Capitolo 9

La sicurezza stradale

9 Monitoraggio del settore

All'interno di questo capitolo vengono ripresentante alcune informazioni statiche, utili ai fini di un inquadramento sulle funzioni dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, oltre agli ultimi dati disponibili relativi all'incidentalità e ai finanziamenti e interventi regionali sulle infrastrutture.

9.1 PREMESSA

La sicurezza stradale rappresenta un tema di grande importanza per la Regione Emilia-Romagna, che, al fine di ridurre il numero di vittime sulla strada e i costi sociali causati dagli incidenti stradali, interviene in questo ambito sia attraverso le azioni di educazione e di formazione svolte dall'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza per una maggiore diffusione della **cultura della sicurezza stradale** e della convivenza civile sulle strade, sia attraverso **finanziamenti e interventi sulle infrastrutture**.

Il presente capitolo si apre con un quadro dei dati di incidentalità in Emilia-Romagna, per poi proseguire con **le funzioni e le attività svolte dall'Osservatorio** per sensibilizzare, sviluppare e diffondere la cultura della sicurezza stradale, e infine con una parte dedicata ai **programmi messi in atto dalla Regione per migliorare la sicurezza sulle strade**, sia grazie alla L.R. 30/92, sia con il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale.

9.1.1 L'incidentalità nella regione Emilia-Romagna

I dati ufficiali sull'incidentalità disponibili, fino al 2009, sono quelli prodotti e messi a disposizione dall'**ISTAT**, secondo i tempi e i modi stabiliti dallo stesso Istituto.

La Regione ha 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*".

Nel corso del 2008, la Regione ha presentato all'ISTAT un progetto sull'organizzazione delle attività connesse al processo di produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale, la cui rilevazione è partita nel 2009 ed è ora in via di consolidamento.

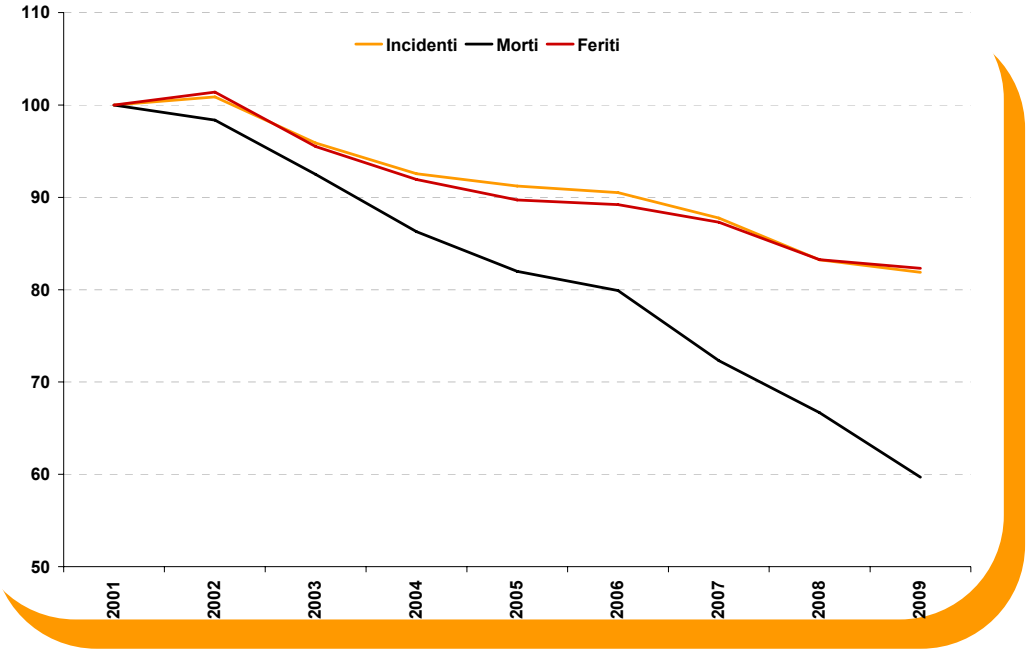
Di seguito si presentano alcuni **dati di sintesi aggiornati al 2009**, che aiutano a comprendere meglio la dimensione del fenomeno dell'incidentalità.

Tabella 98
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)
(Anni 2001-2009 - Fonte ISTAT)

	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2001	263.100	27.457	7.096	813	373.286	38.255
2002	265.402	27.272	6.980	789	378.492	37.960
2003	252.271	26.454	6.563	756	356.475	36.552
2004	243.490	25.894	6.122	681	343.179	35.773
2005	240.011	24.250	5.818	635	334.858	33.322
2006	238.124	23.950	5.669	539	332.955	33.235
2007	230.871	23.074	5.131	531	325.850	31.815
2008	218.963	21.744	4.731	523*	310.739	29.752*
2009	215.405	20.411	4.237	422	307.258	28.035

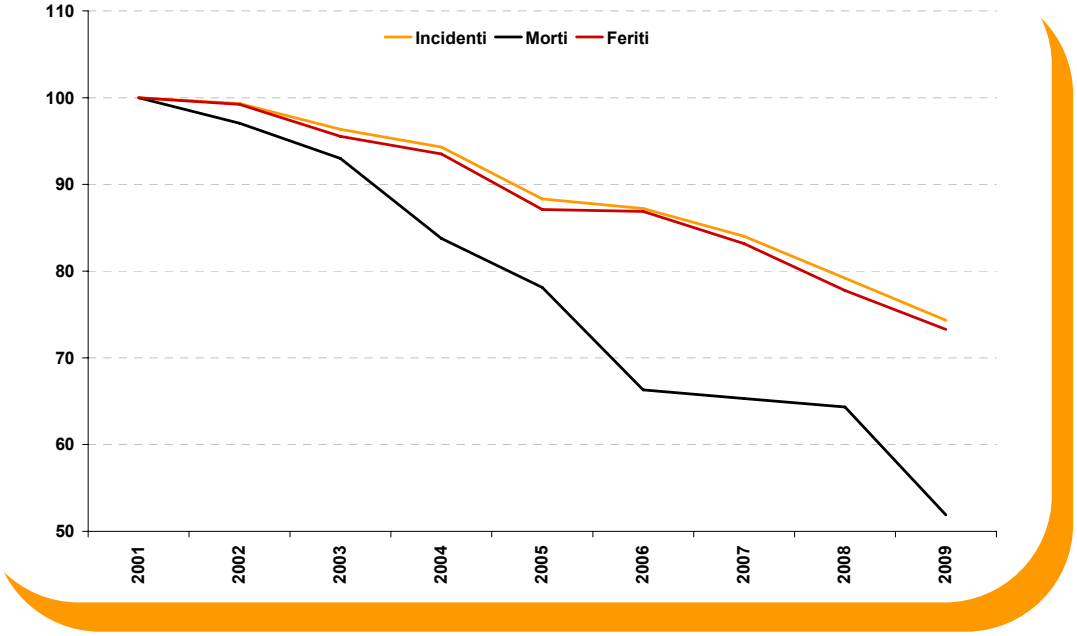
*Il numero dei morti e feriti pubblicato dall'ISTAT il 13 novembre 2009 è stato rettificato a seguito della segnalazione dell'Ufficio di Statistica della Provincia di Rimini, che ha effettuato, durante il 2010, un controllo sul numero dei morti e feriti in incidenti stradali verificatisi nella provincia per l'anno 2008.

Figura 273
Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)
(Anni 2001-2009)



Fonte: dati ISTAT.

Figura 274
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)
(Anni 2001-2009)

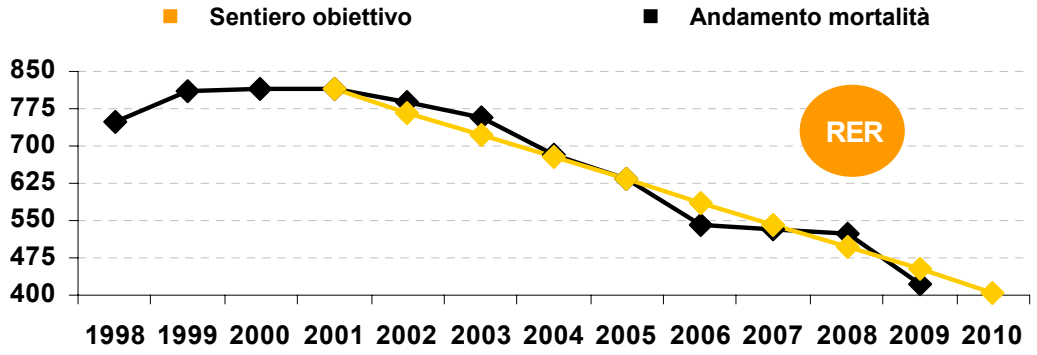


Fonte: dati ISTAT.

L'andamento di incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2009 in Italia e in regione è molto simile, tranne che per gli ultimi anni, durante i quali, in Emilia-Romagna, il decremento delle vittime osservato negli anni precedenti, si è arrestato, fino al 2008, per poi riprendere nel corso del 2009.

Il **livello di mortalità nella regione si è così riportato su valori vicini a quelli richiesti** per il raggiungimento dell'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime entro il 2010; infatti il numero di morti nel 2009 si è ridotto del 48% rispetto al 2001, passando da 813 a 422.

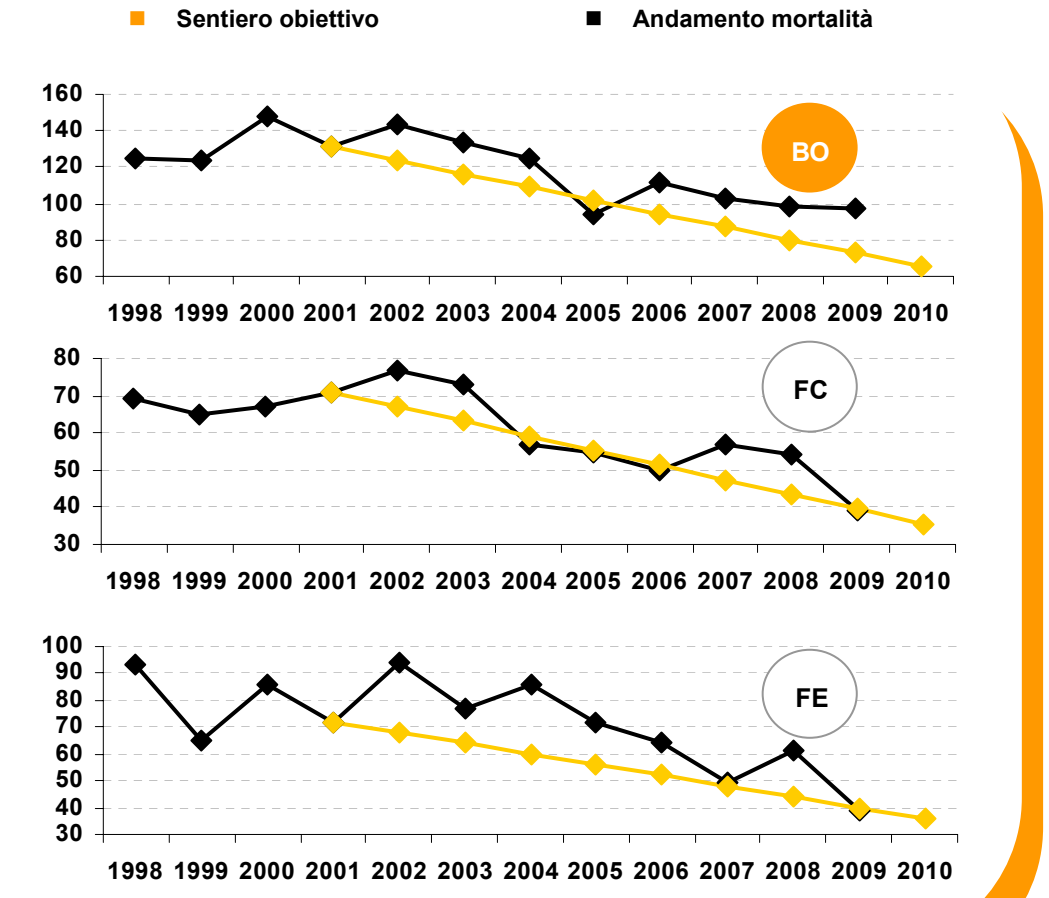
Figura 275
Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 in Emilia-Romagna
(Anni 1998-2010)

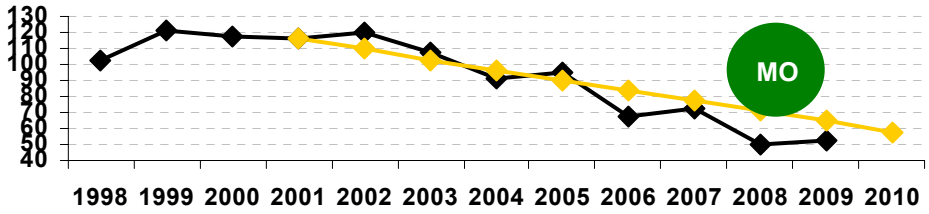


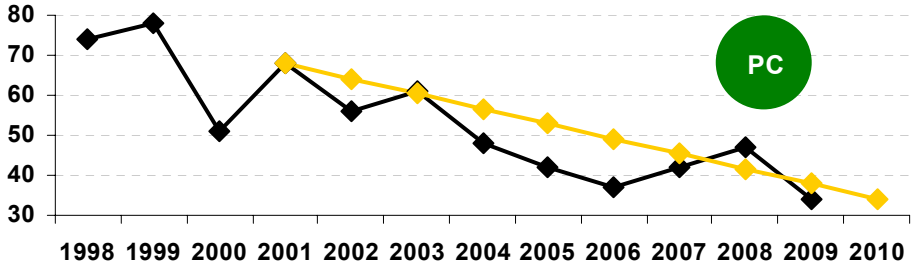
Fonte: dati ISTAT.

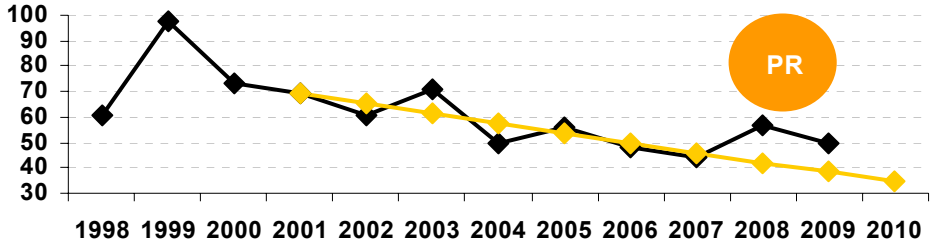
Nonostante i risultati positivi ottenuti, è necessario tenere alto il livello di attenzione e di intervento per il governo della sicurezza stradale, come risulta particolarmente evidente nei grafici analoghi al precedente ma **disaggregati a livello provinciale.** Si notano, infatti, andamenti delle curve molto altalenanti, dovuti ad anni di buoni risultati alternati ad anni con incrementi che in alcuni casi annullano i risultati positivi ottenuti in precedenza. Ciò evidenzia non solo la complessità del fenomeno, ma anche la necessità di azioni continue che agiscano sulla natura strutturale del problema.

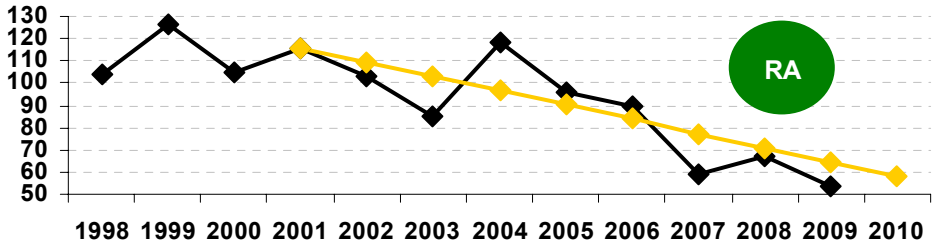
Figura 276
Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 nelle province dell'Emilia-Romagna
(Anni 1998-2010)

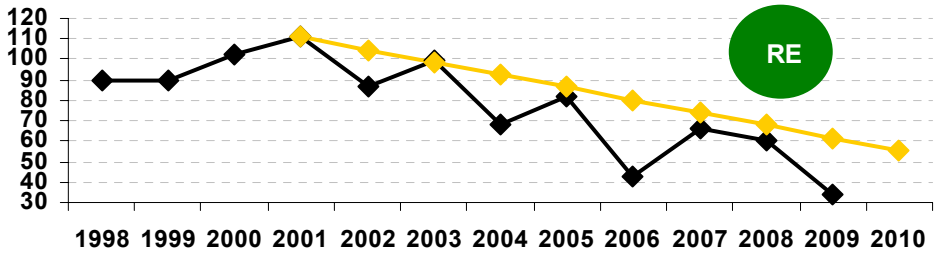


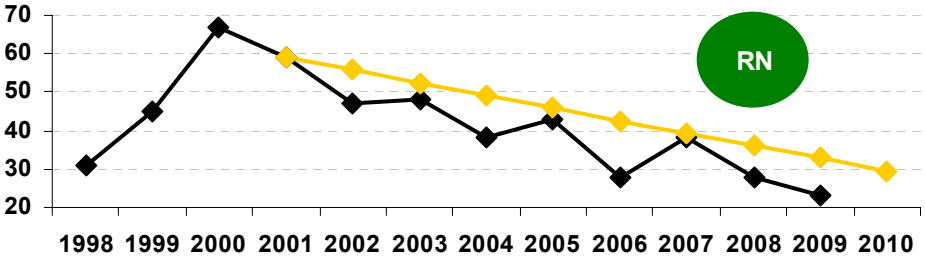








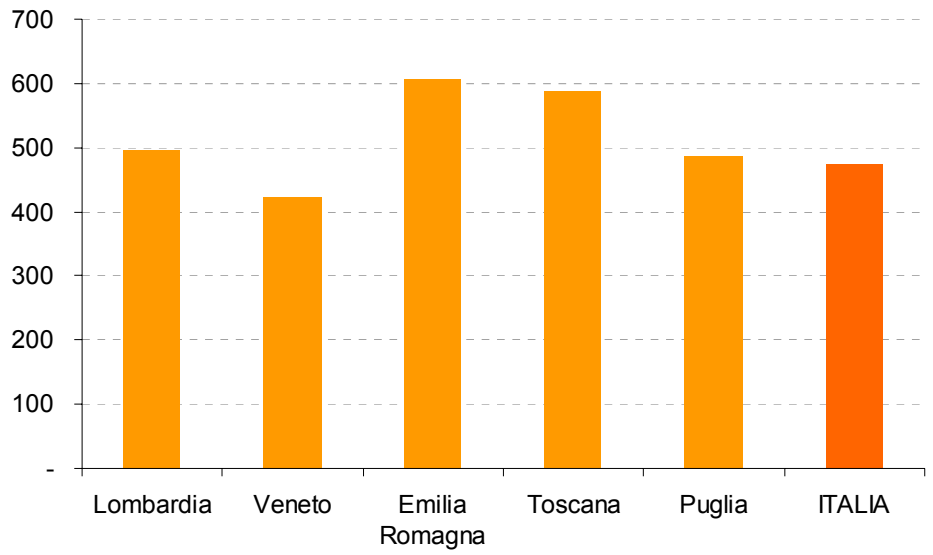




Fonte: dati ISTAT.

Il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato con la formula ricavata dal 3° Programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS): costi sociali = numero morti x 1.394.000,00 + numero feriti x 73.600,00), consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana; questo mette in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione.

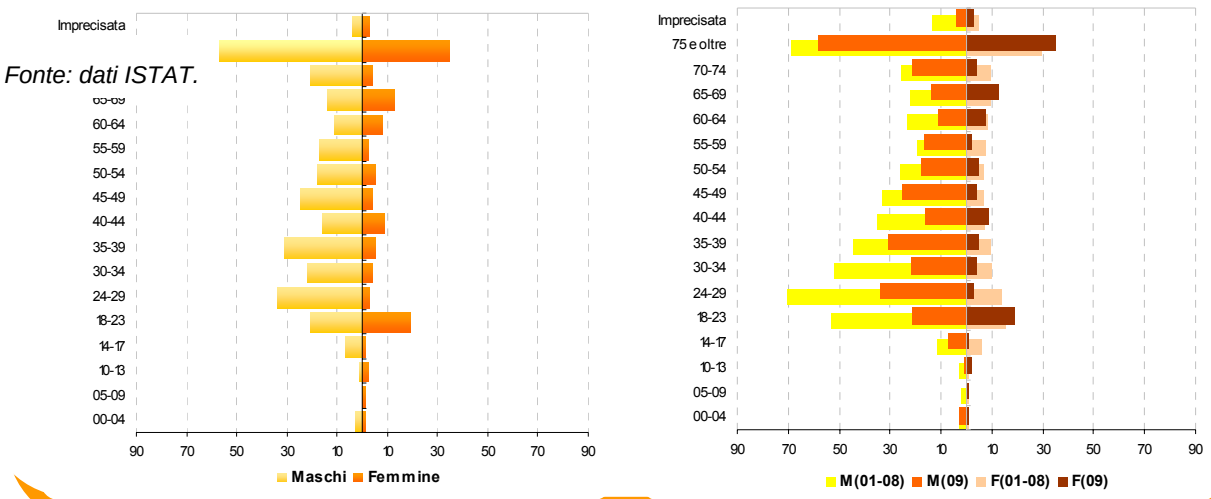
Figura 277
Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente
(Anno 2009)



Fonte: dati ISTAT.

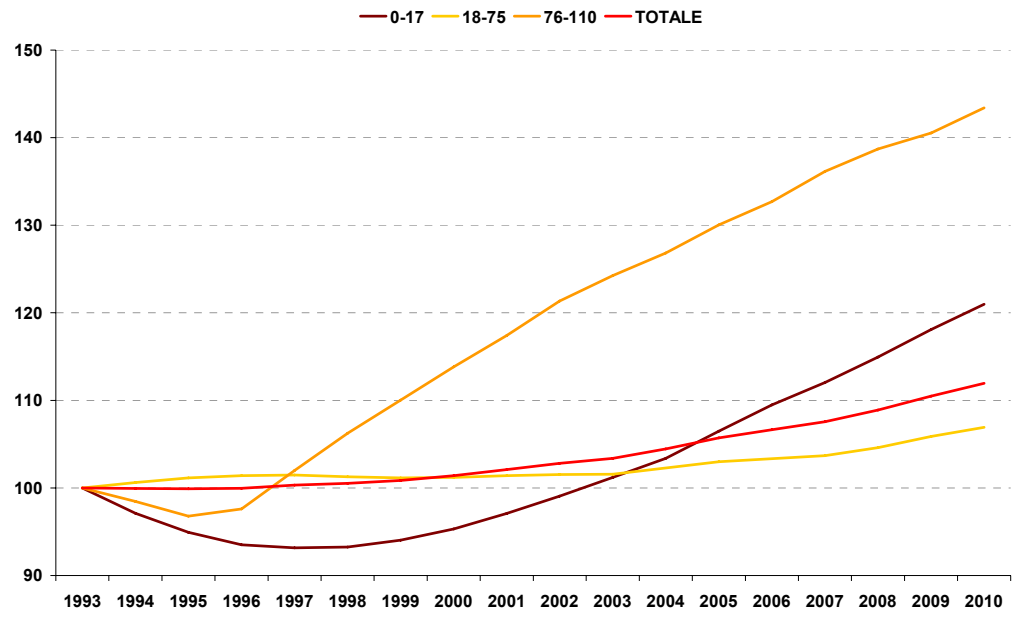
Il grafico relativo alle **fasce di età delle vittime di incidenti stradali**, **letto in affiancamento all'andamento della popolazione**, evidenzia l'aumento delle fasce di età più soggette a rischio. Sovrapponendo i dati del 2009 con la media dei dati 2001-2008 si evidenzia che il calo della mortalità registrato nel 2009 ha interessato soprattutto la fascia di età 18-44 (dal 47,49% al 38,9% di mortalità). La mortalità nella fascia oltre 75 anni passa invece dal 15% (media 2001-2008) al 22%)

Figura 278
Morti per incidenti stradali per fasce di età in Emilia-Romagna
(Anno 2009 e raffronto con la media 2001-2008)



Fonte: dati ISTAT.

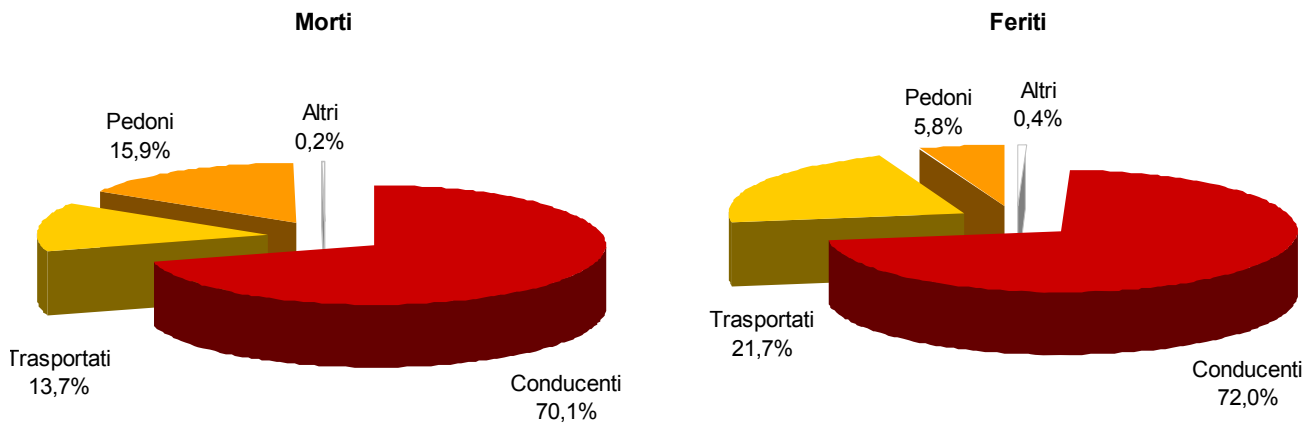
Figura 279
Popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 1993=100)
(Anni 1993-2010)



Fonte: dati Regione Emilia-Romagna.

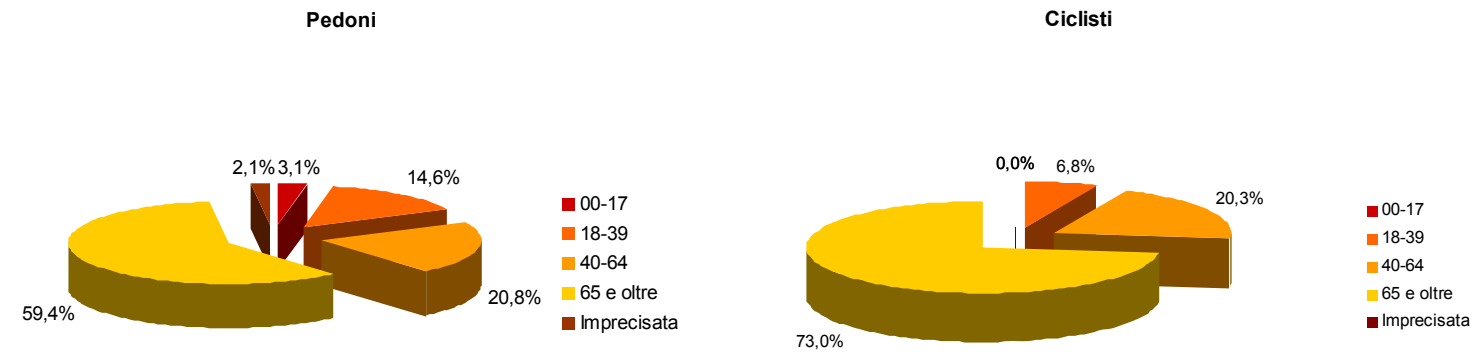
I grafici successivi evidenziano la **composizione delle vittime e dei feriti rispetto alla tipologia di utente**. Il raffronto tra questi due grafici mostra la gravità degli incidenti **che coinvolgono i pedoni**. Inoltre, verificando la suddivisione per fasce di età delle vittime tra i pedoni e i ciclisti, si conferma come **la fascia più a rischio sia quella della popolazione anziana**.

Figura 280
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente
(Anno 2009)



Fonte: dati ISTAT.

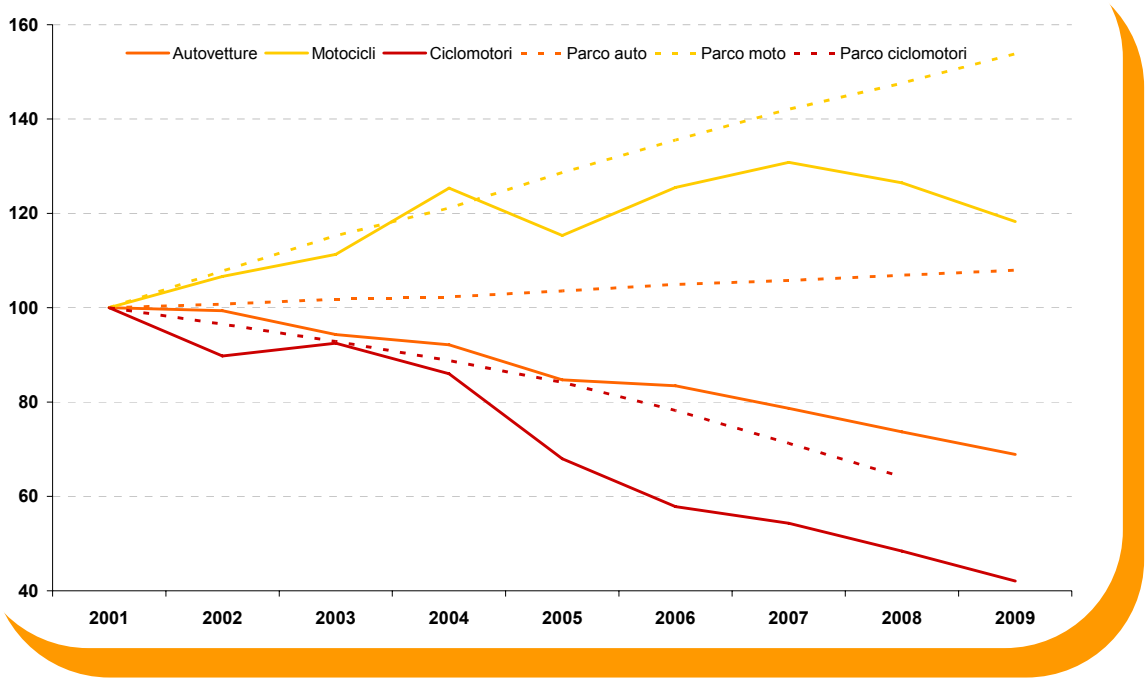
Figura 281
Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce di età
(Anno 2009)



Fonte: dati ISTAT.

L'analisi degli incidenti rispetto ai veicoli coinvolti e al parco circolante mostra come **l'aumento delle autovetture non abbia determinato un aumento del numero di autovetture coinvolte in incidenti**. Al contrario, al notevole aumento dei **motocicli in circolazione corrisponde un proporzionale aumento del numero di incidenti** che coinvolgono questa categoria di veicoli, evidenziando il rischio a cui sono soggetti i motocicli.

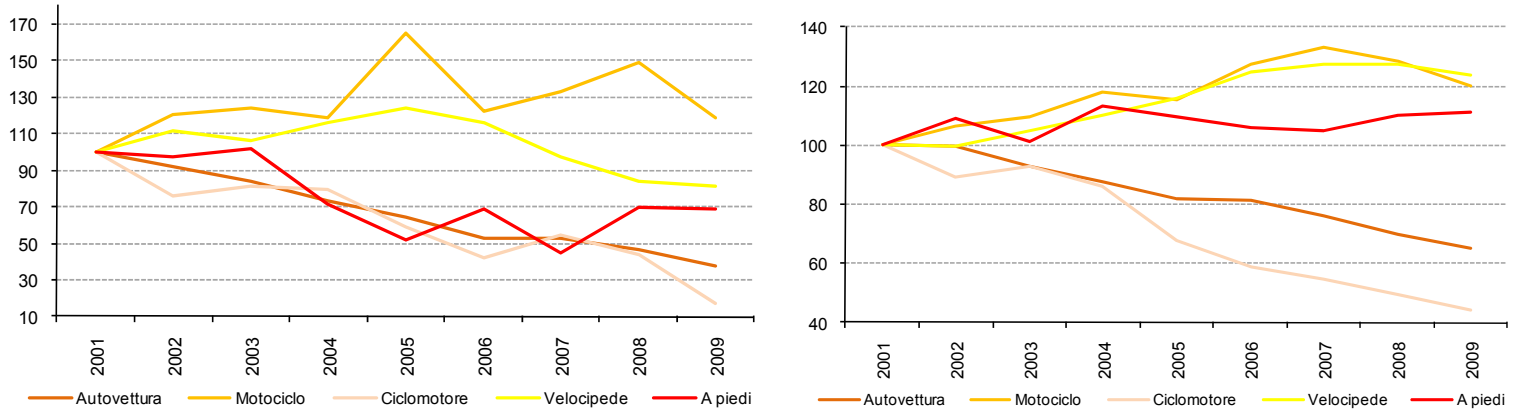
Figura 282
Veicoli coinvolti e parco circolante
(Anno 2001-2009)



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

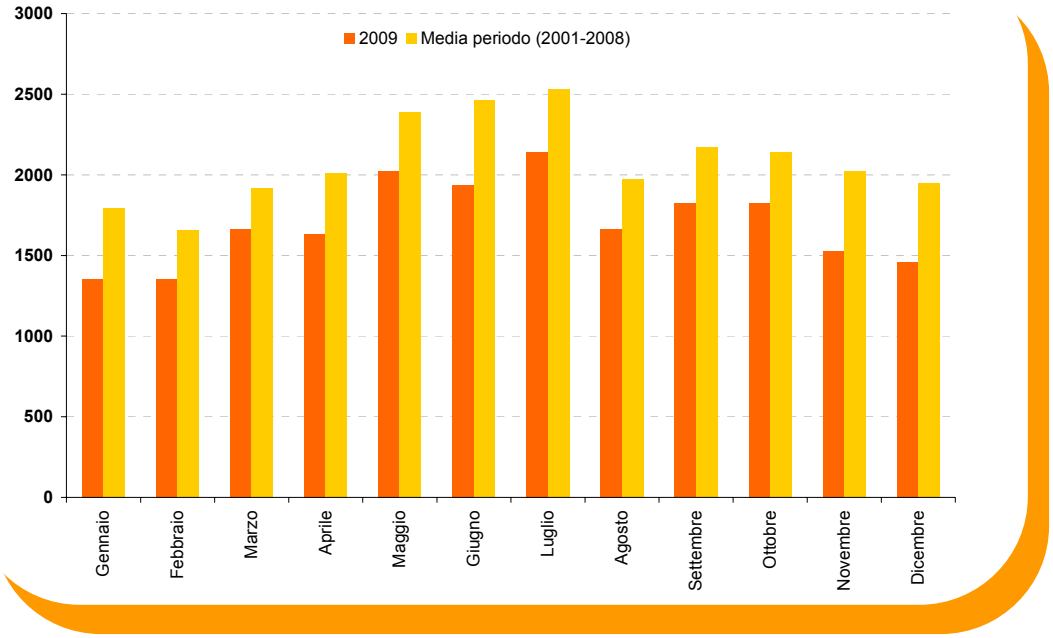
Nei grafici successivi viene illustrato il **trend dei morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati**, per il periodo 2001-2009: emerge ancora una volta il **rischio collegato all'utilizzo del motociclo**; le figure evidenziano però, un decremento nell'ultimo anno, più o meno accentuato per le diverse curve, tranne che per i pedoni, dove il dato risulta pressoché costante rispetto allo scorso anno.

Figura 283
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati
(Anni 2001-2009)



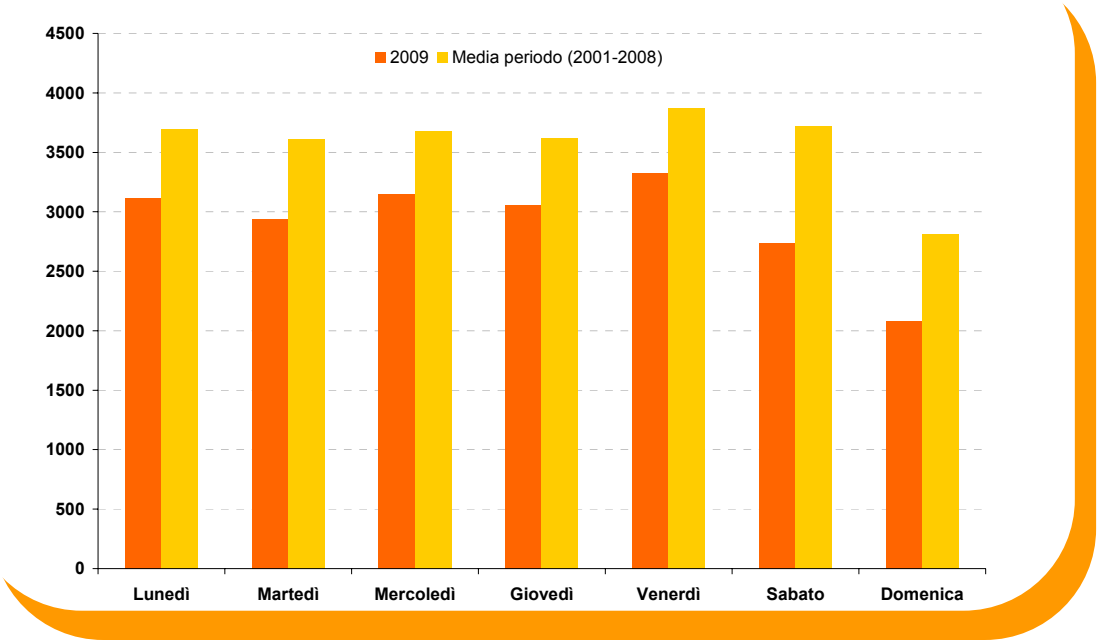
La suddivisione temporale degli incidenti risulta poco significativa per i mesi, mentre l'analisi per giorni e ore conferma come **i maggiori livelli di incidentalità si raggiungano nei giorni lavorativi e negli orari di andata e di ritorno dal lavoro**. Se si analizza la figura 287, che rappresenta le vittime suddivise per ora del giorno, emerge però come la **gravità degli incidenti aumenti nelle ore notturne** (a livelli più bassi di incidentalità corrisponde un numero di vittime maggiore, anche se in calo rispetto alla media del periodo 2001-2008).

Figura 284
Incidenti per mesi
(Anno 2009)



Fonte: dati ISTAT.

Figura 285
Incidenti per giorno
(Anno 2009)

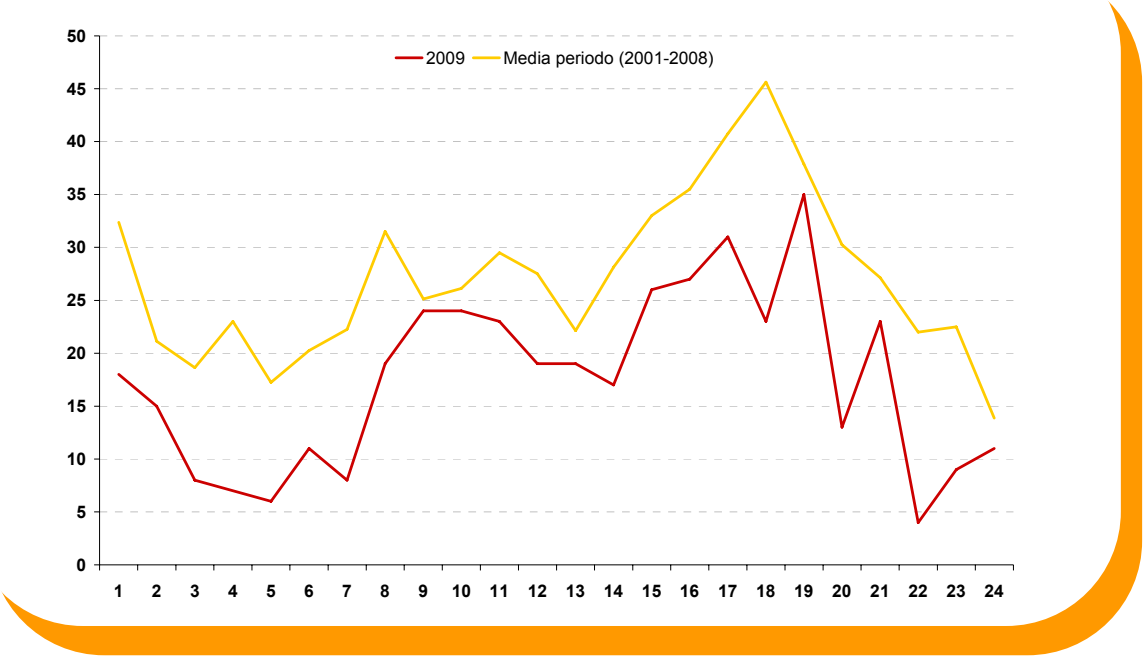


Fonte: dati ISTAT.

Figura 286
Incidenti per ora
(Anno 2009)

Fonte: dati ISTAT.

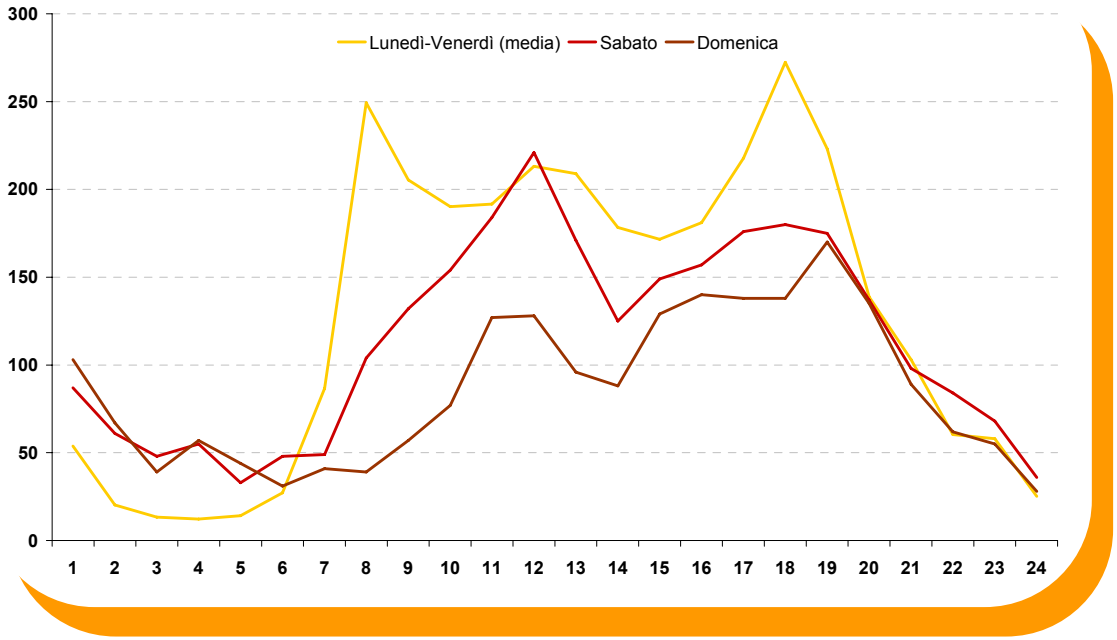
Figura 287
Morti per ora
(Anno 2009)



Fonte: dati ISTAT.

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

Figura 288
Incidenti nel fine settimana
(Anno 2009)



Fonte: dati ISTAT.

Rispetto alla **categoria delle strade**, occorre segnalare che le **difficoltà ancora presenti nella localizzazione degli incidenti** e nella perimetrazione delle aree urbane impongono una forte cautela nella lettura di questi dati. Come già detto, è in fase di consolidamento a livello regionale la nuova modalità della rilevazione dei dati di incidentalità (avviata nel corso del 2009), il cui obiettivo è quello di consentire una maggiore qualità, soprattutto in riferimento alla localizzazione georeferenziata, oltre che nella tempestività dei dati.

Figura 289
Incidenti per categoria di strada
(Anno 2009)

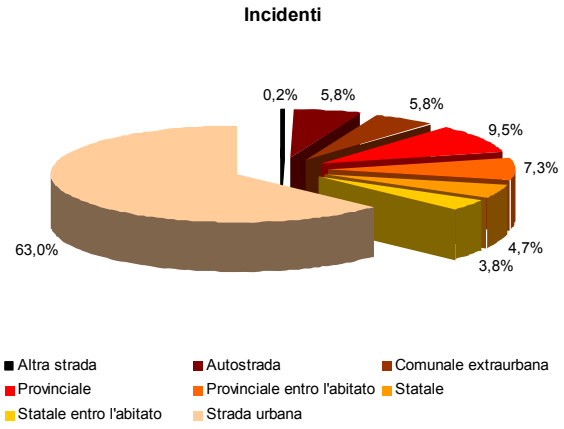
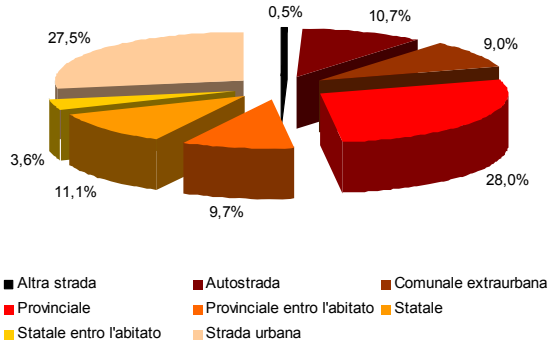


Figura 290
Morti per categoria di strada
(Anno 2009)



Fonte: dati ISTAT.

9.2 LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

9.2.1 Le funzioni e il ruolo dell'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza

L'**Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza**, istituito con la Legge regionale n. 35 del 1990 e regolato con le successive Leggi n. 30 del 1992 e n. 26 del 1995, svolge **attività e azioni dirette allo sviluppo e alla diffusione della cultura della sicurezza stradale**, volte a promuovere una mobilità sicura e sostenibile, **favorendo la formazione di tutti gli utenti della strada** con azioni che, fin dalla scuola materna, li accompagnino con programmi mirati alle diverse fasce di età e alla diversa tipologia di utenti.

Svolge un **ruolo di ideazione, produzione e diffusione di programmi, sussidi didattici e campagne comunicative**, coinvolgendo il mondo della scuola, gli Enti locali, le aziende e le associazioni interessate al tema della sicurezza stradale.

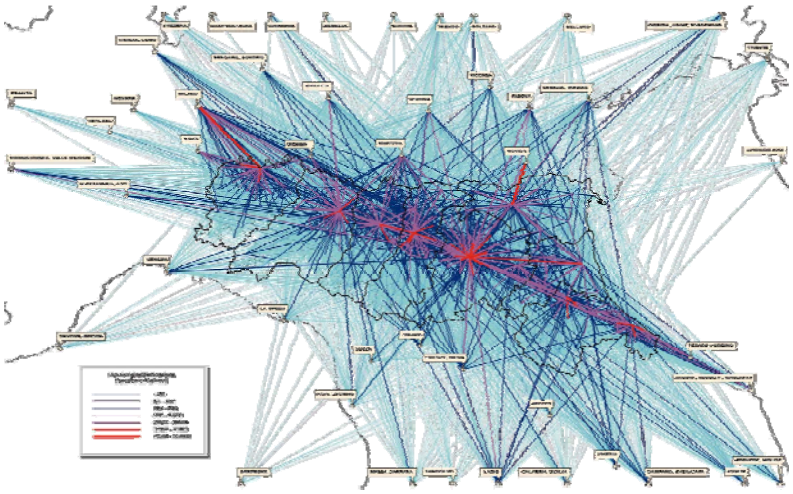
Agisce in collaborazione con le Istituzioni coinvolte in questa tematica, promuovendo azioni al fine di sensibilizzare i decisori e i tecnici delle infrastrutture.

9.2.2 Strategie, obiettivi e progetti per la sicurezza stradale

La metodologia di lavoro adottata dall'Osservatorio è quella del **"Sistema a rete"**, che prevede il coinvolgimento di soggetti che, per competenza, hanno un ruolo in materia di sicurezza stradale. Tale metodo permette di programmare varie azioni da parte dei diversi partecipanti, evitando sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche.

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

Figura 291
Il "Sistema a rete"



Il metodo adottato prevede la formula degli **"Accordi e delle Intese"**, che, basandosi sul principio del riconoscimento di competenze diffuse in materia di sicurezza stradale assegnate a vari soggetti pubblici e privati, 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, e allo stesso tempo impegnativa, è la strategia adottata in materia di **azioni di sensibilizzazione e di comunicazione** alla ricerca di varie forme di comunicazione diversificata, in modo da ampliare il più possibile la sfera di utenti da coinvolgere. A questo scopo si avvale anche di diverse tipologie di linguaggi, in varie sedi, con vari strumenti di comunicazione e con una serie di messaggi in grado di stimolare la riflessione.

L'obiettivo dell'Osservatorio è quello di dare forza e determinazione ad **azioni di contrasto degli incidenti stradali**, estendendole a ogni singolo settore dell'Amministrazione regionale e degli Enti locali, affinché ogni loro azione, progettuale, amministrativa e operativa, sia indirizzata sul territorio verso i diversi utenti della strada e tenga in giusta considerazione il problema della loro sicurezza.

IL MONDO DELLA SCUOLA

Nel 1994 la Regione Emilia-Romagna ha firmato un accordo con le Autorità scolastiche per sostenere **l'introduzione dell'educazione alla sicurezza stradale nella programmazione delle scuole**. In questo quadro, l'Osservatorio ha promosso nel corso degli anni, oltre ad azioni didattiche, anche la **formazione e la sensibilizzazione dei docenti**.

L'educazione alla sicurezza stradale, all'interno dei **"Piani di offerta formativa"** degli istituti scolastici di ogni ordine e grado, ha reso possibile attivare sperimentazioni didattiche e culturali; il mondo dei motori è entrato nei linguaggi "scolastici", portando con sé anche tutte le problematiche relative a una mobilità sicura e sostenibile.

Nelle scuole della regione è stata individuata la figura del **referente dell'educazione stradale**.

LA PREPARAZIONE ALLA GUIDA E I GIOVANI

Il rapporto con i giovani si è consolidato attraverso azioni di sensibilizzazione e di formazione alla guida.

La preparazione per l'acquisizione del "patentino", della patente del motociclo e della "prima auto", ha come obiettivo la diffusione della conoscenza e dell'efficienza del mezzo e della "efficienza" della persona (problema del consumo dell'alcol, di sostanze psicotrope e comportamenti alla guida).

Costante è stata l'attenzione verso una corretta preparazione alla guida, anche attraverso varie forme di comunicazione che coinvolgono i ragazzi anche sul piano emotivo, come la formula del "talk show" e quella dell'utilizzazione di spot internazionali.

L'Osservatorio promuove, realizza e partecipa a **campagne comunicative, informative e di sensibilizzazione** in manifestazioni sportive, culturali e ricreative in cui sia possibile svolgere azioni di informazione, prove di guida e contatto diretto con il mondo dei motori.

La partecipazione al "**Salone internazionale dell'auto – Motor Show**" riveste un grande significato culturale, dal momento che tale iniziativa costituisce un punto di incontro e di conoscenza per i giovani del mondo dei motori e di quello della comunicazione. E' infatti una manifestazione che per l'elevato numero di presenze, specie giovanili, permette di acquisire informazioni sulle loro tendenze, sui loro comportamenti e sui loro stili di vita e di guida. Per questo, rappresenta un importante momento per poter predisporre iniziative di sensibilizzazione e di formazione dei giovani e non solo, oltre che un'occasione di incontro per dibattiti, convegni e riflessioni sulla sicurezza stradale.

MAGGIO IN STRADA "TUTTO L'ANNO" 2010

La Bottega delle idee e dei progetti
Maggio in strada

Maggio in strada "tutto l'anno" ha rappresentato non solo la conclusione scolastica dei programmi, ma di tutte le attività delle scuole e del territorio in materia di educazione stradale.

E' una raccolta di iniziative, manifestazioni e progetti realizzati nelle scuole, durante tutto l'anno scolastico.

Giunto alla sua dodicesima edizione, il progetto si pone l'obiettivo di coinvolgere i soggetti istituzionali e associativi del territorio sul tema dell'educazione stradale e della conoscenza delle regole della strada, dei comportamenti corretti e virtuosi, come obiettivo di convivenza civile sulle strade.

IL "PATENTINO"

Il "patentino" ha sempre rappresentato, nel nostro territorio, un momento formativo importante per la **preparazione dei ragazzi a una mobilità più sicura**, e, in particolare nel mese di maggio, costituisce il momento finale di vari percorsi formativi.

E' consegnato "simbolicamente" da anni anche ai ragazzi impegnati in percorsi in bicicletta, oltre che ai bambini delle scuole materne. La sperimentazione in Emilia-Romagna è arricchita da progetti teorico-pratici per la preparazione alla guida.

A partire dall'1 luglio 2004 **per tutti i minorenni è scattato l'obbligo del "patentino" per condurre i ciclomotori**.

Le scuole secondarie hanno recepito la possibilità, che la legge prevede, di organizzare e realizzare appositi corsi per i propri allievi. La scuola è pertanto impegnata ogni anno nella realizzazione di questi corsi.

Questa attività ha rappresentato, anche nel 2010, un'esperienza utile e di particolare interesse per i minorenni che si avvicinano alla guida del ciclomotore, come da tabella riassuntiva.

Tabella 99
Corsi patentino 2010

Scuole secondarie	1° grado	2° grado
Scuole che hanno realizzato i corsi	352	224
Corsi realizzati	662	390
Studenti partecipanti ai corsi	15.744	9.930

Fonte dati: Ufficio Scolastico Regionale dell'Emilia-Romagna

L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza ha sostenuto nelle scuole secondarie superiori anche programmi didattici finalizzati alla preparazione alla guida dei ragazzi della "prima auto", oltre che del ciclomotore.

ESPERIENZE EDUCATIVE E DIDATTICHE

Oltre alle attività realizzate per la preparazione all'acquisizione del "patentino", sono state sviluppate anche **numerose altre attività formative e comunicative, promosse dagli Ambiti Territoriali e dagli Istituti Scolastici**.

9.2.3 Le attività del 2010

Nel 2010 l'attività dell'Osservatorio si è caratterizzata per il rafforzamento e l'integrazione con le altre strutture dell'Assessorato, con le altre strutture regionali e con soggetti pubblici e privati esterni alla Regione, al fine di aumentare la diffusione della cultura della sicurezza stradale.

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

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

Anche nel 2010 si è voluta consolidare l'azione di sensibilizzazione e di informazione, riguardo ai comportamenti e al rispetto delle regole di tutti gli utenti della strada.

Il rapporto di collaborazione con Università, Enti locali e altre Istituzioni, si è sviluppato anche per la produzione di materiali didattici e informativi tecnologicamente avanzati. Per le attività sopra descritte **per ogni Ambito Territoriale scolastico è stata prevista la somma di 8.000 euro, per un totale complessivo di 72.000 euro**.

- **Partecipazione al Gruppo tecnico interassessorile in materia di diritti dell'infanzia e dell'adolescenza**

L'Osservatorio collabora, sui temi dell'educazione stradale, alle attività del Gruppo tecnico interassessorile nominato a **supporto delle politiche per l'infanzia e l'adolescenza**.

Tale gruppo, costituito ai sensi della L.R. 14/08, ha lo scopo di documentare, attraverso uno sforzo di sintesi, le azioni promosse dalle diverse Direzioni generali della Regione a favore dell'infanzia e dell'adolescenza, azioni sostenute e talvolta orientate da un quadro legislativo sovra-nazionale assai ricco e articolato. In particolare, il **diritto alla partecipazione dei cittadini in età evolutiva** viene assunto come parametro per affrontare il grande tema della qualità della vita per tutti, a partire dalle categorie sociali più deboli.

- **Partecipazione al Laboratorio di comunicazione integrata**

Nell'ambito del Piano della Comunicazione della Regione Emilia-Romagna, il laboratorio formativo aveva l'obiettivo di avviare un processo di integrazione e collaborazione di tutte le iniziative di educazione rivolte alle scuole e ai cittadini che la Regione Emilia-Romagna realizza nelle sue diverse articolazioni, prevedendo una semplificazione della comunicazione e definendo un Piano di Comunicazione delle educazioni con la finalità di proporre in modo unitario l'offerta articolata delle strutture regionali.

Il gruppo di lavoro ha concluso la sua attività ed ha proposto alla Giunta un documento, un vero e proprio manuale/linee guida per la comunicazione integrata.

- **Produzione e distribuzione di materiali 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.

Nel corso del 2010, oltre alla ristampa e distribuzione del Cd audio "Filastrocca rap", dell'opuscolo - manuale "Voglia di bicicletta", del kit multimediale "A tutto casco", del DVD con le tre edizioni della raccolta di spot internazionali "Alla velocità del sogno", è stato realizzato "GuidaTuAuto", un nuovo simulatore di guida che completa il "catalogo" dei supporti multimediali educativi destinati agli insegnanti di ogni ordine e grado e forniti dall'Osservatorio.

GuidatuAuto

GuidatuAuto è un simulatore di guida 3D dedicato alla sicurezza stradale delle quattro ruote.

Durante la simulazione 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_2, NO_x e PM_{10}. Vi 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.

Eventi e manifestazioni

Motor Show e altre manifestazioni di sensibilizzazione

Partecipazione alla 5ª edizione dello "Sportur bicycle show" (Cervia, 5/11 aprile)

Si tratta di un vero e proprio punto di riferimento per il popolo delle due ruote a pedali, con la presenza diretta di aziende del settore, che ogni anno espongono e fanno provare i loro ultimi prodotti su un intero chilometro del Lungomare Deledda di Cervia, all'interno dello spazio Bicycle Show Expo. La componente tecnica-sportiva di gare, stages, esibizioni e stand espositivi di materiali costituisce l'ossatura di questa kermesse. Inoltre, all'interno dello Sportur Bicycle Show sono sempre previste gare e intrattenimenti riservati ai bambini: soprattutto a loro è stato distribuito il manuale **"Voglia di bicicletta"**.

Rombi di passione 2010 (Lugo di Romagna, 25/26 settembre, 2/3 ottobre)

Rombi di passione è una manifestazione che nell'arco di due "fine settimana" riunisce in sé **eventi motoristici, momenti educativi e spazi espositivi**. E' un evento in forte crescita, giunto alla sua quinta edizione, che si svolge a Lugo, grazie alla collaborazione, al contributo e all'organizzazione di numerose realtà locali (enti, associazioni, aziende, volontari, ecc.) ed è diventato un punto di riferimento in Romagna. Il 25 settembre, in particolare, si è svolta la "**Giornata dell'educazione stradale**". Il modulo formativo ha previsto lezioni teoriche a cura della Polizia Municipale di Lugo, prove di addestramento con il simulatore "GuidatuMoto" e prove pratiche propedeutiche al patentino per i ragazzi a bordo di ciclomotori, organizzate in collaborazione con il Motoclub Predappio e la Polizia Municipale di Lugo.

- **Ferrara Balloons Festival (17-26 settembre 2010)**

Il "Ferrara Balloons Festival" è il più grande festival di mongolfiere in Italia. Pensato per il grande pubblico, con decine di mongolfiere, ha visto la partecipazione di **oltre 300.000 spettatori**.

In collaborazione con la Provincia di Ferrara, sono stati distribuiti materiali informativi e sono state effettuate **prove di guida con simulatori** in un apposito stand allestito a questo scopo.

- **Siamo nati per camminare**

E' una campagna promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna.

Hanno partecipato alla campagna l'Associazione Camina e i Comuni di Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini.

La campagna nasce con l'intento di ricordare che il mezzo di locomozione più antico, le gambe, è anche quello più salutare ed ecologico.

Ci sono azioni che pur essendo logiche a livello individuale diventano assurde quando sono in tanti e realizzarle. Rientra in questa categoria anche il portare i figli a scuola in macchina. A livello individuale sembrerebbe una scelta razionale, si fa presto e si viaggia sicuri. Ma dato che questo ragionamento lo fanno troppi genitori, il risultato è un aumento del traffico e quindi dell'inquinamento e dei pericoli, proprio in prossimità delle scuole. Spesso si impiega più tempo che ad andare a piedi, dato che soprattutto in città le scuole primarie hanno un bacino di utenza nel raggio di qualche centinaio di metri. Inoltre andare a scuola a piedi consente ai bambini di fare un po' di attività fisica, di cui c'è così bisogno nelle nostre società sedentarie.

"Siamo nati per camminare" è una **lettera aperta rivolta ai genitori sotto forma di una colorata cartolina che viene distribuita nelle scuole**.

"**Camminare fa bene alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore**", si legge nella lettera.

Questa lettera è accompagnata anche da un manifesto da affiggere nelle scuole e da tanti post-it con la scritta "Siamo nati per camminare". L'invito è a **fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita**. La lettera si conclude con un appello agli automobilisti: "ricordatevi che siamo tutti pedoni. Rispettate le regole e i limiti di velocità. Anche il pedone che è in voi vi ringrazierà".

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

- **Partecipazione alla 35ª edizione del Salone internazionale dell'Auto Motor Show (Bologna, 4 – 12 dicembre 2010)**

Anche in questa edizione **l'Osservatorio ha partecipato, con un proprio stand**, **a questa grande kermesse dell'automobile**, per essere un punto di riferimento per tutti coloro che lo hanno visitato, organizzando momenti d'incontro e di confronto con i giovani per raccogliere da loro suggerimenti e indicazioni, ma anche per informarli sul comportamento da tenere sulle strade quando viaggiano in ciclomotore o in auto. Ospite fissa dell'Osservatorio al Motor Show è stata **Radio International,** che ha animato lo stand trasmettendo in diretta i colloqui con i giovani e le interviste agli ospiti in visita. Nello stand sono stati organizzati eventi di intrattenimento con musica, giochi e prove di abilità, che hanno avuto come tema l'educazione stradale e la sicurezza e che hanno coinvolto e divertito i ragazzi in modo diverso, permettendogli di scoprire e di verificare il proprio livello di conoscenza delle regole e dei comportamenti da tenere sulle strade. Anche quest'anno sono stati **distribuiti quotidianamente materiali informativi e di sensibilizzazione e gadget legati al tema della sicurezza stradale**.

AREA "L'ANGOLO DEL SAPERE"

Il punto di incontro più stimolante per i giovani è stato l'area detta "**l'angolo del sapere**" dove era possibile cimentarsi con il nuovo simulatore di guida **"GuidaTuAuto"**, dedicato all'educazione stradale, in una postazione di guida tipa"sala giochi".

In quest'area inoltre sono state installate 10 diverse postazioni su p.c., con **simulatori di guida** in cui ogni visitatore si è potuto cimentare in test di guida normale (codice stradale); guida in stato di ebbrezza; guida con imprevisti; percorso su bagnato e ghiaccio.

- **Convenzione con l'Università di Bologna, Facoltà di Scienze della Formazione per l'aggiornamento del sito Internet**

Nel 2010 è stata completata la collaborazione con la Facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Bologna e il Dipartimento di Scienze dell'Educazione per l'aggiornamento della sezione relativa ai progetti didattici e ai modelli relativi alle iniziative di educazione stradale nelle scuole.

9.3 I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE

La Regione a partire dal 1992 (con la L.R. 30/92 "Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti") ha avviato una serie di interventi per elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale.

In questo periodo la Regione ha, tra le altre iniziative, predisposto **quattro bandi di contributi per interventi sulla piattaforma stradale**, indirizzati alle Amministrazioni provinciali e comunali.

In quest'ambito sono stati **esaminati oltre seicento progetti e realizzati**, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali e comunali, **quasi trecento interventi**, per un ammontare complessivo di **oltre settanta milioni di euro**. Gli interventi finanziati nei primi tre bandi riguardavano per la maggior parte incroci, percorsi pedonali e ciclabili, mentre il quarto era destinato specificamente alla realizzazione di rotatorie.

Dando seguito alle attività derivanti dalla Legge regionale citata, la Regione ha dato attuazione al **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, che prevede la gestione a livello regionale delle risorse. La Regione Emilia-Romagna, per il primo programma di attuazione approvato dal CIPE nel novembre 2002, ha concesso contributi per circa 12.000.000 euro.

Con la delibera di Giunta regionale n. 1466 del 28/7/2003 è stato approvato il "Disciplinare" per l'accesso ai finanziamenti da parte delle Province e dei Comuni, che favoriva fortemente l'associazione tra Enti e gli interventi integrati (non solo infrastrutturali, dunque, ma relativi anche ad altre azioni capaci di incidere sul governo della sicurezza stradale). In particolare, gli interventi dovevano riguardare "**Aree Zero**", cioè ambiti territoriali in cui concentrare, anche con modalità esemplari, iniziative e progetti riguardanti più campi di intervento (messa in sicurezza delle strade extraurbane, moderazione del traffico, formazione di aree pedonali, creazione di reti ciclabili, rafforzamento dell'efficacia dei programmi di educazione stradale, creazione di centri di monitoraggio e controllo, ecc.), volti tendenzialmente ad azzerare il numero degli incidenti.

Sulla base di tali valutazioni è stata predisposta una graduatoria delle proposte, approvata con delibera n. 2565 del 9/12/2003: **sono stati finanziati 19 progetti (su 27 presentati), per un totale di 32.958.000 euro**, di cui 12.434.100 euro derivanti dal cofinanziamento statale.

Nel novembre 2003 è stato approvato il **secondo Programma di attuazione del Piano**, per la gestione del quale è stata adottata una procedura analoga alla precedente.

Con la delibera di Giunta n. 1037 del 4/7/2005 è stato approvato il nuovo Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti, sostanzialmente simile al precedente. La graduatoria, approvata con la delibera regionale n. 95 del 30/1/2006, ha previsto un **finanziamento di 16 proposte, su un totale di 46 pervenute**. La somma assegnata è stata di **1.472.253 euro** per quindici annualità, corrispondenti a circa 17.000.000 euro di finanziamenti, per un costo complessivo degli interventi di circa 46.000.000 euro.

A causa di successive modifiche del quadro legislativo nazionale, che di fatto hanno bloccato le erogazioni dei finanziamenti del PNSS, **solo recentemente è stato riattivato il finanziamento per 15 interventi** tra i 35 complessivi in posizione utile nelle graduatorie, con l'emissione del previsto decreto interministeriale; attualmente la Regione sta provvedendo agli atti necessari per il riavvio dei programmi.

Nel corso del 2009 è stato approvato il Disciplinare per l'accesso ai finanziamenti per il 3° programma del PNSS (delibera di Giunta n. 1251 del 7 settembre 2009), che ammontano a 4.085.899 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**. Le strade risultano infatti sempre più caratterizzate da una varietà di segni e oggetti

ridondanti, in parte direttamente funzionali alla viabilità (segnali verticali e orizzontali, impianti semaforici, guard-rail o lampioni) e in parte estranei (insegne, cartelli pubblicitari, reti di servizi). Una quantità che tende a causare, tra gli utenti, una percezione di frammentazione e confusione, con evidenti ripercussioni anche sulla sicurezza stradale. Motivo per cui si è deciso di "stimolare" le sinergie tra diverse Amministrazioni per definire criteri comuni d'intervento, in base ai quali avviare un'attività di riordino strutturale della segnaletica stradale.

Entro la scadenza prevista del 23 dicembre 2009, **sono pervenute 37 domande**. A conclusione dell'istruttoria tecnica e delle attività della Commissione di valutazione, sono stati individuati cinque progetti con un contributo del 60% sull'importo dell'intervento previsto: il primo classificato ("Piano di interventi per la segnaletica verticale finalizzato al miglioramento della sicurezza stradale") è stato presentato dall'associazione composta da tutte le nove Province della Regione - capofila la Provincia di Reggio Emilia; seguono, in ordine di graduatoria, i progetti presentati dai Comuni di Cesena, Parma, Casalecchio di Reno, Reggio Emilia. La proposta del Comune di Imola (sesto classificato) ha ottenuto un finanziamento che contribuirà a coprire circa il 14% dell'intervento.

Sono attualmente **in corso le attività per avviare il 4° e 5° Programma del PNSS**, che metteranno a disposizione circa 7 milioni di euro, ancora per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata.

Tabella 100
Sintesi Programmi per la sicurezza

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo importo interventi finanziati (arrotondato, in euro)	Importo complessivo importo contributi assegnati (arrotondato, in euro)
L.R. 30/92 1°, 2° e 3° Bando	455	198	45.000.000	20.000.000
L.R. 30/92 (4° bando e estens.)	162	66	27.500.000	10.000.000
1° PNSS	27	19	33.000.000	12.500.000
2° PNSS	46	16	46.000.000	17.000.000
3° PNSS	37	6	7.000.000	4.000.000
Totale Programmi Sicurezza	**727**	**305**	**158.500.000**	**63.500.000**