

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 e recepisce l'obiettivo dell'ulteriore dimezzamento del numero di vittime della strada entro il 2020.

Per questo promuove un insieme articolato di interventi, in continuità con la L.R. 30/92, tra cui in particolare azioni volte:

- § alla modifica della ripartizione modale, con riduzione della componente veicolare privata;
- § alla modifica dei comportamenti attraverso l'azione educativa e informativa accompagnata dall'attività di controllo dei comportamenti pericolosi;
- § 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 stradale e la sicurezza, 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 giovanile⁶⁰.

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 stradale⁶¹.

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 di 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 connesse al processo di produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale, la cui rilevazione è partita nel 2009 e si è via via consolidata.

⁶⁰ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2 “La cultura della sicurezza stradale”.

⁶¹ Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.3 “I Programmi di intervento per la sicurezza stradale”.

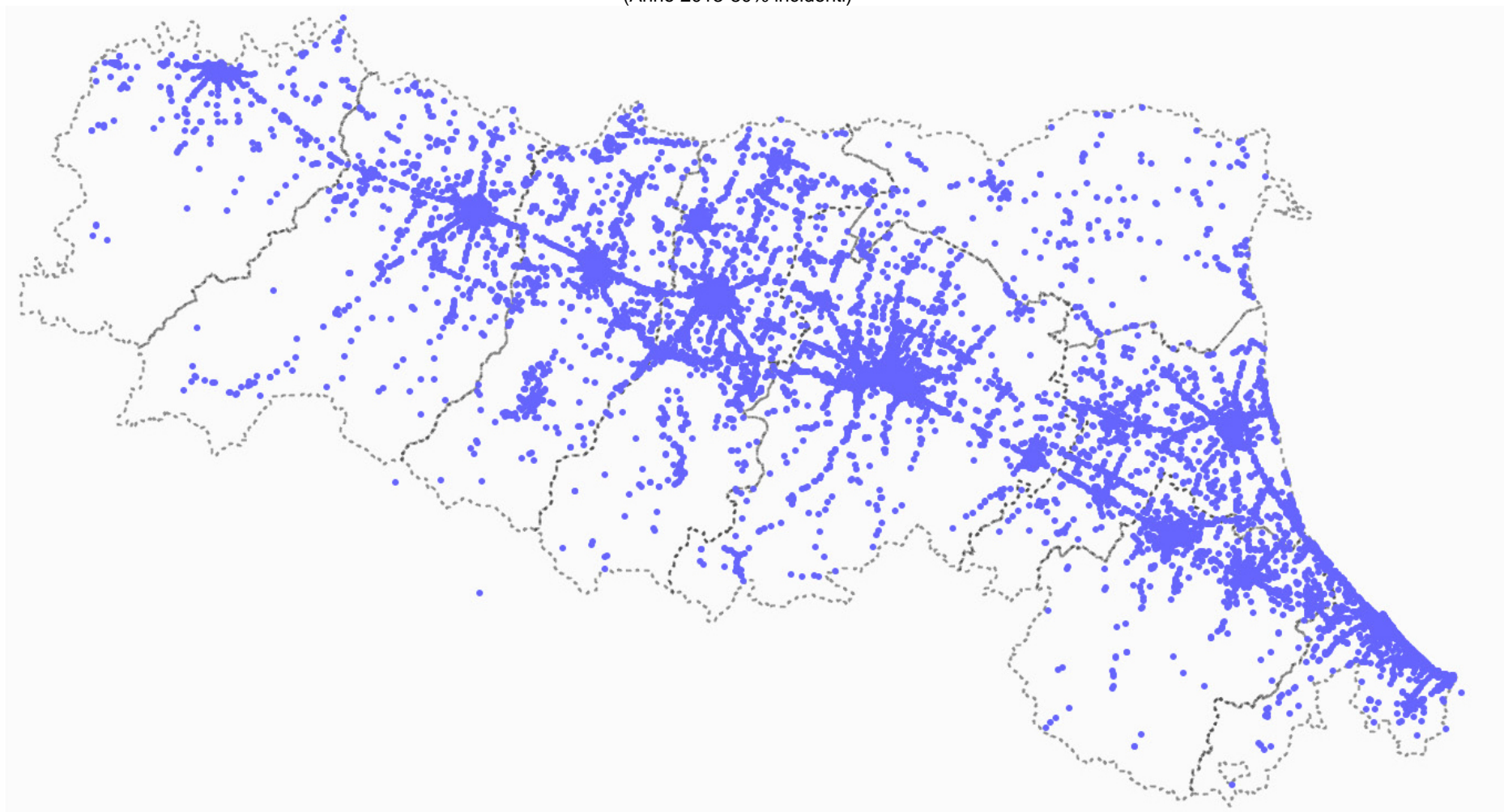
L'attuazione del progetto MISTeR consente di avere a disposizione i dati con maggiore tempestività rispetto alla situazione precedente il progetto e una maggiore qualità dei dati, soprattutto in riferimento alla localizzazione georeferenziata.

La figura che segue rappresenta la localizzazione georeferenziata degli incidenti 2013 (si è ottenuta la localizzazione di circa l'80% dei dati).

I mutamenti istituzionali riguardanti gli enti coinvolti nel progetto MISTeR (in particolare le Province), nonché le previsioni legislative che pongono in capo al Ministero la competenza della tenuta degli archivi dell'incidentalità, porteranno alla necessità di revisione delle modalità di rilevazione dei dati di incidentalità. Si auspica che questo non comporti la perdita dei risultati fin qui ottenuti.

Di seguito si presentano alcuni ulteriori **dati di sintesi aggiornati al 2013**.

Figura 190
Mappa incidenti stradali in Emilia-Romagna
(Anno 2013-80% incidenti)



Fonte: dati ISTAT.

Tabella 80
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)
 (Anni 2001-2013 - 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
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	181.227	18.135	3.385	344	257.421	24.914

*Il dato 2012 è stato rivisto da Istat nel corso del 2014 a causa di alcuni incidenti inviati in ritardo da parte dell'Arma dei Carabinieri. Tale dato è stato ulteriormente rivisto dall'Ufficio SISTAN della Provincia di Parma per la presenza di alcuni incidenti "doppi": il dato 2012 per l'Emilia-Romagna, pertanto, differisce da quello diffuso da Istat per un totale di 8 incidenti e 13 feriti (la correzione non è stata apportata al totale nazionale).

Tabella 81
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia (valori assoluti)
 (Anno 2011-2013 - Fonte ISTAT)

	2013			2012**			2011		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	1.141	34	1.555	1.366	32	1.857	1.269	32	1.743
Parma	1.475	37	2.001	1.658	31	2.344	1.749	36	2.369
Reggio nell'Emilia	1.903	36	2.584	1.978	44	2.685	2.302	57	3.228
Modena	3.128	59	4.357	2.940	52	4.022	3.286	53	4.420
Bologna	3.901	62	5.565	3.767	75	5.177	4.342	79	6.033
Ferrara	1.281	35	1.705	1.262	40	1.693	1.424	31	1.902
Ravenna	1.730	41	2.456	1.732	51	2.372	1.926	43	2.734
Forlì-Cesena	1.651	22	2.167	1.726	32	2.251	1.889	45	2.474
Rimini	1.925	18	2.524	1.884	23	2.492	2.228	24	3.086
Emilia-Romagna	18.135	344	24.914	18.313	380	24.893	20.415	400	27.989

**Il dato 2012 è stato rivisto da Istat nel corso del 2014 a causa di alcuni incidenti inviati in ritardo da parte dell'Arma dei Carabinieri. Tale dato è stato ulteriormente rivisto dall'Ufficio SISTAN della Provincia di Parma per la presenza di alcuni incidenti "doppi": il dato 2012 per l'Emilia-Romagna, pertanto, differisce da quello diffuso da Istat per un totale di 8 incidenti e 13 feriti (la correzione non è stata apportata al totale nazionale).

Figura 191
Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)
 (Anni 2001-2013 - Fonte ISTAT)

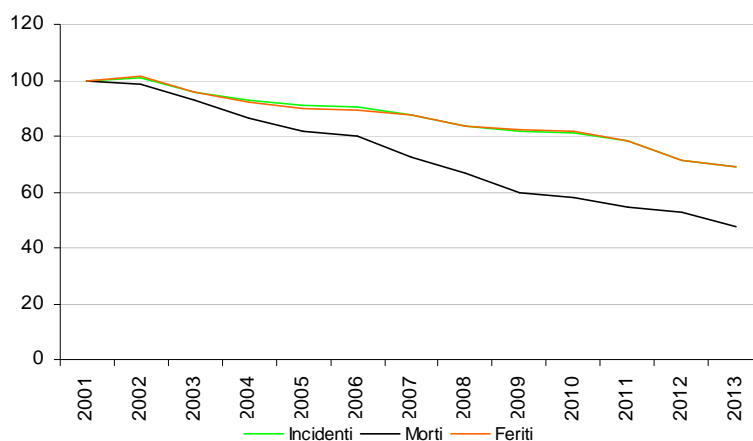
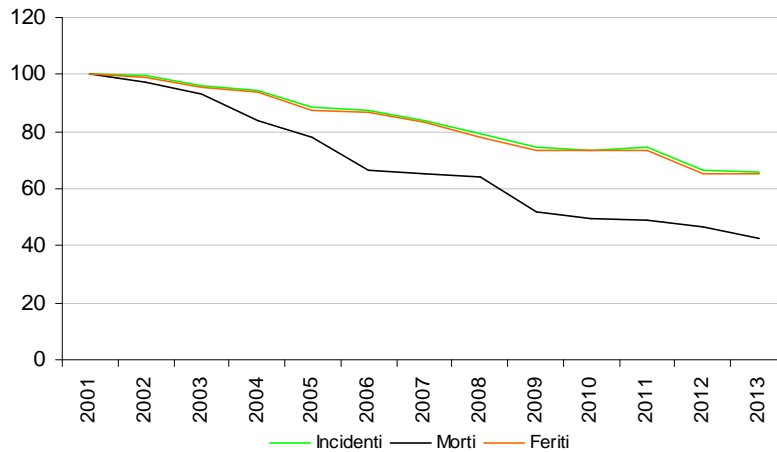


Figura 192
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)
 (Anni 2001-2013 - Fonte ISTAT)



18.135 incidenti, 24.914 feriti, 344 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2013. **Rispetto al 2012, si registra un calo di oltre il 9% di soggetti deceduti**, in linea con il dato a livello nazionale, a cui però non corrisponde un analogo calo nel numero di incidenti e feriti. Il calo dei decessi è in linea con il trend quasi lineare che si registra in Emilia-Romagna ormai dall'inizio degli anni 2000 (-57% rispetto al 2001); la "velocità" con cui il numero di morti sta calando era diminuita negli anni scorsi, ma nel 2013 è aumentata. Il dato sulla mortalità è sostanzialmente confermato anche dai dati di fonte sanitaria che registrano, nel 2013, 313 residenti emiliano-romagnoli deceduti per "accidente stradale", con una flessione di circa il 60% rispetto al 2001.

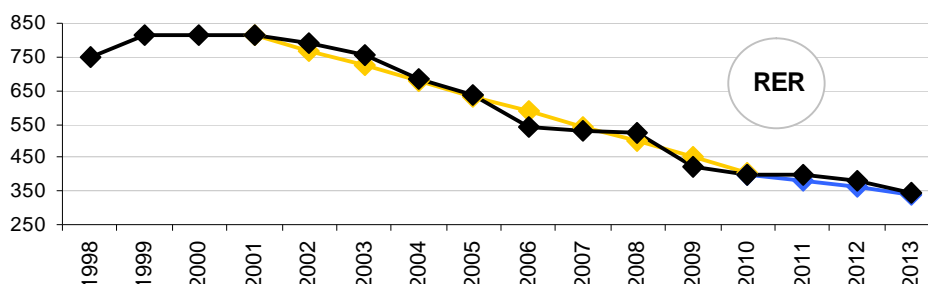
Il 2012 è l'anno in cui l'Arma dei Carabinieri ha cambiato il metodo di rilevazione, passando a un sistema centralizzato dal quale i dati vengono inviati periodicamente alle Regioni in convenzione con Istat.

Come tutti i cambiamenti, anche questo passaggio ha comportato qualche problema durante il periodo di "rodaggio", come è dimostrato dalla revisione effettuata da ISTAT sui dati 2012, come evidenziato nelle note delle tabelle.

Si ricorda, come evidenziato nella figura che segue, che in Emilia-Romagna **si è potuto raggiungere nel 2010 l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001 (passando da 813 vittime a 401).**

Figura 193
Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2020 in Emilia-Romagna
 (Anni 1998-2013)

■ Sentiero obiettivo □ Andamento mortalità
 ■ Sentiero obiettivo 2020



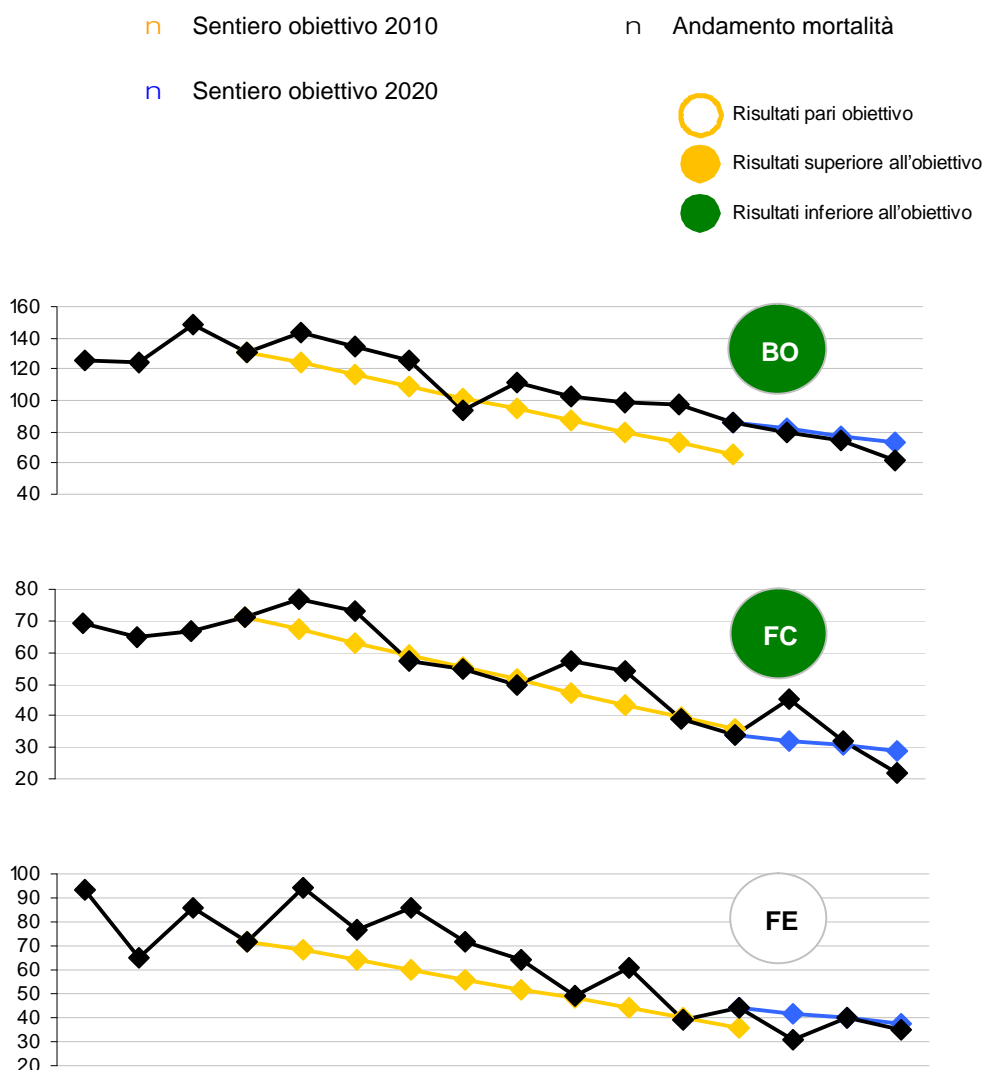
Il perseguimento del nuovo obiettivo europeo di riduzione di un ulteriore 50% delle vittime dal 2010 al 2020, si è avviato in maniera positiva: nel 2013 infatti a livello regionale vediamo la rispondenza dei dati rilevati relativi alla mortalità rispetto a quelli determinati dal sentiero obiettivo - che indica l'andamento teorico della mortalità per il raggiungimento dell'obiettivo, ma occorrerà consolidare, proseguire e migliorare le attività in essere, favorendo ulteriormente la diffusione della cultura della sicurezza stradale, l'approfondimento della conoscenza del fenomeno e la qualità degli interventi.

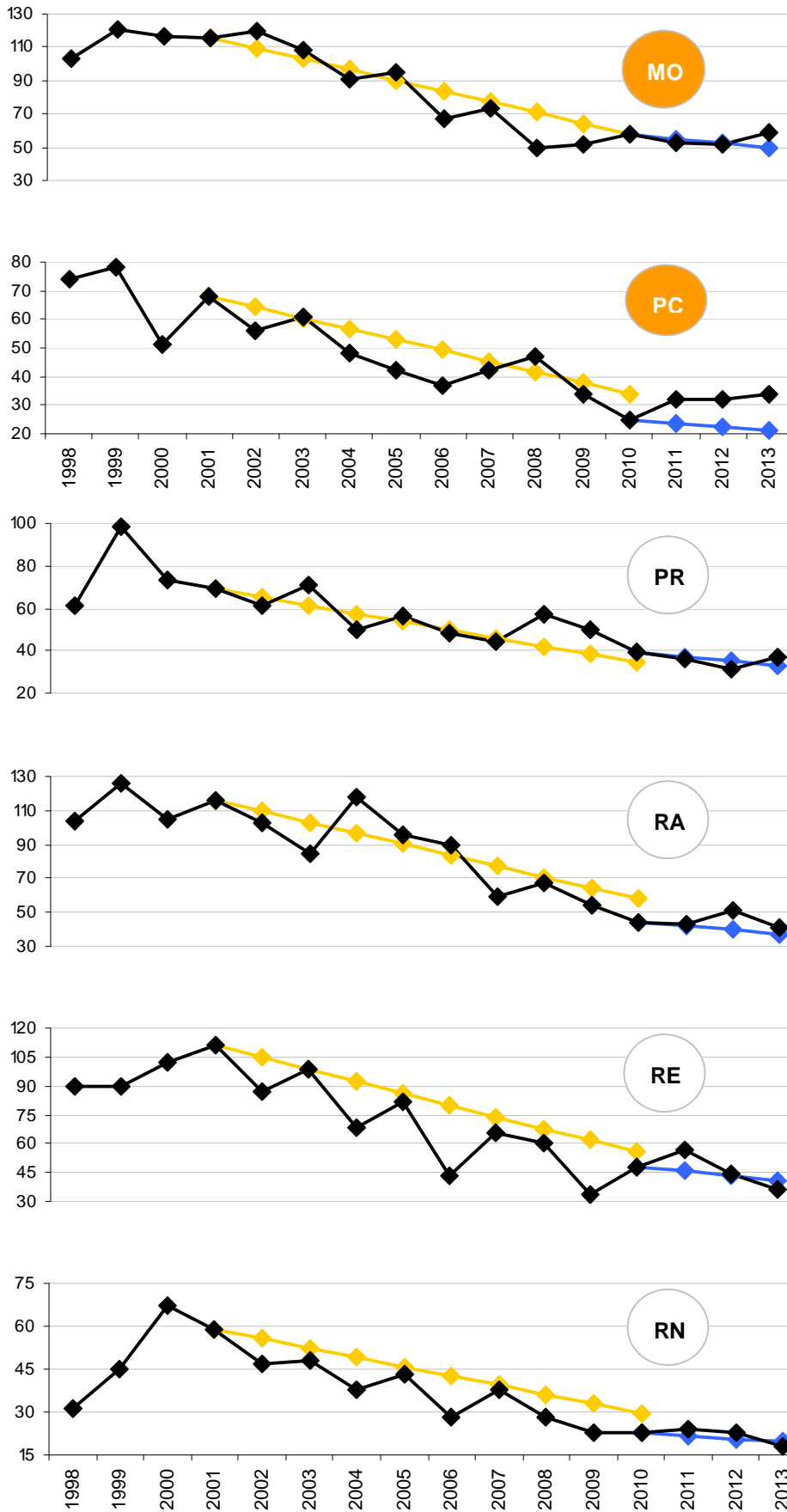
È infatti necessario tenere alto il livello di attenzione e di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale, come risulta particolarmente evidente nei grafici analoghi al precedente **disaggregati a livello provinciale**.

Si notano, infatti, andamenti delle curve molto altalenanti, dovuti ad anni di buoni risultati alternati ad anni con incrementi che in alcuni casi annullano i risultati positivi ottenuti in precedenza. Ciò evidenzia non solo la complessità del fenomeno, ma anche la necessità di azioni continue che agiscano sulla natura strutturale del problema.

In particolare nel 2013, rispetto all'obiettivo 2020, si evidenziano i buoni risultati nelle province di Bologna e Forlì – Cesena, contrapposti ai risultati negativi per le province di Modena e Piacenza; i valori delle restanti cinque province risultano sostanzialmente allineati al sentiero obiettivo.

Figura 194
Morti per incidenti stradali in rapporto all'obiettivo al 2020 nelle province dell'Emilia-Romagna
 (Anni 1998-2013)

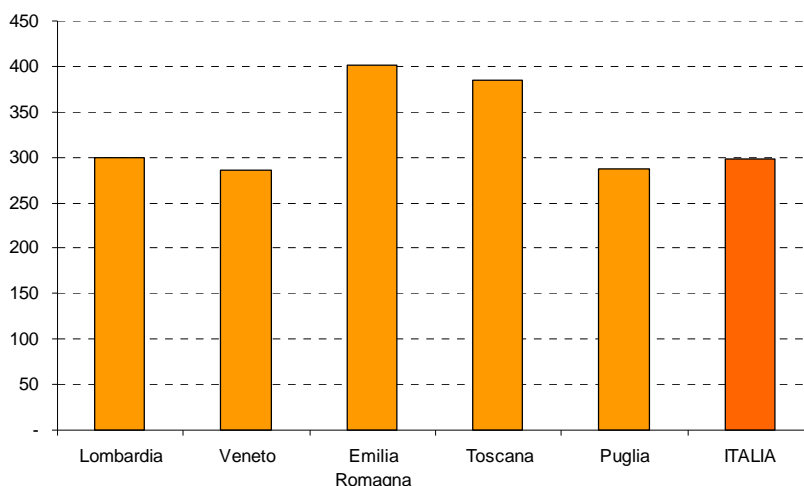




Fonte: dati ISTAT.

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; il dato, seppur diminuito da euro 416 procapite a euro 401, rimane ancora più elevato della media italiana e mette in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione.

Figura 195
Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente
 (Anno 2013)



Esaminando i dati di mortalità per classe di età, si evidenzia che nel corso del 2013 sono diminuite di circa il 15% le **vittime con più di 65 anni** anche se questa classe di età continua ad essere una delle più colpite (36% del totale delle vittime), in particolare per la fascia sopra i 75 anni.

I soggetti deceduti in questa fascia di età risultano infatti nel 2013 pari a 86 unità, corrispondenti al 25% del totale. Nel 2012 gli over 75 deceduti risultavano invece pari al 28% del totale (oltre 100 in valore assoluto); percentuale che nel 2011 era pari al 19% (77 in valore assoluto) e che nel decennio precedente (2001-2010) era in media pari al 16% (valore assoluto 96 di media). Dunque anche se il numero dei deceduti over 75 risultano in calo, le altre fasce di età hanno avuto cali più consistenti e quindi la percentuale dei deceduti over 75 risulta ancora elevata.

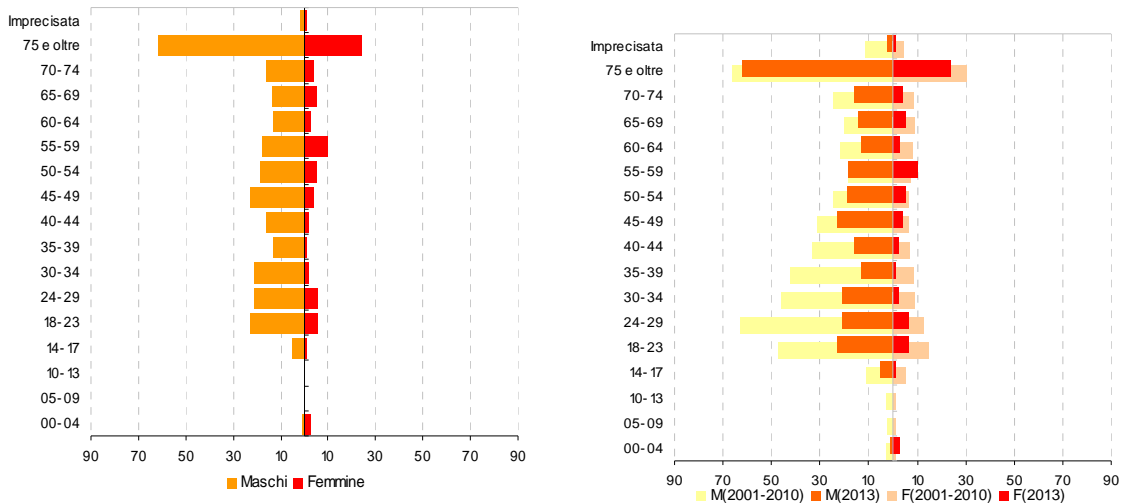
Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento, allora ci si accorge che gli **ultra settantacinquenni rappresentano, nonostante il calo, il 55% dei pedoni deceduti e il 35% dei ciclisti deceduti**, a dimostrazione di come questa classe di età possa essere considerata come utenza "particolarmente debole".

Allo stesso tempo si evidenzia che i soggetti nella fascia di **età sopra i 75 anni** rappresentano ormai anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale con il **24% sul totale dei conducenti morti, percentuale** che si conferma dal 2012 e che nel decennio precedente era in media pari al 12%.

Anche il dato delle vittime relativo ai conducenti di ciclomotori nel 2013 risulta più elevato per la fascia di età over 75, arrivando a un 33%, contro una percentuale del 25% della fascia di età tra i 14 e i 17 anni, che tradizionalmente ne fa maggior uso.

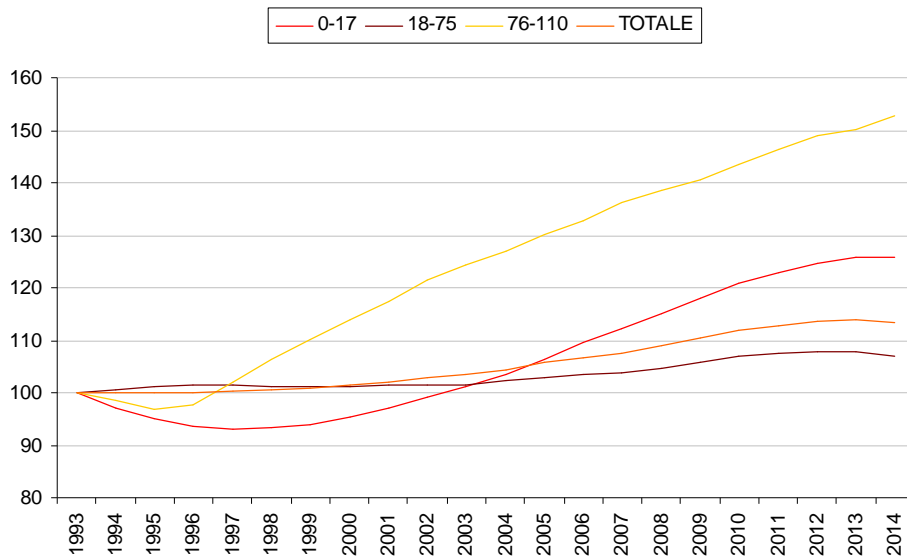
Naturalmente questi dati vanno letti e probabilmente spiegati guardando l'andamento della composizione della popolazione.

Figura 196
Morti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
 (Anno 2013 e raffronto con la media 2001-2010)



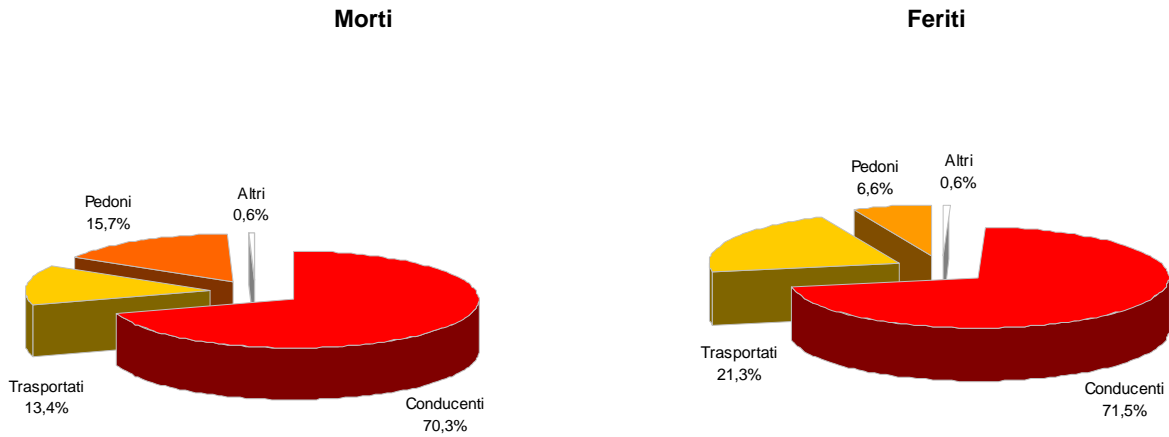
Fonte: dati ISTAT.

Figura 197
Trend di crescita popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 1993=100)
 (Anni 1993-2014)



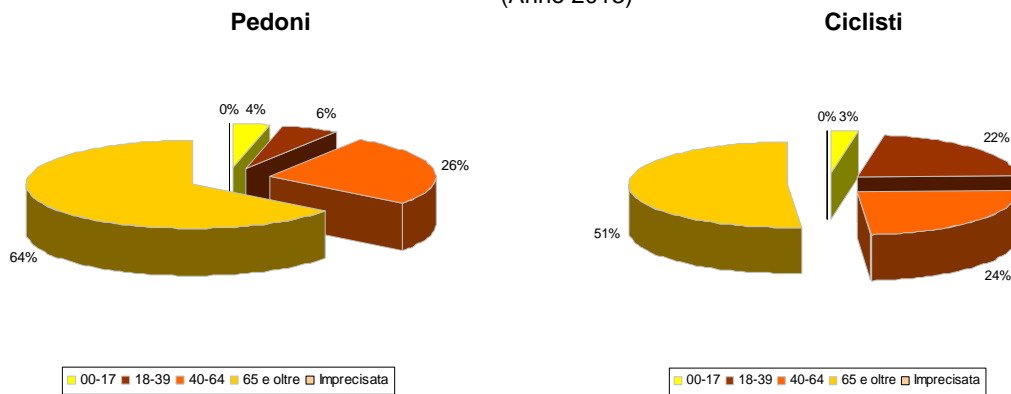
Fonte: dati Regione Emilia-Romagna.

Figura 198
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente
(Anno 2013)



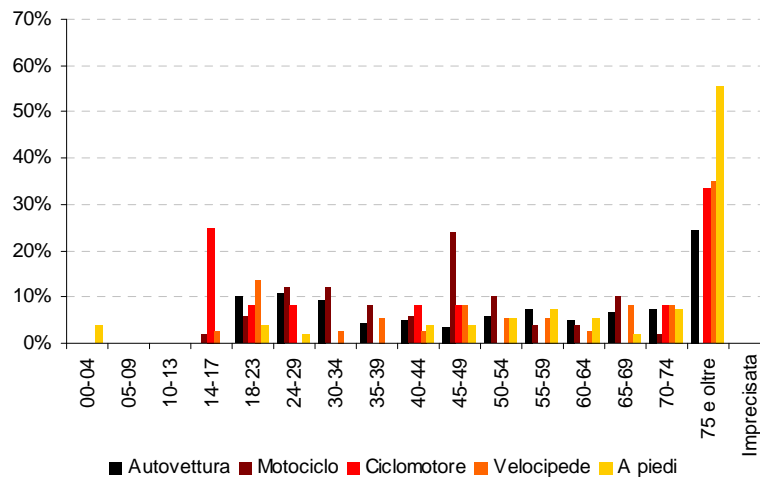
Fonte: dati ISTAT.

Figura 199
Pedoni e ciclisti morti suddivisi per fasce di età
(Anno 2013)



Fonte: dati ISTAT.

Figura 200
Morti suddivisi per fasce di età e tipo veicolo
(Anno 2013)



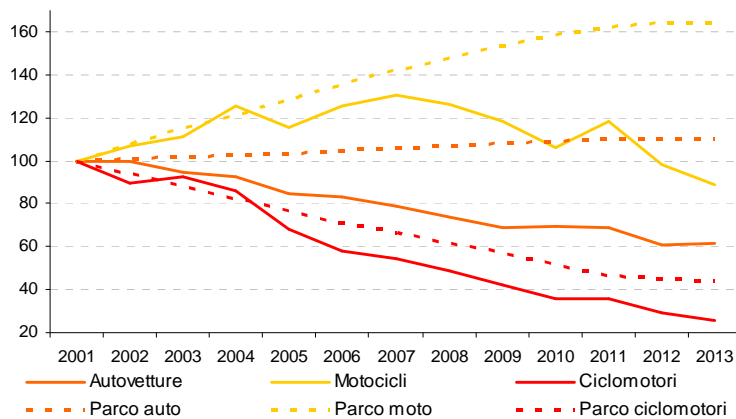
Fonte: dati ISTAT.

Passando all'analisi per tipologia di veicolo, **il numero di morti è in diminuzione per tutte le tipologie** - si segnala un notevole calo dei morti pari a circa il 26% dei conducenti i motocicli e di circa il 22% per i ciclisti-, mentre per i **pedoni rimane pressoché invariato** (-44% rispetto al 2001).

La fascia di età con il maggior numero di decessi tra i pedoni risulta quella **oltre i 65 anni** (in particolare gli over 75 come detto in precedenza) che, dal 49% del 2011, era passata al 73% del 2012, rientrando al 64% nel 2013. Anche per i ciclisti la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 51% del totale dei ciclisti deceduti nel 2013 (63% nel 2011 e 71% nel 2012).

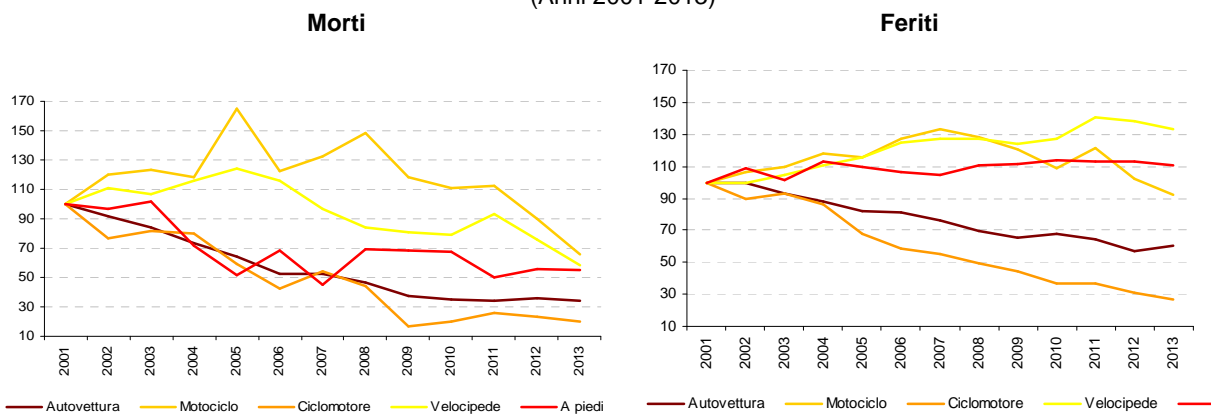
Calano anche i decessi a bordo di ciclomotore, per i quali si registra un calo di circa il 14% rispetto al 2012.

Figura 201
Veicoli coinvolti e parco circolante
 (Anni 2001-2013)



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

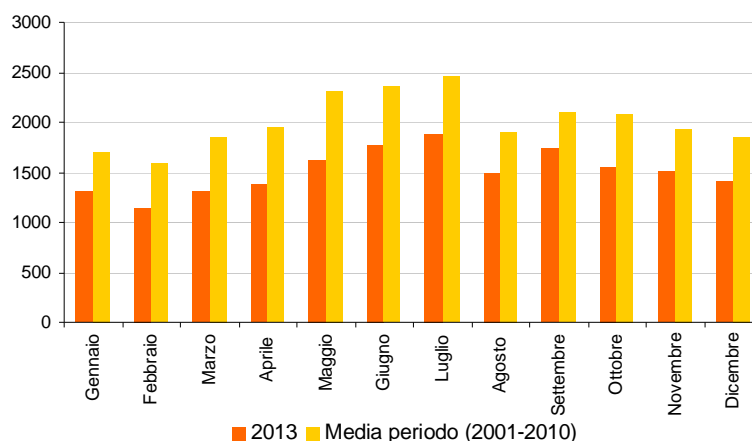
Figura 202
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati
 (Anni 2001-2013)



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

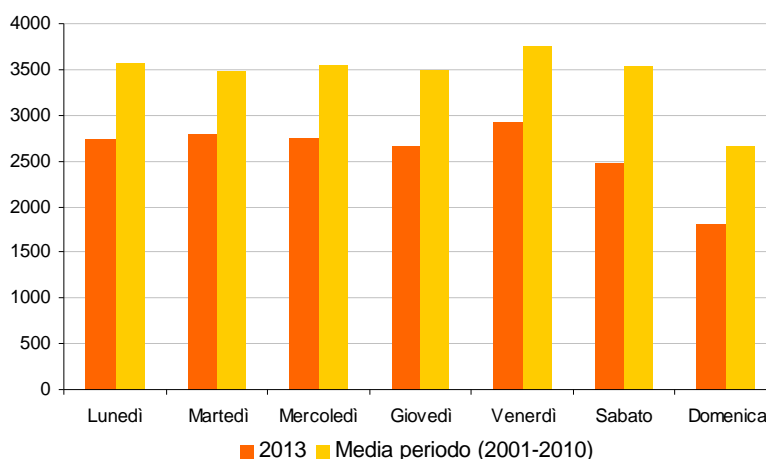
La suddivisione temporale degli incidenti risulta poco significativa per i mesi, mentre l'analisi per giorni e ore conferma come **i maggiori livelli di incidentalità si raggiungano nei giorni lavorativi e negli orari di andata e di ritorno dal lavoro**. Se si analizza la figura che rappresenta l'indice 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 aumenti nelle ore notturne**.

Figura 203
Incidenti per mese
(Anno 2013)



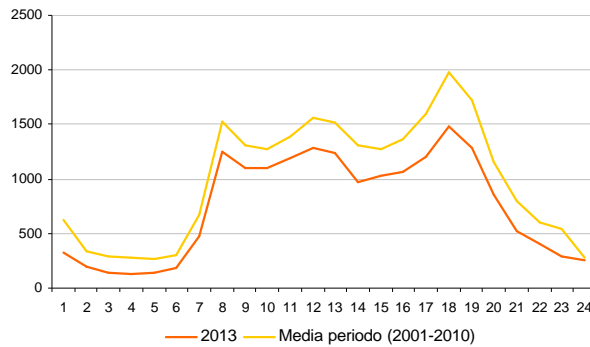
Fonte: dati ISTAT.

Figura 204
Incidenti per giorno
(Anno 2013)



Fonte: dati ISTAT.

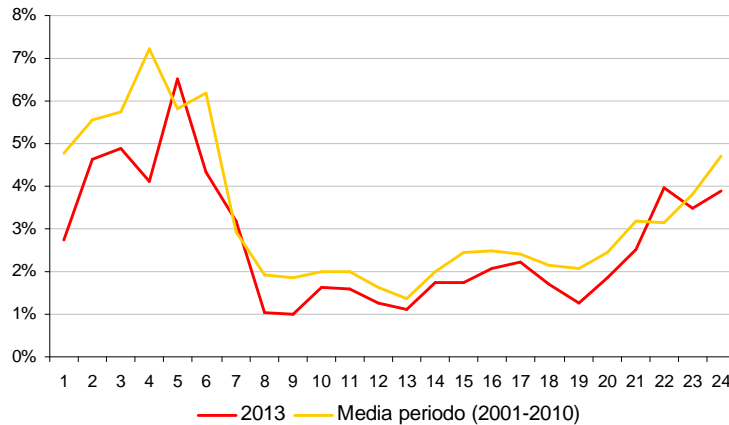
Figura 205
Incidenti per ora
(Anno 2013)



Fonte: dati ISTAT.

NB: 29 incidenti registrati a ora imprecisata.

Figura 206
Indice di mortalità (RM) per ora
(Anno 2013)

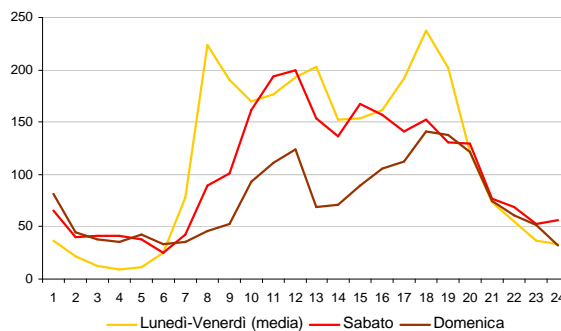


Fonte: dati ISTAT.

NB: 1 morto registrato a ora imprecisata.

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 207
Incidenti nel fine settimana
(Anno 2013)

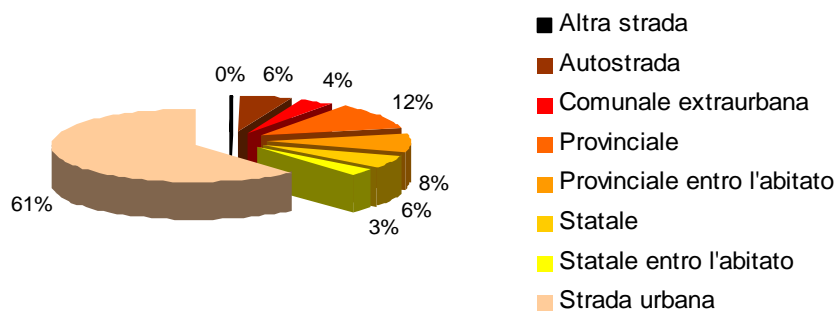


Fonte: dati ISTAT.

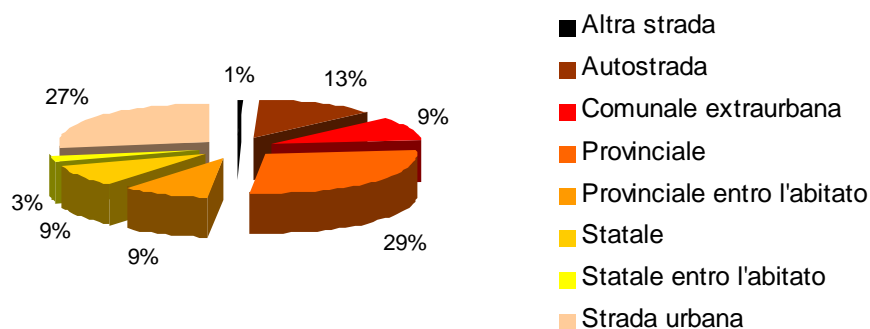
Rispetto alla **categoria delle strade**, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, anche se con un calo dal 74% del 2012 al 72% del 2013, mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove il numero dei decessi passa da circa il 56% del 2012 a circa il 60% del 2013.

Figura 208
Incidenti e morti per categoria di strada
 (Anno 2013)

Incidenti



Morti



Fonte: dati ISTAT.

Nel corso del 2014 è stato eseguito da ITL (Istituto Trasporti Logistica) uno studio specifico sul trasporto merci nel triennio 2011-2013; si propongono di seguito alcuni dati ed elaborazioni interessanti.

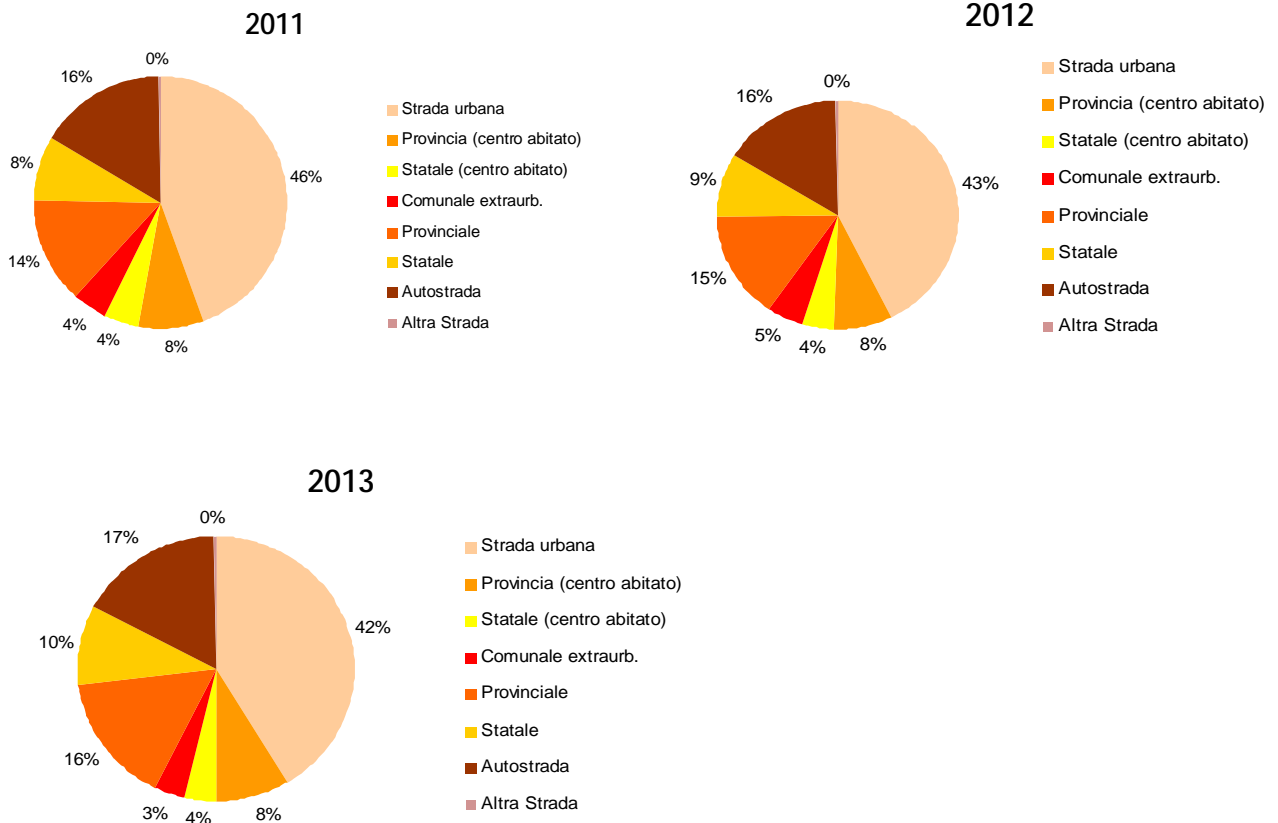
Tabella 82

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	2011			2012			2013		
Totale	20.415	400	27.989	18.321	380	24.906	18.135	344	24.914
Totale con veicoli merci	2.807	92	4.052	2.437	88	3.400	2.386	79	3.398
Percentuale con veicoli merci	13,7	23,0	14,5	13,3	23,2	13,7	13,2	23,0	13,6

Fonte: dati Istat-RER- elaborazioni ITL.

Per tutto il triennio considerato il numero di incidenti rilevati con almeno un veicolo merci coinvolto è pari circa al 13% del totale degli incidenti stradali rilevati in regione; il numero di feriti risulta della stessa proporzione di quella degli incidenti (13%), mentre la percentuale del numero di decessi causati da “incidenti merci” rispetto ai morti provocati da tutti gli incidenti stradali risulta molto più elevata, pari a circa il 23%.

Se si esamina la categoria delle strade sulle quali sono avvenuti gli incidenti che hanno coinvolto veicoli merci, si nota che nel triennio le percentuali non sono molto difformi; soffermandosi sul 2013, si evidenzia che il 54% degli incidenti merci sono stati rilevati in ambito urbano, mentre, come abbiamo visto dai grafici precedenti, per la totalità degli incidenti questo valore sale al 72%; al contrario di quello che succede per l'autostrada, dove si rilevano il 17% degli incidenti che coinvolgono veicoli merci, mentre il valore della totalità degli incidenti rilevati in autostrada è pari al 6%.



Fonte: dati Istat-RER- elaborazioni ITL.

Esaminando l'indice di mortalità collegato alla categoria delle strade, si evidenzia per il 2013 che l'indice di mortalità degli "incidenti merci" risulta pari a 3,31% quindi superiore alla media regionale pari a 1,90% (fonte dati on line Istat) per tutte le tipologie di strade considerate; questo differenziale è particolarmente evidente per le autostrade (6,44% vs 4,23%).

L'indice di lesività degli "incidenti merci" complessivo pari a 142,41%, risulta anch'esso superiore alla media regionale (137,38% - fonte dati on line Istat); considerano i singoli ambiti l'indice di lesività "incidenti merci" è superiore solo per le strade urbane, mentre per le altre tipologie risulta inferiore.

Categoria di strada	n. incidenti con veicoli merci	n. morti	Indice di mortalità veicoli merci	Indice di mortalità * su totalità degli incidenti
Urbano	1282	20	1,56%	1,03%
Extraurbano e altre strade	700	33	4,71%	4,15%
Autostrada	404	26	6,44%	4,23%
Totale	2386	79	3,31%	1,90%

Fonte: dati Istat elaborazioni ITL.

Categoria di strada	n. incidenti con veicoli merci	n. feriti	Indice di lesività veicoli merci	Indice di lesività* su totalità degli incidenti
Urbano	1282	1737	135,5%	130,2%
Extraurbano, altre strade	700	995	142,14%	149,0%
Autostrada	404	666	164,85%	182,3%
Totale	2386	3398	142,41%	137,38%

Fonte: dati Istat elaborazioni ITL.

Facendo un focus sui **conducenti negli incidenti** dove è stato coinvolto almeno un veicolo merci, si rileva che in ambito autostradale la metà dei conducenti feriti nel 2013 guidava un veicolo merci; tale percentuale cala negli altri ambiti considerati, a fronte di una diminuzione dei veicoli merci rispetto al totale di veicoli coinvolti.

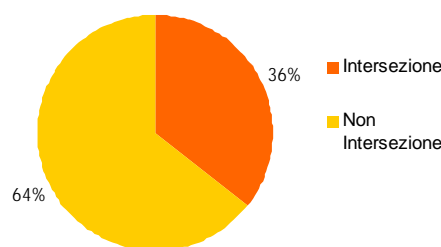
Tipologia di strada	N. incidenti	Totale feriti	di cui conducenti	di cui conducenti merci	% conducenti merci feriti risp totale conducenti	% veicoli merci risp totale veicoli
Urbano	1282	1737	1269	276	21,7%	50,6%
Extraurbano, altre strade	700	995	751	246	32,8%	53,5%
Autostrada	404	666	406	208	51,2%	61,9%

Fonte: dati Istat elaborazioni ITL.

Esaminando poi il **luogo dell'incidente**, sempre con riferimento al 2013 e agli incidenti che coinvolgono almeno un veicolo merci, si evidenzia che oltre il 60% dei sinistri avviene non in prossimità delle intersezioni (principalmente in rettilineo e in curva), coerente anche con le tipologie di incidente più frequenti che risultano essere tamponamento e lo scontro frontale-laterale.

Luogo dell'incidente	2013
Incrocio	306
Rotatoria	111
Intersezione segnalata	309
Intersezione con semaforo	94
Intersezione non	29

segnalata	
Passaggio a livello	2
Rettilineo	1.327
Curva	182
Dosso, strettoia	15
Pendenza	8
Galleria illuminata	2
Galleria non illuminata	1
Totale	2.386



Fonte: dati Istat-RER- elaborazioni ITL.

Lo studio prosegue analizzando le **caratteristiche del conducente**: dall'analisi del database Istat-RER risulta che il 38% dei conducenti di veicoli merci coinvolti in incidenti stradali ha meno di 40 anni (media anni 2011-2013). Tale dato è leggermente superiore rispetto a quanto riportato da altre fonti ISTAT (professioni.istat.it) circa la composizione per classi d'età di occupati nelle categorie professionali 7.4.2.1 (autisti di taxi, conduttori di automobili, furgoni e altri veicoli) e 7.4.2.3 (conduttori di mezzi pesanti e camion).

Infatti risulta che, per il triennio 2011-2013, la percentuale di occupati con un'età inferiore ai 40 anni in entrambe le categorie professionali sopracitate è pari al 33%.

Le fonti Istat confermano che la percentuale di occupati di sesso maschile nei settori professionali 7.4.2.1 e 7.4.2.3 è nettamente superiore rispetto a quella femminile (rispettivamente pari al 95% e al 99%, per il triennio 2011-2013).

Proseguendo nell'indagine, attraverso i dati Istat ad ogni soggetto coinvolto nel sinistro possono essere associate circostanze "negative", indicanti cioè uno stato di infrazione o un comportamento non adeguato alla guida; i comportamenti "negativi" più frequenti assunti dai conducenti di veicoli merci coinvolti in un sinistro risultano quelli derivanti da inconvenienti da circolazione.

Categorie	Totale circostanze
Inconvenienti di circolazione	1.294
Difetti o avarie del veicolo	30
Stato psico-fisico dell'incidente	43

Fonte: dati Istat-RER- elaborazioni ITL

Analizzando per il 2013 quali sono tali circostanze derivanti da inconvenienti da circolazione al di fuori delle intersezioni, dove si è visto essere più frequenti gli incidenti che coinvolgono veicoli merci, risultano le circostanze derivanti da guida distratta e andamento indeciso per il 39% e da mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 36%.

Infine analizzando le circostanze per la tipologia di incidente investimento di pedone, sempre per i veicoli merci nel 2013, risulta che per il 57% non è associato a infrazione del codice (manovrava o procedeva regolarmente), mentre per il 28% risulta associato al mancato rispetto della precedenza sugli attraversamenti pedonali.

In conclusione appare come anche per il trasporto merci occorra agire su molteplici aspetti, che vanno dall'educazione al rispetto delle regole e alla sensibilizzazione, all'implementazione dei sistemi tecnologici a bordo veicolo.

8.2 LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

8.2.1 L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza

L'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza⁶², 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 programmi mirati alle diverse fasce di età e alla diversa tipologia di utenti.

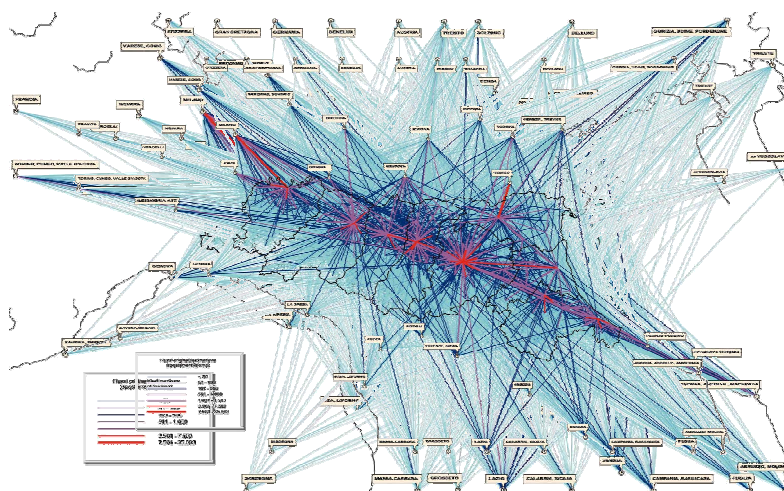
Svolge il ruolo di indirizzo e coordinamento delle iniziative, della produzione e diffusione di programmi e sussidi didattici oltreché campagne comunicative, in collaborazione con il mondo della scuola, gli Enti locali, le aziende e le associazioni interessate al tema della sicurezza stradale.

8.2.2 Strategie, obiettivi e progetti per la sicurezza stradale

Il metodo di lavoro adottato è quello del **“Sistema a rete”**, che prevede il coinvolgimento di soggetti che hanno un ruolo in materia di sicurezza stradale. Tale metodologia permette di programmare le azioni dei diversi partecipanti, evitando sovrapposizioni e dispersione di energie culturali, professionali ed economiche e favorisce 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.

Figura 209
Il “Sistema a rete”



Il 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.

⁶² <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio>

Particolarmente significativa è la strategia adottata sulle **azioni di sensibilizzazione**, volta alla ricerca di una comunicazione diversificata, in modo da coinvolgere il più possibile gli utenti della strada.

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.

n IL MONDO DELLA SCUOLA

Nel 1994 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto un Accordo con le Istituzioni scolastiche per sostenere i **programmi dell'educazione alla sicurezza stradale nella scuola**, aggiornati nel tempo per adeguarli alle mutate condizioni e normative.

L'Osservatorio ha promosso inoltre la **formazione dei docenti** nelle scuole della regione rivolta alla figura del **referente dell'educazione stradale**.

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 valore culturale del Codice della Strada è entrato nel mondo della scuola, come contenuto di educazione civica, volto a stimolare riflessioni e comportamenti finalizzati al rispetto della vita propria e altrui.

n LA PREPARAZIONE ALLA GUIDA E I GIOVANI

Il **rapporto con i giovani** è sempre argomento di particolare attenzione e si è consolidato nel tempo attraverso azioni di sensibilizzazione ed eventi come le prove di guida con simulatori o in strade.

L'attenzione verso la preparazione alla guida è stata sempre costante, attraverso forme di comunicazione che coinvolgono i ragazzi anche sul piano emotivo, come la formula del "talk show" e gli spot internazionali.



n "MAGGIO IN STRADA TUTTO L'ANNO" - 2014



"Maggio in strada - tutto l'anno"⁶³ raccoglie le attività delle scuole e del territorio in materia di educazione stradale, iniziative, manifestazioni e progetti realizzati nelle scuole, durante tutto l'anno scolastico.

Ogni anno 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.

Nell'anno scolastico 2013-2014 le iniziative hanno coinvolto **6.500 partecipanti**.

⁶³ <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/sistema-a-rete/maggio-in-strada-le-edizioni-200>

Tabella 83
Progetti di educazione stradale anno scolastico 2013-2014

Ambito Territoriale Scolastico (Ex Provveditorato agli Studi)	Scuole che hanno partecipato a progetti di educazione stradale	Studenti partecipanti
Bologna	89	42.101
Ferrara	35	8.859
Forlì-Cesena	40	18.182
Modena	67	24.169
Parma	21	3.967
Piacenza	26	7.537
Ravenna	29	11.245
Reggio Emilia	38	15.603
Rimini	22	7.698
TOTALE	367	139.361

Fonte dati: Ufficio Scolastico Regionale dell'Emilia-Romagna.

8.2.3 Le attività del 2014

Nel 2014 l'attività dell'Osservatorio si è caratterizzata per il rafforzamento e l'integrazione con le altre strutture regionali e con soggetti pubblici e privati esterni alla Regione, per aumentare la diffusione della cultura della sicurezza stradale.

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

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

Anche nel 2014 è proseguita 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 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 ogni Ambito Territoriale scolastico è stata assegnata la somma di 14.000 euro, per un totale complessivo di 126.000 euro.**

n **OneLife**

OneLife è un progetto di sensibilizzazione promosso dall'Osservatorio, organizzato in collaborazione con il mondo della scuola che prevede **un incontro in ognuna delle 9 province dell'Emilia-Romagna.**

Si è rivelata particolarmente vincente la realizzazione del "talk show" con la formula della "peer education", che ha la caratteristica di coinvolgere i partecipanti prima in maniera emotiva e poi mutuata in classe con gli insegnanti in modo da consolidare l'azione educativa.



L'idea è quella di coinvolgere gli studenti in esperienze emotivamente forti e coinvolgenti, in grado di stimolare una profonda riflessione sul valore della vita e sulle responsabilità che abbiamo innanzitutto verso noi stessi.

Il percorso comunicativo non affronta esclusivamente il tema della sicurezza stradale, ma intende proporre un concetto più ampio di stile di vita. Velocità, alcol, droga e altri comportamenti negativi, sono spesso concatenati tra loro. L'obiettivo del progetto è quello di mettere fortemente in discussione questo approccio alla vita, evitando la retorica.

ONELIFE si è concluso nel 2014 con le tappe di Reggio Emilia, Ravenna e Bologna.

n Guida sicura

Il nuovo **Codice della Strada** obbliga i futuri conducenti dei ciclomotori a sostenere prove pratiche per ottenere la patente: a questo scopo la Regione ha ritenuto importante finanziare la **costruzione e l'allestimento di un'area in ogni provincia** (importo complessivo, circa un milione di euro), destinata alle esercitazioni teoriche, ma soprattutto **pratiche** per i futuri utenti della strada che useranno le due ruote.

L'area sarà dotata di ciclomotori e motocicli, tutti a trazione elettrica, e di tutte le attrezzature necessarie per circolare in sicurezza all'interno dal campo prova.

Grazie alla segnaletica orizzontale e verticale e alle strutture che simulano percorsi stradali, sarà possibile riprodurre situazioni reali di circolazione urbana.

n Indagine sugli utenti della strada

Nel 2014 si è conclusa un'indagine volta a rilevare le conoscenze e le percezioni dei comportamenti degli utenti della strada tramite interviste telefoniche, via web e mediante la realizzazione di un focus group.

n Commissione regionale di coordinamento INFEAS

Nel 2014 l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza ha partecipato alla Commissione regionale di coordinamento per l'informazione e l'educazione alla sostenibilità, istituita ai sensi della L.R. n. 27 del 29 dicembre 2009 e al relativo gruppo tematico di educazione alla sostenibilità. Obiettivo di questa attività è stato la predisposizione del Programma INFEAS 2014-2016.

n Distribuzione di materiali informativi e didattici

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 2014 è proseguita la distribuzione dei materiali informativi e sussidi didattici.



Opuscolo – manuale “Voglia di bicicletta”: pubblicazione dedicata ai bambini della scuola elementare. L'opuscolo è suddiviso in parti che descrivono: segnali stradali, amico vigile, la strada, comportamento corretto del pedone, descrizione e manutenzione della bicicletta. Illustra attraverso semplici didascalie e colorate vignette le prime regole del codice della strada per piccoli utenti, con brevi cenni sull'uso del casco per ciclisti. Inoltre è compreso un breve vademecum su come si possono usare i mezzi pubblici per contrastare l'inquinamento.

Bici: è un videogioco sulla mobilità ciclabile. il giocatore si muove sulla bicicletta in 8 diverse città, con caratteristiche di mobilità e scenografiche molto diverse dove incontra e interagisce con tutti gli elementi della mobilità ciclabile, venendo infine messo alla prova da quiz.



Jo Pedone: si tratta di un dvd, ideato e prodotto per la scuola primaria, che contiene un cartone animato interattivo dove Jo è un ragazzino un po' ribelle che, nonostante la sua spavalderia, comprende l'importanza delle regole in strada e le sostiene come può. Vive a Mobilandia insieme ai suoi amici Akim Pedale, Mira Meccanica, Rolla, Yudi Skate, Pippo Rotella. Ogni personaggio rappresenta un diverso utente della strada. Ci sono anche gli "indisciplinati": Moto Tom e Auto Max, rappresentanti delle due e quattro ruote a motore. Nella prima puntata (La segnaletica Impazzita) troviamo la graffitara Pittura Freska che ha stravolto tutta la segnaletica, mentre nella seconda (Tutti pazzi per Jimmy Pirla) il co-protagonista è Jimmy Pirla, l'esempio dei pessimi comportamenti, anche sulla strada.

per Jimmy Pirla) il co-protagonista è Jimmy Pirla, l'esempio dei pessimi comportamenti, anche sulla strada.



GuidatuAuto: è un simulatore di guida 3D di educazione stradale dedicato alle quattro ruote, in cui si affrontano diverse situazioni di viabilità urbana ed extraurbana, si sperimenta la guida sicura e la conduzione del veicolo su bagnato o ghiaccio, la guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di stupefacenti.

Particolare attenzione è rivolta alla mobilità sostenibile: nelle missioni ECODRIVE, infatti, l'obiettivo è ridurre le emissioni di CO₂, NO_x e PM₁₀.

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

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

A tutto casco: il kit multimediale si compone di un cd rom e di un libretto. Il libretto, realizzato con una tecnica mista fumetto/testo, racconta sul modello delle "sliding doors", le storie possibili o ipotetiche in relazione a come ci si comporta in specifiche situazioni alla guida dello scooter. Il cd rom è stato concepito come strumento di supporto per gli insegnanti, per stimolare la discussione in classe sui principali temi legati alla sicurezza stradale relativi ai comportamenti alla guida del mezzo a due ruote. L'intero "pacchetto"



multimediale è pensato per i giovani dai 14 ai 17 anni: un'età in cui gli adolescenti non sono più bambini ma nemmeno totalmente adulti. Per questo "A tutto casco" vuol far sentire i ragazzi protagonisti del proprio processo formativo, lasciando spazio all'autonomia intellettuale e al bisogno di elaborazione personale di problemi e situazioni. L'idea su cui si struttura il kit è quella di un prodotto multimediale in grado di fornire al docente spunti educativi per una lezione dedicata alle diverse "facce" della sicurezza a bordo di un motoveicolo.

CAMPAGNE INFORMATIVE, EVENTI E MANIFESTAZIONI

n Segnali di vita⁶⁴

È il titolo della nuova campagna di comunicazione sociale per la sicurezza stradale con cui la Regione – impegnata da anni per rendere più sicure le infrastrutture, incentivare il trasporto pubblico, le modalità di spostamento più sostenibili ed educare a comportamenti più sicuri – intende affrontare in maniera più sistemica il tema della sicurezza degli **utenti "deboli" della strada** (e quindi ciclisti, pedoni, in particolar modo anziani).



"Segnali di vita" ha voluto sensibilizzare gli utenti della strada sull'osservanza delle regole, con particolare attenzione alla segnaletica stradale in generale e a quella riguardante l'utenza debole in particolare.

Il sito **aciascunoilsuo.info** contiene una mappa di *black spot* (punti neri, cioè critici) e dei *white spot* (dove sono stati realizzati interventi infrastrutturali per aumentare la sicurezza).

Come per la precedente campagna, anche quest'anno sono stati realizzati eventi dimostrativi nei "*black spot*".

In accordo con le Amministrazioni comunali sono stati scelti i luoghi più idonei per ogni città e "occupati" simbolicamente con azioni di sensibilizzazione e distribuzione dei materiali informativi della campagna.

n Siamo nati per camminare⁶⁵



È una campagna promossa dall'Osservatorio in collaborazione con l'Università Verde - Centro Antartide di Bologna. Hanno partecipato alla campagna l'Associazione Camina e i Comuni di Bologna, Cesena, Ferrara, Forlì, Modena, Piacenza, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini. La campagna nasce con l'intento di ricordare che il mezzo di locomozione più antico, i piedi, è anche quello più salutare ed ecologico. "Siamo nati per camminare" è una **lettera aperta rivolta ai genitori sotto forma di una colorata cartolina che viene distribuita nelle scuole**. "Camminare fa bene alla salute, ma anche all'ambiente, allo spirito e perfino all'umore", si legge nella lettera. Questa lettera è accompagnata anche da un manifesto da affiggere nelle scuole e da tanti post-it con la scritta "Siamo nati per camminare". L'invito è a fare diventare l'andare a piedi uno stile di vita. La lettera si conclude con un appello agli automobilisti: "Ricordatevi che siamo tutti pedoni. Rispettate le regole e i limiti di velocità. Anche il pedone che è in voi vi ringrazierà".

⁶⁴ <http://www.aciascunoilsuo.info/>

⁶⁵ <http://www.siamonatipercamminare.it/>

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

n **Vacanze coi fiocchi**⁶⁶



"Vacanze coi fiocchi" è la campagna per la **sicurezza sulle strade delle vacanze** che, ogni anno, si protrae per tutta l'estate, un periodo caldo non solo dal punto di vista del clima. Infatti nei mesi di luglio e di agosto sulle strade italiane perdono la vita più di 900 persone e 50.000 rimangono ferite. La campagna è realizzata mediante manifesti e opuscoli distribuiti da 500 enti aderenti in tutta Italia. I messaggi sono stati trasmessi anche sulle onde di duecento radio.

L'invito è dunque a farsi "ambasciatori di sicurezza stradale" lasciando sulla propria scia un messaggio di civiltà a partire dall'utilizzo della cintura di sicurezza.

Gli altri consigli per viaggi sereni sono di una semplicità estrema **per chi guida**: rispettare i limiti di velocità, non bere alcolici o assumere medicinali che inducono sonnolenza, evitare sorpassi azzardati e l'uso del cellulare mentre si guida, utilizzare i seggiolini per i bambini, usare il casco, non distrarsi, rispettare le distanze di sicurezza, viaggiare riposati.

n **Siamo tutti pedoni**⁶⁷

La campagna **Siamo tutti pedoni** vuole parlare a tutti per richiamare l'attenzione sulle tragedie che coinvolgono il più debole utente della strada, con lo scopo di far crescere la consapevolezza che questa strage può essere drasticamente ridotta. Facendo rispettare le regole, educando a una nuova cultura della strada, rendendo strutturalmente più sicure le strade, attuando un'azione preventiva e repressiva più intensa e incisiva, suscitando un protagonismo diffuso a favore di questa impresa civile nelle istituzioni, nelle scuole e nella società civile.



⁶⁶ <http://www.vacanzecoifiocchi.it/>

⁶⁷ <http://www.centroantartide.it/index.php/it/cosa-facciamo/sicurezza-stradale/531-siamo-tutti-pedoni-2013>

n Partecipazione alla 39ª edizione del Salone internazionale dell'Auto Motor Show (Bologna, 6 – 14 dicembre 2014)

Anche in questa edizione l'Osservatorio ha partecipato alla grande kermesse dell'automobile.

Lo stand è stato allestito nel padiglione 32, grazie a una collaborazione con il Laboratorio Europeo delle Sicurezze dell'Istituto Tecnico Agrario Serpieri di Bologna, Carabinieri, Polizia Municipale di Bologna, Aci, Federazione Motociclistica Italiana, le Associazioni di autoscuole Confedertai e Unasca.

Due simulatori tridimensionali per auto e due per moto sono stati messi a disposizione per prove di guida su diversi livelli di difficoltà.

E' stato possibile inoltre sottoporsi al test di alcoemia con gli appositi etilometri della Polizia Municipale e dei Carabinieri.

In programma anche momenti di intrattenimento e confronto con i più giovani, con la presenza di testimonial del mondo della musica, dello spettacolo e dello sport grazie alla partecipazione fissa di Ciao Radio, per dialogare con i ragazzi e proporre anche svago ed evasione.

Questo ha favorito uno scambio di idee tra i giovani visitatori, che hanno potuto confrontarsi con i rappresentanti della sicurezza stradale e delle Forze dell'Ordine.

8.3 I PROGRAMMI DI INTERVENTO PER LA SICUREZZA STRADALE

Dando seguito alle attività derivanti dalla L.R. 30/92 “Programma di intervento per la sicurezza dei trasporti”, con la quale si è data attuazione a una serie di interventi per elevare il livello di sicurezza sulla rete stradale attraverso, tra l'altro, quattro bandi di contributi rivolti a Province e Comuni, la Regione ha dato attuazione al **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, che prevede la gestione a livello regionale delle risorse.

I primi due programmi, attivati tra il 2003 e il 2006, favorivano 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 criteri sono state predisposte le graduatorie delle proposte di intervento; **sono stati finanziati 19 progetti (su 27 presentati), per un totale di 32.958.000 euro**, per il primo programma, di cui 12.434.100 euro derivanti dal cofinanziamento statale, e per il secondo programma sono stati finanziate **16 proposte, su un totale di 46 pervenute**, per un costo complessivo degli interventi di circa **46.000.000 euro**.

Si segnala che per modifiche normative succedutesi nel tempo in relazione ai finanziamenti di questi primi due programmi, diversi interventi non sono stati avviati o si sono bloccati; la situazione istituzionale ed economica attuale rende ora 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.

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.

A conclusione dell'istruttoria tecnica e delle attività della Commissione di valutazione, sono stati individuati **5 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, con capofila la Provincia di Reggio Emilia; seguono, in ordine di graduatoria, i progetti presentati dai Comuni di Cesena, Parma, Casalecchio di Reno e Reggio Emilia.

Nell'ambito di questo programma si è costituito un gruppo di lavoro tra la Regione e le Amministrazioni di cui sopra, 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.

Facendo seguito alle attività, nell'ambito del 3° programma del PNSS, che hanno portato alla predisposizione delle Linee guida per la progettazione dei piani di segnaletica verticale, è stata espletata un'attività simile anche in materia di **pubblicità stradale**, sempre in collaborazione tra la

Regione e le Amministrazioni provinciali, oltreché in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito di un apposito tavolo istituzionale. Sono state elaborate quindi apposite linee guida che sono state presentate al Ministero al fine di acquisirne il parere. Le finalità di questa attività, come per la segnaletica, sono quelle di riordino e riduzione degli "oggetti" lungo le strade per il miglioramento della sicurezza.

Con la delibera di Giunta regionale n. 162 del 18 febbraio 2013, è stato approvato il Disciplinare relativo 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.

Nei termini previsti sono pervenute **55 proposte di intervento**; la graduatoria è stata approvata con la delibera di Giunta 1773/2013 e prevede il finanziamento di 28 proposte, di cui 4 relative ai suddetti programmi di controllo. Nel corso del 2014 sono state avviate le procedure per le concessioni definitive dei contributi e per la stipula delle previste convenzioni con gli Enti attuatori; per sei interventi i lavori si sono avviati già nel corso del 2014.

La scelta del campo prioritario relativo alle aree urbane nell'ambito del 4° e 5° Programma del PNSS, discende dalle politiche regionali che promuovono tra l'altro **forme di sinergia tra gli interventi per la mobilità sostenibile e gli obiettivi di sicurezza stradale**, come strategia vincente per migliorare gli effetti di entrambi. La Regione ritiene necessaria in generale la promozione della pianificazione urbana della mobilità, con azioni di riqualificazione delle aree urbane, in particolare quelle a elevata incidentalità, anche cercando di indurre stili di vita diversi.

La scelta è motivata tra l'altro dall'alto livello di incidentalità nelle aree urbane, come è stato evidenziato nei paragrafi precedenti, sia dalla mappa con la localizzazione degli eventi incidentali (fig. 190), sia dalla suddivisione dei dati in base alla categoria delle strade (fig. 208). Nel 2013 infatti **l'incidentalità in area urbana risulta essere pari al 72%**, con un numero di decessi che ammonta al 39%, con un trend in leggero calo, che è coerente con il dato praticamente invariato rispetto al 2012 **del numero di pedoni morti**.

È evidente che risultano sempre più importati le iniziative e gli interventi che riguardano l'area urbana, in particolare le utenze deboli; la Regione promuove quindi la realizzazione di:

- § aree pedonali accoglienti e con percorsi pedonali sicuri anche per l'utenza debole;
- § una rete di piste ciclabili diffusa, continua e separata dal traffico veicolare;
- § aree protette con interventi di moderazione e controllo del traffico e della velocità, e creazione di isole ambientali;
- § un sistema di trasporto pubblico efficiente e attento alle diverse esigenze dei cittadini;
- § un sistema di parcheggi finalizzato all'intermodalità.

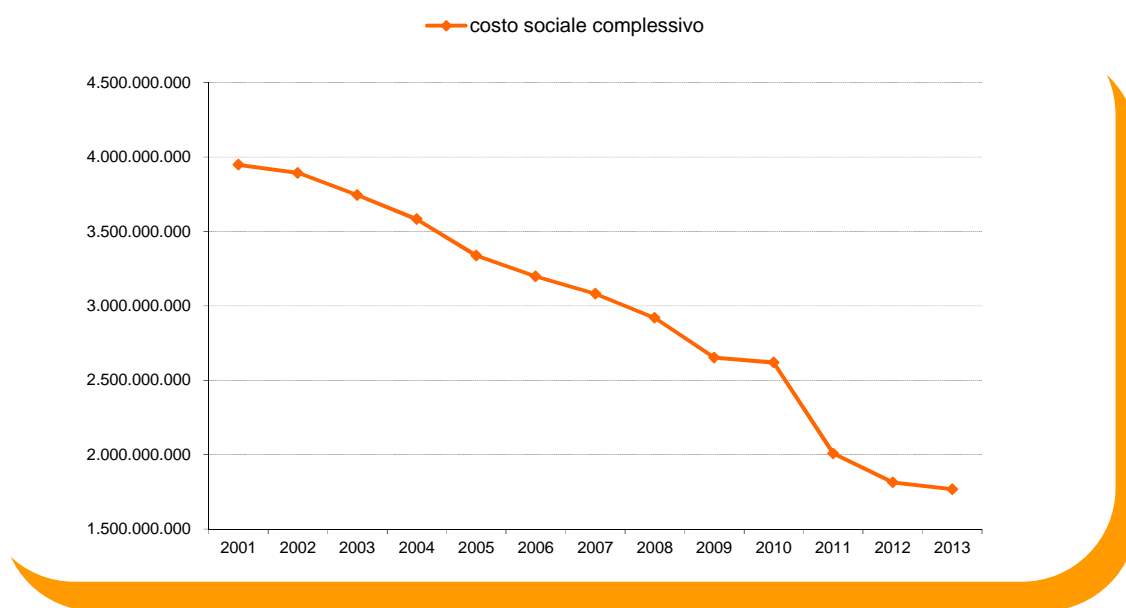
Si segnala inoltre che l'attività regionale in materia di comunicazione per la sicurezza stradale che ha curato l'Osservatorio regionale nel corso del 2014 è stata collegata agli esiti del 4 e 5 programma del PNSS; infatti la ditta individuata per l'attività ha messo a disposizione degli enti finanziati il proprio sito, la propria esperienza e il materiale divulgativo, al fine di integrare le previste attività educative e di comunicazione.

Attualmente non è ancora possibile fare un bilancio per valutare l'efficacia complessiva e di dettaglio dei programmi di intervento predisposti, in termini di riduzione degli incidenti e delle vittime, visto che i programmi non sono ancora conclusi; gli interventi, alcuni dei quali complessi,

hanno tempi lunghi e diversi, le tipologie di intervento sono varie. Inoltre nel tempo le condizioni al contorno sono senz'altro mutate, sia in termini di traffico e di urbanizzazione che di educazione e sensibilizzazione degli utenti, che di regole della circolazione stradale e relative sanzioni.

Si può comunque sostenere che se l'intervento nasce dal rilievo di una situazione di criticità, il costo dello stesso viene compensato dal numero di vittime risparmiate. In generale il parametro che può essere usato per questa valutazione è il **costo sociale** che tiene conto dei costi che gravano sulla società per effetto degli incidenti, prendendo in considerazione le vittime sia ferite che decedute. Nella figura che segue si mette in evidenza l'andamento del costo sociale in Regione dal 2001 al 2013, che nonostante il vistoso calo rimane ancora elevato, pari a circa un 10% di quello relativo all'intera nazione.

Figura 210
Andamento costi sociali in Emilia-Romagna
 (Anni 2001-2013)



NB: a partire dai dati 2011 è stata usata la formula per il calcolo dei costi sociali derivante dal Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 189/2012

Da uno studio della Provincia di Bologna dell'ottobre 2013 relativo a una decina di interventi puntuali realizzati nel decennio 2002-2012, specificatamente ai fini del miglioramento della sicurezza, è emerso che si è ottenuta una riduzione del costo sociale medio annuo relativo all'area dell'intervento pari a ben l'85%.

Da verifiche analoghe su interventi finanziati nell'ambito del PNSS è emersa una riduzione di incidentalità tra il 30 e l'80% (la variazione dipende dalla concentrazione o diffusione degli incidenti, dalla loro tipologia e dalla possibilità di intervenire efficacemente su tutti o alcuni fattori di rischio), arrivando per la mortalità a riduzioni puntuali fino al 100%.

Questo dimostra quanto sia importante e necessario investire negli interventi per la sicurezza, vista l'elevata riduzione in termini di costo sociale e quindi di vittime, che compensa in poco tempo l'investimento realizzato.

Infine si segnala, nell'ambito della L.R. 30/92, che è in corso, con la collaborazione delle Province, il progetto per la realizzazione di **campi prova**, allo scopo di permettere, agli interessati, l'esercitazione alla guida per ciclomotori e motocicli, simulando situazioni di guida caratteristiche delle aree urbanizzate, in considerazione anche degli adempimenti introdotti con la L. 120/2010

(prova pratica obbligatoria per “patentino” dei ciclomotori). Le aree da allestire sono messe a disposizione dalle Province; la Regione mette a disposizione un importo complessivo di 1 milione di euro per le attrezzature necessarie per l’allestimento. Tre di queste aree sono ormai ultimate.

Tabella 84
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 (1992/2003) 1, 2, 3 e 4 Bando	617	264	72.500.000,00	30.000.000,00
L.R. 30/92 (2013) Campo prova moto (spesa diretta)	8	8	1.000.000,00	1.000.000,00
Totale fondi regionali	625	272	73.500.000,00	31.000.000,00
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
Totale fondi statali	165	69	103.000.000,00	40.500.000,00
Totale programmi sicurezza	790	341	176.500.000,00	71.500.000,00

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