre quella che oggi è considerata la causa principale degli incidenti stradali, la distrazione alla guida, stimata oltre all'80%.

È stato realizzato un video di lancio, trasmesso sui principali network televisivi.

### ■ Col casco non ci casco

Rivolta ai bambini fra i 6 e 10 anni per un uso in sicurezza della bicicletta nel territorio di Ravenna.

L'evento di lancio si è svolto il 17 novembre 2017 al Pala De Andrè in occasione della partita di pallavolo maschile Bunge Porto Robur Costa contro la Bcc Castellana Grotte, che è stata trasmessa da Rai Sport.

Sono stati distribuiti 801 caschetti nelle scuole durante eventi dedicati all'educazione stradale.

### ■ Liberi di guidare sempre

Destinatari gli over 65/70 al momento del rinnovo della patente per un refresh su nuove norme del CdS e sulle nuove infrastrutture, ad esempio le rotonde.

Aree coinvolte: Area metropolitana con incontri a Bologna, San Lazzaro, Valsamoggia, Baricella, Casalecchio di Reno, S. Giovanni in Persiceto, Minerbio, San Giorgio di Piano, Castelmaggiore, Imola, Crevalcore e Bassa Romagna con incontri a Bagnacavallo, Massa Lombarda, Alfonsine, Lugo per un totale di 18 incontri.

Alla campagna hanno collaborato le Polizie Municipali, le Autoscuole, le Ausl, i Sindacati (SPI Cgil, FNP Cisl, UILP Uil) e le associazioni (AUSER), il Gabinetto Presidente della Giunta (Sicurezza e Polizia locale) e il Servizio Assistenza Territoriale della regione Emilia-Romagna.

### ■ **Luci su due ruote**

Progetto di sensibilizzazione rivolto ai ciclisti, realizzato nei comuni dell'Unione Reno Galliera (BO). Il progetto, in collaborazione con la Polizia Municipale dell'Unione, ha permesso l'acquisto e la distribuzione di dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione per velocipedi e di pieghevoli illustrativi sulle norme del Codice della Strada.

### ■ **Sicuri e rispettati**

Campagna rivolta al rispetto degli spazi di sosta e attraversamento degli utenti deboli, realizzata nell'Area Metropolitana di Bologna.

Sono stati realizzati:

- 3 incontri in forma di workshop con gli stakeholder: 6, 13 e 20 dicembre 2017
- il pieghevole una guida di tutto rispetto
- gli adesivi con QRcode che punto al Manuale sull'intelligenza stradale condivisa
- un teaser video
- un video tutorial
- uno spot audio distribuito alle radio
- personalizzazione del manifesto della campagna per la comunicazione in movimento realizzata da TPER.

### ■ **Fair play**

Progetto partecipato, attivato con l'apertura di un tavolo a cui hanno aderito associazioni ed enti vari, per il confronto e lo scambio di idee, utilizzando il metodo della progettazione partecipata.

Associazioni coinvolte: Comune di Bologna (Disability Manager e Polizia Municipale), Cotabo, Federazione Motociclisti, Salvaciclisti, Fiab, Legambiente, Filt Cgil, Fit Cisl Tper, Uil Tper, Usb Tper, Cigl Tper, Tper Uisp, 118, Aci, Comitato quartiere Santo Stefano, Federciclismo, Unibo (mobility manager), C. a.t., Curia.

Un gesto di cortesia ed educazione verso chi è più debole può prevenire un incidente.

### ■ **Progetto di comunicazione rivolto alle scuole e alla cittadinanza in collaborazione con i vigili del fuoco di San Pietro in Casale**

I 50 Vigili del Fuoco operativi permettono alla struttura di San Pietro in Casale di garantire un servizio sempre più continuo e completo che per l'anno 2017 ha visto l'attività ininterrotta 24 ore su 24 per 365 giorni.

Per migliorare costantemente la risposta fornita al cittadino in termini di efficienza efficacia ed economicità, oltre all'attività di informazione, l'Associazione si è impegnata in un'opera di rinnovamento delle attrezzature e dei mezzi a disposizione dei Vigili del Fuoco.

Il progetto integrato si è prefissato i seguenti obiettivi:

- dotare il nuovo automezzo, una autoscala, di nuovi dispositivi e attrezzature da utilizzarsi in scenari incidentali;

- organizzare per il personale corsi di formazione indirizzati all'utilizzo del nuovo mezzo e delle attrezzature con particolare riferimento alle situazioni di sinistri stradali e di ripristino delle condizioni di sicurezza per la circolazione;
- strutturare e completare l'attività di divulgazione già iniziata da questa Associazione attraverso incontri con la popolazione, con le scuole e la distribuzione di materiale informativo.

#### ■ Siamo nati per camminare<sup>47</sup>

È una campagna promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna. Hanno partecipato alla campagna l'Associazione Camina e i Comuni di Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. La campagna nasce con l'intento di ricordare che il mezzo di locomozione più antico, i piedi, è anche quello più salutare ed ecologico. "Siamo nati per camminare" è una **lettera aperta rivolta ai genitori sotto forma di una colorata cartolina che viene distribuita nelle scuole**. "Camminare fa bene alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore", si legge nella lettera. Questa lettera è accompagnata anche da un manifesto da affiggere nelle scuole e da tanti post-it con la scritta "Siamo nati per camminare". L'invito è a fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita. La lettera si conclude con un appello agli automobilisti: "Ricordatevi che siamo tutti pedoni. Rispettate le regole e i limiti di velocità. Anche il pedone che è in voi vi ringrazierà".



L'iniziativa fa parte di un più ampio progetto sui **percorsi sicuri casa-scuola** promosso dalla Regione Emilia-Romagna, dai Comuni, delle scuole e delle associazioni per proporre alternative sicure per andare a scuola senz'auto. Progetto che prevede anche la realizzazione di interventi infrastrutturali nei pressi delle scuole per aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti. L'obiettivo è anche la diffusione di "pedibus" e "ciclobus", ovvero delle comitive organizzate di bambini e ragazzi che si recano a scuola a piedi o in bici accompagnati da uno o più adulti che ne garantiscono la sicurezza.

#### ■ Vacanze coi fiocchi<sup>48</sup>



"Vacanze coi fiocchi" è la campagna per la **sicurezza sulle strade delle vacanze** che, ogni anno, si protrae per tutta l'estate, un periodo caldo non solo dal punto di vista del clima. Infatti, nei mesi di luglio e di agosto sulle strade italiane perdono la vita più di 900 persone e 50.000 rimangono ferite.

La campagna è realizzata mediante manifesti e opuscoli distribuiti da 500 enti aderenti in tutta Italia. I messaggi sono stati trasmessi anche sulle onde di duecento radio.

<sup>47</sup> <http://www.siamonatipercamminare.it/>

<sup>48</sup> <http://www.vacanzecoifiocchi.it/>

L'invito è dunque a farsi "ambasciatori di sicurezza stradale" lasciando sulla propria scia un messaggio di civiltà a partire dall'utilizzo della cintura di sicurezza.

Gli altri consigli per viaggi sereni sono di una semplicità estrema **per chi guida**: rispettare i limiti di velocità, non bere alcolici o assumere medicinali che inducono sonnolenza, evitare sorpassi azzardati e l'uso del cellulare mentre si guida, utilizzare i seggiolini per i bambini, usare il casco, non distrarsi, rispettare le distanze di sicurezza, viaggiare riposati.

### ■ R'Estate prudenti

Campagna realizzata durante i mesi estivi sulle spiagge per ricordare che le norme del Codice della Strada non vanno in vacanza, in collaborazione con Centro Antartide.

### ■ Siamo tutti pedoni<sup>49</sup>



La campagna **Siamo tutti pedoni** si rivolge a tutti per richiamare l'attenzione sulle tragedie che coinvolgono il più debole utente della strada, con lo scopo di far crescere la consapevolezza che questa strage può essere drasticamente ridotta.

Facendo rispettare le regole, educando a una nuova cultura della strada, rendendo strutturalmente più sicure le strade, attuando un'azione preventiva e repressiva più intensa e incisiva, suscitando un protagonismo diffuso a favore di questa impresa civile nelle istituzioni, nelle scuole e nella società civile.

### ■ Settimana Europea della Mobilità Sostenibile<sup>50</sup>

Partecipazione all'iniziativa sostenuta dalle Direzioni Generali Mobilità e Trasporti e Ambiente della Commissione Europea, con distribuzione di materiale informativo presso lo stand in Piazza Maggiore a Bologna.

Choose. Change. Combine.  
[www.dotheightmix.eu](http://www.dotheightmix.eu)



<sup>49</sup> <http://www.centroantartide.it/index.php/it/cosa-facciamo/sicurezza-stradale/531-siamo-tutti-pedoni-2013>

<sup>50</sup> <http://www.minambiente.it/pagina/settimana-europea-della-mobilita-sostenibile-2015>

### ■ **Io lavoro e guida sicuro - Rimini**

Partecipazione al progetto rivolto alle imprese, imprenditori, dipendenti e collaboratori che operano sul territorio provinciale con l'obiettivo di favorire la diminuzione dell'incidentalità per lavoro durante la circolazione stradale, con la conseguente diminuzione del relativo costo sociale e di promuovere una cultura sul territorio che ponga l'attenzione sulla sicurezza in strada come fattore strategico nella lotta contro gli infortuni.



### ■ **EV Show - Autodromo di Imola 21-24 ottobre 2017**

Partecipazione alla prima fiera regionale dell'auto elettrica e della mobilità sostenibile; distribuzione di caschetti da ciclista agli studenti delle scuole elementari che hanno visitato l'esposizione.

### ■ **Motor Show – Bologna, 2-10 dicembre 2017**

Partecipazione a stand informativo in collaborazione con l'Arma dei Carabinieri.

### ■ **Convegno “Omicidio stradale: un anno dopo” – Bologna, 4 aprile 2017**

Organizzazione di un convegno per fare il punto della situazione ad un anno dall'entrata in vigore di questa importante riforma del Codice penale.

### ■ **Commissione regionale di coordinamento INFEAS**

Partecipazione alla Commissione regionale di coordinamento per l'informazione e l'educazione alla sostenibilità, istituita ai sensi della L.R. n. 27 del 29 dicembre 2009 e al relativo gruppo tematico di educazione alla sostenibilità. Obiettivo di questa attività è stato la predisposizione del Programma INFEAS 2017-2019.

## **DISTRIBUZIONE DI MATERIALI DIDATTICI E INFORMATIVI**

L'Osservatorio svolge attività connesse all'ideazione, alla realizzazione, alla produzione e alla distribuzione di numerosi materiali informativi a sostegno dei progetti delle scuole e degli Enti locali. Anche nel corso del 2017 è proseguita la distribuzione dei materiali informativi e sussidi didattici.



**Opuscolo – manuale “Voglia di bicicletta”:** pubblicazione dedicata ai bambini della scuola elementare. L'opuscolo è suddiviso in parti che descrivono: segnali stradali, amico vigile, la strada, comportamento corretto del pedone, descrizione e manutenzione della bicicletta. Illustra attraverso semplici didascalie e colorate vignette le prime regole del codice della strada per piccoli utenti, con brevi cenni sull'uso del casco per ciclisti. Inoltre è compreso un breve vademecum su come si possono usare i mezzi pubblici per contrastare l'inquinamento.

**Bici:** è un videogioco sulla mobilità ciclabile. il giocatore si muove sulla bicicletta in 8 diverse città, con caratteristiche di mobilità e scenografiche molto diverse dove incontra e interagisce con tutti gli elementi della mobilità ciclabile, venendo infine messo alla prova da quiz.



**Jo Pedone:** si tratta di un dvd, ideato e prodotto per la scuola primaria, che contiene un cartone animato interattivo dove Jo è un ragazzino un po' ribelle che, nonostante la sua spavalderia, comprende l'importanza delle regole in strada e le sostiene come può. Vive a Mobilandia insieme ai suoi amici Akim Pedale, Mira Meccanica, Rolla, Yudi Skate, Pippo Rotella. Ogni personaggio rappresenta un diverso utente della strada. Ci sono anche gli "indisciplinati": Moto Tom e Auto Max, rappresentanti delle due e quattro ruote a motore. Nella prima puntata (La segnaletica Impazzita) troviamo la graffitara Pittura Freska che ha stravolto tutta la segnaletica, mentre nella seconda (Tutti pazzi per

Jimmy Pirla) il co-protagonista è Jimmy Pirla, l'esempio dei pessimi comportamenti, anche sulla strada.

**GuidatuAuto:** è un simulatore di guida 3D di educazione stradale dedicato alle quattro ruote, in cui si affrontano diverse situazioni di viabilità urbana ed extraurbana, si sperimenta la guida sicura e la conduzione del veicolo su bagnato o ghiaccio, la guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di stupefacenti.

Particolare attenzione è rivolta alla mobilità sostenibile: nelle missioni ECODRIVE, infatti, l'obiettivo è ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>.

C'è inoltre un'ampia sezione dedicata alla mobilità sostenibile e all'educazione ambientale: schede interattive illustrate, quiz e verifiche, giochi e un simulatore 3D di Educazione alla Sostenibilità.



Il simulatore di guida è utilizzabile anche da persone con disabilità motorie tramite la maggior parte degli ausili presenti sul mercato.

### 8.3 I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE

A partire dal 2003, la Regione ha dato attuazione al **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, che prevede la gestione a livello regionale delle risorse disponibili.

I primi due programmi, attivati tra il 2003 e il 2006, favorivano fortemente l'associazione tra gli Enti e gli interventi integrati (non solo infrastrutturali, dunque, ma relativi anche ad altre azioni capaci di incidere sul governo della sicurezza stradale). In particolare, gli interventi dovevano riguardare "**Aree Zero**", cioè ambiti territoriali in cui concentrare, anche con modalità esemplari, iniziative e progetti riguardanti più campi di intervento (messa in sicurezza delle strade extraurbane, moderazione del traffico, formazione di aree pedonali, creazione di reti ciclabili, rafforzamento dell'efficacia dei programmi di educazione stradale, creazione di centri di monitoraggio e controllo, ecc.), volti tendenzialmente ad azzerare il numero degli incidenti.

Sulla base di tali criteri sono state predisposte le graduatorie delle proposte di intervento; sono stati finanziati 19 progetti, per un totale di 32.958.000 euro, per il primo programma, di cui 12.434.100 euro derivanti dal cofinanziamento statale, e per il secondo programma sono state finanziate 16 proposte, per un costo complessivo degli interventi di circa 46.000.000 euro.

Si segnala che per modifiche normative succedutesi nel tempo in relazione ai finanziamenti di questi primi due programmi, alcuni interventi non sono stati avviati o si sono bloccati, o comunque sono stati rallentati; la situazione istituzionale ed economica attuale ha reso, in alcuni casi, difficile il riavvio degli interventi.

Nel corso del 2009 è stato approvato il Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti per il **3° programma del PNSS**, che ha messo a disposizione 4.085.899 euro, consentendo interventi per circa complessivi 7.000.000 di euro.

Il disciplinare, predisposto in accordo con i rappresentanti di ANCI e UPI, ha individuato nuove priorità, tra cui la predisposizione di **piani di interventi per il riordino della segnaletica verticale**.

Nell'ambito di questo programma si è costituito un gruppo di lavoro tra la Regione e le Amministrazioni beneficiarie dei contributi (tutte le nove Province della regione, con capofila la Provincia di Reggio Emilia e i Comuni di Cesena, Parma, Casalecchio di Reno e Reggio Emilia) con la finalità di predisporre **Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale**; il documento, condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e presentato ai Comuni dell'Emilia-Romagna e alle Associazioni di categoria in una serie di appositi incontri, è stato approvato con la delibera di Giunta n. 1643 del 18 novembre 2013.

L'8 novembre del 2016 la Regione ha organizzato un convegno dal titolo "Buone pratiche in Emilia-Romagna: piani di segnaletica verticale per la qualificazione e la sicurezza delle infrastrutture stradali", durante il quale sono stati presentati le linee guida e i progetti finanziati.

Con la delibera di Giunta regionale n. 1773/2013 è stata approvata la graduatoria relativa al **4° e 5° Programma del PNSS**, che ha messo a disposizione circa 7 milioni di euro, per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata; il campo prioritario, individuato dalla Regione, anche in questo caso di concerto con UPI e ANCI, riguarda la realizzazione di piani pilota per la **valorizzazione delle aree urbane** elevandone i livelli di sostenibilità e di sicurezza della mobilità. È stato inoltre previsto il finanziamento di **programmi di controllo** in riferimento alla guida sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti. Sono state finanziate 28 proposte, di cui 4 relative ai suddetti programmi di controllo, per un totale complessivo di circa 17.000.000 di euro; gli interventi sono tutti avviati (tranne uno che ha rinunciato al contributo) e tra quelli ultimati, nove risultano anche rendicontati e saldati (liquidato rispetto all'impegno il 57,46% dei contributi).

Alla fine del 2016 è stato emesso il D.M. 481 che ha destinato fondi alle Regioni nell'ambito del PNSS per un programma di interventi di interventi per lo **sviluppo e la messa in sicurezza di**

**itinerari e percorsi ciclabili e pedonali**; in particolare alla Regione ER è stata assegnata la somma di 1.281.571,97 euro.

Con la D.G.R. 927/2017 (modificata con la D.G.R. 1880/2017) è stato approvato l'elenco degli interventi; sono stati assegnati i contributi a 5 proposte, a fronte di oltre 85 domande, presentate dai seguenti enti: Provincia di Ravenna, Comune di Castel di Casio, Comune di Reggio Emilia, Unione Valnure e Valchero, Comune di Ferrara. Complessivamente gli interventi ammontano a circa 4.000.000 di euro; attualmente risultano tutti aggiudicati e sono in fase di avvio, nel rispetto della tempistica dettata dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti.

Alla fine del 2017 è stato emesso un ulteriore decreto (D.M. 468/2017) per il finanziamento di interventi per la messa in sicurezza della **circolazione ciclistica cittadina**; **alla Regione sono stati assegnati 2.265.129,62 euro**.

Il decreto prevede la possibilità di utilizzare gli esiti del procedimento di selezione delle proposte attuato in occasione del precedente decreto D.M. 481/2016, ma con il vincolo che gli interventi devono essere localizzati in comuni con popolazione superiore a 20.000 abitanti. La Regione sta attualmente verificando le situazioni dei progetti presentati per addivenire alla approvazione del nuovo programma da presentare al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti.

**Tabella 64**  
**Sintesi Programmi per la sicurezza**

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo interventi finanziati (arrotondato, in euro)	Importo complessivo contributi assegnati (arrotondato, in euro)
L.R. 30/92 (1992/2003) 1, 2, 3 e 4 Bando	617	264	72.500.000,00	30.000.000,00
L.R. 30/92 (2013) Campo prova moto	8	7	1.000.000,00	1.000.000,00
<b>Totale fondi regionali</b>	<b>625</b>	<b>272</b>	<b>73.500.000,00</b>	<b>31.000.000,00</b>
1, 2 e 3° PNSS (2003/2010)	110	41	86.000.000,00	33.500.000,00
4° e 5° PNSS (2013)	55	28 (*)	17.000.000,00	7.000.000,00
PNSS - ciclabili (2016)	87	5	4.000.000,00	1.300.000,00
PNSS - ciclabili (2017)	/	/	/	2.200.000,00
<b>Totale fondi statali</b>	<b>252</b>	<b>74</b>	<b>107.000.000,00</b>	<b>44.000.000,00</b>
<b>Totale programmi sicurezza</b>	<b>877</b>	<b>346</b>	<b>180.500.000,00</b>	<b>75.000.000,00</b>

(\*) 24 interventi prioritariamente infrastrutturali e 4 programmi di controllo.

Infine si segnala, nell'ambito della L.R. 30/92, il progetto per la realizzazione di **campi prova**, allo scopo di permettere, agli interessati, l'esercitazione alla guida per **ciclomotori e motocicli**, simulando situazioni di guida caratteristiche delle aree urbanizzate. Le aree allestite sono state messe a disposizione dalle Province e dalla Città Metropolitana; la Regione ha messo a disposizione le attrezzature necessarie per l'allestimento, compreso ciclomotori e motocicli a trazione elettrica.