Capitolo 8

La sicurezza stradale

8 Monitoraggio del settore

8.1 INQUADRAMENTO GENERALE

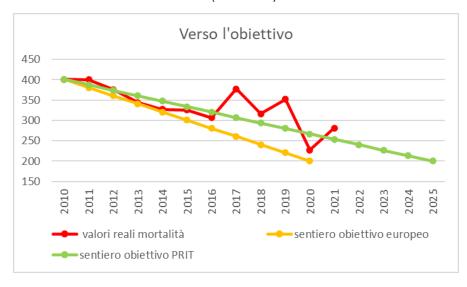
La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande valore per la Regione Emilia-Romagna che, in aderenza agli indirizzi europei, assume come fondamentale il diritto dei cittadini alla sicurezza nella mobilità.

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, che ciò fosse un obiettivo comune decisamente più ambizioso e difficile da raggiungere, rispetto al precedente.

Figura 146

Morti per incidenti stradali in Regione Emilia-Romagna in rapporto al sentiero obiettivo 2020 e all'obiettivo PRIT
2025

(Anno 2021)



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 vede dal grafico della figura 146).

Il PRIT 2025, approvato con la Delibera Assemblea Legislativa n. 59 del 23/12/2021, si è posto come obiettivo realisticamente raggiungibile il dimezzamento delle vittime (rispetto al 2010) entro il 2025 (linea verde nel grafico della figura 146).

Con il ritorno dei livelli di mobilità vicini a quelli pre-pandemici, il dato per il **2021**, indica un **numero** di morti pari a **281**, confermando un calo dal 2019, ma, come ci si poteva aspettare, un aumento dal 2020; il dato è superiore anche a quello del sentiero obiettivo posto dal PRIT.

I dati provvisori del 2022 ci danno un numero di morti pari a ben 311, dato che ci riporta ai valori del 2016, ancora più lontani dall'obiettivo.

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, 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 giovanile¹⁶.

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 stradale¹⁷.

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".

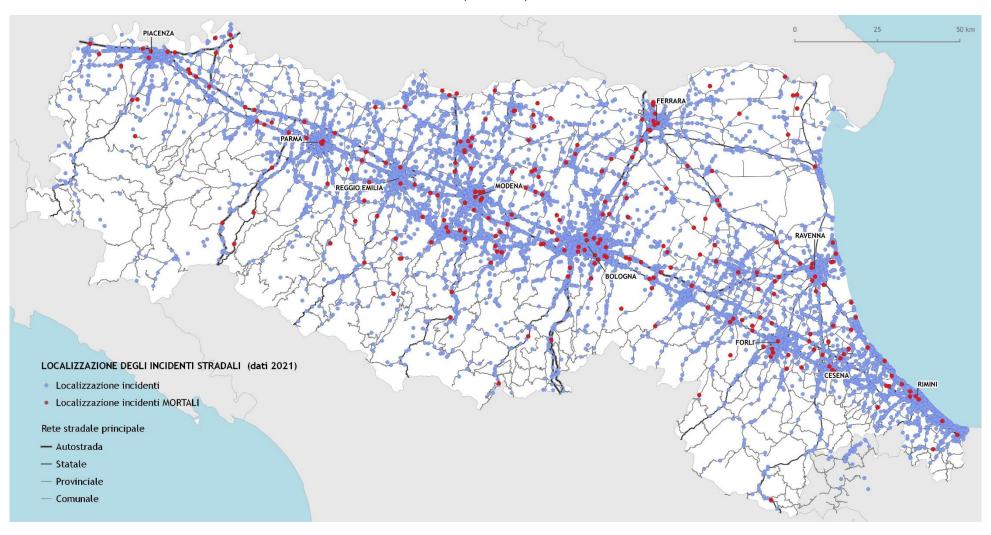
Sulla base di questo protocollo, la Regione ha presentato all'ISTAT un progetto, denominato **MIStER**, sull'organizzazione delle attività relative alla rilevazione e validazione dei dati nel proprio territorio, avviato nel 2009. L'attuazione del progetto MIStER consente di avere a disposizione i dati 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 2021, pari a circa il 99% dei dati, con percentuali diverse da provincia a provincia; di seguito si presentano alcuni ulteriori dati di sintesi aggiornati al 2021. Si ricorda che alla data di redazione del presente rapporto, i dati ufficiali validati dall'ISTAT sono quelli relativi all'anno 2021, che li ha resi disponibili alla fine del 2022; sui dati 2022, seppur pubblicati a fine luglio a livello nazionale, sono in corso le ultime fasi del processo di validazione da parte di Istat.

¹⁶ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2 "La cultura della sicurezza stradale".

¹⁷ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 "I Programmi di intervento per la sicurezza stradale".

Figura 147 (Anno 2021)



Fonte dati: ISTAT -99% incidenti ca

Tabella 66 Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti) (Anni 2010-2021)

	Incid	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		
2020	118.298	11.693	2.395	227	159.248	15.093		
2021	151.875	15.231	2.875	281	204.728	19.618		

Fonte: ISTAT

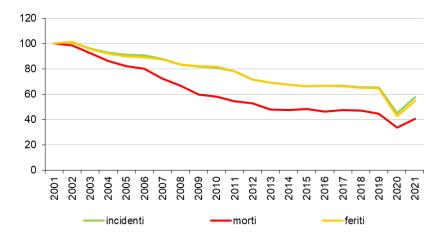
Tabella 67 Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia o Città Metropolitana (triennio, valori assoluti) (Anno 2019-2021)

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
		2021			2020			2019	
Bologna	3.709	59	4.865	2.633	54	3.405	3.805	68	5.197
Ferrara	1.006	33	1.292	753	20	984	1.129	33	1.466
Forlì-Cesena	1.357	24	1.717	1.142	22	1.469	1.615	43	2.034
Modena	2.468	48	3.155	1.848	37	2.349	2.631	57	3.503
Parma	1.214	22	1.592	929	14	1.269	1.495	33	2.001
Piacenza	980	24	1.263	792	28	1.016	1.041	22	1.423
Ravenna	1.466	33	1.917	1.247	23	1.593	1.620	42	2.208
Reggio Emilia	1.548	26	1.998	1.202	19	1.599	1.731	30	2.410
Rimini	1.483	12	1.819	1.147	10	1.409	1.700	24	2.150
Emilia-Romagna	15.231	281	19.618	11.693	227	15.093	16.767	352	22.392

Fonte: ISTAT

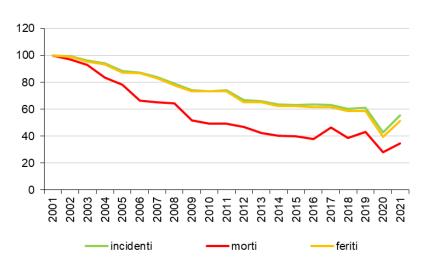
Figura 148 Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)

(Anni 2001-2021)



Fonte: ISTAT

Figura 149 Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100) (Anni 2001-2021)



Fonte: ISTAT

15.231 incidenti, 19.618 feriti, 281 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2021. Si conferma un calo rispetto al 2019, ma, come ci si poteva aspettare, un aumento dal 2020.

Il numero dei feriti e degli incidenti risulta in crescita rispetto al 2020 di circa un 30%, mentre il numero dei morti cresce di circa il 24 %. A livello nazionale si registrano risultati leggermente migliori per questi dati (rispettivamente crescite intorno al 28% per i feriti e per gli incidenti, mentre per i morti di circa il 20%).

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

É, infatti, necessario tenere sempre alto il livello di attenzione e di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale, come risulta particolarmente evidente nei grafici 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.

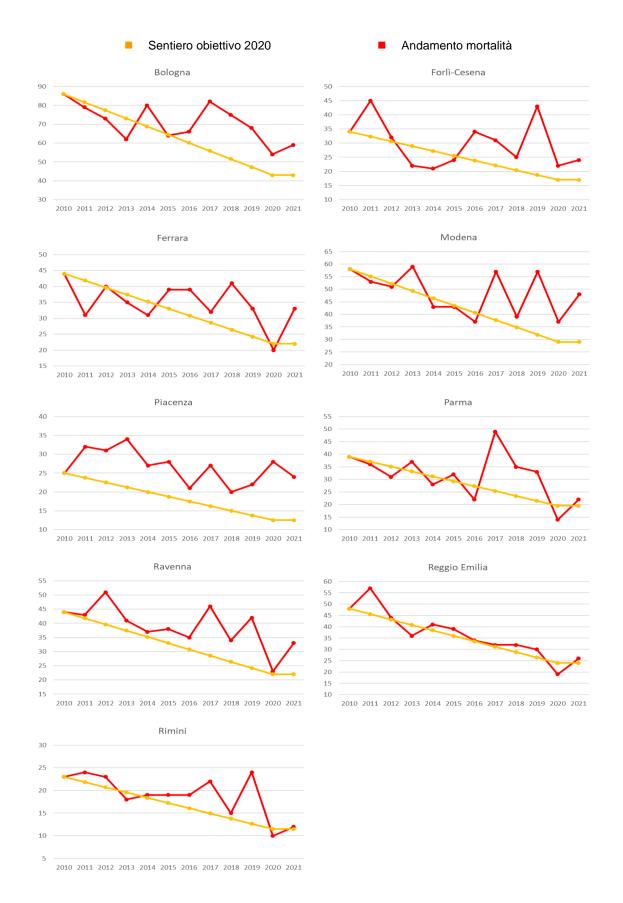
Nel 2020 quattro Province avevano avuto risultati migliorativi rispetto all'obiettivo, Ferrara, Parma, Reggio e Rimini, mentre Ravenna aveva registrato un risultato praticamente pari all'obiettivo. Ma con i dati 2021 il vantaggio è stato annullato, perché il dato è per tutte le cinque Province in crescita; solo Reggio e Rimini hanno un risultato che si avvicina a quello del sentiero obiettivo. Piacenza è l'unica Provincia con un dato in calo rispetto al 2020, ma leggermente in crescita rispetto al 2019 e ancora lontano dal sentiero obiettivo.

Le Province di Modena e Forlì- Cesena, dopo il picco del 2019, erano tornate su valori più bassi, ma nel 2021 il valore di mortalità è di nuovo in crescita, anche se con valori al disotto del picco citato.

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

Figura 150 Morti per incidenti stradali in rapporto all'obiettivo al 2020 nelle Province e Città Metropolitana dell'Emilia-Romagna

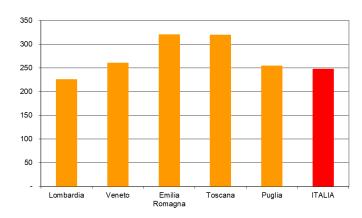
(Anni 2010-2021- Fonte dati: ISTAT)



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: costi sociali = numero morti x 1.503.990 euro + numero feriti x 42.219 euro + numero incidenti x 10.986 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.

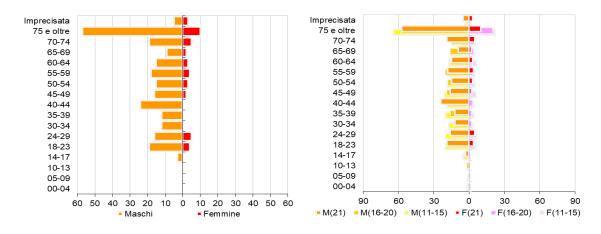
Il costo sociale pro-capite dell'Emilia-Romagna per il 2021 è pari a 320, superiore naturalmente a quello del 2020, pari a 249, ma ancora inferiore al dato del 2019 che era pari a 372. Per il 2021 la regione Toscana risulta avere un livello di costo sociale pro-capite assimilabile a quello della nostra regione; anche le altre regioni a confronto risultano aumentate. Questo mette in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità, 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 151
Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente
(Anno 2021 - 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 102, rappresenta oltre il 36% del totale delle vittime; di questi oltre il 65% risulta nella fascia di 75 anni e oltre, con un numero assoluto di 67 vittime. Nella fascia di età tra 0 e 13 anni, non risultano vittime e tra 14 e 17 anni, le vittime risultano in numero di 3, con una percentuale pari a 1,1% delle vittime complessive, in calo rispetto all'anno precedente. Nella fascia 18/23 anni le vittime salgono a 23 con una percentuale del 8,2%, in calo contro il 9,25% del 2020; insomma la categoria più debole risulta ancora quella degli anziani.

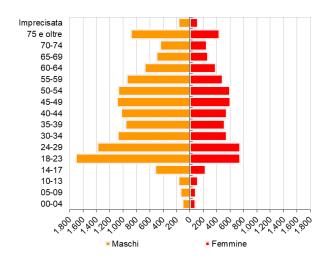
Figura 152
Morti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
(Anno 2021 e raffronto 2021 con quinquenni precedenti - Fonte: dati ISTAT)



È interessante vedere rappresentata la variazione delle varie fasce di età delle vittime dal 2011 ad oggi per medie quinquennali; dal grafico si vede che la **classe di età in crescita risulta quella tra 70/74 anni**. Nel 2021 risulta in crescita anche la fascia di età tra i 40 e i 44 anni, con 24 vittime contro la media di 18 del quinquennio precedente.

Per quello che riguarda i feriti (grafico successivo) le fasce di età più colpite sono invece ancora i giovani, in particolare la fascia tra i 18 e i 23 (2.452 nel 2021, contro n. 1688 nel 2020 ma 2591 nel 2019) e la fascia di età tra i 24 e i 29 anni (2132 nel 2021contro 1668 nel 2020). I feriti tra gli over 75 risultano in calo rispetto al 2019, anno di riferimento più corretto rispetto all'anomalo 2020 (1319 nel 2021, 1167 nel 2020 contro i 1633 nel 2019).

Figura 153
Feriti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
(Anno 2021 - Fonte dati: ISTAT)

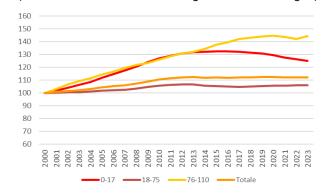


Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento, si evidenzia che gli over 65 rappresentano circa il 71% dei pedoni deceduti, con 29 vittime rispetto alle 41 complessive, e circa il 69% (27 su 39 totali) dei ciclisti deceduti. Se analizziamo il grafico relativo ai conducenti, notiamo che la fascia 65/69 non presenta vittime tra i conducenti auto, mentre per gli over 70 si evidenzia che i conducenti deceduti in auto risultano una percentuale di oltre il 30% (over 75 oltre il 20%, che risulta la percentuale maggiore). Naturalmente questi dati vanno letti 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 154

Trend di crescita popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 2000=100)

(Anni 2000-2023 - 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 (oppure che tutte le vittime di incidenti in regione sono qui residenti).

Figura 155
Raffronto dati di mortalità ISTAT con Registro mortalità
(Anni 1998-2021- Fonte: dati Regione Emilia-Romagna e ISTAT)

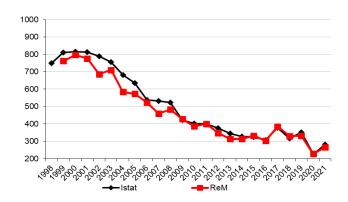


Figura 156 Morti e feriti suddivisi per tipo di utente (Anno 2021- Fonte dati ISTAT)

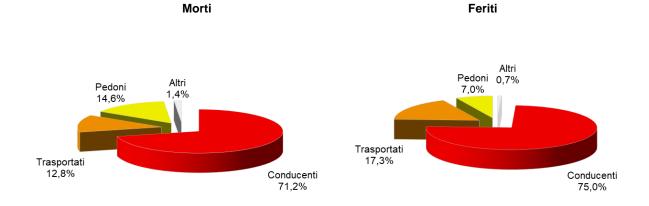


Figura 157
Pedoni e ciclisti morti suddivisi per fasce di età
(Anno 2021- Fonte dati ISTAT)

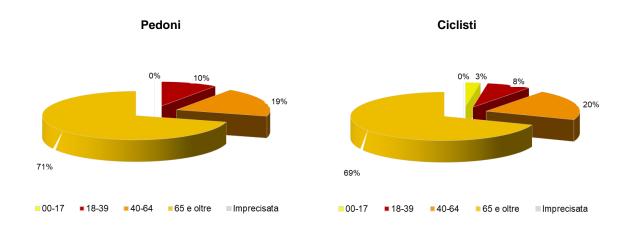
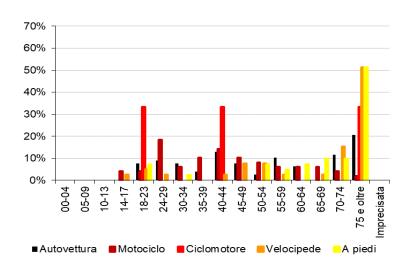
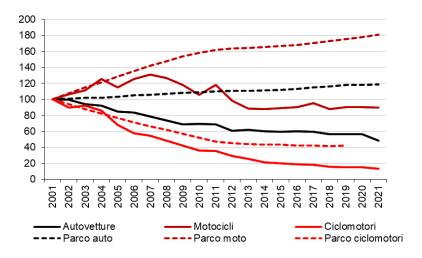


Figura 158
Conducenti morti suddivisi per fasce di età e tipo veicolo
(Anno 2021- Fonte dati ISTAT)



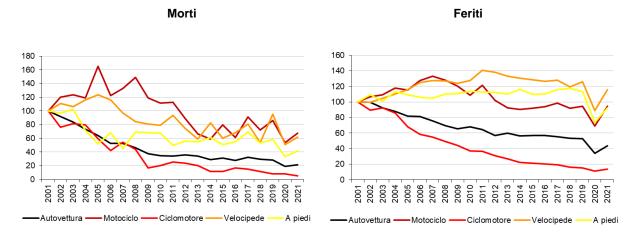
Continuando nell'analisi per tipologia di veicolo, si evidenzia che la percentuale delle vittime ciclisti e pedoni risulta stabile rispetto al 2020, circa il 14% del totale delle vittime per ognuna delle due categorie, contro il 16% che si era registrato nei precedenti due anni per i pedoni (16,5% del 2018 e 16,2% nel 2019), o contro il 17,05 % registrato nel 2019 per ciclisti. Esaminando i grafici che seguono, è evidente comunque l'aumento rispetto al 2020 del dato generalizzato per tutti i tipi di veicoli, tranne che per i ciclomotori, via via sostituiti nel parco veicolare dai motocicli.

Figura 159 Veicoli coinvolti e parco circolante (Anni 2001-2021)



NB: i dati relativi al parco ciclomotori non risultano disponibili dal 2020 Fonti: dati ISTAT per incidenti; ANCMA per parco ciclomotori; Aci per parco auto e moto.

Figura 160 Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati (Anni 2001-2021)



Il parco veicolare risulta sempre in aumento negli ultimi anni (da 3.704.038 veicoli complessivi nel 2011 a 3.970.397 nel 2021) con un **rapporto di 616 autovetture ogni 1000 abitanti nel 2011 arrivato a 658 nel 2021**) e nonostante questo, come si può vedere dai grafici sopra indicati, non si registra un corrispondente aumento dei valori di incidentalità e mortalità (parco veicolare dal 2011 aumento del 7% circa e calo incidenti di oltre il 25%). A prescindere dalle variazioni del parco veicolare nei singoli 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 7,07 nel 2021.

La suddivisione temporale degli incidenti ci evidenzia che l'effetto della pandemia sulla mobilità era ancora in atto nei primi mesi del 2021, con livelli di incidentalità sotto le medie mensili dei periodi precedenti; ma nel maggio e giugno del 2021 si ha un aumento della incidentalità e un livello di mortalità al di sopra delle medie mensili.

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=(morti/incidenti)* 100; 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 2021 picco maggiore alle 4 del mattino, spostato rispetto alle medie dei periodi precedenti).

Figura 161 Incidenti e vittime per mesi (Anno 2021- Fonte: dati ISTAT)

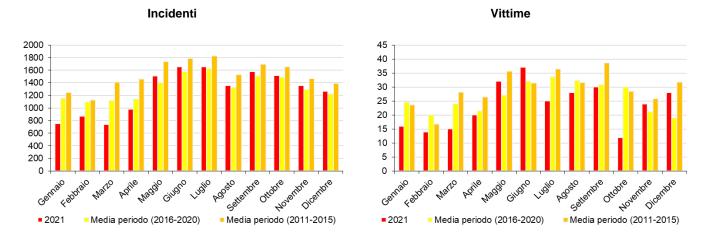


Figura 162 Incidenti per giorno (Anno 2021 - Fonte: dati ISTAT)

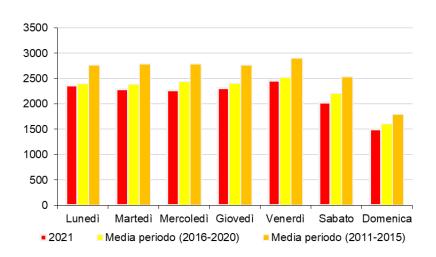


Figura 163 Incidenti per ora (Anno 2021 – Fonte: dati ISTAT)

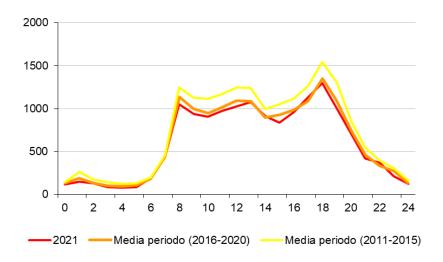
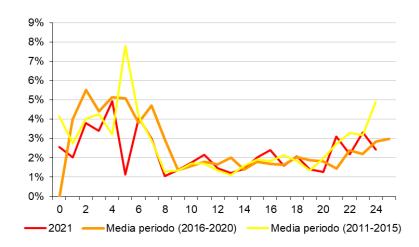
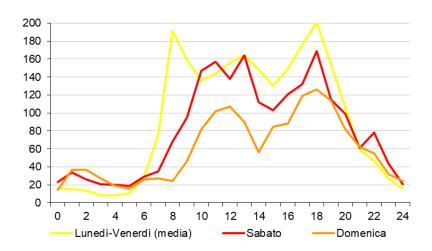


Figura 164 Indice di mortalità (RM) per ora (Anno 2021 - Fonte dati: ISTAT)



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

Figura 165 Incidenti nel fine settimana (Anno 2021 - Fonte dati: ISTAT)

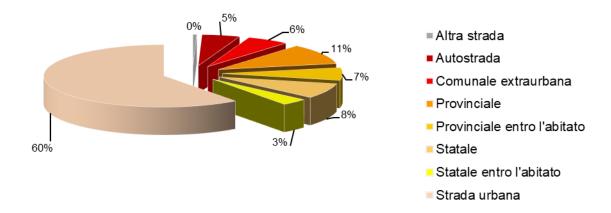


Rispetto alla **categoria delle strade**, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 al 2019 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014, al 72% del 2015, 2016, 2017, 2018 e 2019), ma in calo nel 2020 e 2021(circa il 70%).

Il livello di gravità degli incidenti invece rimane maggiore **nelle strade extraurbane**, dove la **percentuale dei decessi risulta pari a circa il 56%** (contro il 52% del 2020, il 59% del 2019, il 54% del 2018, il 53% del 2017, il 56% del 2016), e il valore assoluto pari a 158 di cui 41 in autostrada (nel 2020 risultavano 119 di cui 20 in autostrada; nel 2019 risultavano 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 172, di cui 37 in autostrada), rispetto a **123 nell'abitato**, **pari a circa il 44%** (nel 2020,108 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 135, pari a circa il 44%).

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*=(morti/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). Si evidenzia l'innalzamento del livello di mortalità in autostrada, pari al 5,29%, contro il 3,80% del 2020, ma il 5,53% del 2019, mentre il valore del rapporto di mortalità delle strade provinciali extraurbane, pari a 3,02, risulta in calo sia sul 2020 (3,83%) sia sul dato del 2019 (3,91%).

Figura 166 Incidenti e morti per categoria di strada (Anno 2021- Fonte dati: ISTAT)



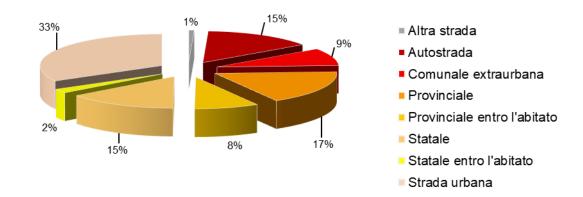


Tabella 68 Incidenti, morti e RM per categoria di strada (Anno 2021- Fonte dati: ISTAT)

Incidenti Morti Feriti RM 93 11.050 1,02% Strada urbana 9.156 URBANO Provinciale entro l'abitato 1.000 24 1.320 2,40% 1,12% Statale entro l'abitato 534 737 6 10.690 13.107 1,15% totale urbano 123 Comunale extraurbana 866 25 1.127 2,89% **EXTRAURBANO** Provinciale 49 2.260 3,02% 1.623 Statale 1.748 3,42% 1.199 41 Autostrada 775 1.292 5,29% 41 Altra strada 78 2 84 2,56% 6.511 3,35% totale extraurbano 4.541 158

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 stradale ed è quello più debole, in quanto il più incline all'errore.

L'Osservatorio¹⁸ 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.



 $^{{\}color{red}^{18}}\ \underline{\text{http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio}$

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

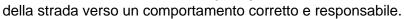
Il metodo di lavoro adottato è quello del "Sistema a rete", che prevede il coinvolgimento di soggetti pubblici e privati che hanno un ruolo in materia di sicurezza stradale, permettendo di programmare e coordinare le azioni per evitare sovrapposizioni per favorire il consolidamento delle migliori pratiche.

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





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

Il contributo regionale erogato ai nove ambiti scolastici (108.000 €) è stato utilizzato per attività di educazione stradale per le scuole di ogni ordine e grado nell'anno scolastico 2021 – 2022.

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

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 2022 è proseguita l'azione di sensibilizzazione e di informazione per la convivenza civile e l'uso responsabile della strada, cambiandone le modalità.

Sono state realizzate una serie di attività che si possono riassumere nelle seguenti tipologie:

- Fornitura di accessori per la sicurezza di ciclisti e pedoni (luci, campanelli, giubbotti riflettenti, caschi protettivi) e contestuali indicazioni per il loro uso.
- Uscite didattiche in bicicletta per le prove in strada.
- "Track Crash Test experience" è un'iniziativa promossa dall'Osservatorio per l'Educazione alla sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna d'intesa con l'Ufficio scolastico regionale, con l'obiettivo con l'obiettivo di far conoscere agli studenti delle scuole superiori l'importanza di una guida intelligente e dell'uso delle cinture di sicurezza nelle automobili. I ragazzi vengono invitati a salire su un grande tir di 12 metri allestito, al suo interno, con una piccola auto per testare di persona che cosa si prova se il proprio mezzo si ribalta mentre si

è alla guida o nel sedile accanto. Oppure per vedere cosa accade se si fa un incidente in auto, anche a piccolissima velocità, senza indossare la cintura di sicurezza.

- Spettacolo interattivo online "I vulnerabili".
- Progetti per il corretto utilizzo del monopattino.
- Concorso di scrittura creativa sulle buone pratiche da adottare sulla strada, raccolte in un volume.
- Realizzazione di eventi in streaming.
- Realizzazione di video legati alla sicurezza stradale.
- 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.

CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE SOCIALE

#GUIDA E BASTA



Campagna pluriennale (2017-2022) 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.

Il fulcro della campagna di sensibilizzazione edizione 2022 è stato rappresentato da tre grandi eventi mediatici televisivi: il primo il 24 luglio in Piazza I Maggio a Cattolica, il secondo il 7 agosto, in Piazzale Fellini a Rimini e il terzo il 1°settembre in Piazza Matteotti a Imola.

Alle tre serate hanno partecipato tutti i rappresentati delle istituzioni della Regione, degli Enti Locali e delle Forze dell'Ordine, da sempre impegnati per la sicurezza sulle strade.

Importanti sono stati i momenti di spettacolo, con la presenza di artisti di rilevanza nazionale e internazionale.

GUIDA SICURA E CONSAPEVOLE

La campagna "Guida sicura e consapevole" edizione 2022 è partita il 30 giugno con la diffusione di due nuovi video, di 30" ciascuno, realizzati da Lepida Tv, uno sull'uso del monopattino e l'altro sulla distrazione.

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 2030 e del Piano regionale integrato dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna, in particolare per l'area "Sicurezza dell'utenza stradale".

(<u>https://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/multimedia/video/guida-sicura-e-consapevole-2022</u>)

Una campagna semplice e potente che, senza girarci tanto intorno, dice quali siano le conseguenze di una guida distratta e ricorda come dal rispetto del codice della strada dipenda non solo la nostra vita ma anche quella degli altri. Per raggiungere il nuovo traguardo comunitario del 2030, ovvero dimezzare il numero delle vittime e dei feriti gravi rispetto al 2020, occorre intensificare ogni iniziativa e un costante lavoro per promuovere il cambiamento culturale verso una mobilità più sicura.

■ KIT PROTEGGI TE STESSO A 360°

Per sensibilizzare gli utenti della strada sull'importanza della percezione del rischio che si verifichi un evento tragico se si guida in condizioni psicofisiche alterate.



Sono stati acquistati kit della sicurezza, contenenti un etilotest monouso per misurazione alcolemia, una mascherina ffP2 e una salvietta umidificata con soluzione idroalcolica (sicurezza sanitaria e sulla strada).

Sono stati distribuiti anche durante i tre eventi della campagna sulla distrazione.

KIT LUCI SU DUE RUOTE

Per sensibilizzare gli utenti della strada sull'importanza rendersi visibili e indossare il casco protettivo sono stati acquistati dei kit composti da:

- Casco per conducenti monopattino o ciclista;
- Luce anteriore e posteriore;
- Giubbotto ad alta visibilità;
- Avvisatore acustico.

I kit vengono distribuiti nelle varie manifestazioni a tema.

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 2022 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 coprotagonista 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.



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'

■ 20 novembre 2022 – Giornata in memoria delle Vittime della Strada

Domenica 20 novembre 2022 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 prevedeva 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 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, riguardava 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 ormai 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 ormai ultimati (uno deve essere ancora rendicontato).

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 tutti ultimati nonostante diversi casi di rallentamenti a causa dell'emergenza sanitaria, anche se ancora non tutti rendicontati.

Alla fine del 2018 è stato emesso un ulteriore decreto DM n. 553/2018 che assegnava 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 ultimazione.

Ad oggi non risultano nuovi finanziamenti specifici nell'ambito del PNSS, il cui aggiornamento risulta approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile con delibera n. 13/2022 del 14 aprile 2022 (Piano nazionale della sicurezza stradale 2030 – indirizzi generali e linee guida di attuazione).

Tabella 69 Sintesi Programmi per la sicurezza

Programmi	N. interventi presentati		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	2.200.00,00
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.