

Capitolo 8

La sicurezza stradale

8 Monitoraggio del settore

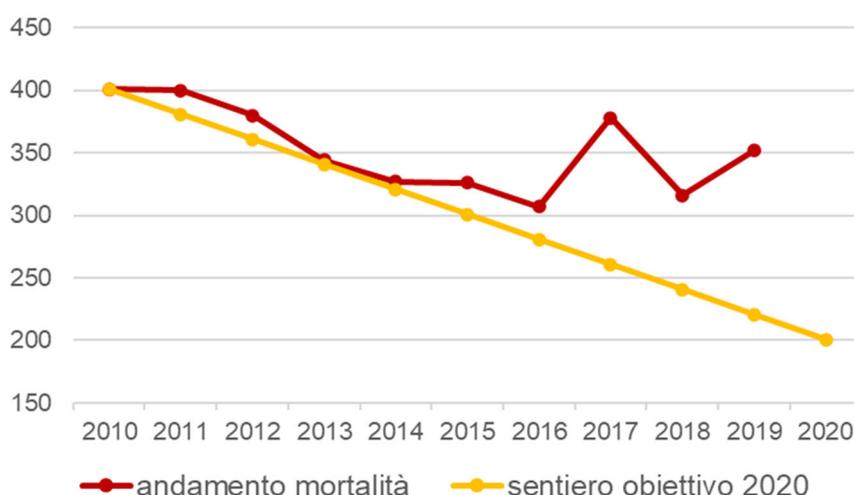
8.1 PREMESSA

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.

Figura 191
Morti per incidenti stradali in Regione Emilia-Romagna in rapporto al sentiero obiettivo 2020
(Anno 2019 - Fonte dati: ISTAT e Regione Emilia-Romagna)



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. Nonostante nel 2018 si sia verificato un calo delle vittime, dopo l'aumento registrato nel 2017, nel 2019 il numero dei decessi è cresciuto dell'11,4%: la mortalità torna quindi a salire ai livelli del 2013 confermando la distanza dal sentiero tracciato dal Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale (vedi grafico Trend e obiettivo). Dai **dati provvisori del 2020**, si può vedere che **il previsto dimezzamento del numero delle vittime del 2010 al 2020** è quasi raggiunto, ma solo grazie alla riduzione del traffico e quindi alla minor esposizione al rischio dovuta alla pandemia in corso, che ha portato a registrare sole **227 vittime nel 2020**. Se tali dati verranno confermati, si tratta del valore più basso in assoluto del decennio, ma evidentemente legato a fattori differenti dal tema della sicurezza.

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.

Di sicuro su questo tema, i cambiamenti dovuti alla pandemia, hanno inciso, come già detto, in maniera notevole, modificando le esigenze e le modalità di trasporto. Le necessità di spostamento per il lavoro e lo studio con lo smart working e la didattica a distanza sono diminuite fortemente, ma allo stesso tempo è diminuito l'utilizzo del trasporto pubblico a favore del trasporto privato, incentivando l'uso di biciclette e altre modalità quali i monopattini.

Ora occorrerà cercare di mantenere le nuove abitudini e stili di vita che risultano virtuosi e puntare alla creazione di infrastrutture per l'uso in sicurezza delle bici e altre attrezzature individuali.

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 giovanile³¹.

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 stradale³².

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.

³¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2 “La cultura della sicurezza stradale”.

³² Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 “I Programmi di intervento per la sicurezza stradale”.

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 2019, pari a circa il 90% dei dati, con percentuali diverse da provincia a provincia; di seguito si presentano alcuni ulteriori **dati di sintesi aggiornati al 2019**.

Si ricorda che alla data di redazione del presente rapporto, i dati ufficiali validati dall'ISTAT sono quelli relativi all'anno 2019, che li ha resi disponibili alla fine del 2020; sui dati 2020, seppur pubblicati a fine luglio a livello nazionale, sono in corso le ultime fasi del processo di validazione da parte di Istat.

Figura 192
(Anno 2019- Fonte dati: ISTAT -90% incidenti ca)

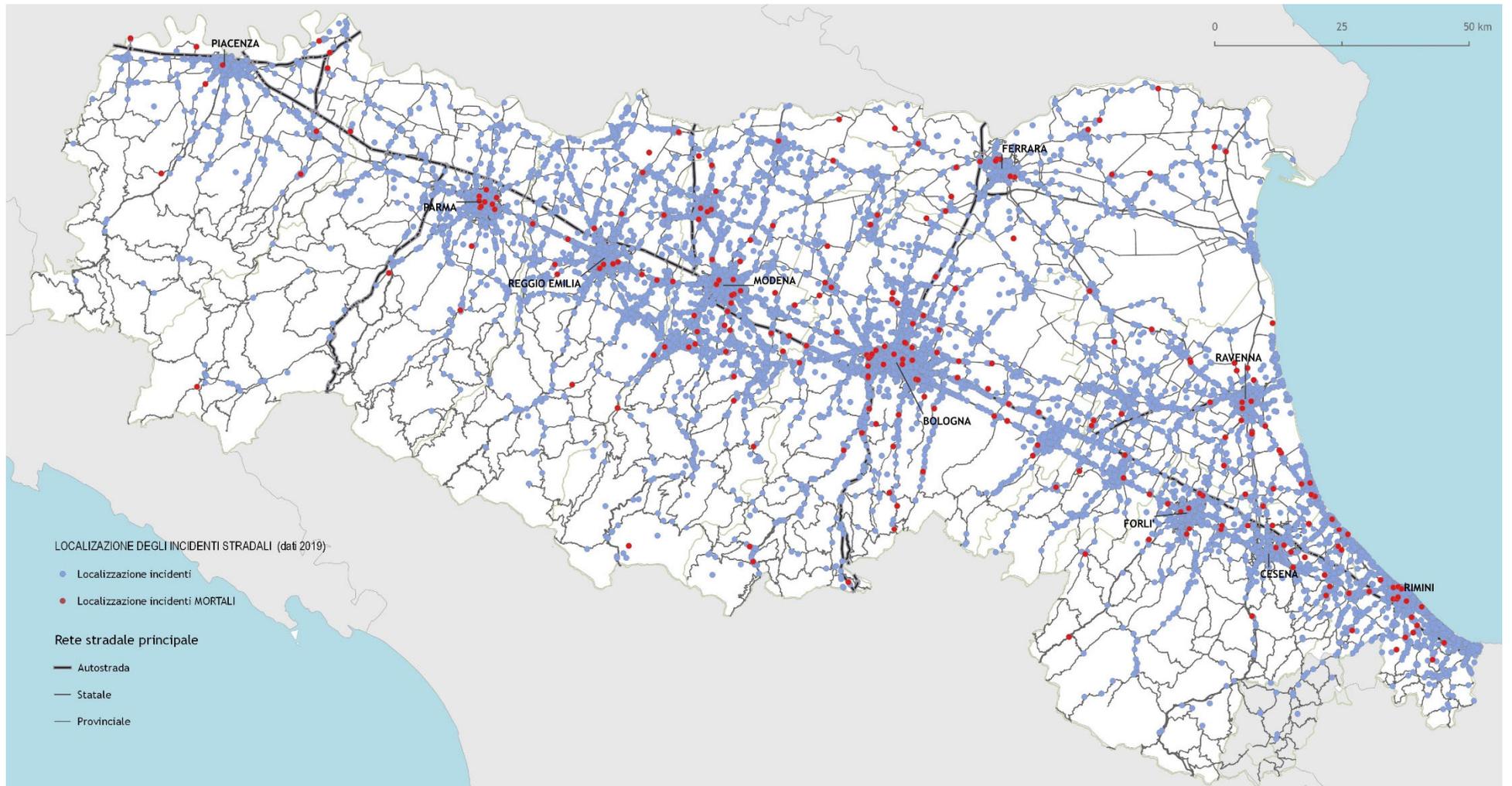


Tabella 71
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)
 (Anni 2010-2019- Fonte ISTAT)

	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
2019	172.183	16.767	3.173	352	241.384	22.392

Tabella 72
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia o Città Metropolitana (triennio, valori assoluti)
 (Anno 2017-2019 - Fonte ISTAT)

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	2019			2018			2017		
Bologna	3.805	68	5.197	3.813	75	5.206	3.905	82	5.458
Ferrara	1.129	33	1.466	1.139	41	1.573	1.110	32	1.527
Forlì-Cesena	1.615	43	2.034	1.553	25	2.028	1.653	31	2.137
Modena	2.631	57	3.503	2.625	39	3.556	2.830	57	3.864
Parma	1.495	33	2.001	1.457	35	1.955	1.595	49	2.140
Piacenza	1.041	22	1.423	1.012	20	1.395	1.053	27	1.452
Ravenna	1.620	42	2.208	1.615	34	2.205	1.724	46	2.327
Reggio Emilia	1.731	30	2.410	1.771	32	2.432	1.772	32	2.436
Rimini	1.700	24	2.150	1.612	15	2.052	1.720	22	2.159
Emilia-Romagna	16.767	352	22.392	16.597	316	22.402	17.362	378	23.500

Figura 193
Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)
 (Anni 2001-2019 Fonte ISTAT)

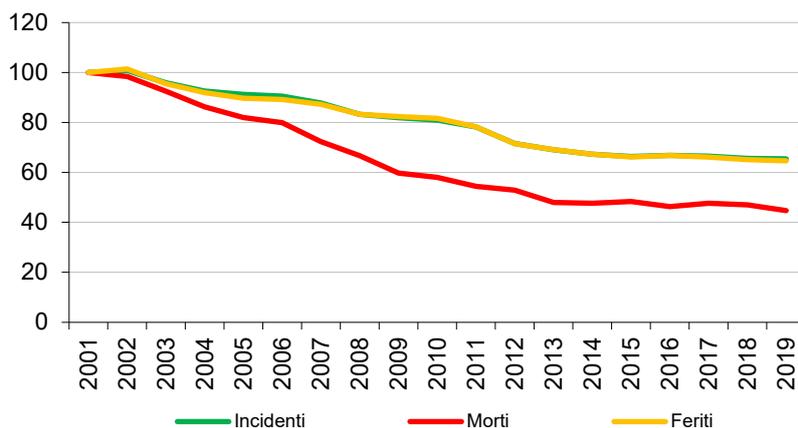
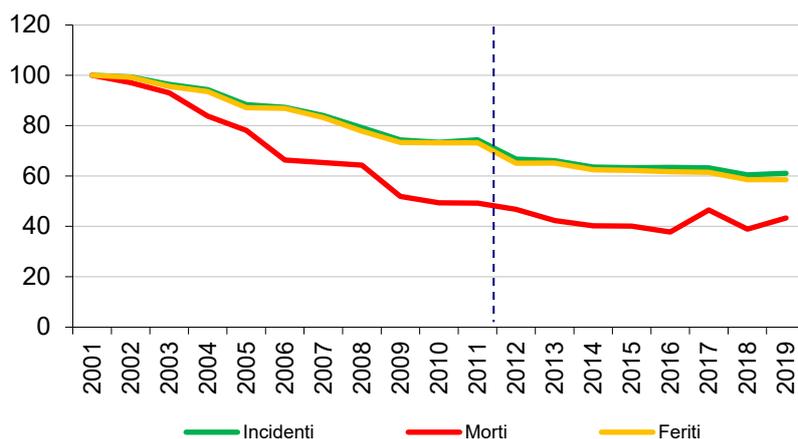


Figura 194
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)
 (Anni 2001-2019- Fonte ISTAT)



16.767 incidenti, 22.392 feriti, 352 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2019. Rispetto al 2018 si registra un aumento di soggetti deceduti pari a 36, valore in controtendenza rispetto al dato nazionale (calo di 161 morti). Si precisa che mentre nel 2018 si registrava un calo di morti pari all'1% a livello nazionale e al 16% a livello regionale, per il 2019 il calo a livello nazionale è del 5%, ma a livello regionale c'è un aumento dell'11%.

Il numero dei feriti è in leggero calo rispetto al 2018 (10 feriti in meno), mentre il numero degli incidenti è in aumento dell'1%, a livello nazionale invece si è registrato un lieve calo sia degli incidenti che dei feriti.

La tendenza del calo delle vittime costante fino al 2016, interrotta nel 2017, si è interrotta nuovamente nel 2019 con i 352 morti registrati.

Si ricorda che nel 2010, in Emilia-Romagna, si è raggiunto l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401; l'obiettivo dell'ulteriore dimezzamento al 2020, in realtà si è praticamente raggiunto solamente grazie all'evento pandemico in corso.

Il grafico a livello regionale della figura 191 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 rilevato nel 2017 si ripete per l'anno 2019 e dai dati provvisori si evince che l'obiettivo 2020 è quasi raggiunto, ma per effetto della pandemia in atto.

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

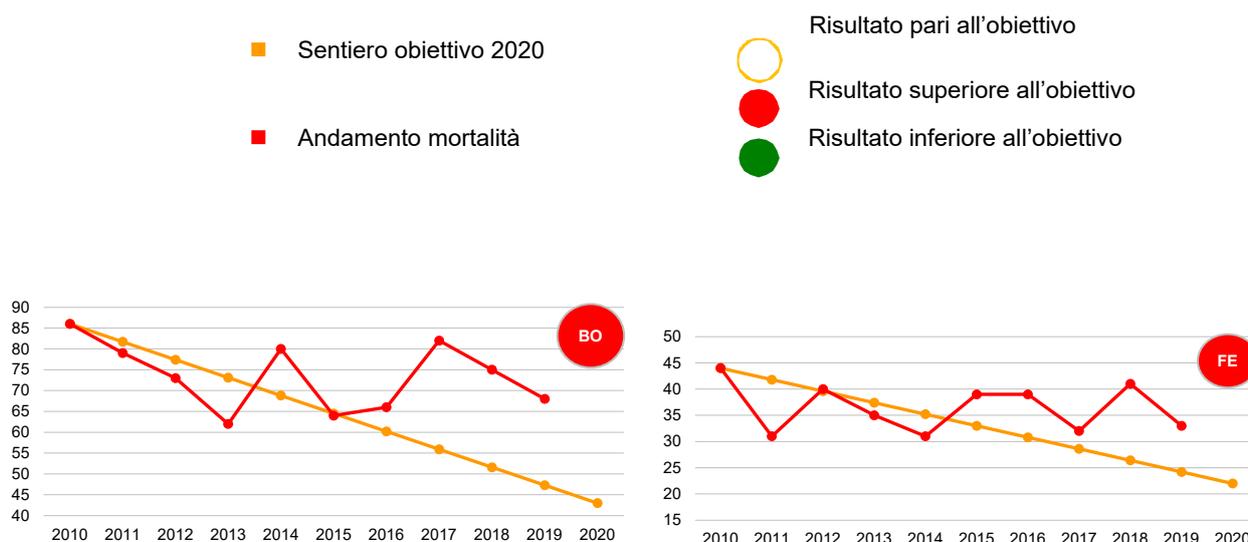
È, infatti, necessario tenere sempre alto il livello di attenzione e di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale, come risulta particolarmente evidente nei grafici analoghi al precedente disaggregati a livello provinciale.

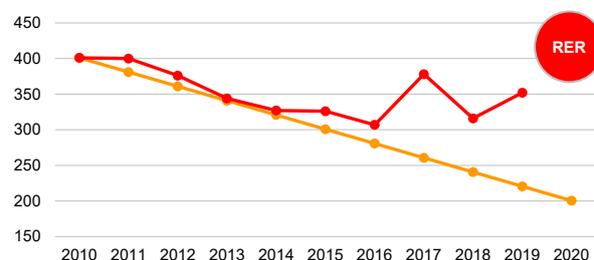
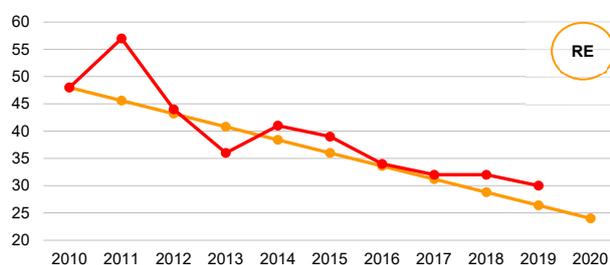
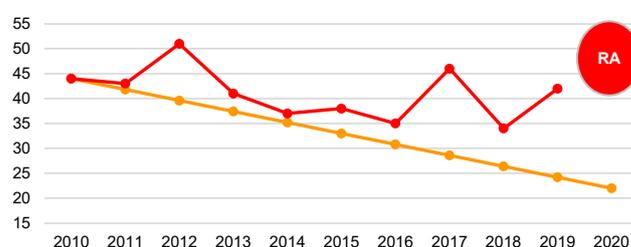
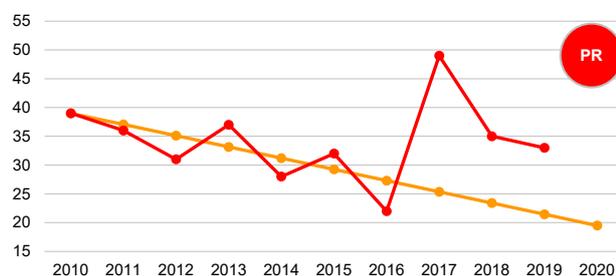
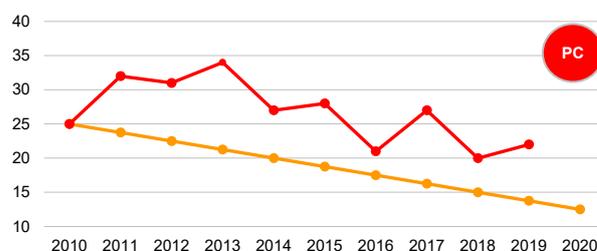
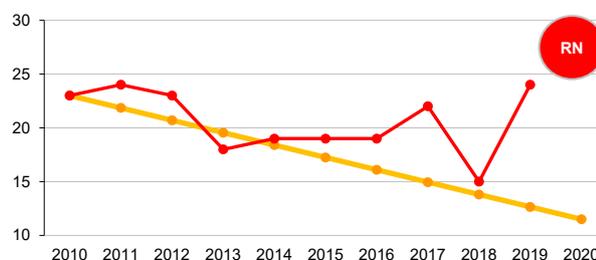
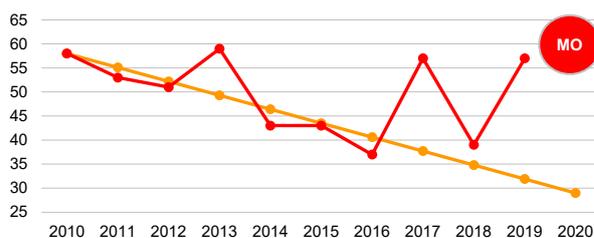
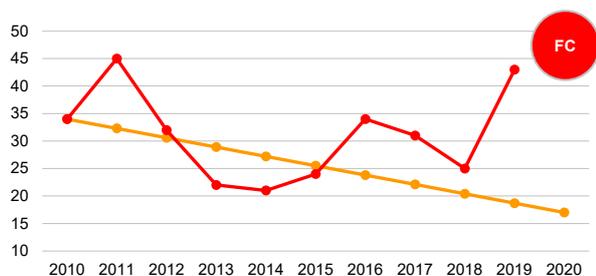
Si notano, infatti, andamenti delle curve molto altalenanti, dovuti ad anni di buoni risultati alternati ad anni con incrementi che in alcuni casi annullano i risultati positivi ottenuti in precedenza.

Un caso bene evidente è rappresentato dal dato della provincia di Rimini che, con un dato del 2018 quasi corrispondente all'obiettivo europeo, è balzata in un solo anno ad un dato di mortalità che oltre ad essere il più alto individuato dal 2010 è ben al di sopra di quello del sentiero obiettivo. Le province che nel 2019 hanno avuto un peggioramento del dato sono: Forlì-Cesena, Modena, Piacenza e Ravenna. Mentre, ad avere un miglioramento notiamo la città metropolitana di Bologna e le province di Ferrara e Parma. L'unica provincia che ha un dato quasi corrispondente al sentiero obiettivo per il 2019 è la provincia di Reggio Emilia, che effettivamente nel corso degli ultimi anni ha un andamento piuttosto regolare e sempre abbastanza vicino al sentiero obiettivo.

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

Figura 195
Morti per incidenti stradali in rapporto all'obiettivo al 2020 nelle
Province e Città Metropolitana dell'Emilia-Romagna
 (Anni 2010-2019- Fonte dati: ISTAT)



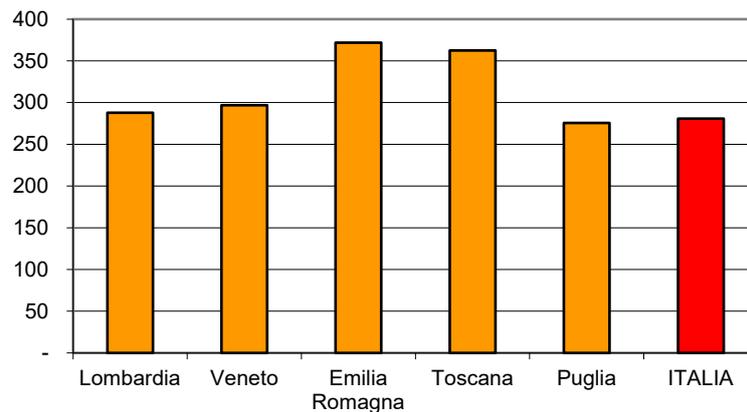


Il costo sociale relativo agli incidenti stradali (calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/09/2012, n. 189: $\text{costi sociali} = \text{numero morti} \times 1.503.990 \text{ euro} + \text{numero feriti} \times 42.219 \text{ euro} + \text{numero incidenti} \times 10.986 \text{ euro}$), 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 pro-capite dell'Emilia-Romagna per il 2019 è pari a 372, inferiore rispetto al valore del 2017 pari a 394, ma superiore a quello del 2018 pari a 360, ed è inoltre ritornato il più elevato tra le regioni confrontate.

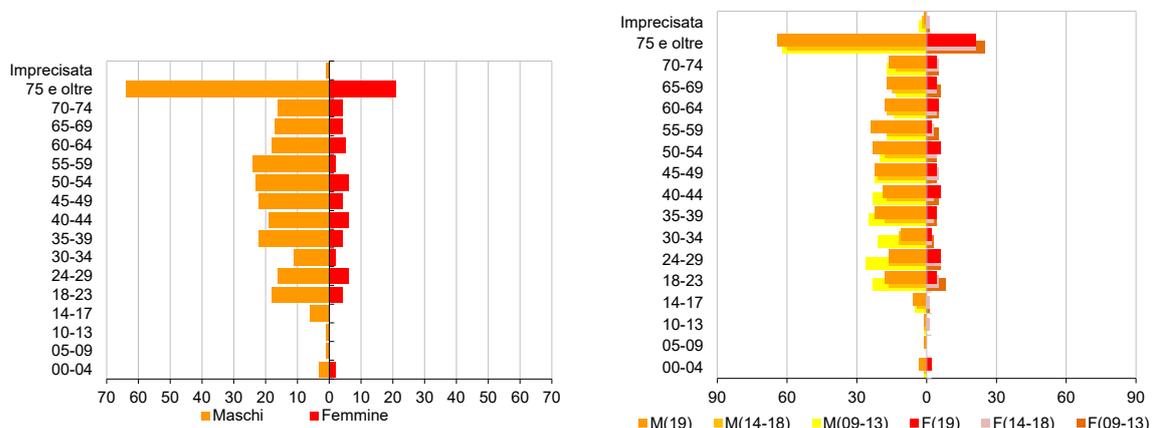
Questo mette in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione, e quindi, come già detto, la necessità di proseguire con costanza e continuità nelle iniziative di miglioramento sia infrastrutturali che di educazione e di controllo.

Figura 196
Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente
 (Anno 2019 - Fonte dati: ISTAT e Regione Emilia-Romagna)



Esaminando i **dati di mortalità per classe di età**, si evidenzia che il numero delle vittime con più di 65 anni, pari a 126, rappresenta il 36% del totale delle vittime, ed è in aumento rispetto al dato rilevato nel 2018 (110 morti), ma in diminuzione rispetto al dato rilevato nel 2017 (148 morti). La fascia sopra i 75 anni, con 85 vittime, registra lo stesso andamento della fascia d'età sopra i 65 anni, è quindi in aumento rispetto al 2018 (72 morti), ma in calo rispetto al 2017 (101 morti).

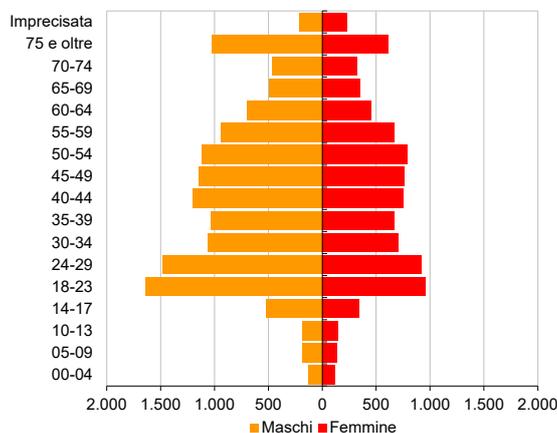
Figura 197
Morti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
 (Anno 2019 e raffronto 2019 con quinquenni precedenti - Fonte: dati ISTAT)



È interessante vedere rappresentata la variazione delle varie fasce di età delle vittime dal 2009 ad oggi per medie quinquennali in termini assoluti; dal grafico è ben visibile quali categorie hanno avuto una diminuzione e quali invece un aumento.

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. 2591 nel 2019, n. 2.666 nel 2018, n. 2637 nel 2017, quindi in calo) e la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (n. 2.404 nel 2018, n. 2.607 nel 2017, n. 2.697 del 2016, in calo). I feriti tra gli over 75 risultano in aumento rispetto all'anno precedente n.1633 nel 2019, contro i n.1606 nel 2018; ma risultano ancora inferiori alle fasce di età prima citate.

Figura 198
Feriti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
 (Anno 2019 - Fonte dati: ISTAT)

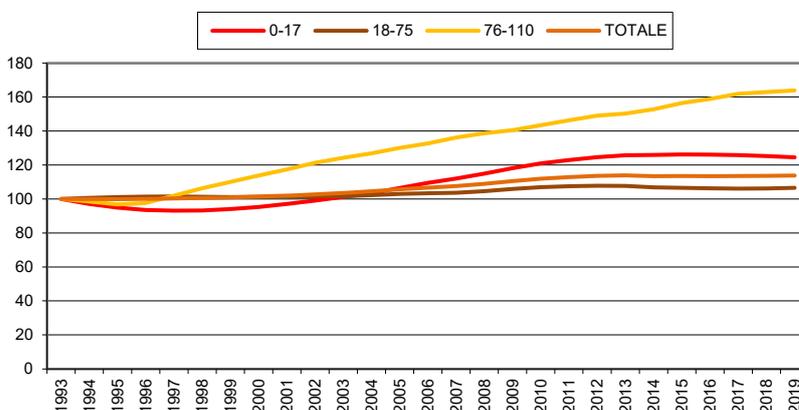


Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento (figure 202 e 203), si evidenzia che gli over 65, rappresentano il 52,6% (da 48 deceduti nel 2017 a n. 28 nel 2018 n. 30 nel 2019) dei pedoni deceduti, di cui **n. 24 ultrasettantacinquenni** e circa il 72% (n. 43) dei ciclisti deceduti, di cui **n. 32 ultrasettantacinquenni**, confermando come questa classe di età possa essere considerata come utenza “particolarmente debole”, con valori che purtroppo non migliorano rispetto al 2018.

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 **22% (n. 21) 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.

Figura 199
Trend di crescita popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 1993=100)
 (Anni 1993-2019- 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 200
Raffronto dati di mortalità ISTAT con Registro mortalità
 (Anni 1998-2019- Fonte: dati Regione Emilia-Romagna e ISTAT)

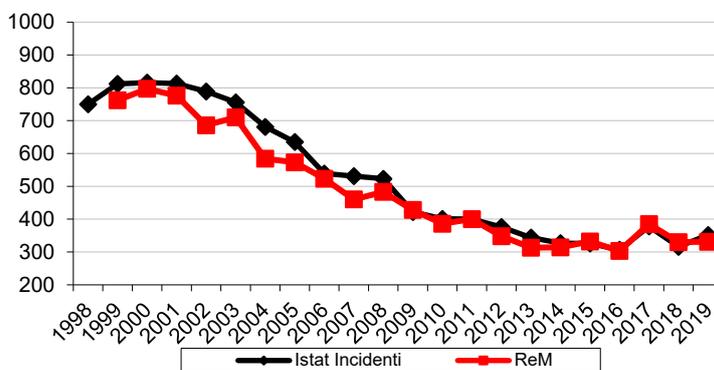


Figura 201
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente
 (Anno 2019- Fonte dati ISTAT)

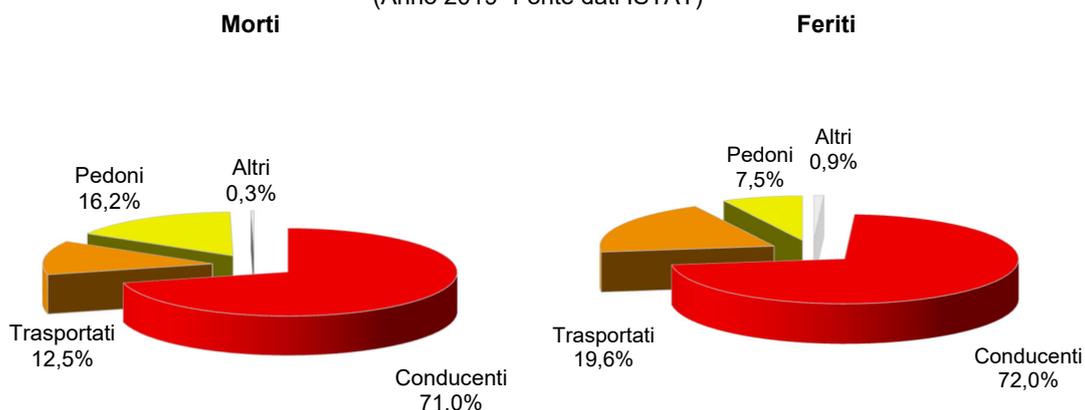


Figura 202
Pedoni e ciclisti morti suddivisi per fasce di età
 (Anno 2019- Fonte dati ISTAT)

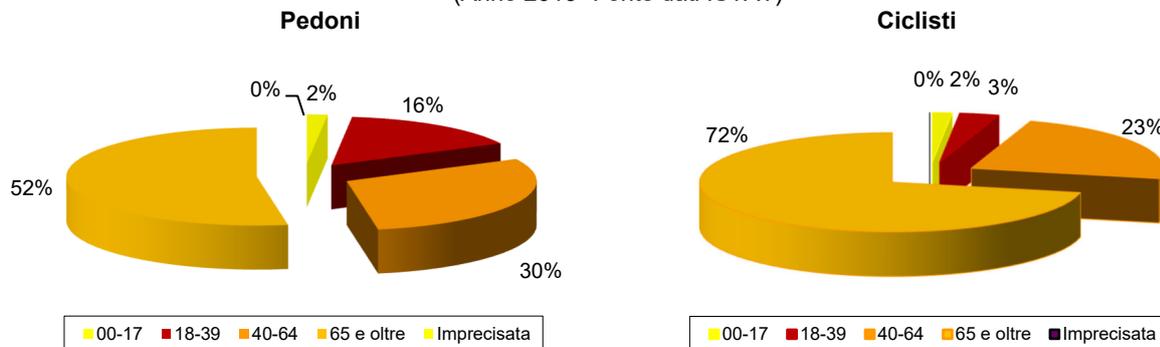
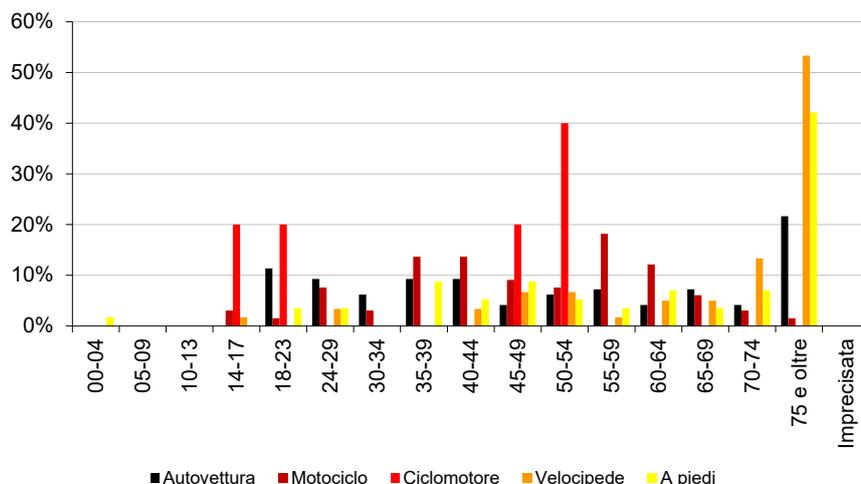


Figura 203
Morti suddivisi per fasce di età e tipo veicolo
 (Anno 2019- Fonte dati ISTAT)



Continuando nell'analisi per tipologia di veicolo, **osserviamo che rispetto all'anno precedente il numero di morti è in leggero aumento per i pedoni (16,5% del 2018 e 16,2% nel 2019, in valore assoluto n. 52 nel 2018 e 57 nel 2019) e in forte aumento per i ciclisti (dal 10,7% nel 2018 al 17,05 % delle vittime, in valore assoluto da n. 34 nel 2018 a 60 nel 2019); si segnala inoltre un peggioramento anche del dato di mortalità per i conducenti di motocicli (da n. 58 nel 2018 a 69 nel 2019).**

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. 30 nel 2019**. Anche per i ciclisti, la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 72% del totale dei ciclisti deceduti nel 2019.

Figura 204
Veicoli coinvolti e parco circolante
 (Anni 2001-2019)

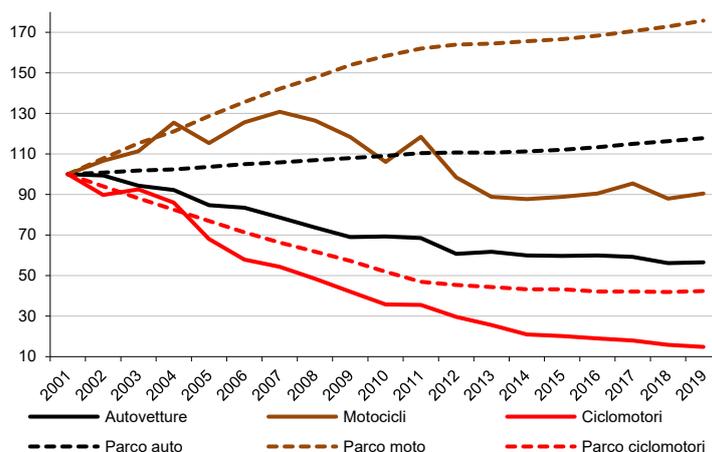
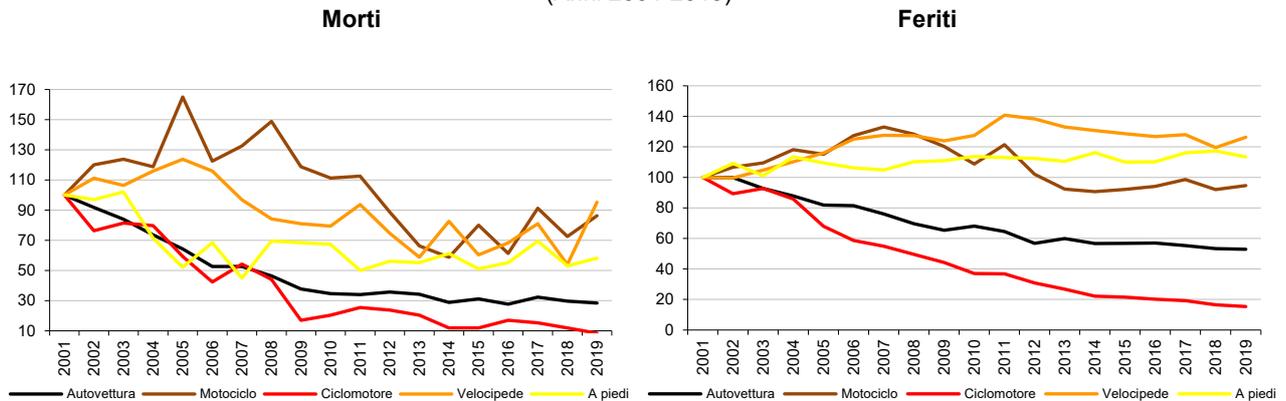


Figura 205
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati
 (Anni 2001-2019)



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

Il parco veicolare risulta sempre in aumento negli ultimi anni (da 3.704.038 veicoli del 2011 a 3.933.935 del 2019, con un rapporto di 616 auto ogni 1000 abitanti nel 2011 a 652 nel 2019) e nonostante questo, come si può vedere dai grafici sopra indicati, non si registra un corrispondente aumento dei valori di incidentalità e mortalità; nonostante le variazioni negli anni, il valore di morti rispetto a 100 mila veicoli si è ridotto da 10,80 del 2011 a 8,95 del 2019, grazie agli interventi svolti sulla sicurezza stradale.

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 2019, come anche quello del 2018, risulta diminuito rispetto alla media del decennio precedente, soprattutto in alcuni mesi, ma il fenomeno appare casuale, visto che nel 2018 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 4 del mattino).

Figura 206
Incidenti per mesi
 (Anno 2019- Fonte: dati ISTAT)

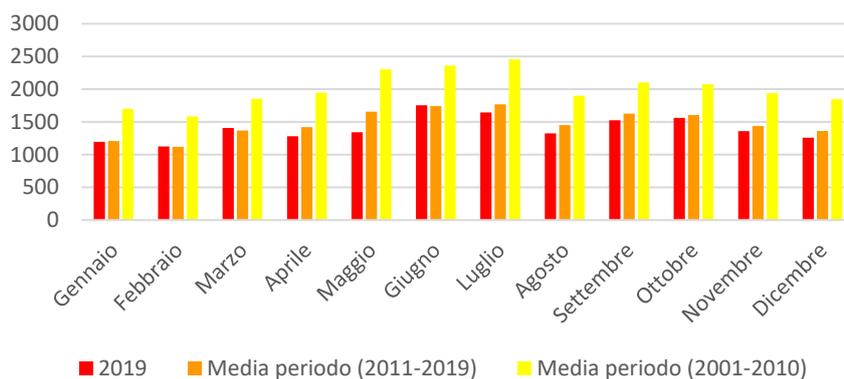


Figura 207
Vittime per mesi
 (Anno 2019 - Fonte: dati ISTAT)

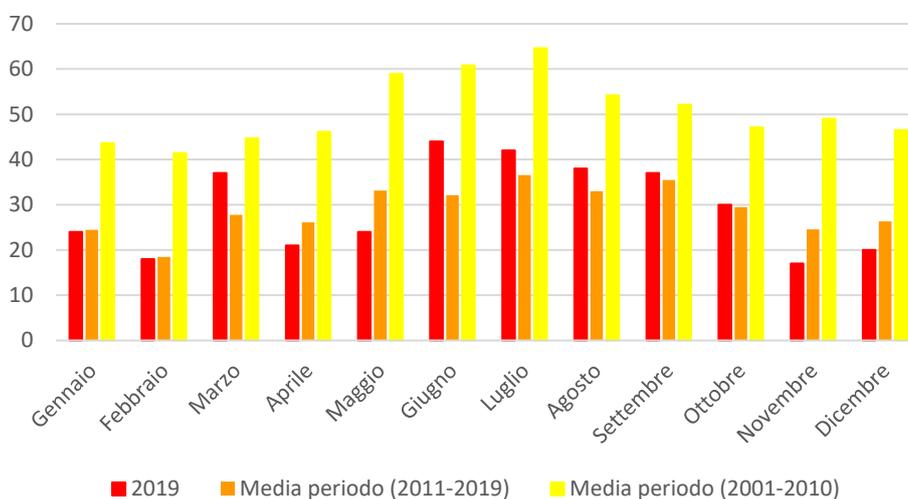


Figura 208
Incidenti per giorno
 (Anno 2019 - Fonte: dati ISTAT)

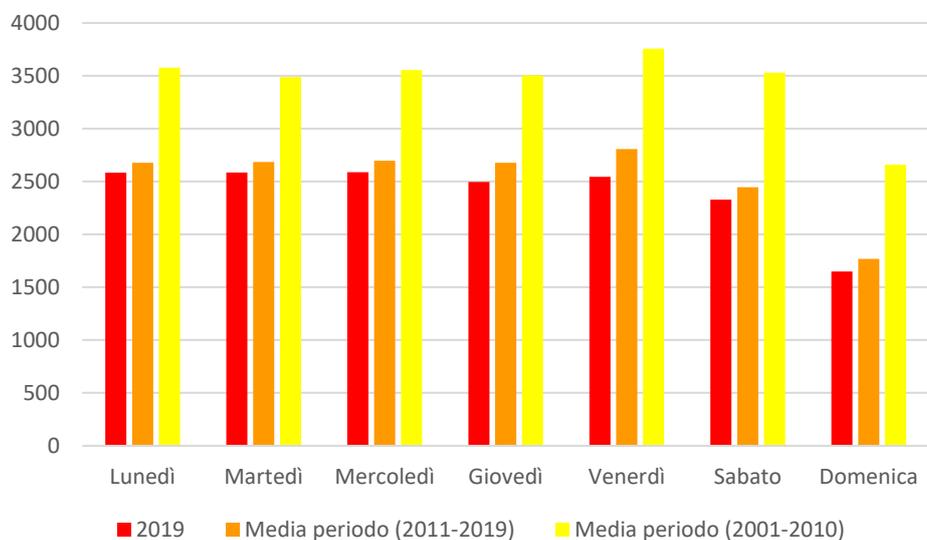


Figura 209
Incidenti per ora
 (Anno 2019 – Fonte: dati ISTAT)

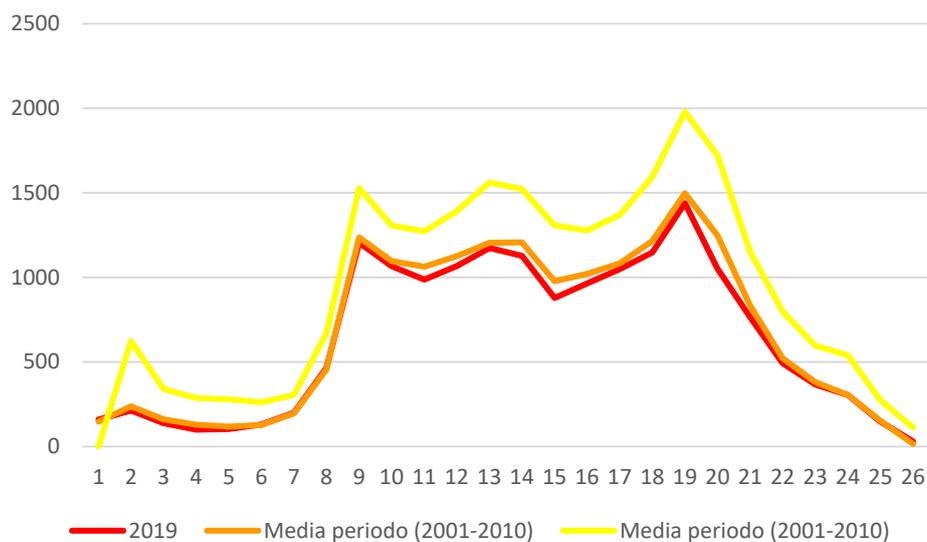
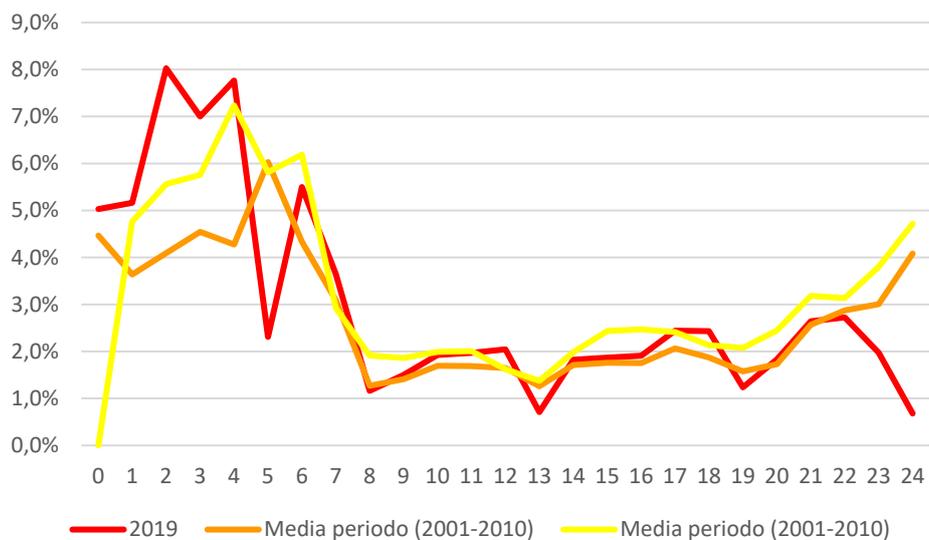
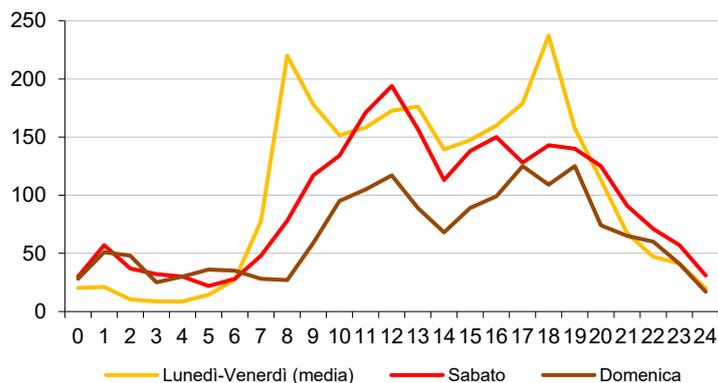


Figura 210
Indice di mortalità (RM) per ora
 (Anno 2019 - Fonte dati: ISTAT)



Il raffronto tra l'incidentalità nei giorni feriali e nel fine settimana rappresentato nella figura successiva evidenzia come gli incidenti del sabato nelle ore notturne siano ancora superiori a quelli che si verificano nelle stesse ore nei giorni feriali, mentre quelli della domenica iniziano ad avere una tendenza simile.

Figura 211
Incidenti nel fine settimana
 (Anno 2019 - Fonte dati: ISTAT)



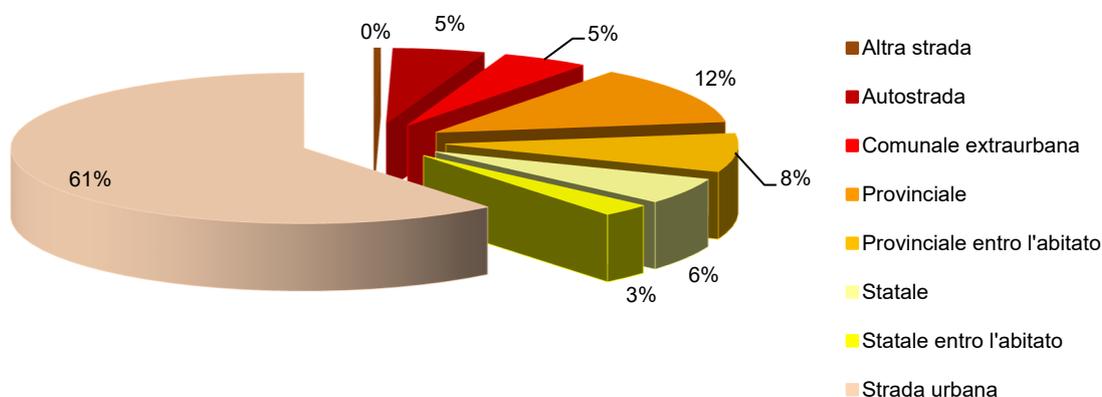
Rispetto alla **categoria delle strade**, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove la percentuale dei decessi risulta pari a circa il 59% (contro il 54% del 2018, il 53% del 2017, il 56% del 2016 e 2015), e il valore assoluto pari a n. 209 di cui 47 in autostrada (nel 2018 risultavano 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. 143 morti nell'abitato, pari a circa il 41 % (nel 2018 risultavano 145, 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 212
Incidenti e morti per categoria di strada
 (Anno 2019- Fonte dati: ISTAT)

Incidenti



Morti

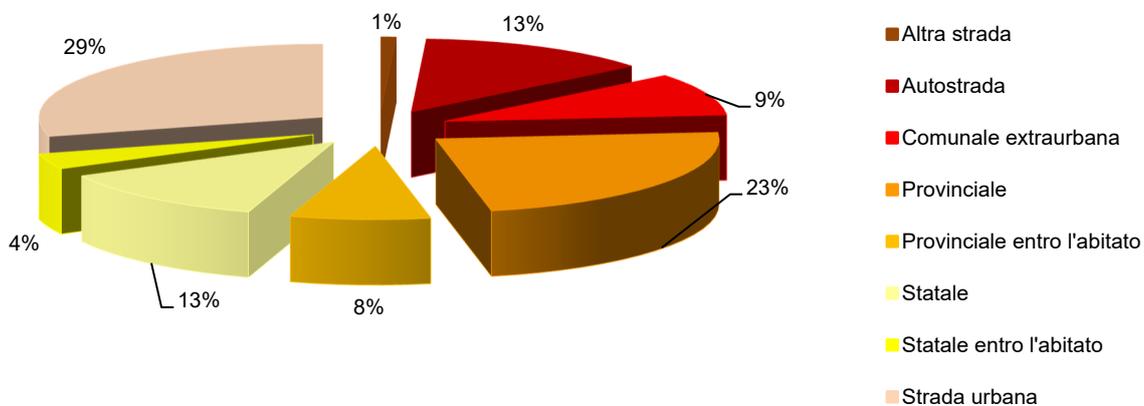


Tabella 73
Incidenti, morti e RM per categoria di strada
 (Anno 2019- Fonte dati: ISTAT)

		incidenti	morti	RM
Urbana	Strada urbana	10189	103	1,01%
	Provinciale entro l'abitato	1380	28	2,03%
	Statale entro l'abitato	451	12	2,66%
	totale urbano	12020	143	1,19%
Extraurbana	Comunale extraurbana	804	33	4,10%
	Provinciale	2097	82	3,91%
	Statale	935	44	4,71%
	Autostrada	850	47	5,53%
	Altra strada	61	3	4,92%
	totale extraurbana	4747	209	4,40%

8.2 LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

8.2.1 L'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale

L'Unione europea ha riaffermato il suo ambizioso obiettivo a lungo termine di avvicinarsi all'**azzeramento del numero di vittime entro il 2050 ("Vision Zero")**.

Approvando la "Dichiarazione di La Valletta" del marzo 2017 nelle conclusioni del Consiglio, per la prima volta i ministri dei Trasporti dell'UE hanno fissato anche un obiettivo relativo alla riduzione dei feriti gravi, ovvero dimezzare il numero di feriti gravi nell'UE entro il 2030 rispetto ai dati del 2020, oltre che delle vittime.

Nella comunicazione "L'Europa in movimento" è definito un nuovo approccio per il perseguimento di tali obiettivi.

In primo luogo, la mentalità alla base di "Vision Zero" deve affermarsi più di quanto non sia avvenuto finora, sia tra i decisori politici che nella società in generale.

È fondamentale garantire la sicurezza dei veicoli, delle infrastrutture e dell'utenza stradale (velocità, guida in condizioni di sobrietà, uso delle cinture di sicurezza e dei caschi) e un migliore soccorso post-incidente, tutti fattori importanti e consolidati nell'approccio "Safe System".

Il piano d'azione strategico "L'Europa in movimento" ha messo in rilievo una serie di tematiche atte ad affrontare le maggiori sfide in materia di sicurezza stradale, in particolare:

1) sicurezza delle infrastrutture

2) sicurezza dei veicoli

3) sicurezza dell'utenza stradale, anche per quanto riguarda la velocità, l'assunzione di alcol e sostanze stupefacenti, la distrazione e l'uso di dispositivi di protezione.

4) risposta alle emergenze.

L'attività dell'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale si inserisce nell'ambito dell'obiettivo n. 3.

L'utente della strada è infatti il primo anello nella catena della sicurezza ed è quello più debole, in quanto il più incline all'errore.

L'Osservatorio³³ **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 L.R. n. 35 del 1990 e n. 30 del 1992 e riformato con la L.R. n. 13, art. 80/2015.



³³ <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio>

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.



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.



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 rilievo, per accrescere la visione della strada come luogo condiviso.

L'obiettivo si persegue attraverso strumenti di comunicazione che coinvolgono i ragazzi anche sul piano emotivo.



8.2.3 Le attività

La situazione emergenziale Covid, comparsa nel gennaio 2020 e protrattasi per tutto il 2020, non ha permesso il regolare svolgersi delle lezioni in presenza. Il contributo regionale erogato ai nove ambiti scolastici è stato in parte utilizzato per attività in streaming, in presenza per la scuola primaria e secondaria di primo grado e in parte è stato reimpegnato nell'anno scolastico 2020-21.

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 2020 è proseguita l'azione di sensibilizzazione e di informazione per la convivenza civile e l'uso responsabile della strada, cambiandone le modalità. È stato utilizzato principalmente lo streaming, con la creazione e la diffusione di video e di materiale didascalico in formato digitale

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 2019-2020.

Le iniziative hanno coinvolto oltre 100.000 studenti.

CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE SOCIALE

■ #GUIDA E BASTA



Campagna pluriennale (2017-2020) 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%.

Rispettando i protocolli di sicurezza previsti dalle norme per il contenimento della pandemia sanitaria si sono svolti **due grandi eventi mediatici televisivi**: il primo il 22 agosto a Cervia, e il secondo il 6 settembre a Cesena.

Alle due serate hanno partecipato tutti i rappresentanti delle istituzioni: dall'Assessore ai Trasporti e al Turismo Andrea Corsini, i Sindaci delle due città, Massimo Medri (Sindaco di Cervia) ed Enzo Lattuca (Sindaco di Cesena), oltre ai Prefetti di Forlì-Cesena, viceprefetto di Ravenna e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine locali e nazionali, da sempre impegnati per la sicurezza sulle strade e ANAS.

A Cervia il cast artistico era composto dall' Orchestra Casadei, presente anche all'appuntamento di Cesena, Enrico Ruggeri e Gene Gnocchi mentre a Cesena Anna Tatangelo e Maria Pia Timo ed entrambe le serate sono state condotte da Marco Senise, conduttore e volto noto di Canale 5.

Durante la serata si sono alternate diverse testimonianze sul tema della sicurezza stradale, anche attraverso il supportato di filmati, spot video ed esperti presenti alla serata.

Gli allestimenti **di ogni piazza** hanno comportato un allestimento di un palco con copertura 10 x 12 e il posizionamento di sedie: a Cervia **800 (occupate da 560 persone) persone**, a Cesena **750 (occupate da 520 persone) a seguito dei necessari distanziamenti**.

Gli eventi sono stati ripresi televisivamente da E'TV Rete7 (copertura MO, BO, RE, FE, RA, RE, FC, RN) e da • TELEROMAGNA (copertura MO, BO, RA, FE, FC, RN).

La Campagna è stata sponsorizzata su **Facebook e Instagram e sull'home page istituzionale**.

1) Dati post su Facebook: 120.718 persone raggiunte 146 condivisioni 413 "mi piace" 21 commenti 729 "mi piace", commenti e condivisioni 4.333 interazioni 100.379 copertura a pagamento 24.599 copertura organica (non a pagamento) 236.026 impressioni totali 28.866 impressioni organiche (non a pagamento) 207.160 impressioni a pagamento.

2) Focus su Campagna sponsorizzazione a pagamento: 86.818 interazioni col post 98.624 copertura 205.260 impressioni 58.624 copertura su Facebook 54.978 interazioni su Facebook 51.136 copertura su Instagram.

31.840 interazioni su Instagram 86.031 riproduzione del video di 3".

■ GUIDA SICURA E CONSAPEVOLE

La campagna ha seguito la seguente articolazione:

I. PRIMA PARTE

Prosecuzione della campagna "**FAIR PLAY – IN STRADA MUOVITI SECONDO LE REGOLE**", che si sta realizzando sull'intero territorio regionale, integrata nell'edizione 2020 anche con i temi delle campagne "**LUCI SU DUE RUOTE**" e "**COL CASCO NON CI CASCO**" con i seguenti servizi:

- 1) ideazione, progettazione e produzione di 3 spot video della durata di almeno 60 secondi ciascuno, relativi alla guida di bici e monopattini elettrici e loro diffusione su tre network televisivi regionali con 300 passaggi, nella fascia di maggior ascolto;

- 2) diffusione degli 11 video tutorial della durata di circa 30 secondi ciascuno sul tema del rispetto reciproco degli utenti della strada, con 950 passaggi su network televisivi regionali, nella fascia di maggior ascolto;
- 3) diffusione dello spot radiofonico sul tema del rispetto degli utenti deboli della strada, con 605 passaggi su network radiofonici a livello regionale, nella fascia di maggior ascolto;
- 4) ristampa e diffusione di ognuno dei tre quaderni della sicurezza realizzati nel 2018, destinati alla sensibilizzazione di ciclisti, pedoni e automobilisti;



- 5) realizzazione di shoppers cartacei con logo Osservatorio utilizzati per la distribuzione del materiale informativo;



- 6) realizzazione del kit comunicazionale *Luci su due ruote* e composto da luci per bicicletta, bretelline catarifrangenti e dépliant informativo;



- 7) bretelline catarifrangenti Fascia di sicurezza a X personalizzata con stampa logo dell'Osservatorio a tre colori;



- 8) caschi da ciclista Casco regolabili e certificati secondo la normativa europea col *logo serigrafato dell'Osservatorio*;



- 9) sei appuntamenti per distribuzione caschi ai bambini;



- 10) ideazione, organizzazione e coordinamento di dieci webinar (uno per ogni ambito provinciale, quindi, uno per Forlì ed uno per Cesena) e un convegno finale. Sono stati invitati gli Stakeholder, gli Enti Comunali della Regione Emilia-Romagna, i referenti della Polizia Municipale del territorio con i quali si è creato un creare un dibattito sulle regole da seguire per una Guida sicura. Tutti gli incontri organizzati sono stati registrati e trasmessi sui canali social dell'Osservatorio così da coinvolgere tutta la cittadinanza.

Il metodo utilizzato nella realizzazione dei webinar, sia riguardanti la campagna informativa “**Fair Play**” sia la campagna informativa “**Col casco non ci casco**”, si è ispirato all’approccio del Design Thinking, volto alla **risoluzione di problemi** e **all’individuazione di soluzioni creative**. Sono gli ospiti i veri protagonisti dei processi decisionali e organizzativi del progetto.

Scopo di questi webinar è stato cercare di capire lo stato dei fatti in ogni Provincia, affinché la Regione potesse trarre una conclusione sulla penetrazione delle molteplici azioni intraprese e, quindi, monitorare gli interventi e le collaborazioni ma anche predisporre le nuove linee strategiche di intervento per il prossimo anno.

Gli incontri sono stati in diretta streaming sulla piattaforma Facebook per poter raggiungere un largo pubblico. Il successo è stato superiore alle aspettative ed ha fatto rilevare un eccezionale numero di visualizzazioni che abbiamo indentificato per ogni incontro.

Cronoprogramma webinar

Webinar 27 gennaio 2021 – Provincia di Bologna

Persone raggiunte nella provincia 13.213

Webinar 11 febbraio 2021 - Provincia di Ferrara

Persone raggiunte nella provincia 14.163

Webinar 12 febbraio 2021 - Provincia di Modena

Persone raggiunte nella provincia 15.367

Webinar 15 febbraio 2021 - Provincia di Parma

Persone raggiunte nella provincia 18.383

Webinar 16 febbraio 2021 - Provincia di Piacenza

Persone raggiunte nella provincia 23.083

Webinar 17 febbraio 2021 - Provincia di Ravenna

Persone raggiunte nella provincia 25.815

Webinar 18 febbraio 2021 - Provincia di Reggio Emilia

Persone raggiunte nella provincia 19.453

Webinar 19 febbraio 2021 - Provincia di Rimini

Persone raggiunte nella provincia 13.544

Webinar 22 febbraio 2021 - Provincia di Forlì

Persone raggiunte nella provincia 16.622

Webinar 23 febbraio 2021 - Provincia di Cesena

Persone raggiunte nella provincia 13.454

Convegno Finale: 25 febbraio 2021

Persone raggiunte nella Regione 27.767

Dai vari incontri è emersa una volontà di partecipare attivamente ai progetti dell'Osservatorio alla Sicurezza Stradale ed è sempre stato riconosciuto ed apprezzato l'impegno e l'attenzione che la Regione Emilia - Romagna, ormai da molti anni, dedica a questo argomento. Il grande successo di questi incontri online **ha portato i temi trattati a essere visualizzati e ascoltati da oltre 200.000 persone.**

Attività relative alla campagna "Col Casco Non Ci Casco"

La campagna "**Col Casco Non Ci Casco**" prevedeva l'organizzazione di sei incontri da svolgersi nelle Province di Rimini e Parma finalizzati alla distribuzione dei 1.000 caschi che sono stati personalizzati con il logo dell'Osservatorio, ma anche per aumentare la diffusione del progetto con attività dedicate e workshop interattivi per coinvolgere i giovani e cioè il target cui si rivolge la campagna. Per lo svolgimento di queste attività avevamo previsto e pianificato degli incontri in concomitanza con eventi con grande affluenza in collaborazione con gli Istituti scolastici.

A causa della situazione Pandemica che il nostro paese sta vivendo abbiamo dovuto ridisegnare la programmazione perché le attività sopracitate non si sono potute realizzare a causa della mancata disponibilità degli Istituti Scolastici che non hanno autorizzato l'organizzazione "in presenza" degli incontri. In considerazione del protrarsi della pandemia e delle restrizioni è stato deciso di non procedere con tali attività.

II. SECONDA PARTE

Per tutti gli utenti della strada la campagna di informazione con fini educativi "**LEGATI ALLA VITA**", per la sensibilizzazione all'uso dei sistemi di ritenuta in automobile (cinture di sicurezza anteriori e posteriori, seggiolini per bambini). La campagna prevede la realizzazione dei seguenti servizi:

- 1) diffusione dello spot televisivo della durata di 30 secondi realizzato nel 2019, con 310 passaggi su network televisivi regionali, nella fascia di maggior ascolto, fornito dall'Osservatorio;
- 2) diffusione dello spot radiofonico della durata di 30 secondi realizzato nel 2018 con 650 passaggi su network radiofonici a livello regionale, nella fascia di maggior ascolto, fornito dall'Osservatorio.

VIDEO

“METTI IN MOTO LA SALUTE”. Vista la pandemia in atto, si è realizzato un video, in collaborazione il dott. Fabio Tumietto, Responsabile SS - *Rete Interaziendale per Stewardship Antimicrobica e Controllo delle Infezioni Correlate all'Assistenza* – Azienda Ospedaliero Universitaria di Bologna - Unità Operativa Malattie Infettive e realizzato con LEPIDA su disinfezione mezzi privati di trasporto.



<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/metti-in-moto-la-salute>



“MONOPATTINI DIVERTIMENTO E REGOLE”. Considerato l'escalation di questi dispositivi, abbiamo realizzato un video didascalico sulle regole e sui comportamenti corretti da tenersi sulla strada. Girato in collaborazione con l'associazione Monopattinisti di Bologna e realizzato con Lepida.

<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/monopattini>

Entrambi i video sono caricati sulla home page dell'Osservatorio e sono stati inviati a tutte le scuole di ogni ordine e grado (università comprese), a tutti gli enti locali del territorio e a tutte le Istituzioni ed associazioni pubbliche e private che a vario titolo operano nell'ambito della sicurezza stradale (Prefetture, ACI, autoscuole,...)

ACQUISTI

KIT PROTEGGI TE STESSO A 360° Sono stati acquistati dei kit della sicurezza, contenenti una mascherina chirurgica, una salvietta igienizzante mani e un etilotest monouso (sicurezza sanitario e sulla strada).

Sono state distribuiti durante i due eventi della campagna sulla distrazione.



ALTRE ATTIVITA'



Più sicurezza nelle operazioni di soccorso dei Vigili del Fuoco: parte **l'acquisizione telematica dei dati sui veicoli**. Da un'idea dell'Osservatorio, sottoscritto accordo fra Ministero dell'Interno e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Accelerare le attività di soccorso dei Vigili del Fuoco in caso di incidente, tramite la tempestiva acquisizione per via telematica dei dati sui veicoli coinvolti, operando in condizioni di sicurezza per il luogo e per i cittadini.

È questo l'obiettivo dell'**accordo**, sottoscritto il **22 luglio 2020**, fra **Ministero dell'Interno** e **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, che permette l'accesso, da parte del Corpo dei Vigili del Fuoco, alla **banca dati della Motorizzazione Civile** (Archivio nazionale dei veicoli) per la verifica del tipo di alimentazione, del modello, della marca e dell'anno di immatricolazione di un veicolo, per meglio valutare i rischi immediati o latenti connessi alle operazioni di soccorso.

Nato da un'idea di **Mauro Sorbi, presidente dell'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna**, questo tassello fondamentale per la gestione delle emergenze utilizza i mezzi che l'era digitale mette a disposizione e punta sulla tempestività dell'intervento, risparmiando tempo prezioso che può fare la differenza per la salvezza di vite umane.

Tutto è partito all'inizio di quest'anno, con la condivisione della proposta dell'Osservatorio con l'ing. **Marco Ghimenti**, allora Direttore Regionale Vigili del Fuoco Emilia-Romagna e l'ing. **Alessandro Calchetti**, della DG Motorizzazione.

Il lavoro sinergico fra le istituzioni è giunto a compimento con l'accordo siglato dal Capo del Corpo dei Vigili del Fuoco Ing. **Fabio Dattilo** e dal Direttore del Centro Elaborazione Dati Dott. **Massimiliano Zaza** (nella foto).



CAMPIONATI MONDIALI DI CICLISMO A IMOLA - il 26 e 27 settembre all'Autodromo di Imola.

Due le iniziative: uno stand nell'area Expo Village per la distribuzione di materiale di informazione e sensibilizzazione e, al termine della manifestazione, un giro in pista di un baby ciclista equipaggiato con casco e giubbotto catarifrangente e logo dell'Osservatorio per sottolineare l'importanza di questi due dispositivi di protezione.

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

Partecipazione a webinar che trattano i temi oggetti della mission dell'Osservatorio.

Quaderni della sicurezza: quest'anno è stato predisposto il quarto quaderno ed è relativo ai monopattini. I primi tre quaderni hanno interessato gli utenti della strada: automobilisti, ciclisti e pedoni.

<https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/monopattini>

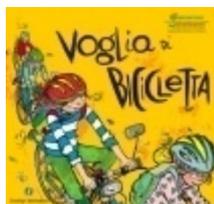


STATISTICA

Servizio supporto statistico per la creazione di specifiche tabelle di approfondimento sugli incidenti stradali.

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 2020 il materiale informativo e i sussidi didattici sono stati resi, ove possibile, digitali.



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 otto 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.

ALTRE ATTIVITA'

■ SIAMO NATI PER CAMMINARE³⁴

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.

■ VACANZE COI FIOCCHI³⁵



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".

³⁴ <http://www.siamonatipercamminare.it/>

³⁵ <http://www.vacanzecoiocchi.it/>

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.

■ SIAMO TUTTI PEDONI³⁶

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.



■ 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.

■ GIORNATA MONDIALE VITTIME DELLA STRADA

15 novembre 2020 – Giornata in memoria delle Vittime della Strada

Domenica 15 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, trasmessa dalla televisione, perché erano scattate le restrizioni per la pandemia sanitaria che impedivano lo spostamento fra Comuni.

³⁶ <http://www.centroantartide.it/index.php/it/cosa-facciamo/sicurezza-stradale/531-siamo-tutti-pedoni-2013>

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 rinunciatario e alcune economie nel frattempo registrate su altri interventi.

Nel corso del 2020, si è misurato **l'impatto sull'incidentalità del programma di intervento**. Ne è emerso, per i 19 interventi ultimati e con dati al momento disponibili, un calo del costo sociale medio annuo pari a euro 7.793.086,41, a fronte di un investimento pari a 13.594.811,78, con una riduzione percentuale media annua degli incidenti per ogni intervento pari a circa il 23%. Il risultato appare positivo, anche se occorre tener conto di una serie di fattori e di approssimazioni usate per la

suddetta misurazione. Infatti, i dati di incidentalità sulle aree specifiche di intervento, in relazione alla diffusione del fenomeno su tutto il territorio, risultano ridotti dal punto di vista statistico; pertanto la loro variazione in più o in meno prima e dopo l'intervento, è spesso legata a fattori locali e/o occasionali e quindi il loro valore statistico può essere falsato; inoltre, al momento della misurazione non per tutti gli interventi esaminati era disponibile lo stesso numero di anni di dati post-intervento. I dati di incidentalità utilizzati, inoltre, non tengono conto delle variazioni dei flussi di utenza, per la difficoltà del reperimento dei dati specifici (flussi di traffico locali, numero di pedoni e ciclisti che usufruiscono delle aree o assi riqualificati). Occorre inoltre tenere conto del miglioramento di incidentalità generalizzato sul territorio dovuto ad altri aspetti, quali ad esempio la sensibilizzazione dell'utenza, i veicoli più sicuri, i maggiori controlli, ecc. Infine, occorre tenere conto che sommando risultati ottenuti in casi diversi (per tipologia, estensione, ambientazione, rilevanza e tempistica degli interventi), si compie un errore di approssimazione, ma il risultato che si ottenuto è comunque utile per capire l'impatto complessivo del piano di interventi. Si consideri anche che l'effetto positivo degli interventi non si rileva solo dai numeri, ma anche da elementi qualitativi. Generalmente, infatti, oltre al calo di incidentalità, si ha l'effetto di riqualificazione dell'area oggetto di intervento e di percezione di maggiore sicurezza, elementi difficilmente rilevabili a livello regionale ma che possono indurre un maggior uso degli spazi da parte di pedoni e ciclisti. In generale, intervenire con la riqualificazione di un asse o di un'area avvia una sorta di effetto volano; se un intervento ha una buona ricaduta, i cittadini "pretendono" dalle Amministrazioni che si intervenga in maniera analoga anche su altri tratti o aree, creando un miglioramento più ampio sulla sicurezza, modificando anche la mobilità e l'utilizzo degli spazi.

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 e gli altri in fase di ultimazione.

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. Gli interventi sono avviati, anche se in diversi casi 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 ad ulteriori tre progetti (vedi DGR n. 1128 dell'8/7/2019), ora in corso di realizzazione.

Tabella 74
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.