

Capitolo 8

La sicurezza stradale

8 Monitoraggio del settore

8.1 PREMESSA

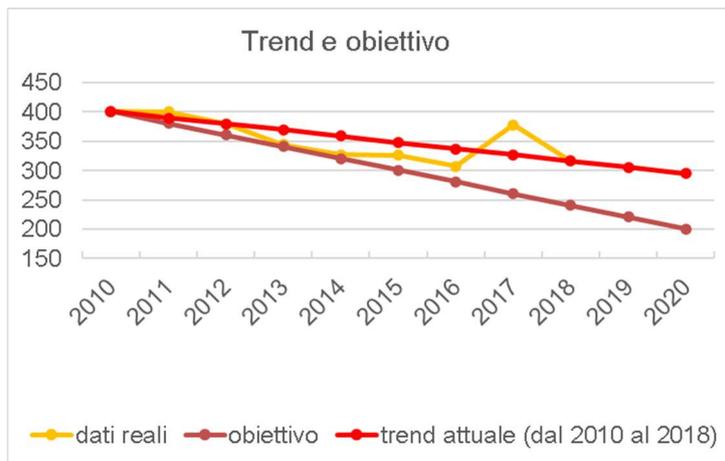
La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande valore per la Regione Emilia-Romagna che, in aderenza agli indirizzi europei, assume come fondamentale il diritto dei cittadini alla sicurezza nella mobilità.

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, tale 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 raggiungimento. Infatti, nonostante nel 2018 si sia verificato un calo delle vittime, dopo l'aumento registrato nel 2017, il divario rispetto al livello di mortalità definito dalla linea obiettivo è ancora notevole, pari a oltre 70 vittime (vedi grafico Trend e obiettivo).

Figura 171



La Regione, in continuità con le azioni già avviate negli anni precedenti, conferma il suo costante e forte impegno, rimarcando la necessità 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**.

Purtroppo, i dati provvisori del **2019** ci riportano ancora indietro rispetto all'obiettivo; se i dati saranno confermati, sono infatti registrate **ben 352 vittime**, numero superiore ai valori del 2013.

Questo a rimarcare che il tema della sicurezza non può essere considerato un obiettivo raggiunto una volta per tutte, ma è necessario un impegno costante, un continuo lavoro di sensibilizzazione, ricerca e azioni specifiche.

Per questo la Regione 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, alla modifica dei comportamenti attraverso l'azione educativa e informativa e 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 giovanile³³.

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 stradale³⁴.

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.

³³ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2 "La cultura della sicurezza stradale".

³⁴ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 "I Programmi di intervento per la sicurezza stradale".

Si riporta la figura che rappresenta la localizzazione georeferenziata degli incidenti 2018, pari a circa l'80% dei dati, con percentuali diverse da provincia a provincia; di seguito si presentano alcuni ulteriori **dati di sintesi aggiornati al 2018**.

Si ricorda che alla data di redazione del presente rapporto, i dati ufficiali validati dall'ISTAT sono quelli relativi all'anno 2018, che li ha resi disponibili alla fine del 2019; i dati 2019 risultano ancora incompleti e provvisori.

Figura 172
(Anno 2018- Fonte dati: ISTAT -80% incidenti ca)

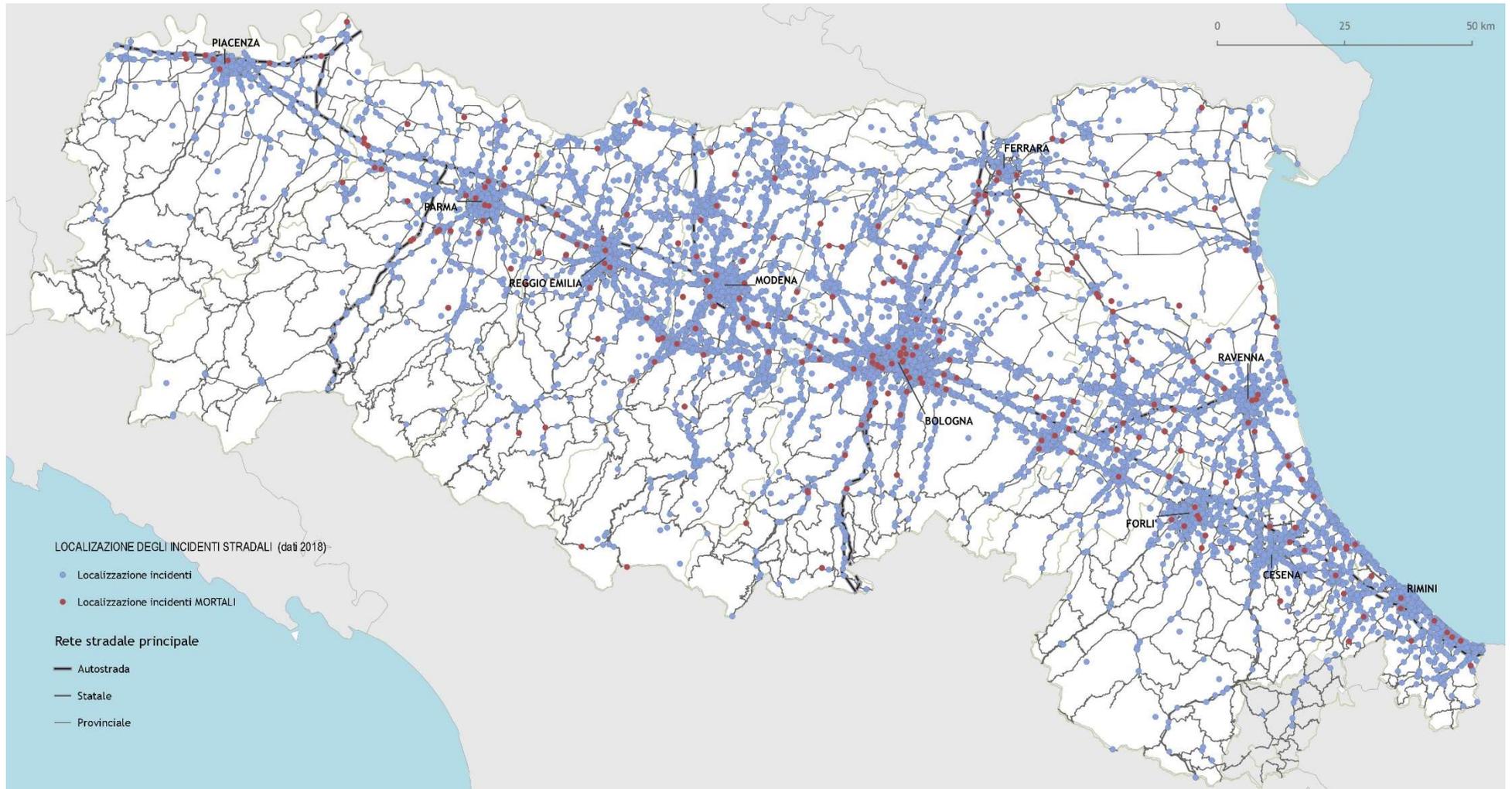


Tabella 60
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)
 (Anni 2010-2018- Fonte ISTAT)

	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
2011	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
2012	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
2013	181.660	18.136	3.401	344	258.093	24.915
2014	177.031	17.455	3.381	327	251.147	23.905
2015	174.539	17.385	3.428	326	246.920	23.788
2016	175.791	17.406	3.283	307	249.175	23.594
2017	174.933	17.362	3.378	378	246.750	23.500
2018	172.553	16.597	3.334	316	242.919	22.402

Tabella 61
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia o Città Metropolitana (triennio, valori assoluti)
 (Anno 2016-2018 - Fonte ISTAT)

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	2018			2017			2016		
	Bologna	3.813	75	5.206	3.905	82	5.458	3.898	66
Ferrara	1.139	41	1.573	1.110	32	1.527	1.238	39	1.633
Forlì-Cesena	1.553	25	2.028	1.653	31	2.137	1.681	34	2.157
Modena	2.625	39	3.556	2.830	57	3.864	2.818	37	3.926
Parma	1.457	35	1.955	1.595	49	2.140	1.559	22	2.084
Piacenza	1.012	20	1.395	1.053	27	1.452	988	21	1.426
Ravenna	1.615	34	2.205	1.724	46	2.327	1.654	35	2.251
Reggio Emilia	1.771	32	2.432	1.772	32	2.436	1.815	34	2.520
Rimini	1.612	15	2.052	1.720	22	2.159	1.755	19	2.218
Emilia-Romagna	16.597	316	22.402	17.362	378	23.500	17.406	307	23.594

Figura 173
Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)
 (Anni 2001-2018 Fonte ISTAT)

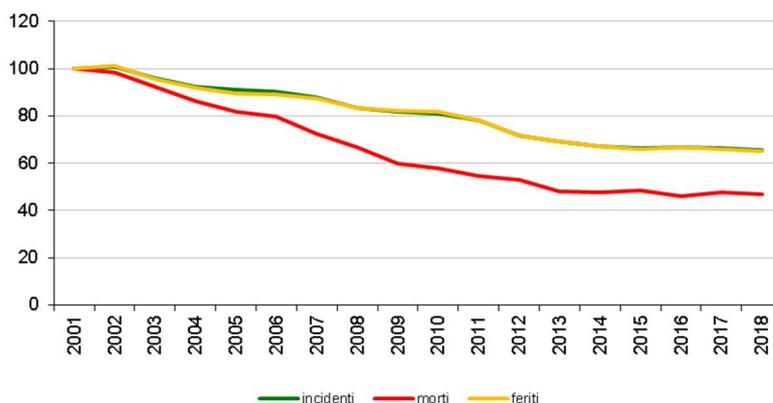
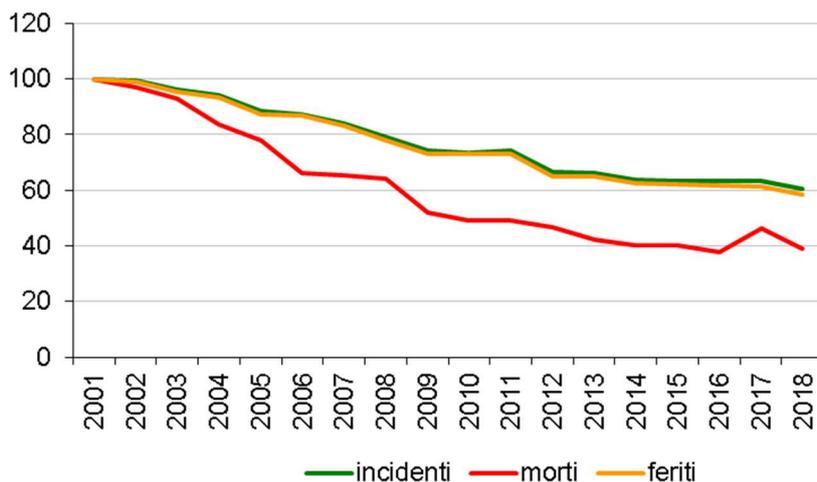


Figura 174
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)
 (Anni 2001-2018- Fonte ISTAT)



16.597 incidenti, 22.402 feriti, 316 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2018. **Rispetto al 2017 si registra un calo di soggetti deceduti pari a 62, valore che però non recupera il notevole aumento delle vittime registrato nel 2017, che era pari a 71 in più.** Anche il dato nazionale mostra un calo della mortalità, ma di entità minore (44 in meno in tutta Italia); da precisare però che lo scorso anno il dato regionale aveva subito un aumento del 23% e quello nazionale del 3%.

Gli incidenti e i feriti rispetto al 2017 sono ancora in calo, di oltre quattro punti percentuali; buon risultato rispetto al dato nazionale che mostra un calo dell'1,36% degli incidenti e dell'1,55% per i feriti.

La tendenza del calo delle vittime costante fino al 2016, è quindi ripresa, ma in maniera non abbastanza decisa per riallinearsi con il sentiero obiettivo **del dimezzamento delle vittime al 2020 rispetto al 2010**, come già accennato nella premessa.

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.

Il grafico a livello regionale della figura 175, mostra 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 già evidente negli ultimi anni e maggiormente allargato per effetto dei dati registrati nel 2017, è diminuito, ma non in maniera tale da prevedere il raggiungimento dell'obiettivo nel 2020, che si prevede possa essere raggiunto nel 2025.

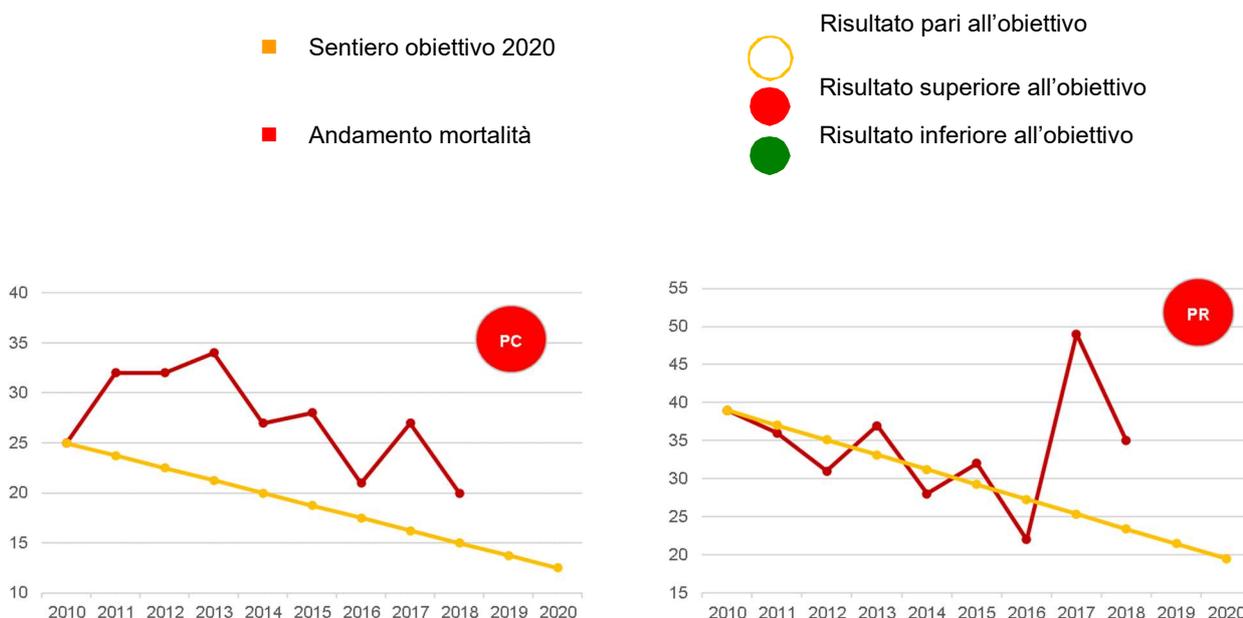
Risulta pertanto sempre necessario intervenire con costanza programmando attività educative e comunicative e finanziando interventi sulle infrastrutture finalizzati al miglioramento della sicurezza della circolazione.

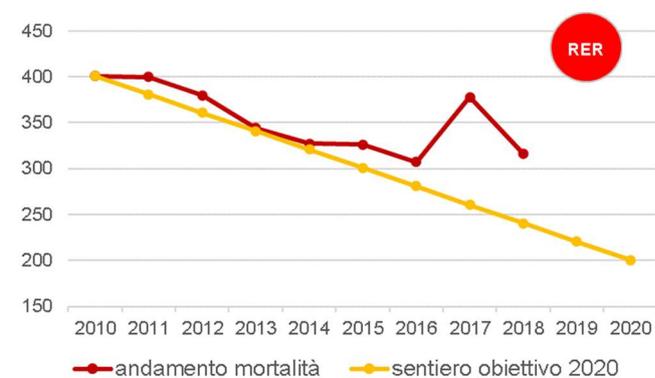
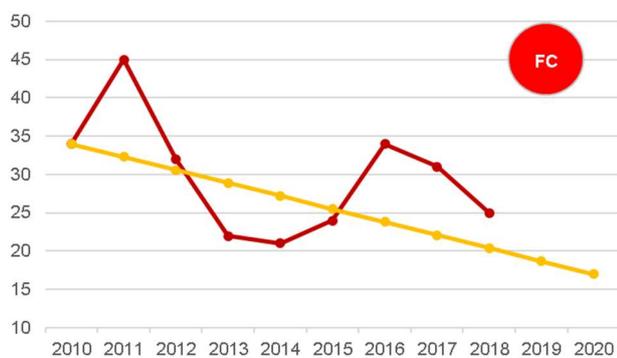
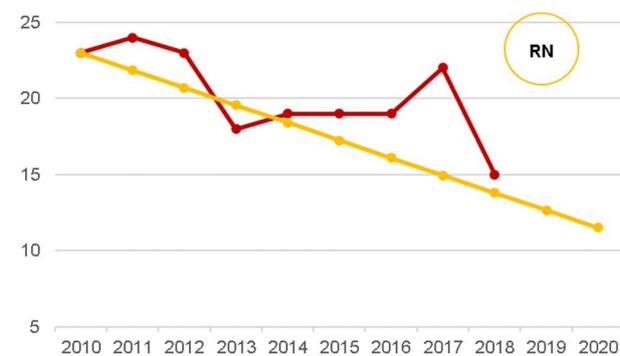
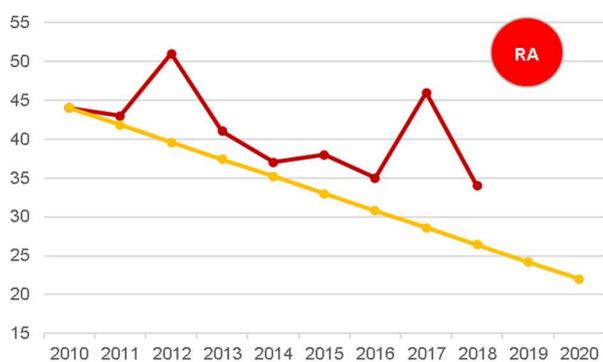
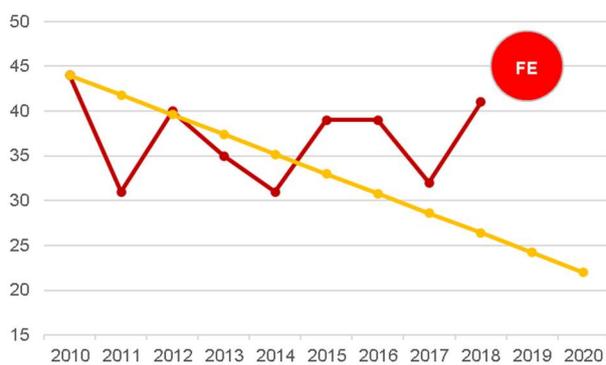
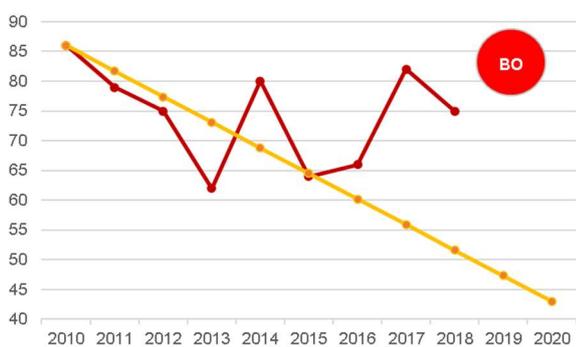
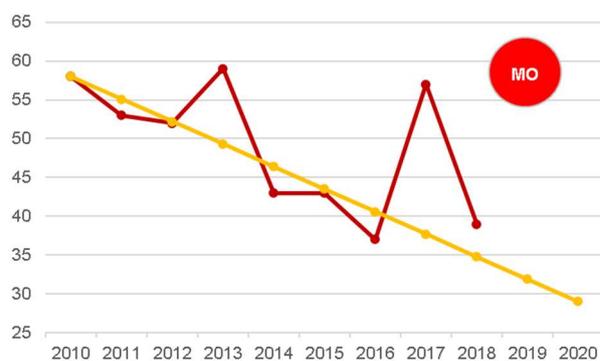
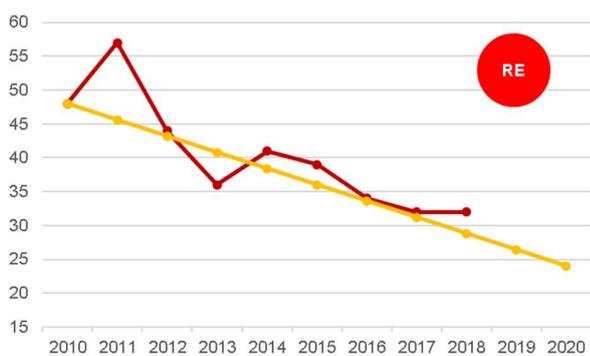
É, infatti, necessario tenere sempre alto il livello di attenzione e di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale, come risulta particolarmente evidente nei grafici analoghi al precedente **disaggregati a livello provinciale**.

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. Un caso ben evidente è rappresentato dal dato della Provincia di Parma, che dal "bollino verde" nel 2016 è passato al "bollino rosso" nel corso di un anno, con un dato di mortalità ben al di sopra di quello del sentiero obiettivo; nel 2018 il valore è calato, ma non ancora sufficiente per rientrare nel sentiero obiettivo. Nel 2018 solo nella provincia di Ferrara si è avuto un peggioramento del dato di mortalità, mentre nel 2017 il dato di Ferrara era in miglioramento; solo Rimini ha un dato quasi corrispondente all'obiettivo europeo, indicato con il bollino bianco.

Ciò evidenzia non solo la complessità del fenomeno, ma anche la necessità di azioni continue che agiscano sulla natura strutturale del problema.

Figura 175
Morti per incidenti stradali in rapporto all'obiettivo al 2020 nelle
Province e Città Metropolitana dell'Emilia-Romagna
 (Anni 2010-2017- Fonte dati: ISTAT)

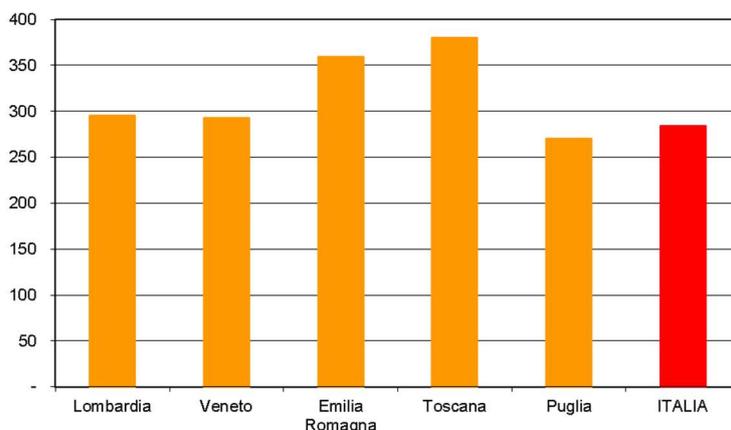




— andamento mortalità — sentiero obiettivo 2020

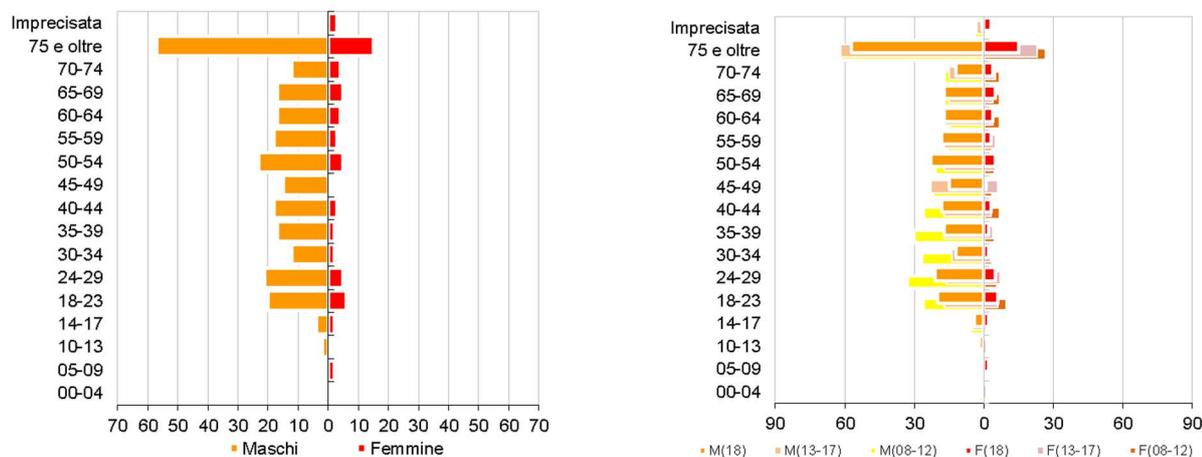
Il costo sociale relativo agli incidenti stradali (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/09/2012, n. 189: $\text{costi sociali} = \text{numero morti} \times 1.503.990 \text{ euro} + \text{numero feriti} \times 42.219 \text{ euro} + \text{numero incidenti} \times 10.986 \text{ euro}$), 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 pro-capite dell'Emilia-Romagna dal valore 394 del 2017 è passato a 360 nel 2018, rimanendo però ancora più elevato della media italiana (anche se il valore emiliano – romagnolo dal 2016 non risulta più il maggiore tra le regioni confrontate). Questo mette in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione, e quindi, come già detto, la necessità di proseguire con costanza e continuità nelle iniziative di miglioramento sia infrastrutturali che di educazione e di controllo.

Figura 176
Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente
 (Anno 2018 - 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**, dopo il considerevole aumento del 2017, sono tornate ai livelli del 2015/2016 (n. 110 nel 2018, contro n. 148 nel 2017, n. 113 nel 2016 e n. 112 nel 2015); nonostante il calo, questa classe di età continua ad essere una delle più colpite (circa 35% del totale delle vittime nel 2018), in particolare per la fascia sopra i 75 anni (n. 101 nel 2017, nel 2018 n. 72 pari a circa il 23% del totale delle vittime), tornata però anche questa ai livelli del 2015.

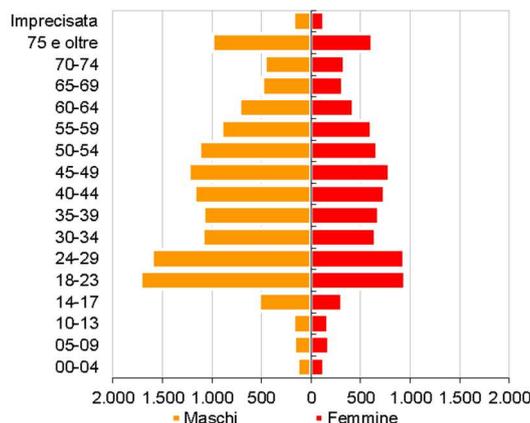
Figura 177
Morti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
 (Anno 2018 e raffronto 2018 con quinquenni precedenti - Fonte: dati ISTAT)



È interessante vedere rappresentata la variazione delle varie fasce di età delle vittime dal 2008 ad oggi per medie quinquennali in termini assoluti; dal grafico è ben visibile quali categorie hanno avuto una diminuzione più rapida del dato.

Per quello che riguarda i feriti, vedi grafico successivo, le fasce di età più colpite sono invece ancora i giovani, in particolare la fascia tra i 18 e i 23 (n. 2.666 nel 2018, n. 2.637 nel 2017, n. 2.573 nel 2016, quindi in aumento) e la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (n. 2.429 nel 2018, n. 2.607 nel 2017, n. 2.697 del 2016, in calo). I feriti tra gli over 75 risultano n.1606 nel 2018, contro i n. 1698 nel 2017; e quindi risultano ancora inferiori alle fasce di età prima citate.

Figura 178
Feriti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
 (Anno 2018 - Fonte dati: ISTAT)



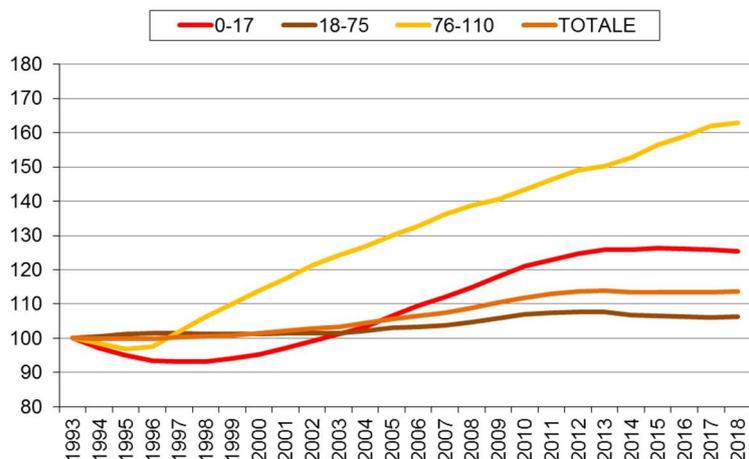
Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento, si evidenzia che gli over 65, rappresentano oltre il 53% (da 33 deceduti nel 2016 a n. 48 nel 2017 e n. 28 nel 2018, in calo) dei pedoni deceduti, di cui n. 18 **ultra settantacinquenni (pari al 34% dei pedoni deceduti)** e circa il 58% (n. 20) dei ciclisti deceduti, di cui **n. 15 ultra settantacinquenni, pari al 44% dei ciclisti deceduti**, confermando come questa classe di età possa essere considerata come utenza "particolarmente debole", anche se i valori risultano in miglioramento.

Allo stesso tempo si evidenzia che i soggetti nella fascia di **età sopra i 75 anni** rappresentano da qualche anno, in aumento rispetto agli anni precedenti, anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale con circa il **25% (n. 25) 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. Popolazione che, nonostante l'avanzare dell'età, è abituata all'uso dell'auto e continua ad essere attiva.

Vediamo inoltre che il parco veicolare è in aumento sia per le auto che i motocicli, ma a questo non corrisponde un aumento dei valori di incidentalità e mortalità.

Figura 179
Trend di crescita popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 1993=100)
 (Anni 1993-2018- Fonte: dati Regione Emilia-Romagna)



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, significando che il numero di emiliano-romagnoli deceduti per incidentalità fuori regione sono equivalenti ai deceduti in regione non residenti.

Figura 180
Raffronto dati di mortalità ISTAT con Registro mortalità
 (Anni 1998-2018- Fonte: dati Regione Emilia-Romagna e ISTAT)

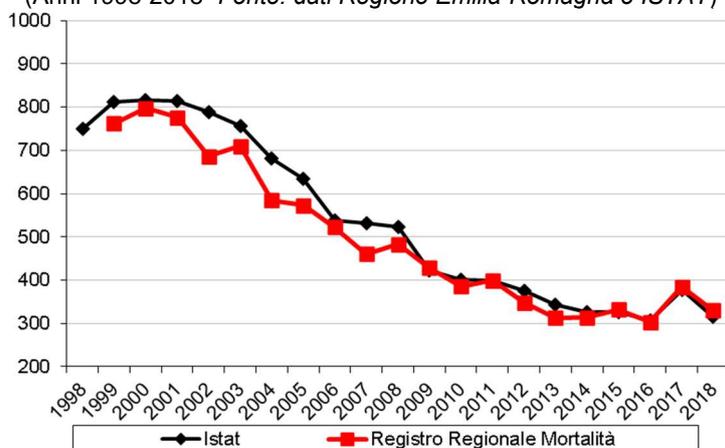


Figura 181
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente
 (Anno 2018- Fonte dati ISTAT)

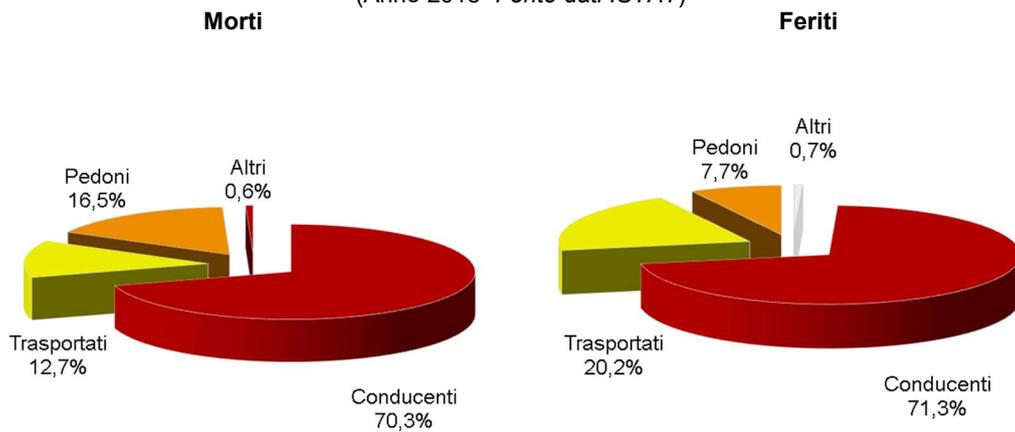


Figura 182
Pedoni e ciclisti morti suddivisi per fasce di età
 (Anno 2018- Fonte dati ISTAT)

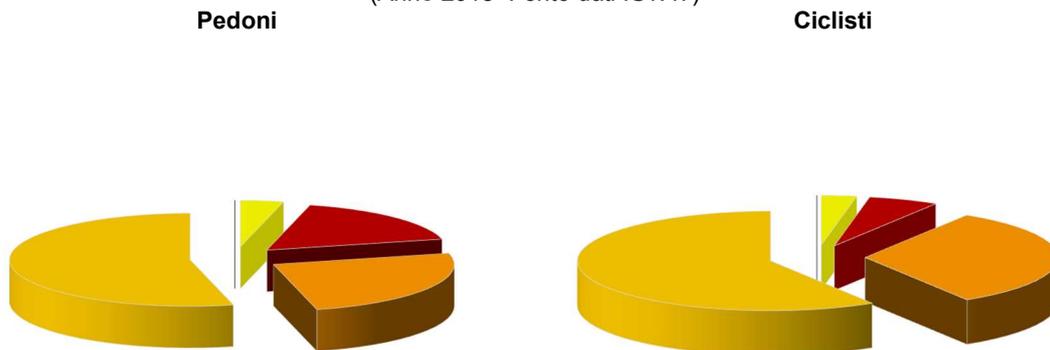
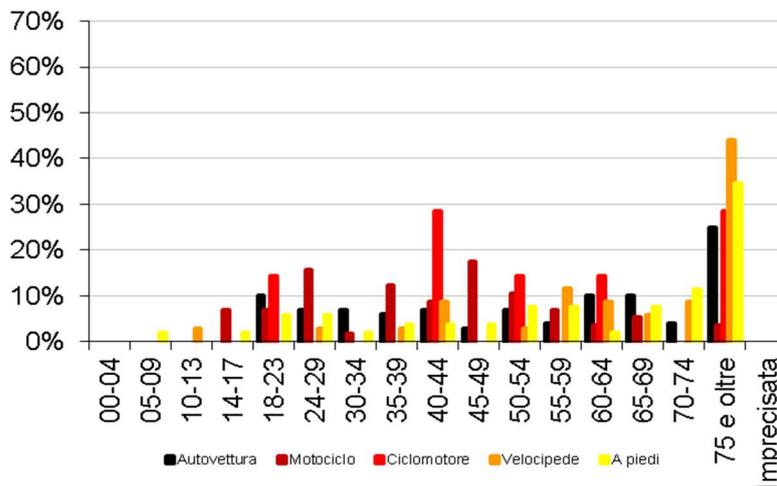


Figura 183
Morti suddivisi per fasce di età e tipo veicolo
 (Anno 2018- Fonte dati ISTAT)



Continuando nell'analisi per tipologia di veicolo, **osserviamo che rispetto all'anno precedente il numero di morti è in calo per i pedoni** (dal 18% del 2017 al 16,5% delle vittime, in valore assoluto n. **68 nel 2017 e 52 nel 2018**, tornando a valori paragonabili a quelli del 2015/2016) **e per i ciclisti** (dal 13,49% nel 2017 al 10,7% delle vittime, in valore assoluto da n. **51 nel 2017 a 34 nel 2018**); si segnala inoltre un **miglioramento anche del dato di mortalità per i conducenti di motocicli** (da n. 61 nel 2015 a 48 nel 2016, aumentati fino a n. **70 nel 2017 e ora nel 2018 ridiscesi a n. 57**); risultato buono anche in relazione all'aumento del parco circolante dei motocicli.

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), arrivando al numero assoluto di decessi pari a n. **28 nel 2018, anche se in calo rispetto agli anni precedenti** (n. 48 nel 2017, 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 58% del totale dei ciclisti deceduti nel 2018, ma finalmente con un trend in calo (in valore assoluto n. 31 nel 2014, n. 18 nel 2015, n. 23 nel 2016, 35 nel 2017, 20 nel 2018).

Figura 184
Veicoli coinvolti e parco circolante
(Anni 2001-2018)

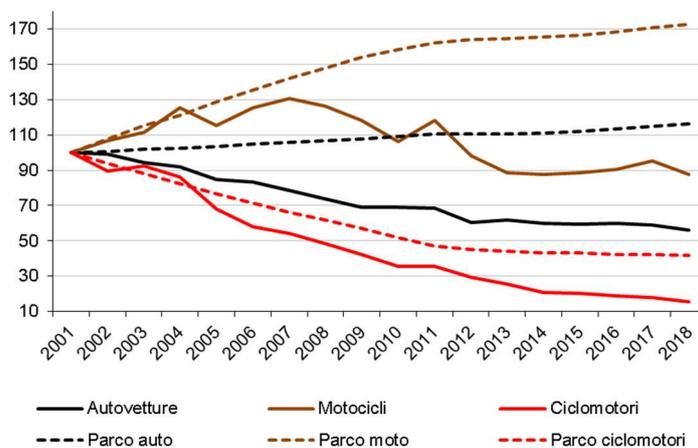
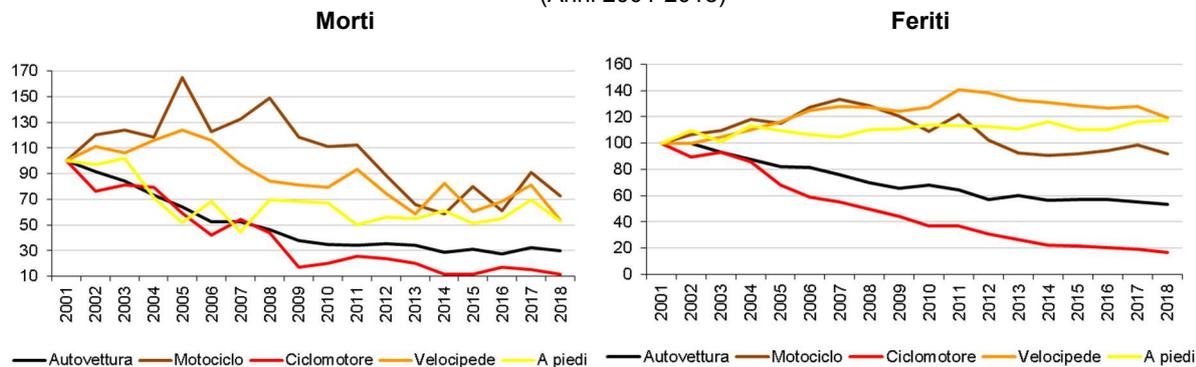


Figura 185
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati
(Anni 2001-2018)



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; il confronto con i periodi precedenti dimostra che il calo dell'incidentalità è stato proporzionato nei mesi. Il dato di mortalità del 2018, come anche quelli del 2017, risulta diminuito rispetto la media del decennio precedente, soprattutto in alcuni mesi, ma il fenomeno appare casuale, visto che nel 2017 i mesi dove appariva maggior calo erano diversi.

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 all'1 e alle 5 del mattino).

Figura 186
Incidenti per mesi
(Anno 2018- Fonte: dati ISTAT)

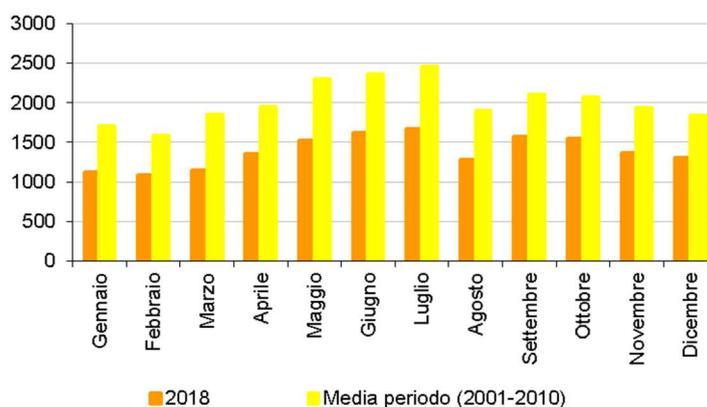


Figura 187
Incidenti per mesi, confronto periodi
(2001-2018 Fonte: dati ISTAT)

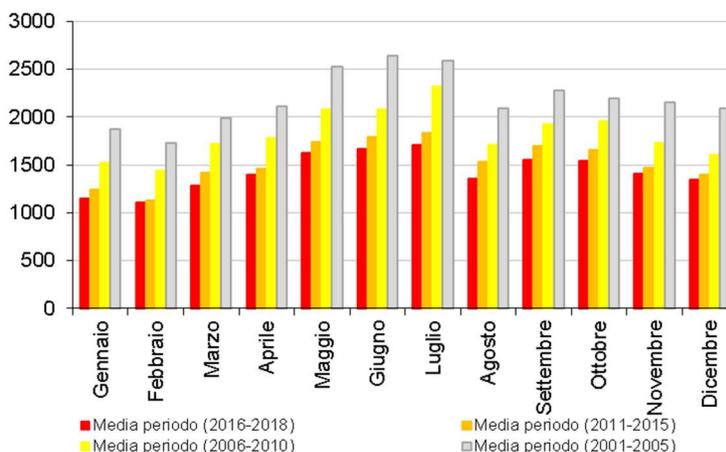


Figura 188
Vittime per mesi
 (Anno 2018- Fonte: dati ISTAT)

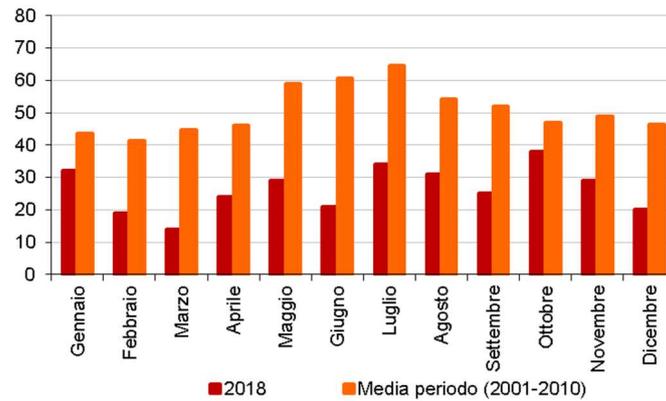


Figura 189
Incidenti per giorno
 (Anno 2018- Fonte: dati ISTAT)

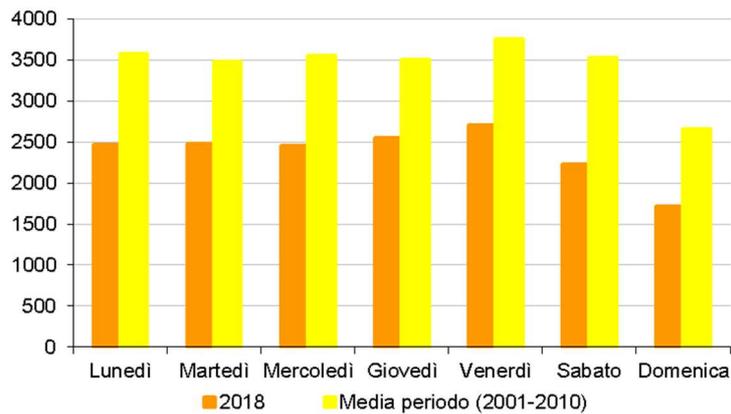


Figura 190
Incidenti per ora
 (Anno 2018- Fonte: dati ISTAT)

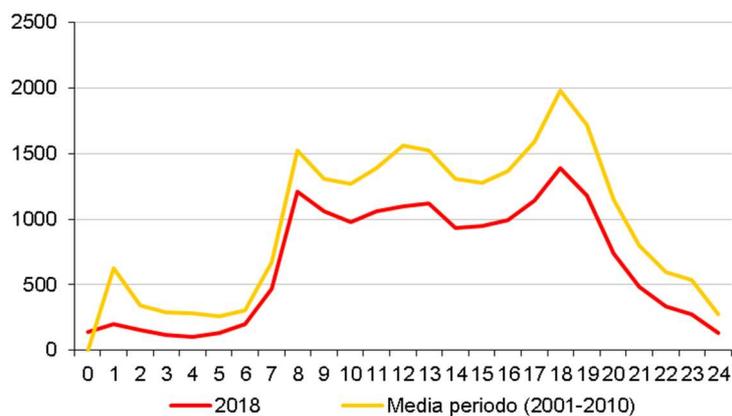
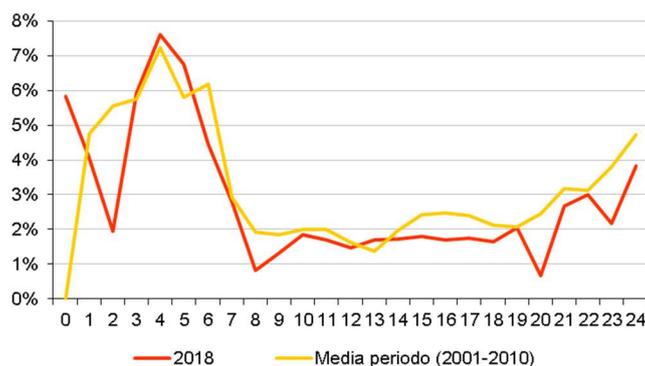
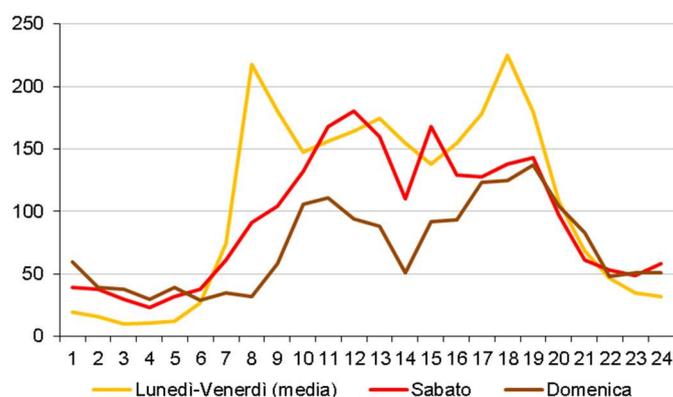


Figura 191
Indice di mortalità (RM) per ora
 (Anno 2018- Fonte dati: ISTAT)



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.

Figura 192
Incidenti nel fine settimana
 (Anno 2018- Fonte dati: ISTAT)

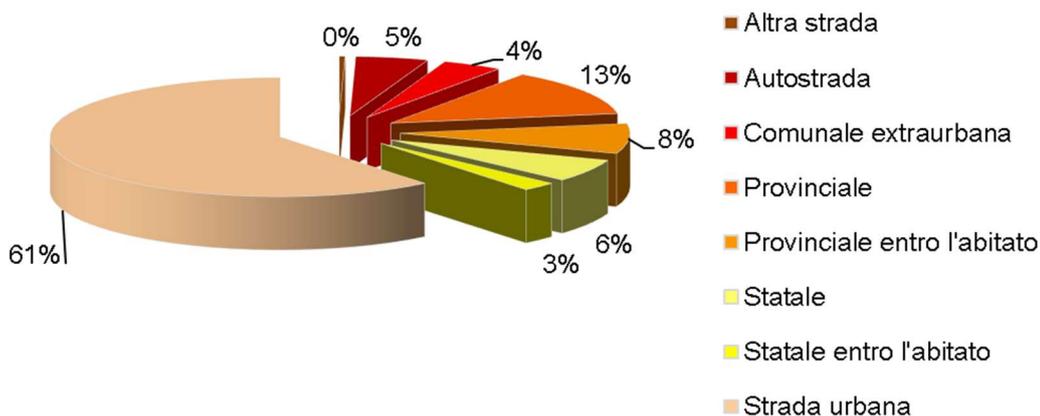


Rispetto alla **categoria delle strade**, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015, del 2016, del 2017 e del 2018), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove la percentuale dei decessi risulta pari a circa il 54% (contro il 53% del 2017, il 56% del 2016 e del 2015), e il valore assoluto pari a n. 171 di cui 39 in autostrada (nel 2017 risultavano 201, di cui 35 in autostrada, nel 2016 risultavano n. 172 ,di cui 37 in autostrada), rispetto a n. 145 morti nell'abitato, pari a circa il 46 % (nel 2017 risultavano 177, pari a circa il 47%, nel 2016 risultavano n. 135, pari a circa il 44%).

Questo è messo in evidenza anche dalla tabella che segue, dove è indicato anche il rapporto di mortalità ($RM = \frac{\text{TotaleMorti}}{\text{TotaleIncidenti}} * 100$).

Figura 193
Incidenti e morti per categoria di strada
 (Anno 2018- Fonte dati: ISTAT)

Incidenti



Morti

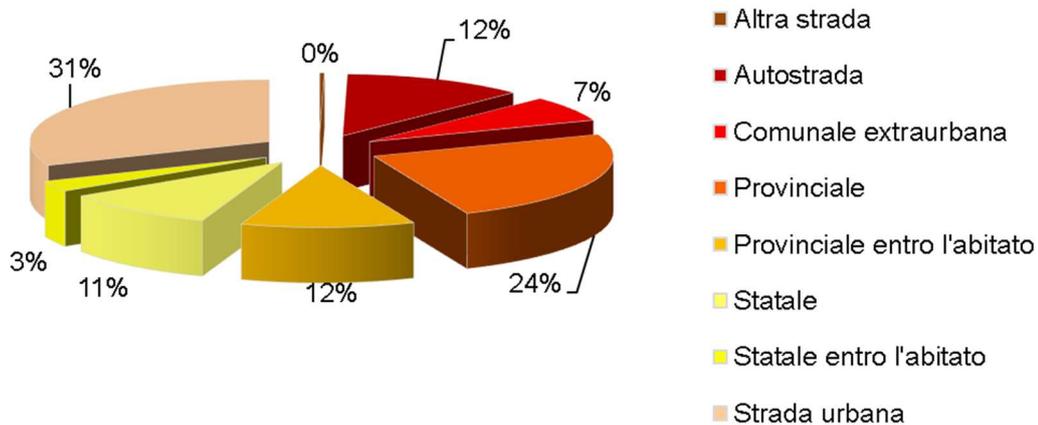


Tabella 62
Incidenti, morti e RM per categoria di strada
 (Anno 2018 - Fonte dati: ISTAT)

		Incidenti	morti	RM
Urbana	Strada urbana	10.097	99	0,98%
	Provinciale entro l'abitato	1349	37	2,74%
	Statale entro l'abitato	405	9	2,22%
	totale urbano	11.851	145	1,22%
Extraurbana	Comunale extraurbana	701	21	2,99%
	Provinciale	2.105	77	3,65%
	Statale	1.026	33	3,22%
	Autostrada	846	39	4,61%
	Altra strada	68	1	1,47%
	totale extraurbana	4.746	171	3,60%

8.2 LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

8.2.1 L'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale

L'Unione Europea per il decennio 2011-2020, tra i suoi orientamenti, ha inserito la sicurezza stradale e sono stati identificati **sette obiettivi strategici** che gli stati nazionali avrebbero dovuto perseguire. Il primo è il “**miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada**”.

L'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale³⁵ svolge attività e azioni dirette allo sviluppo e alla diffusione della cultura dell'educazione alla 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 tipologie di utenti.

Svolge il ruolo di indirizzo e coordinamento delle iniziative, 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 a questo tema.

L'Osservatorio è stato istituito e regolato con le LL.RR. n. 35 del 1990 e n. 30 del 1992 e riformato con la L.R. n. 13, art. 80/2015.



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 pubblici e privati che hanno un ruolo in materia di sicurezza stradale, permettendo di programmare e coordinare le azioni per evitare sovrapposizioni per favorire 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.



incipio del
di sicur
ezza

stradale, permette ai vari attori di mantenere la propria autonomia culturale e professionale, partecipando a una programmazione territoriale complessiva, verso obiettivi condivisi e comuni.

³⁵ <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio>

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.



Nel corso degli anni sono stati sottoscritti Protocolli d'Intesa con i seguenti soggetti:

- Associazioni Regionali delle Autoscuole Confarca e Unasca
- Automobil Club Italia – Comitato Regionale dell'Emilia-Romagna
- Federazione Motociclistica Italiana
- Prefettura di Bologna
- Ufficio Scolastico Regionale per l'Emilia-Romagna.

■ IL MONDO DELLA SCUOLA

Nel 1994 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto un Accordo con le Istituzioni scolastiche, rinnovato fino alla fine del 2021, per sostenere i **programmi dell'educazione alla sicurezza stradale nella scuola**.

L'educazione alla sicurezza stradale, all'interno dei **“Piani Triennali di offerta formativa”** degli istituti scolastici, ha reso possibile attivare sperimentazioni didattiche e culturali, volte 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 la visione degli spot internazionali.



8.2.3 Le attività

Nel 2019 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**

Nel 2019 è proseguita l'azione di sensibilizzazione e di informazione per la convivenza civile e l'uso responsabile 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 ognuno dei nove Ambiti Territoriali scolastici è stata assegnata la somma di 12.000 euro, per un totale complessivo di 108.000 euro per l'anno scolastico 2018-2019.

Le iniziative hanno coinvolto circa 100.000 studenti.

Le principali iniziative sono state 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” e “Col casco non ci casco”** 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 cinque 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 a 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 fondamentale per l'incolumità di chi è alla guida, che anche il passeggero seduto dietro usi la cintura.

■ Guida sicura

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

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.

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%.

Il clou della campagna è stato l'evento realizzato al Teatro Arena del Sole di Bologna per sensibilizzare sul tema degli incidenti legati alla distrazione alla guida, con la presenza di artisti, esponenti del mondo dello spettacolo, istituzioni e testimonianze.



All'interno della manifestazione è stato conferito per la sezione "Sicurezza e Tutela del nostro Paese" il "Premio internazionale Leonardo The Immortal Light", promosso dall'International Committee UNESCO al Comando Generale Arma dei Carabinieri, al Comando Generale Polizia di Stato, al Comando Generale Guardia di Finanza e al Comando Generale Vigili del Fuoco.

La serata ha avuto un importante rilievo mediatico regionale.

Emittenti televisive regionali, per un congruo periodo, hanno messo in onda uno spot di 30 secondi per far prendere coscienza sull'importanza di una guida attenta e per contrastare l'utilizzo dello smartphone al volante.

■ COL CASCO NON CI CASCO



Campagna pluriennale (2016-2019) rivolta ai bambini fra i 6 e 10 anni per un uso in sicurezza della bicicletta.

Ogni anno vengono scelti alcune province del territorio emiliano-romagnolo e quest'anno sono stati distribuiti caschetti nelle scuole durante eventi dedicati all'educazione stradale a Modena e a Ferrara.

Sono stati realizzati 6 punti di sensibilizzazione in contesti idonei a veicolare i messaggi della campagna, come luoghi di aggregazione sportiva, ricreativa ed educativa, di cui 2 durante eventi

sportivi di rilievo per amplificare i messaggi della campagna grazie al richiamo di pubblico e alla risonanza sui media, un evento in occasione di una partita del Ferrara Basket in collaborazione con la società sportiva e un evento presso il PalaPanini in occasione di una partita del Modena Volley in collaborazione con la società sportiva.

La campagna è stata presente l'11 maggio 2019 alla partenza del GIRO D'ITALIA in Piazza Maggiore a Bologna e successivamente in tutte le tappe regionali, grazie alla collaborazione con la Polizia di Stato.

Sono stati distribuiti dei kit comunicazionali a tutti i bambini e bambine partecipanti

La presenza alla prima tappa del Giro d'Italia della campagna di educazione e informazione rivolta ai baby-ciclisti "Col casco non ci





casco” ha avuto l’adesione presidenziale ed è stata premiata con una medaglia del Capo dello Stato, **Sergio Mattarella**.

Questo è il secondo riconoscimento del Presidente della Repubblica, perché già il 9 maggio 2018 aveva apprezzato la campagna e quest’anno ci ha incoraggiato a proseguire nel contrastare comportamenti errati che incidono sulla qualità della vita.



Il 18 settembre 2019, durante l’udienza generale in Piazza San Pietro, **Papa Francesco** ha dimostrato

la sua sensibilità verso i problemi legati all’incidentalità stradale e ha indossato il caschetto per ciclisti.

■ LIBERI DI GUIDARE SEMPRE



Campagna pluriennale (2017-2019) destinata agli automobilisti over 65/70 anni con l’obiettivo di un refresh sulle norme del Codice della Strada e sulle nuove infrastrutture, come ad esempio la circolazione nelle rotonde. Il progetto prevede l’implementazione di un apposito modello educativo volto ad aumentare la sicurezza stradale degli over 65, al fine di ridurre i fattori di rischio e a prevenire gli incidenti che coinvolgono questa categoria di popolazione.

Alla campagna hanno collaborato le Polizie Municipali, le Autoscuole, le Ausl, i Sindacati Pensionati territoriali, l’AUSER, altre organizzazioni di categoria il Gabinetto del Presidente della Giunta regionale (Sicurezza e Polizia locale) e il Servizio Assistenza Territoriale della Regione Emilia-Romagna.

Sono stati ideati e progettati corsi suddivisi in due moduli formativi: uno teorico e uno pratico con prove in strada, con distribuzione dei materiali di supporto alla didattica.

La campagna ha realizzato diverse attività formative sia teoriche che pratiche, nei territori provinciali di Parma e Rimini, undici per ciascun territorio provinciale.

Per la promozione degli appuntamenti è stato utilizzato l’invio news, la creazione di post sulla pagina Facebook dell’Osservatorio, la diffusione sui media locali e la distribuzione di locandine e flyer.

■ FAIR PLAY

La campagna pluriennale (2017-2019) nasce da un’idea di progetto partecipato, attivato con l’apertura di un tavolo a cui hanno aderito associazioni e 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.

Sono stati allestiti dieci punti informativi nelle città capoluogo, scelti in luoghi centrali e di passaggio, configurandosi come un vero e proprio minievento con funzioni informative, educative, di indagine e di confronto, prevedendo due azioni in contemporanea, una rivolta ai cittadini e una rivolta agli stakeholder territoriali.

Ai cittadini è stato distribuito un kit comunicazionale (1 shopper in cotone contenente 1 opuscolo Fair Play 2018, 1 copia di ciascun quaderno della sicurezza, 1 opuscolo “voglia di Bicicletta”, Dvd “Guidatu auto” e 1 DVD “Guidatu moto”) e invitati a partecipare attivamente rispondendo a un questionario per misurare le proprie conoscenze sul Codice della Strada.

I punti di sensibilizzazione sono divenuti anche occasione di incontro fra i diversi stakeholder territoriali per confrontarsi in un Focus Group. Gli elementi principali della discussione sono stati registrati attraverso rappresentazioni grafiche con la tecnica del Graphic Recording.

Si è realizzato un convegno conclusivo per illustrare le esperienze acquisite durante i diversi appuntamenti regionali e formulare indicazioni per le azioni da mettere in campo nei prossimi anni.

Al fine di avere un maggiore coinvolgimento e aumentare la partecipazione, i partecipanti si sono sottoposti al Vienna Test, che è a livello internazionale sinonimo di diagnostica psicologica digitale. Il Sistema si compone di un potente software di gestione di procedimenti testistici e di diversi media di inserimento delle risposte applicabili all’ambito della sicurezza stradale. Il test è stato coordinato dalla prof.ssa *Anna Maria Giannini* dell’Università La Sapienza di Roma, una delle massime esperte a livello nazionale di psicologia del traffico. La prof.ssa Giannini è Responsabile scientifico delle attività di ricerca e formazione in tema di Sicurezza stradale delle Campagne ICARO in collaborazione con il Ministero dell’Interno, la Polizia Stradale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell’Istruzione dell’Università e della Ricerca, l’ANIA. Collabora, come Responsabile Scientifico, con la Polizia Stradale e con la Polizia Ferroviaria in qualità di esperto sui temi della formazione, dell’educazione e della comunicazione nell’ambito della sicurezza stradale e ferroviaria. È Responsabile Scientifica e Coordinatrice del Progetto ANIA CARES a sostegno delle vittime della strada (Progetto finanziato da ANIA, Fondazione per la sicurezza stradale).

I messaggi della campagna sono stati veicolati anche attraverso news e post creati sulla pagina Facebook dell’Osservatorio, oltre che con comunicati rilanciati dalla stampa locale.

I video tutorial creati ad hoc sono stati diffusi con numerosi passaggi su reti televisive a copertura regionale. Lo spot radiofonico ha avuto numerosi passaggi radiofonici su emittenti radiofoniche a copertura regionale e sul portale della Regione Emilia-Romagna e nella sezione dedicata all’Osservatorio per l’educazione alla sicurezza stradale.

■ LEGATI ALLA VITA

La campagna ha previsto la creazione di uno spot televisivo e la sua diffusione, insieme a uno spot radiofonico, con l’obiettivo di stimolare il pubblico verso una presa di coscienza sull’importanza dell’uso della cintura di sicurezza e dei seggiolini, segnalando il concetto che *“Rispettando le regole del Codice della Strada salvi la vita a te e alle persone a cui vuoi bene”*.

Lo spot radiofonico è passato nelle fasce orarie di maggiore ascolto su emittenti radiofoniche a copertura regionale, sul portale della Regione Emilia-Romagna e nella sezione dedicata all’Osservatorio per l’educazione alla sicurezza stradale, sul circuito YouTube, Vimeo.



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 2019 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 CO₂, NO_x e PM₁₀.

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.



Pediciclando: Questo quaderno si rivolge direttamente ai piccoli studenti perché si facciano parte attiva per una mobilità sostenibile nel percorso casa scuola, producendo proposte concrete, scaturite da laboratori in classe, da inviare all'Osservatorio o meglio ancora al proprio Comune.

Si intavola con loro un dialogo immaginario anche sul binomio maggior movimento a piedi o in bicicletta / benefici alla propria salute fisica e psichica, senza dimenticare le ricadute sull'inquinamento.

- **QUADERNI DELLA SICUREZZA:** A seguito della sottoscrizione del Protocollo di intesa presso la Prefettura di Bologna (novembre 2017), sono stati predisposti i Quaderni della sicurezza, inviati a tutti i Comuni, Province, Unioni di Comuni, Prefetture, Ausl, Autoscuole, Sindacati del territorio emiliano-romagnolo.

I primi tre quaderni hanno interessato automobilisti, ciclisti e pedoni a cui seguiranno altri utenti della strada: motociclisti e autotrasportatori.

Come ti comporteresti se la tua bici avesse la targa? Con questo quesito viene lanciata una bonaria sfida a tutti i cittadini che si spostano con la bicicletta. La targa è un simbolo di riconoscibilità e di assunzione di responsabilità. I ciclisti sono utenti deboli della strada, assieme ai pedoni, agli anziani e agli invalidi. Ma questa classificazione da sola non basta. Se da un lato le istituzioni hanno il compito di creare le condizioni ottimali per la sicurezza stradale con campagne di sensibilizzazione e adeguate infrastrutture, dall'altro i ciclisti devono adottare un atteggiamento collaborativo e costruttivo e modellare i propri comportamenti sulla base di precise regole.

Camminare è uno dei gesti più spontanei. Oltre a consentirci di spostarci da un posto all'altro, è anche una pratica importante per la salute. Si cammina quando la destinazione scelta è vicina, quando si deve raggiungere una fermata del bus o andare a prendere il treno, quando non si hanno pesi particolari da trasportare, o per fare esercizio fisico. Ma l'azione di camminare avviene all'interno di un contesto: la strada, da condividere con automobili, bici, motociclette, autobus. Il pedone è un utente della strada particolare, perché non circola su un veicolo e non ha protezioni. Debolezza e vulnerabilità, tuttavia, non assolvono da qualsiasi responsabilità: il pedone non deve pensare che i segnali stradali non lo riguardino e che il proprio contributo nella creazione di condizioni di sicurezza sia ininfluenza o nullo. Anche il pedone, con la propria condotta, può causare seri danni a sé stesso e agli altri. È necessario non dare nulla per scontato e prestare sempre attenzione.

Chi sono gli utenti deboli? I disabili, gli anziani, i bambini, i conducenti che manifestano incertezza nella guida, i conducenti di veicoli per disabili, i ciclisti, i pedoni e in generale tutti coloro che hanno scarsa capacità di movimento. Leggiamo con attenzione questo elenco: ciascuno di noi è, in particolari momenti della giornata o della vita, un utente debole della strada, o può diventarlo.

ALTRE ATTIVITA'

■ SIAMO NATI PER CAMMINARE³⁶



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 FIOCCHI³⁷



"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.

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.

³⁶ <http://www.siamonatipercamminare.it/>

³⁷ <http://www.vacanzecoifiocchi.it/>

■ SIAMO TUTTI PEDONI³⁸



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 SOSTENIBILE³⁹

Partecipazione all'iniziativa sostenuta dalle Direzioni Generali Mobilità e Trasporti e Ambiente della Commissione Europea.

Distribuzione di materiale informativo presso lo stand in Piazza Maggiore a Bologna.

Choose. Change. Combine.
www.dotheightmix.eu



■ Io lavoro e guido 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.



³⁸ <http://www.centroantartide.it/index.php/it/cosa-facciamo/sicurezza-stradale/531-siamo-tutti-pedoni-2013>

³⁹ <http://www.minambiente.it/pagina/settimana-europea-della-mobilita-sostenibile-2015>

■ CONVEGNO “ALCOL E DROGA, CAUSE DI INCIDENTALITÀ”

Organizzazione di un convegno in collaborazione con Arma dei Carabinieri, Polizia Stradale, Ufficio Scolastico Regionale e ACI per sensibilizzare gli studenti dei pericoli per chi si mette alla guida sotto l'influsso di sostanze psicotrope (alcol e stupefacenti).



■ APP “VALENTINA”



La nuova app "Valentina" segnala gli attraversamenti pericolosi non regolati da semaforo, sensibilizzando tutti gli utenti della strada sui rischi di una guida distratta. La nuova app è frutto di una compartecipazione al progetto “Valentina – protect yourself, protect others”, ideata e promossa dall'associazione - organizzazione di volontariato “La vita Vale”. L'applicazione non intende in alcun modo incentivare l'uso dello smartphone alla guida, anche se si avvale di questo strumento tecnologico.

L'uso, infatti, va fatto in maniera razionale e in sicurezza. Basta selezionare la modalità di spostamento (a piedi o in auto): la app tratterà il percorso e manderà un avviso quando l'utente sarà nelle vicinanze. L'utente, inoltre, potrà egli stesso segnalare un punto che ritiene pericoloso.

La app gratuita è scaricabile da entrambi gli store:

iOS: <https://apps.apple.com/us/app/valentina/id1480853468?l=it&ls=1>

Play Store: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.tonicminds.valentina>

■ GIORNATA MONDIALE VITTIME DELLA STRADA

17 novembre 2019 – Giornata in memoria delle Vittime della Strada

Domenica 17 novembre si è celebrata la giornata mondiale in memoria delle Vittime della Strada, che è stata istituita dall'ONU nel 2005 (nella terza domenica di novembre) con l'obiettivo di dare “giusto riconoscimento per le vittime della strada e per le loro famiglie e al contempo rendere omaggio ai componenti delle squadre di emergenza, agli operatori di polizia e ai sanitari che quotidianamente si occupano delle conseguenze traumatiche della morte e delle lesioni sulla strada”.

In Italia è stata formalmente istituita con legge n. 227 del 29 dicembre 2017.

L'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna ha organizzato una celebrazione eucaristica nella



Cattedrale metropolitana di San Pietro a Bologna.

Presenti l'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada onlus ed autorità militari e civili.

- **Presenza sui social (profilo su facebook e su twitter) e sui media tradizionali (televisione, radio, giornali cartacei e on line) per diffondere la cultura della sicurezza stradale.**

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, 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 per il primo programma, 19 progetti, per un totale di 32.958.000 euro, di cui 12.434.100 euro derivanti dal cofinanziamento statale; per il secondo programma sono state finanziate 16 proposte, per un costo complessivo degli interventi di circa 46.000.000 euro, con un contributo pari a euro 17.008.140.

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.

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 quasi tutti ultimati, ma non ancora rendicontati e saldati. Si segnala che nel corso del 2019 sono stati riassegnati i fondi del progetto rinunciataro e alcune economie nel frattempo registrate su altri interventi.

A breve sarà possibile verificare l'impatto dell'intero programma sui livelli di incidentalità, già verificato lo scorso anno con solo tredici interventi ultimati, con riferimento ai dati al momento disponibili. Ricordiamo che era già emerso un risultato positivo, anche tenendo conto di una serie di fattori e di approssimazioni usate per la misurazione degli effetti.

Alla fine del 2016 è stato emesso il DM n. 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.

Con la DGR n. 927/2017 (modificata con la DGR 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 avviati, nel rispetto della tempistica dettata dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti; due degli interventi risultano ultimati.

Alla fine del 2017 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 468/2017 per il finanziamento di interventi per la messa in sicurezza della **circolazione ciclistica cittadina**; alla Regione sono stati assegnati euro 2.265.129,62, che li ha utilizzati assegnando i contributi alle proposte già in precedenza selezionate ai sensi del decreto DM n. 481/2016, ma con il vincolo della localizzazione in comuni con popolazione superiore a 20.000 abitanti. La Regione ha presentato il nuovo programma al Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, approvato con le DGR n. 1432/2018 e n. 1841/2018. Molti degli interventi sono avviati, anche se diverse procedure hanno subito rallentamenti a causa dell'emergenza sanitaria.

Alla fine del 2018 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 553/2018 che assegna ulteriori fondi, pari a euro 431.011,66, **ad ampliamento del programma del DM 481/2016**. Pertanto, la Regione ha eseguito le opportune verifiche per lo scorrimento della graduatoria di riserva già approvata in occasione dell'attuazione dei precedenti decreti e ha assegnato i relativi fondi a ulteriori tre progetti (vedi DGR n. 1128 del 8/7/2019).

Tabella 63
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)
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 2 (2017)	/	13	4.500.000,00	2.200.000,00
PNSS-ampliamento ciclabili (2018)	/	3	1.000.000,00/	450.000,00
Totale fondi PNSS	252	87	112.500.000,00	44.450.000,00

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