

**Capitolo 8**

# **La sicurezza stradale**

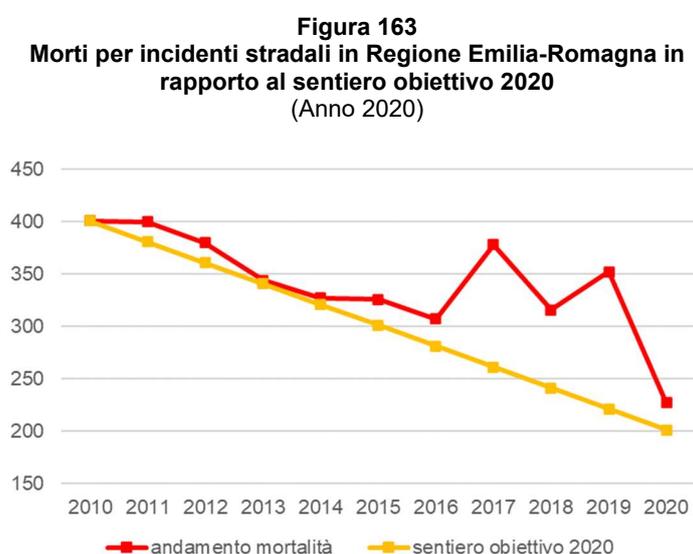


## 8 Monitoraggio del settore

### 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; la Commissione Europea ha quindi 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.



Fonte dati: ISTAT e Regione Emilia-Romagna

In effetti l'obiettivo non è stato raggiunto né in Italia né in Regione, nonostante la riduzione del traffico e quindi la minor esposizione al rischio dovuta alla pandemia da Covid-19, che comunque ha contribuito a diminuire i dati di incidentalità del 2020, avvicinando il dato di mortalità all'obiettivo prefissato, come si può vedere dal grafico di figura 1; si sono infatti registrate **227 vittime**, valore più basso in assoluto del decennio, anche se legato a fattori differenti dal tema della sicurezza.

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 la sfida, dunque, è quella di mantenere il risultato raggiunto e migliorarlo, nonostante il ritorno dei livelli di mobilità a quelli pre-pandemici, cercando 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.

I dati provvisori **per il 2021** indicano un **numero di morti pari a 281**, confermando un calo dal 2019, ma, come ci si poteva aspettare, un aumento dal 2020.

La Regione, pertanto, 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 e impegnandosi fortemente a perseguire il miglioramento della sostenibilità della mobilità e l'inversione modale, con riduzione della componente veicolare privata, per ridurre l'esposizione al rischio di incidente stradale, continuando altresì nel lavoro di sensibilizzazione, ricerca e azioni specifiche, promuovendo un insieme articolato di interventi, in continuità con la L.R. 30/92, indirizzati 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 giovanile<sup>15</sup>.

Per il **miglioramento delle infrastrutture** l'azione della Regione si concretizza nell'incentivazione, anche attraverso la predisposizione di appositi programmi di contributi rivolti a Province e Comuni, alla realizzazione di interventi specifici, non potendo intervenire direttamente in quanto non proprietaria della rete stradale<sup>16</sup>.

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

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

Per la rilevazione dei dati di incidentalità la Regione ha da tempo aderito al protocollo ISTAT, allo scopo *"di sperimentare soluzioni organizzative che consentano, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale, anche al fine di fornire un quadro informativo idoneo a soddisfare le esigenze informative dei diversi livelli territoriali e dei centri di monitoraggio regionali e locali previsti dal Piano Nazionale di Sicurezza Stradale e dai relativi Programmi di attuazione, i quali opereranno con il supporto degli Uffici di statistica e i SIT degli Enti che aderiscono al presente Accordo"*.

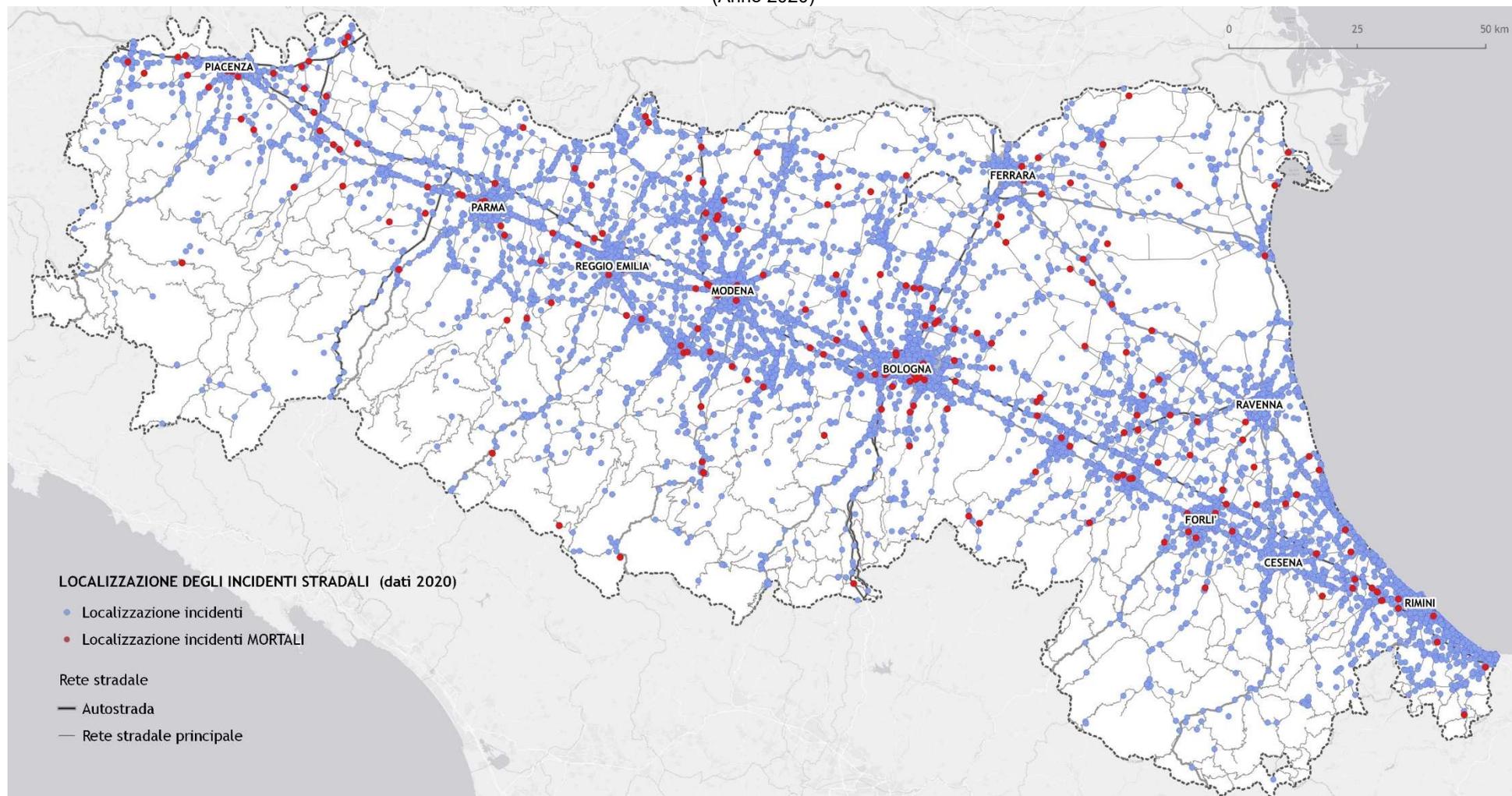
Sulla base di questo protocollo, la Regione ha presentato all'ISTAT un progetto, denominato **MISter**, sull'organizzazione delle attività relative alla rilevazione e validazione dei dati nel proprio territorio, avviato nel 2009. L'attuazione del progetto MISter consente di avere a disposizione i dati con maggiore tempestività rispetto alla situazione precedente il progetto e una maggiore qualità dei dati, soprattutto in riferimento alla localizzazione georeferenziata.

Si riporta la figura che rappresenta la localizzazione georeferenziata degli incidenti 2020, pari a circa il 96% dei dati, con percentuali diverse da provincia a provincia; di seguito si presentano alcuni ulteriori **dati di sintesi aggiornati al 2020**. Si ricorda che alla data di redazione del presente rapporto, i dati ufficiali validati dall'ISTAT sono quelli relativi all'anno 2020, che li ha resi disponibili alla fine del 2021; sui dati 2021 seppur pubblicati a fine luglio a livello nazionale, sono in corso le ultime fasi del processo di validazione da parte di Istat.

<sup>15</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2 "La cultura della sicurezza stradale".

<sup>16</sup> Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 "I Programmi di intervento per la sicurezza stradale".

**Figura 164**  
(Anno 2020)



Fonte dati: ISTAT -95% incidenti ca

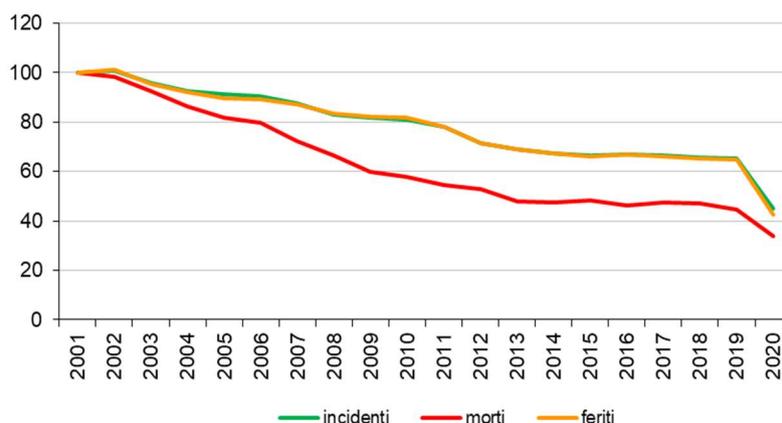
**Tabella 89**  
**Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)**  
 (Anni 2010-2020- Fonte ISTAT)

	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
<b>2010</b>	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
<b>2011</b>	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
<b>2012</b>	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
<b>2013</b>	181.660	18.136	3.401	344	258.093	24.915
<b>2014</b>	177.031	17.455	3.381	327	251.147	23.905
<b>2015</b>	174.539	17.385	3.428	326	246.920	23.788
<b>2016</b>	175.791	17.406	3.283	307	249.175	23.594
<b>2017</b>	174.933	17.362	3.378	378	246.750	23.500
<b>2018</b>	172.553	16.597	3.334	316	242.919	22.402
<b>2019</b>	172.183	16.767	3.173	352	241.384	22.392
<b>2020</b>	<b>118.298</b>	<b>11.693</b>	<b>2.395</b>	<b>227</b>	<b>159.248</b>	<b>15.093</b>

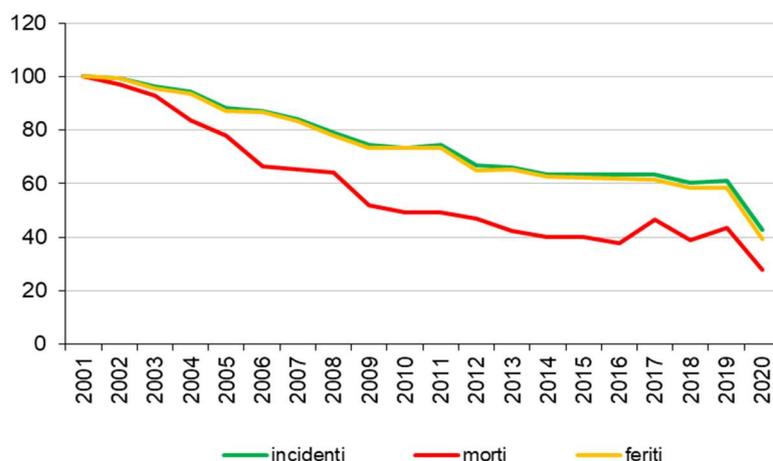
**Tabella 90**  
**Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia o Città Metropolitana (triennio, valori assoluti)**  
 (Anno 2018-2020 - Fonte ISTAT)

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	2020			2019			2018		
Bologna	2.633	54	3.405	3.805	68	5.197	3.813	75	5.206
Ferrara	753	20	984	1.129	33	1.466	1.139	41	1.573
Forlì-Cesena	1.142	22	1.469	1.615	43	2.034	1.553	25	2.028
Modena	1.848	37	2.349	2.631	57	3.503	2.625	39	3.556
Parma	929	14	1.269	1.495	33	2.001	1.457	35	1.955
Piacenza	792	28	1.016	1.041	22	1.423	1.012	20	1.395
Ravenna	1.247	23	1.593	1.620	42	2.208	1.615	34	2.205
Reggio Emilia	1.202	19	1.599	1.731	30	2.410	1.771	32	2.432
Rimini	1.147	10	1.409	1.700	24	2.150	1.612	15	2.052
<b>Emilia-Romagna</b>	<b>11.693</b>	<b>227</b>	<b>15.093</b>	<b>16.767</b>	<b>352</b>	<b>22.392</b>	<b>16.597</b>	<b>316</b>	<b>22.402</b>

**Figura 165**  
**Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)**  
 (Anni 2001-2020 Fonte ISTAT)



**Figura 166**  
**Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)**  
 (Anni 2001-2020- Fonte ISTAT)



**11.693 incidenti, 15.093 feriti, 227 morti.** Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2020. Rispetto al 2019 si registra un calo delle vittime pari a oltre il 35%, corrispondente a 125 in numero assoluto. A livello nazionale si registra un calo più ridotto pari a circa il 25%.

Anche il numero dei feriti è in calo rispetto al 2019, con circa un 32 % in meno, come pure il numero di incidenti, calato di circa il 30%. A livello nazionale si registrano risultati leggermente migliori per questi dati (rispettivamente calo del 34% per i feriti e del 31 % per gli incidenti).

**Questo risultato però, come già detto, risulta molto influenzato dal periodo pandemico** (vedi allegato).

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 relativi all'andamento della mortalità in rapporto al sentiero obiettivo disaggregati a livello provinciale.

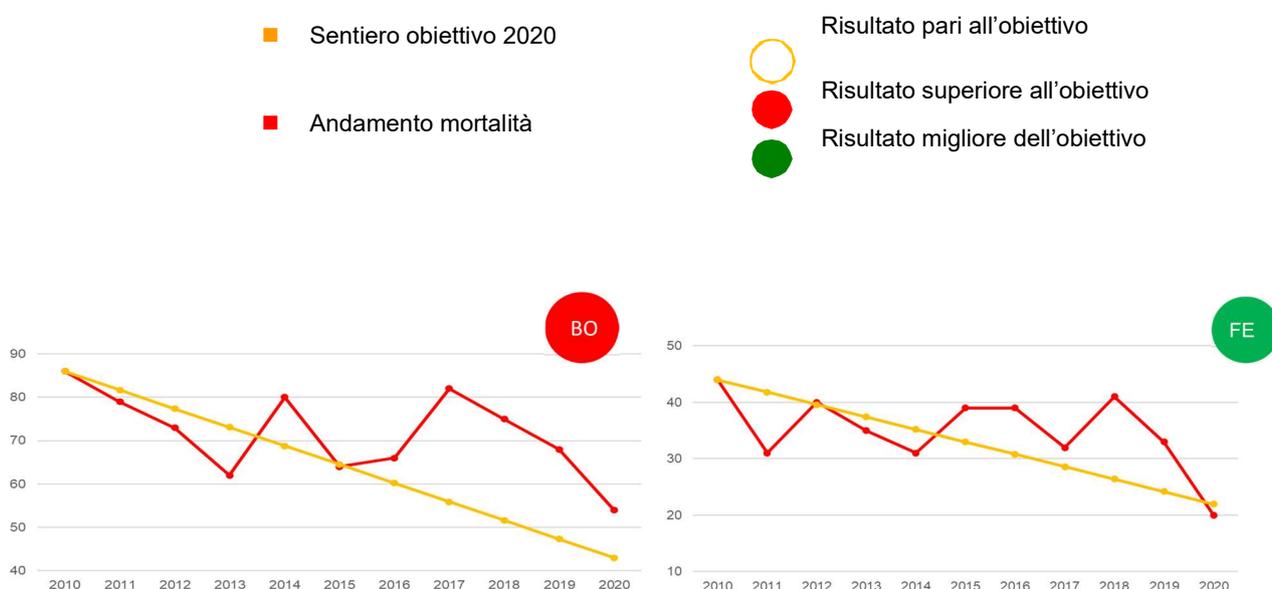
Si notano, infatti, andamenti delle curve molto altalenanti, dovuti ad anni di buoni risultati alternati ad anni con incrementi che in alcuni casi annullano i risultati positivi ottenuti in precedenza.

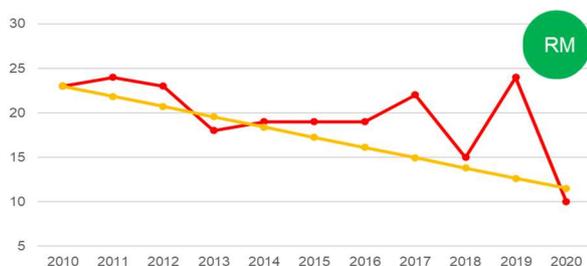
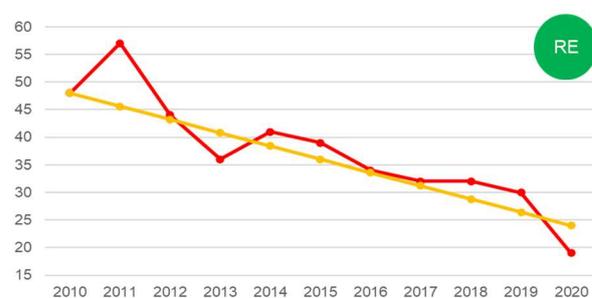
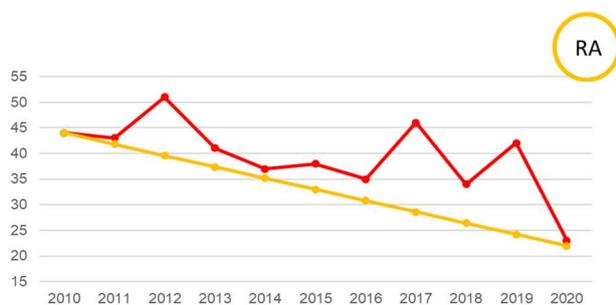
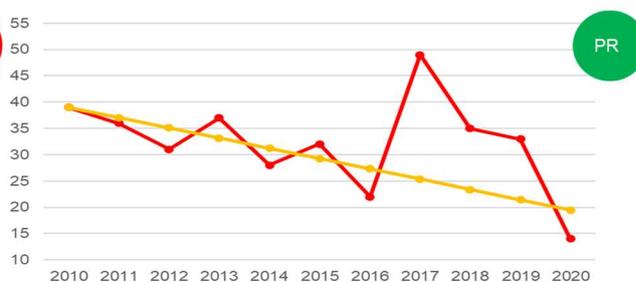
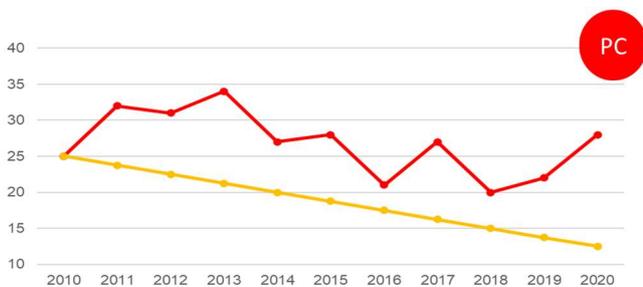
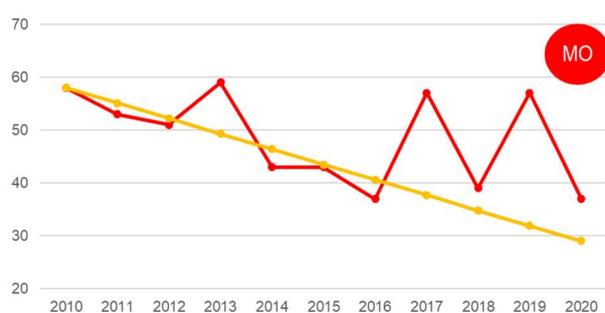
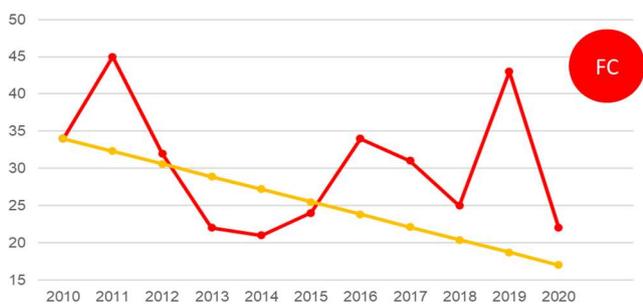
Nel 2020 quattro Province hanno avuto risultati migliorativi rispetto all'obiettivo, sono Ferrara, Parma, Reggio e Rimini, mentre Ravenna ha registrato un risultato praticamente pari all'obiettivo. Le altre quattro hanno registrato un numero di vittime ancora lontano dall'obiettivo posto.

Un caso bene evidente dell'andamento altalenante 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, mentre nel 2020 il risultato è migliorativo dell'obiettivo. Le Province di Modena e Forlì- Cesena, dopo il picco del 2019, sono tornate su valori più bassi, mentre il valore di mortalità della Provincia di Piacenza è in crescita dal 2018, tornando al livello del dato del 2015.

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

**Figura 167**  
**Morti per incidenti stradali in rapporto all'obiettivo al 2020 nelle Province e Città Metropolitana dell'Emilia-Romagna**  
 (Anni 2010-2020)





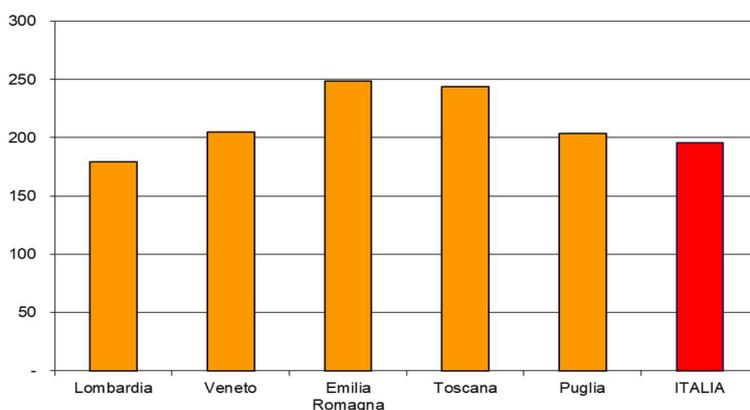
Fonte dati: ISTAT

**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 2020 è pari a 249, di molto inferiore al dato del 2019 che era pari a 372, ma rimane 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.

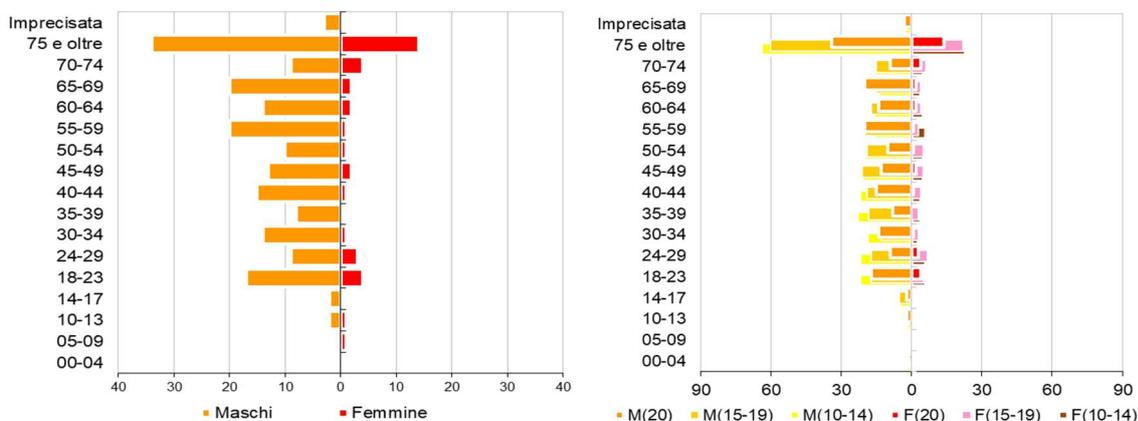
**Figura 168**  
**Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente**  
 (Anno 2020)



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 83, rappresenta oltre il 36% del totale delle vittime; di questi oltre il 57% risulta nella fascia di 75 anni e oltre, con un numero assoluto di 48 vittime. Nella fascia di età tra 0 e 17 anni, le vittime risultano in numero di 6, con una percentuale pari a 2,64% delle vittime complessive (vedi approfondimento sulla mortalità infantile in allegato). Nella fascia 18/23 anni le vittime salgono a 21 con una percentuale del 9,25; insomma la categoria più debole risulta ancora quella degli anziani.

**Figura 169**  
**Morti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna**  
 (Anno 2020 e raffronto 2020 con quinquenni precedenti)

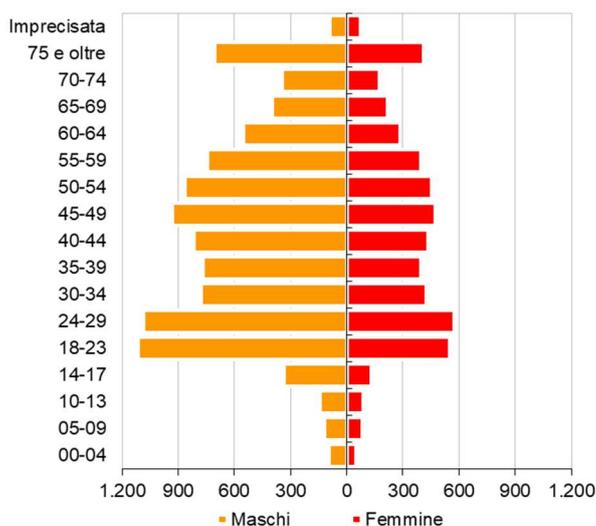


Fonte: dati ISTAT

È interessante vedere rappresentata la variazione delle varie fasce di età delle vittime dal 2010 ad oggi per medie quinquennali in termini assoluti; dal grafico si vede che la classe di età in crescita risulta proprio quella tra 65/69 anni.

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. 1688 nel 2020 in calo rispetto ai n. 2591 nel 2019, come in tutte le fasce) e la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (n. 1668 nel 2020). Anche i feriti tra gli over 75 risultano in calo rispetto all'anno precedente (n. 1167 nel 2020 contro i n.1633 nel 2019), contro i n.1606 nel 2018; ma questo calo diffuso ha le cause che abbiamo citato in premessa.

**Figura 170**  
**Feriti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna**  
 (Anno 2020)



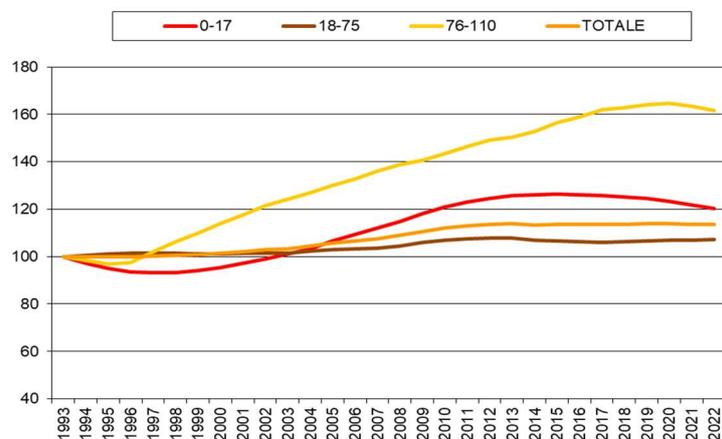
Fonte dati: ISTAT

Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento (vedi figure 173 e 174), si evidenzia che gli **over 65 rappresentano circa il 64% dei pedoni deceduti**, con 21 vittime rispetto alle 33 complessive, di cui **n. 16 ultrasettantacinquenni**, e circa il **66% (n. 21) dei ciclisti deceduti**, di cui **n. 11 ultrasettantacinquenni**.

Allo stesso tempo si evidenzia che i conducenti **over 65 deceduti in auto risultano n. 30 su un totale di 76 vittime**; di questi, la fascia di età degli **ultrasettantacinquenni** rappresenta la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale con circa il **21% (n. 16) sul totale dei conducenti di auto 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 e a spostarsi.

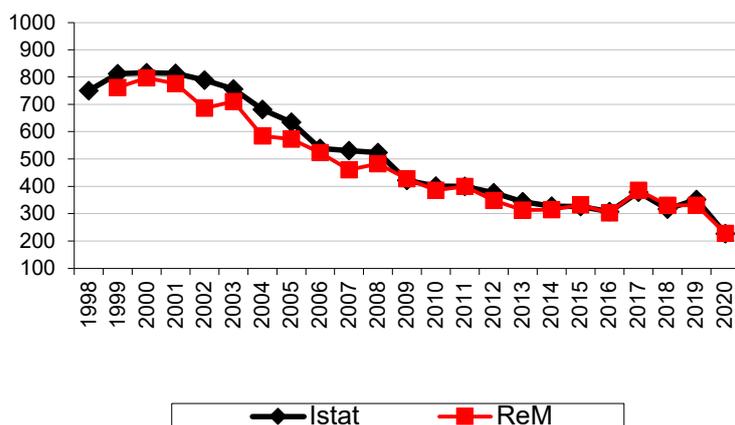
**Figura 171**  
**Trend di crescita popolazione residente per fasce di età in**  
**Emilia-Romagna (I 1993=100)**  
 (Anni 1993-2020)



Fonte: dati Regione Emilia-Romagna

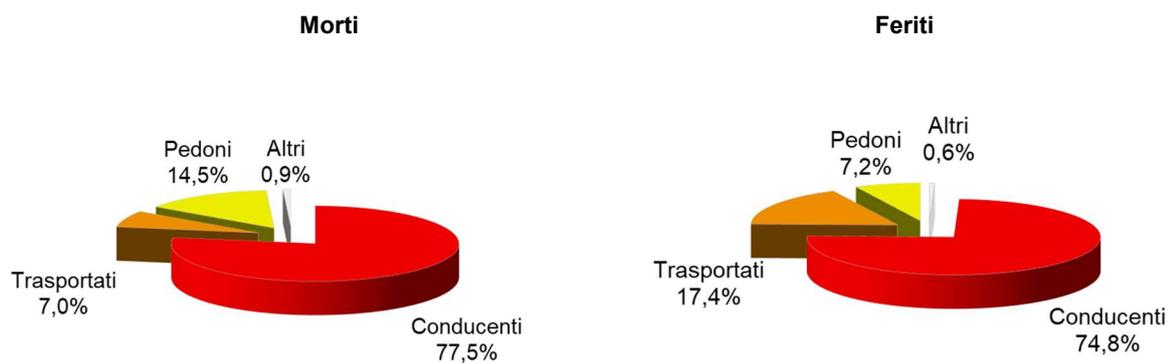
Un ulteriore elemento di conoscenza del fenomeno è dato dal raffronto tra i dati di mortalità per incidentalità di ISTAT, con quelli del registro di mortalità, che riporta i dati dei soli residenti, anche deceduti fuori Regione; si denota negli ultimi anni una corrispondenza abbastanza precisa tra i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

**Figura 172**  
**Raffronto dati di mortalità ISTAT con Registro mortalità**  
 (Anni 1998-2020)



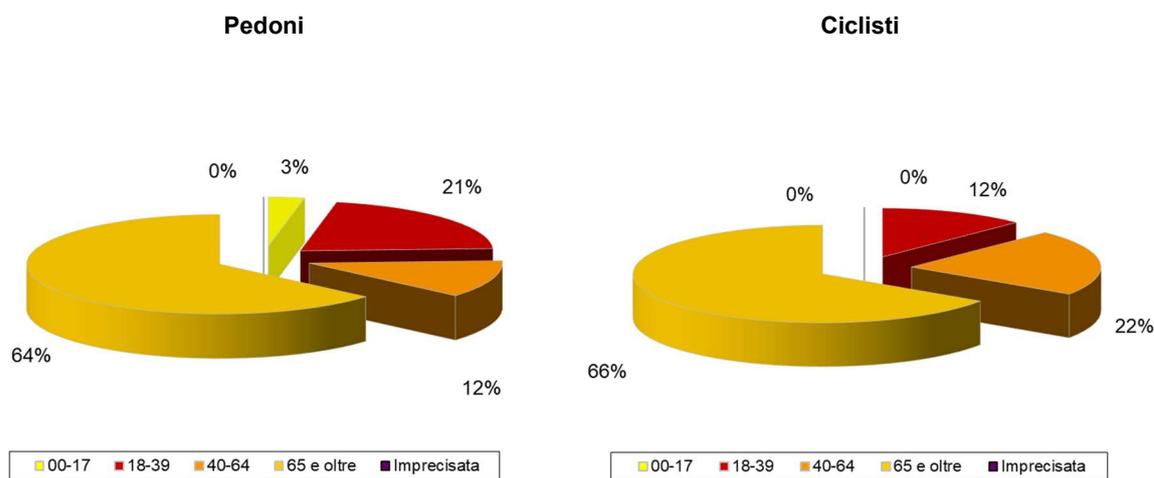
Fonte: dati Regione Emilia-Romagna e ISTAT

**Figura 173**  
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente  
(Anno 2020)



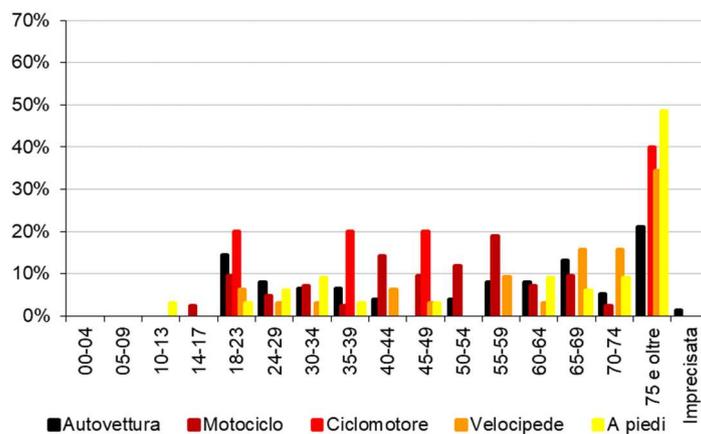
Fonte dati ISTAT

**Figura 174**  
Pedoni e ciclisti morti suddivisi per fasce di età  
(Anno 2020)



Fonte dati ISTAT

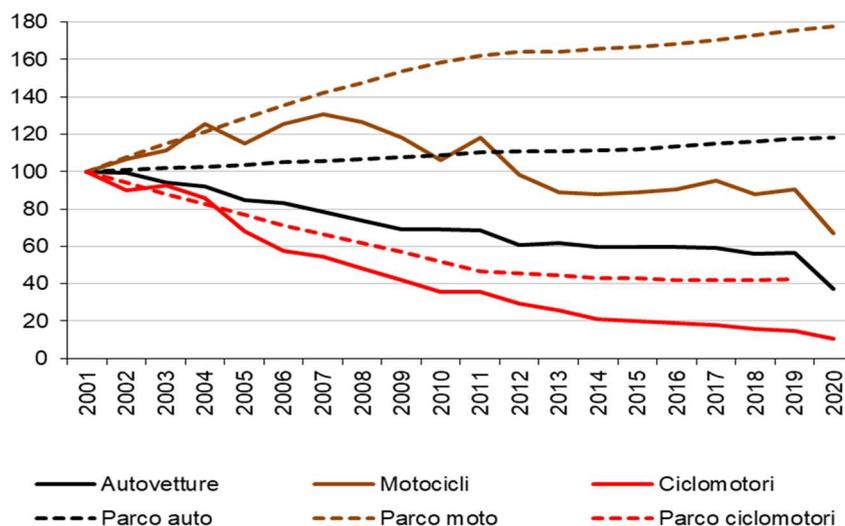
**Figura 175**  
Conducenti morti suddivisi per fasce di età e tipo veicolo  
(Anno 2020)



Fonte dati ISTAT

Continuando nell'analisi per tipologia di veicolo, si osserva che rispetto agli anni precedenti la percentuale delle vittime **ciclisti e pedoni risulta in calo, circa il 14% del totale delle vittime per ognuna delle due categorie**, contro il 16% che si era registrato nei precedenti due anni per i pedoni (16,5% del 2018 e 16,2% nel 2019), o contro il 17,05 % registrato nel 2019 per ciclisti. Esaminando i grafici che seguono, è evidente il calo del dato generalizzato per tutti i tipi di veicoli, ma per ciclisti e pedoni la pendenza della curva risulta maggiore.

**Figura 176**  
**Veicoli coinvolti e parco circolante**  
 (Anni 2001-2020)



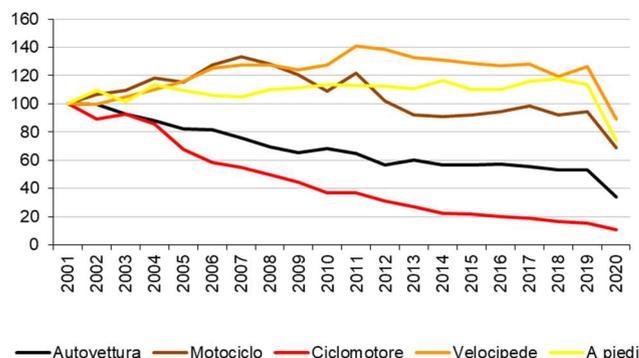
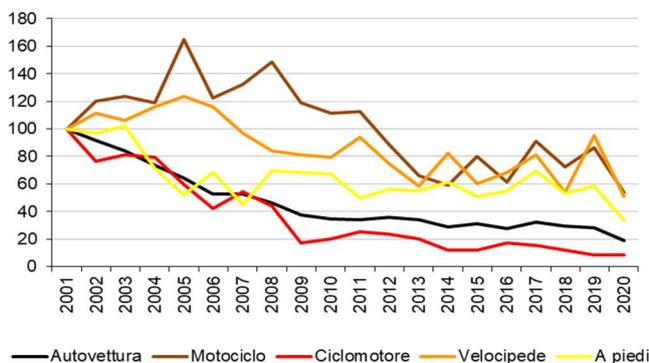
NB: i dati relativi al parco ciclomotori non risultano disponibili per il 2020

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

**Figura 177**  
**Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati**  
 (Anni 2001-2020)

**Morti**

**Feriti**



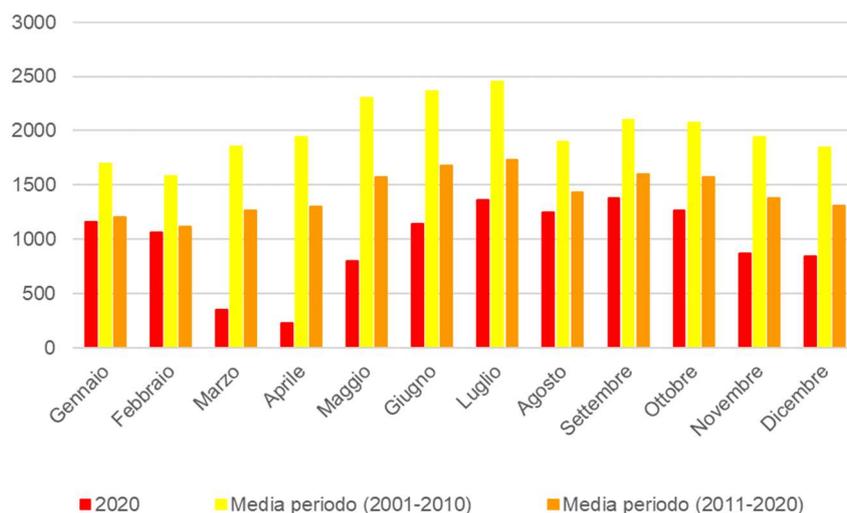
Il parco veicolare risulta sempre in aumento negli ultimi anni (da 3.704.038 veicoli nel 2011 a 3.933.935 nel 2019, a 3.954.180 nel 2020) con un **rapporto di 616 auto ogni 1000 abitanti nel 2011 arrivato a 657 nel 2020**) e nonostante questo, come si può vedere dai grafici sopra indicati, non si registra un corrispondente aumento dei valori di incidentalità e mortalità (parco auto dal 2011 aumento del 7% circa e calo incidenti relativi del 44%; parco moto dal 2011 aumento di circa il 10% e calo incidentalità relativa pari a oltre il 50%). A prescindere dalle 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 e a 4,74 nel 2020; nell'ultimo anno i risultati sono accentuati dal periodo pandemico come già detto, ma il calo generale si è avuto grazie agli interventi sulla sicurezza stradale sui diversi fronti, (educativi, infrastrutturali e di controllo/prevenzione), ma anche sulla sicurezza dei veicoli stessi.

La suddivisione temporale degli incidenti risulta in generale poco significativa per i mesi; il confronto con i periodi precedenti dimostra che il calo dell'incidentalità è stato proporzionato nei mesi. Ma per il 2020 il grafico evidenzia gli effetti del lockdown per la pandemia (iniziato nel marzo 2020) e dei vari provvedimenti limitativi degli spostamenti che si sono succeduti.

Invece l'analisi per giorni e ore è interessante, confermando ancora come **i maggiori livelli di incidentalità si raggiungano nei giorni lavorativi e negli orari di andata e di ritorno dal lavoro.**

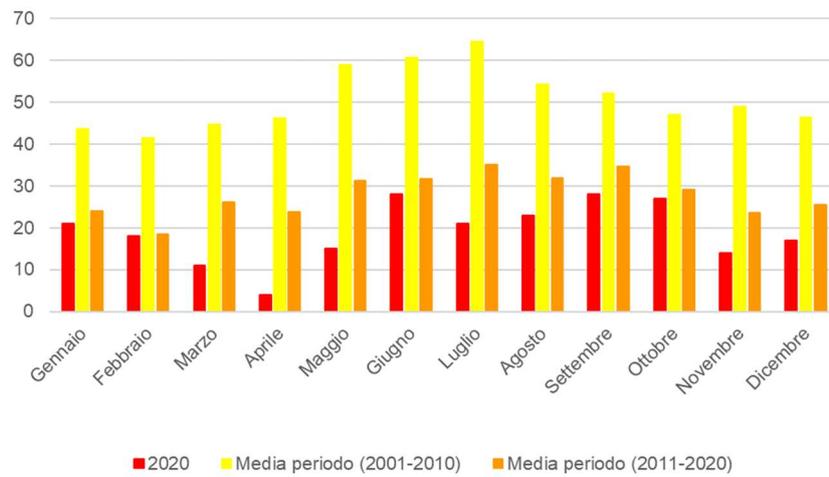
Se si analizza la figura che rappresenta l'indice di mortalità stradale per ora del giorno ( $RM = (M/I) \times 100$  dove  $M$  è il numero dei decessi come conseguenza degli incidenti e  $I$  il numero dei sinistri; il parametro  $RM$  esprime, quindi, il numero medio di decessi verificatisi in un 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** (per il 2020 picco maggiore tra l'1 e alle 2 di notte).

**Figura 178**  
**Incidenti per mesi**  
(Anno 2020)

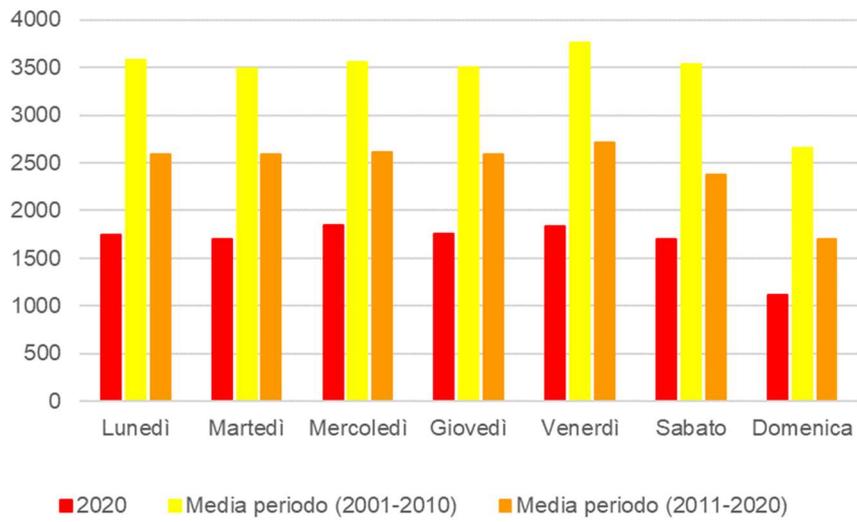


Fonte: dati ISTAT

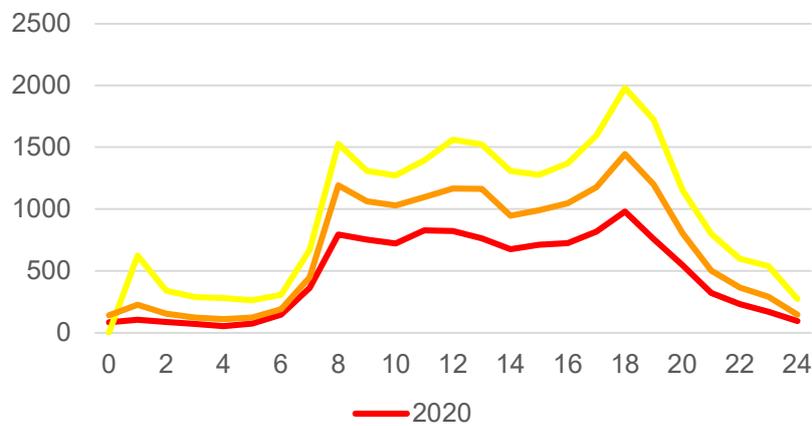
**Figura 179**  
**Vittime per mesi**  
 (Anno 2020)



**Figura 180**  
**Incidenti per giorno**  
 (Anno 2020)

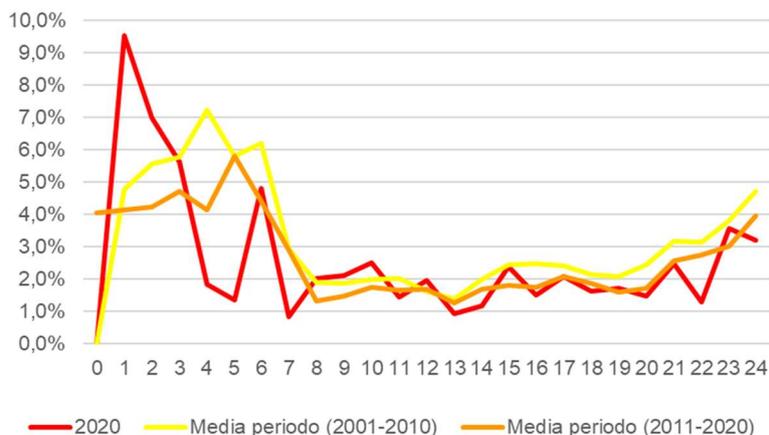


**Figura 181**  
**Incidenti per ora**  
 (Anno 2020)



Fonte: dati ISTAT

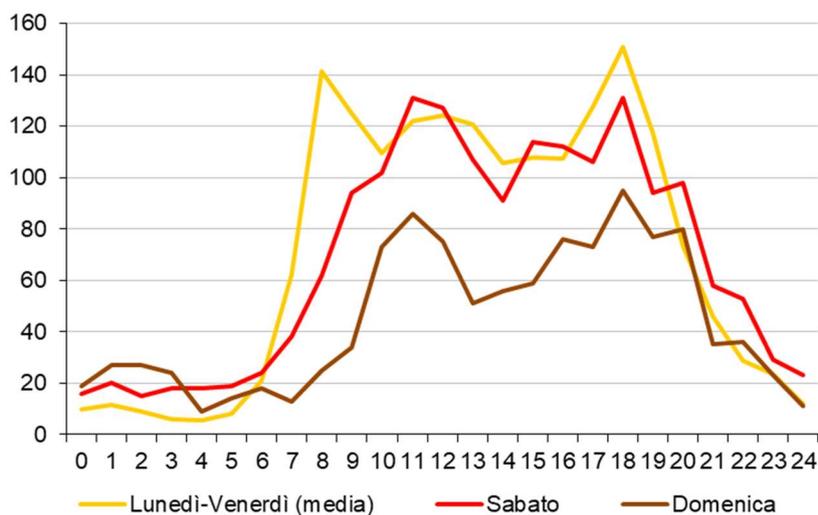
**Figura 182**  
**Indice di mortalità (RM) per ora**  
 (Anno 2020)



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, ma sono stati superati da quelli che avvengono alla domenica notte.

**Figura 183**  
**Incidenti nel fine settimana**  
 (Anno 2020)



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 al 2019 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019), ma in calo nel 2020 (circa il 70%). Il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore **nelle strade extraurbane**, dove

la **percentuale dei decessi risulta pari a circa il 52%** (contro il 59% del 2019, il 54% del 2018, il 53% del 2017, il 56% del 2016 e 2015), e il valore assoluto pari a n. 119 di cui 20 in autostrada (nel 2019 risultavano n. 209 di cui 47 in autostrada, nel 2018 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. 108 morti nell'abitato**, pari a circa il 48% (nel 2019, 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%). Si rileva quindi un innalzamento della percentuale dei morti in centro abitato.

Quanto descritto rispetto al livello di incidentalità è messo in evidenza anche dalla tabella che segue, dove è indicato anche il rapporto di mortalità ( $RM=(\text{totale morti}/ \text{totale incidenti}) * 100$ , parametro che esprime, quindi, il numero medio di decessi verificatisi in un determinato periodo, ogni 100 incidenti e può essere considerato come un indicatore di gravità).

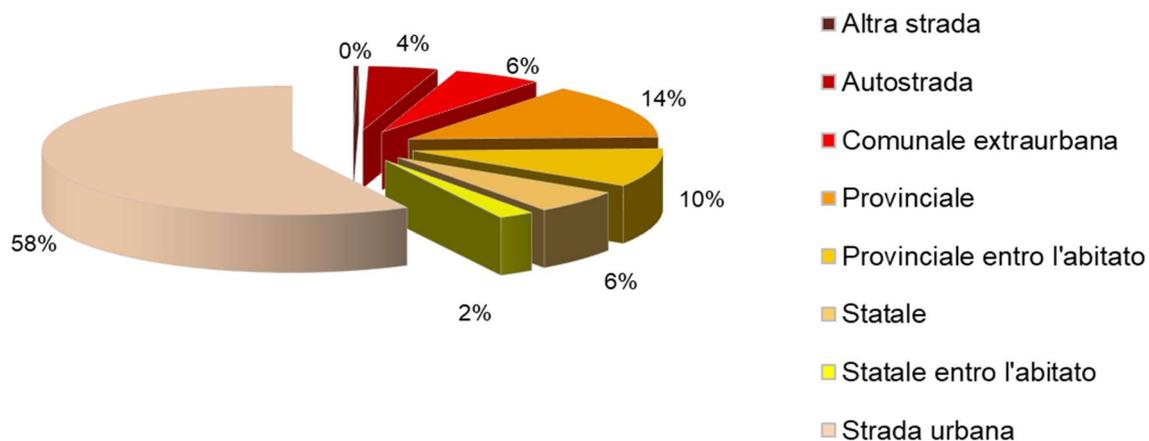
**Tabella 91**  
**Incidenti, morti e RM per categoria di strada**  
 (Anno 2020)

		Incidenti	Morti	Feriti	RM
URBANO	Strada urbana	6737	73	8171	1,08%
	Provinciale entro l'abitato	1129	28	1506	2,48%
	Statale entro l'abitato	270	7	378	2,59%
	<b>totale urbano</b>	<b>8136</b>	<b>108</b>	<b>10055</b>	<b>1,33%</b>
EXTRAURBANO	Comunale extraurbana	675	16	875	2,37%
	Provinciale	1620	62	2280	3,83%
	Statale	695	20	997	2,88%
	Autostrada	526	20	826	3,80%
	Altra strada	41	1	60	2,44%
	<b>totale extraurbano</b>	<b>3557</b>	<b>119</b>	<b>5038</b>	<b>3,35%</b>

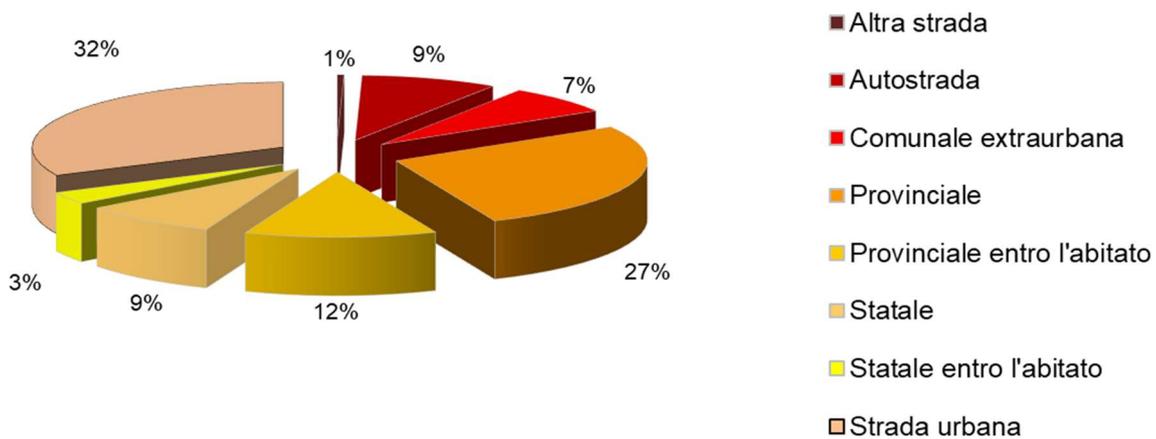
Fonte dati: ISTAT

**Figura 184**  
**Incidenti e morti per categoria di strada**  
 (Anno 2020)

**Incidenti**



**Morti**



Fonte dati: ISTAT

## 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'Osservatorio<sup>17</sup> **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.



---

<sup>17</sup> <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:

- Anas – Gruppo FS Italiane
- Associazioni Regionali delle Autoscuole Confarca e Unasca
- Automobil Club Italia – Comitato Regionale dell'Emilia-Romagna
- Federazione Motociclistica Italiana
- Montecatone Rehabilitation Institute S.p.A. e Fondazione Montecatone onlus
- 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 2025, 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 2021-22.

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 2021 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 2020-2021.

Le iniziative hanno coinvolto oltre 100.000 studenti dei vari istituti scolastici del territorio regionale.

## CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE SOCIALE

### ■ #GUIDA E BASTA



Campagna pluriennale (2017-2021) 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% quale causa di incidenti stradali.

Rispettando i protocolli di sicurezza previsti dalle norme per il contenimento della pandemia sanitaria si sono svolti **TRE grandi eventi mediatici televisivi**: il primo il 7 agosto a Ravenna, il secondo il 21 agosto a Cesenatico e il terzo il 28 agosto a Piacenza.

### ■ GUIDA SICURA E CONSAPEVOLE

La campagna di informazione e educazione "Guida sicura e consapevole" fa riferimento agli obiettivi del Programma 2021 – 2030 sulla sicurezza stradale della Commissione Europea, del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Orizzonte 2020 e del Piano Regionale Integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna ed in particolare nell'area "Sicurezza dell'utenza stradale".

La sicurezza dell'utenza stradale (velocità, guida in stato non alterato dall'assunzione di alcol e sostanze stupefacenti, guida senza distrazioni, utilizzo di cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per i bambini, utilizzo del casco) rappresenta il terzo pilastro per la prevenzione e la riduzione dei decessi e delle lesioni gravi in caso di incidenti.

Al fine di poter raggiungere il più vasto pubblico possibile con tale iniziativa è prevista l'ideazione, progettazione e realizzazione di prodotti video e multimediali nella forma di brevi filmati da poter mettere in onda sulle principali Televisioni regionali nonché sui web, sui principali social e su LepidaTV.

## 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-](https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/metti-in-moto-la-salute)

[romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/metti-in-moto-la-salute](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-](https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/monopattini)

[romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/monopattini](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.



## STATISTICA

- **Servizio supporto statistico** per la creazione di specifiche tabelle di approfondimento sugli incidenti stradali e sulle loro cause.



## 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 2021 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 CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM<sub>10</sub>.

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

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

**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'

### ■ 21 novembre 2021 – Giornata in memoria delle Vittime della Strada

Domenica 21 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.

### 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 tutti ultimati. Si segnala che nel corso del 2019 sono stati riassegnati i fondi del progetto rinunciatario e alcune economie nel frattempo registrate su altri interventi, anche questi interventi sono avviati e quasi ultimati.

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 ultimati, anche se non è completata la rendicontazione.

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 quasi tutti ultimati nonostante diversi casi di 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 del 08/07/2019), ora in corso di realizzazione.

**Tabella 92**  
**Sintesi Programmi per la sicurezza**

<b>Programmi</b>	<b>N. interventi presentati</b>	<b>N. interventi finanziati</b>	<b>Importo complessivo interventi finanziati (arrotondato, in euro)</b>	<b>Importo complessivo contributi assegnati (arrotondato, in euro)</b>
1, 2 e 3° PNSS (2003/2010)	110	41	86.000.000,00	33.500.000,00
4° e 5° PNSS (2013)	55	28 (*)	17.000.000,00	7.000.000,00
PNSS- ciclabili (2016)	87	5	4.000.000,00	1.300.000,00
PNSS- ciclabili 2 (2017)	/	13	4.500.000,00	2.200.000,00
PNSS-ampliamento ciclabili (2018)	/	3	1.000.000,00/	450.000,00
<b>Totale fondi PNSS</b>	<b>252</b>	<b>87</b>	<b>112.500.000,00</b>	<b>44.450.000,00</b>

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