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, a favore di sistemi di trasporto collettivo;
- 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 giovanile[55].

Per il **miglioramento delle infrastrutture** l'azione della Regione si concretizza nell'incentivazione, anche attraverso la predisposizione di appositi programmi di contributi rivolti a Province e Comuni, alla realizzazione di interventi specifici, non potendo intervenire direttamente in quanto non proprietaria della rete stradale[56].

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 d ei 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.

[55] Per un approfondimento si rimanda al paragrafo 8.2 "La cultura della sicurezza stradale".
[56] 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.

Di seguito si riporta una verifica effettuata su alcune strade del reticolo principale della rete stradale emiliano-romagnola, confrontando il dato elaborato con diversi strumenti e metodi, utile a comprendere meglio l'utilità della georeferenziazione dei dati ed evidenziare l'attenzione con cui vanno trattati questi dati.

La fonte dei dati è comune, trattandosi sempre dei dati di incidentalità ISTAT. L'anno di riferimento è il 2013, anno in cui i dati sono già consolidati.

DASHBOARD

Le tabelle sono state elaborate attraverso lo strumento di cui si è dotato il Centro di Monitoraggio Regionale, che sostanzialmente associa al reticolo principale della rete stradale gli eventi localizzati attraverso le coordinate geografiche. Le percentuali di incidenti georeferenziati sono variabili tra le province (vedi tabella per il 2013); la localizzazione risente dell'errore che può essere commesso al momento della compilazione e trasmissione dei dati (software diversi ad uso dei rilevatori, modalità diverse di individuazione del punto, anche successiva al momento della rilevazione, coordinate in sistemi diversi di riferimento, quindi con necessità di conversione; questi sono tutti fattori che possono influire sulla precisione del dato), ma anche dell'eventuale errore che si commette al momento dell'associazione alla strada (ad esempio un incidente in un incrocio potrebbe venire assegnato ad una strada, mentre in realtà è avvenuto sull'altra strada che compone l'incrocio; oppure un incidente su un cavalcavia, potrebbe venire assegnato alla strada che passa sotto). Si precisa che le strade in oggetto non comprendono i tratti dentro i centri abitati con oltre 10.000 abitanti, dove la viabilità diventa comunale.

Tabella 78
Localizzazione incidenti anno 2013

Provincia	% localizzazione 2013	Provincia	% localizzazione 2013
BO	88,05%	PR	79,05%
FC	76,80%	RA	99,71%
FE	19,13%	RE	75,51%
MO	74,74%	RN	84,88%
PC	59,07%	**media**	**76,77%**

ACI

Le tabelle denominate ACI sono state elaborate a partire dai dati pubblicati da ACI, che segnala, nella nota metodologica sulla localizzazione, che gli incidenti correttamente localizzati sono una percentuale altamente variabile sia a seconda della categoria della strada che tra le singole arterie (nel 2014 é complessivamente pari al 69%). Anche in questo caso la localizzazione risente dell'errore che può commettere il rilevatore nella corretta individuazione e classificazione della strada; vengono esclusi anche in questo caso i centri abitati con oltre 10.000 abitanti, dove la viabilità diventa comunale. Si precisa che ACI ha mantenuto la denominazione di Strada Statale anche se diverse strade sono state trasferite nel 2001 e divenute Provinciali.

INCIWEB

Le tabelle denominate Inciweb derivano dalla elaborazione diretta sul database di Inciweb (sistema web con il quale vengono raccolti i dati ISTAT a livello regionale). Sono frutto di due diverse analisi, che partono entrambe dalla individuazione dei comuni attraversati da quelle strade e dalla individuazione dei nomi che quella strada può avere nel suo sviluppo. Successivamente sono stati applicati due filtri diversi; per la prima tabella sono state escluse le strade comunali (si ricorda che il tratto di una provinciale o statale dentro un abitato di oltre 10.000 abitanti, diventa comunale), nella seconda è stato escluso il dato che risultava dentro l'abitato. E' evidente che anche in questo modo si introducono errori di vario tipo; intanto comunque c'è l'errore che può commettere il rilevatore nella corretta individuazione e classificazione della strada, poi l'errore dovuto all'esclusione di un possibile nome della strada, infine l'errore dovuto alla corretta individuazione del centro abitato e quello determinato dalla sua esclusione (eliminandoli tutti si escludono anche quelli con meno di 10.000 abitanti).

E' evidente, dai risultati in alcuni casi molto diversi, che c'è ancora da approfondire, lavorando per ottenere un cento per cento di localizzazione con le coordinate geografiche, possibilmente registrate sul posto dal rilevatore dell'incidente, che sembra essere il sistema più preciso.

Dopo le tabelle, si riporta la figura che rappresenta la localizzazione georeferenziata degli incidenti 2014, pari a circa il 77% dei dati, con percentuali diverse da provincia a provincia (gli incidenti della provincia di Ferrara risultano ancora in fase di importazione nel sistema, abbassando quindi la percentuale di georeferenziazione complessiva).

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 2014**.

DASHBOARD

ACI

INCIWEB

escludendo comunali

INCIWEB

escludendo dentro abitato

SP 10

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
PC	31	6	43

SS 010 - Padana Inferiore

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
PC	43	7	64

SP 10

PROVINCIA	ANNO 2013				
	INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
PC	27	26	53	6	89

ANNO 2013				
INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
15	16	31	5	53

SP255

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
MO	29	0	41
BO	25	0	37
FE	8	1	7
totale	62	1	85

SS 255 - di S. Matteo Decima

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
MO	3	0	5
BO	8	0	15
FE	25	1	33
totale	36	1	53

SP255

PROVINCIA	ANNO 2013				
	INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
MO	5	21	26	0	37
BO	0	22	22	0	34
FE	13	7	20	1	29
totale	18	50	68	1	100

ANNO 2013				
INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
3	7	10	0	14
0	14	14	0	20
6	4	10	0	15
9	25	34	0	49

SP 486

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
MO	13	0	18
RE	19	2	27
totale	32	2	45

SS 486 - di Montefiorino

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
MO	11	2	17
RE	10	2	14
totale	21	4	31

SP 486

PROVINCIA	ANNO 2013				
	INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
MO	9	12	21	0	33
RE	5	17	22	2	24
totale	14	29	43	2	57

ANNO 2013				
INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
2	6	8	0	13
2	12	14	2	16
4	18	22	2	29

SP 513

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
PR	22	0	36
RE	14	0	16
totale	**36**	0	52

SS 513 - di Val d'Enza

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
PR	13	0	21
RE	5	1	6
totale	**18**	**1**	**27**

SP 513

PROVINCIA	ANNO 2013				
	INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
PR	4	12	**16**	**0**	**26**
RE	4	11	**15**	**1**	**16**
totale	8	23	**31**	**1**	**42**

ANNO 2013				
INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
1	8	**9**	**0**	**15**
2	2	**4**	**1**	**4**
3	10	**13**	**1**	**19**

SS 309

PROVINCIA	ANNO 2013		
	INC	MOR	FER
FE	11	1	18
RA	13	0	31
	24	1	49
totale			

SS 309 Romea

PROVINCIA	2013		
	INC	MOR	FER
FE	42	3	75
RA	15	0	33
totale	**57**	**3**	**108**

SS 309

PROVINCIA	ANNO 2013				
	INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
FE	11	12	**23**	**2**	**68**
RA	14	14	**28**	**0**	**30**
totale	25	26	**51**	**2**	**98**

ANNO 2013				
INC NON GEOREF	INC GEOREF	INC TOT	MOR	FER
23	12	**35**	**2**	**63**
0	14	**14**	**0**	**30**
23	26	**49**	**2**	**93**

Figura 207
(Anno 2014- *Fonte dati:ISTAT* -77% incidenti ca)

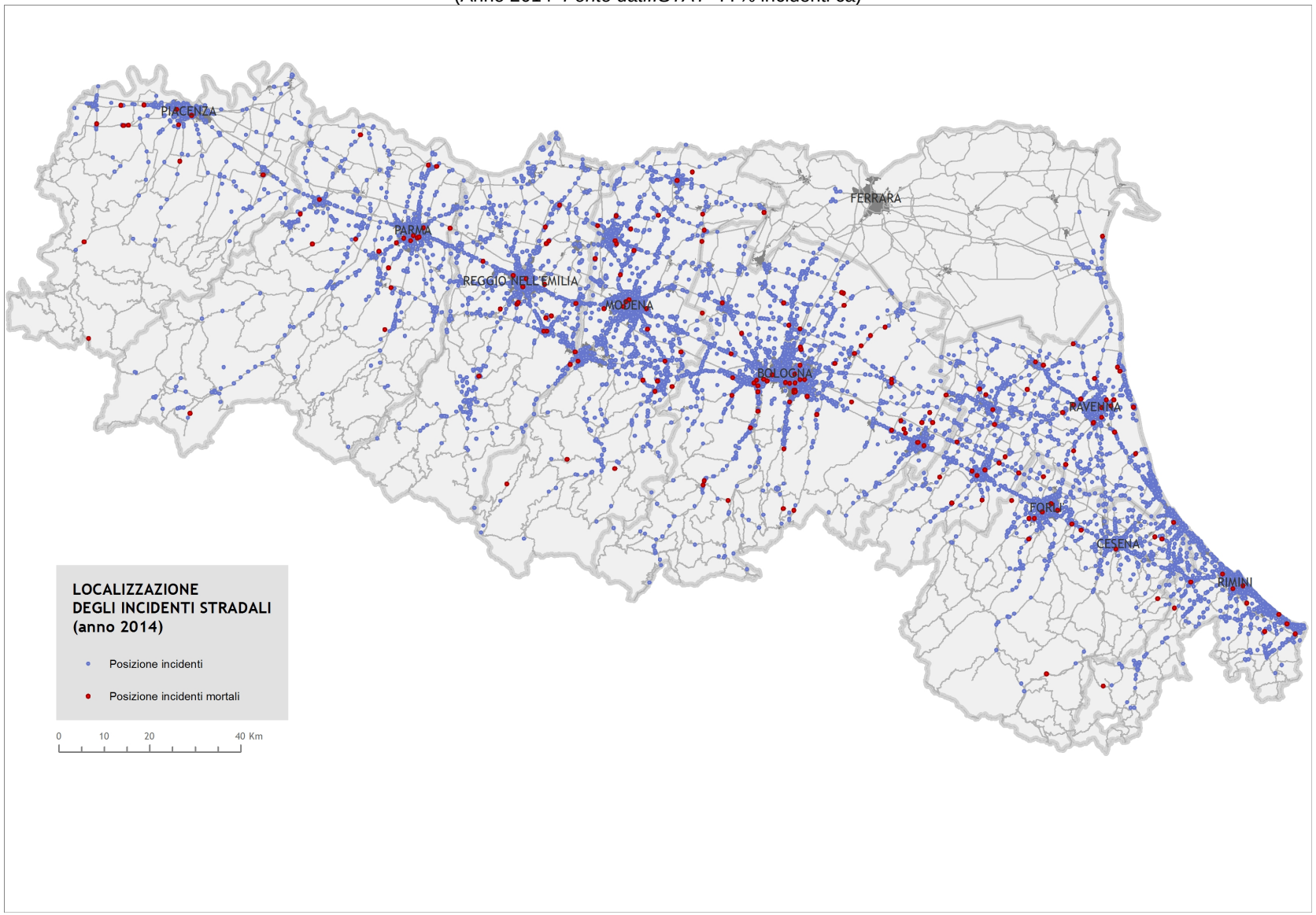


Tabella 79
Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna (valori assoluti)
(Anni 2010-2014 - Fonte ISTAT)

	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999
2011	205.638	20.415	3.860	400	292.019	27.989
2012	188.228	18.313	3.753	380	266.864	24.893
2013*	181.660	18.136	3.401	344	258.093	24.915
2014	**177.031**	**17.455**	**3.381**	**327**	**251.147**	**23.905**

* dato rivisto da ISTAT

Tabella 80
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna suddivisi per Provincia (triennio, valori assoluti)
(Anno 2012-2014 - Fonte ISTAT)

	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	2014			2013*			2012		
Piacenza	**1.059**	**27**	**1.441**	1.141	34	1.555	1.366	32	1.857
Parma	**1.494**	**28**	**2.065**	1.475	37	2.001	1.658	31	2.344
Reggio Emilia	**1.911**	**41**	**2.640**	1.903	36	2.584	1.978	44	2.685
Modena	**2.873**	**43**	**3.948**	3.128	59	4.357	2.940	52	4.022
Bologna	**3.887**	**80**	**5.395**	3.901	62	5.565	3.767	75	5.177
Ferrara	**1.134**	**31**	**1.634**	1.281	35	1.705	1.262	40	1.693
Ravenna	**1.722**	**37**	**2.386**	1.730	41	2.456	1.732	51	2.372
Forlì-Cesena	**1.641**	**21**	**2.189**	1.651	22	2.167	1.726	32	2.251
Rimini	**1.734**	**19**	**2.207**	1.926	18	2.525	1.884	23	2.492
Emilia-Romagna	***17.455***	***327***	***23.905***	***18.136***	***344***	***24.915***	***18.313***	***380***	***24.893***

* dato rivisto da ISTAT

Figura 208
Incidenti, morti e feriti in Italia (I 2001=100)
(Anni 2001-2014- Fonte ISTAT)

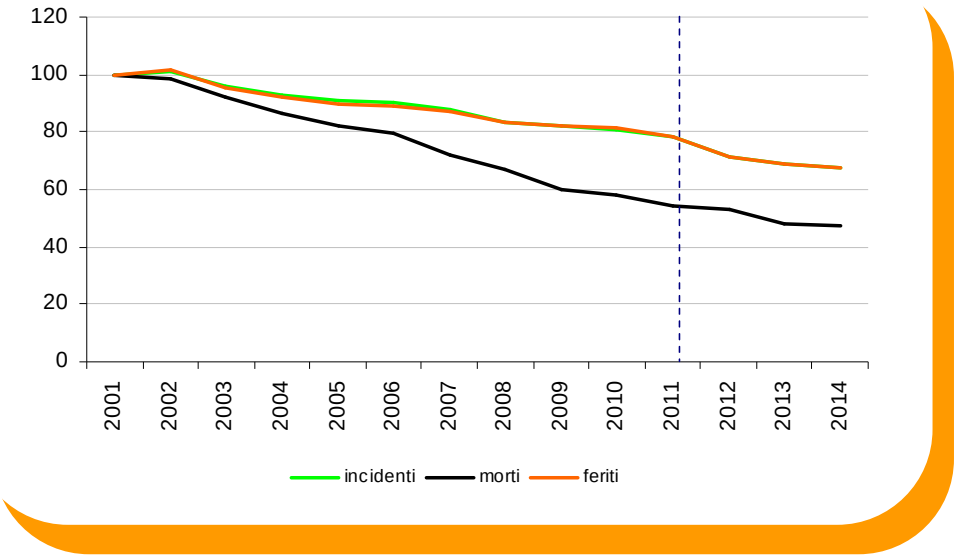
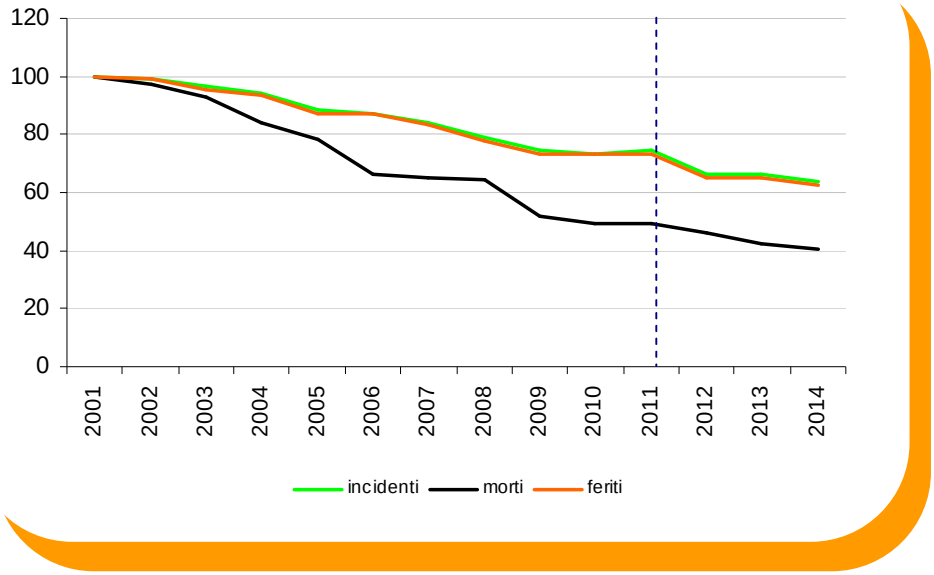


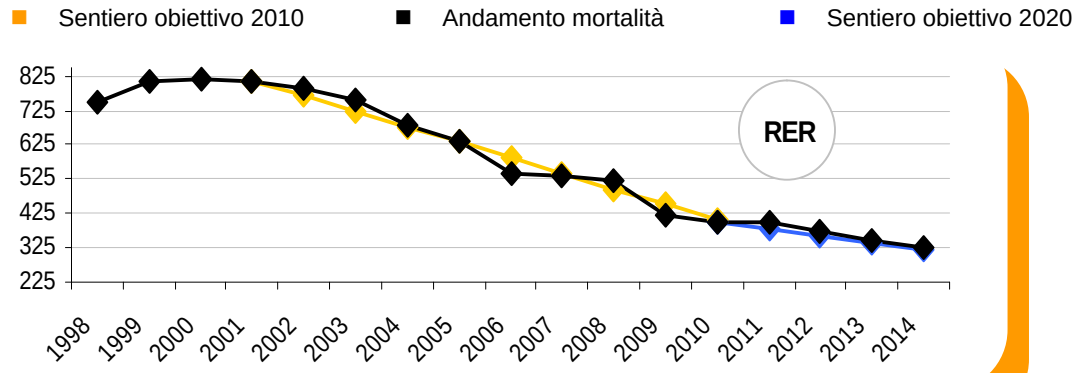
Figura 209
Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna (I 2001=100)
(Anni 2001-2014 - Fonte ISTAT)



17.455 incidenti, 23.905 feriti, 327 morti. Questo il bilancio degli incidenti stradali con danni alle persone avvenuti in Emilia-Romagna nel 2014. **Rispetto al 2013, si registra un calo di quasi il 5% di soggetti deceduti;** anche se minore rispetto al calo del 9% ottenuto nel 2013 rispetto al 2012, si mette in evidenza che risulta significativamente maggiore del dato a livello nazionale (2013 n. 3.401 vittime, 2014 n. 3.381 vittime, con un calo pari a 0,59%) e che corrisponde ad un analogo calo nel numero di incidenti e feriti (-3,75% di incidenti e -4,05% di feriti in Emilia-Romagna). Per quanto riguarda i flussi di traffico, dai dati raccolti dal sistema MTS risulta negli ultimi anni una progressiva diminuzione dei traffici totali (pari a circa l'1,8% dal 2009), in particolare dei traffici pesanti, con una tendenza alla stabilizzazione nell'ultimo periodo.

Il calo dei decessi registrato in Emilia-Romagna rispetto al 2001 risulta pari al 59,78% (si ricorda che nel 2010 si è raggiunto l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001, passando da 813 vittime a 401). Si può notare però che il ritmo di decrescita delle vittime, anche se buono, non è perfettamente in linea con il raggiungimento dell'obiettivo europeo di ulteriore dimezzamento delle vittime rispetto al 2010, che per l' Emilia-Romagna significherebbe registrare, dalle 401 vittime del 2010, un calo di almeno 200 vittime al 2020, per raggiungere il quale sarebbe necessario ridurle annualmente di 20; al 2014, a 4 anni dal 2010 risulta una riduzione di 74 vittime, anziché 80.

Figura 210
Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2020 in Emilia-Romagna
(Anni 1998-2013-Fonte ISTAT)



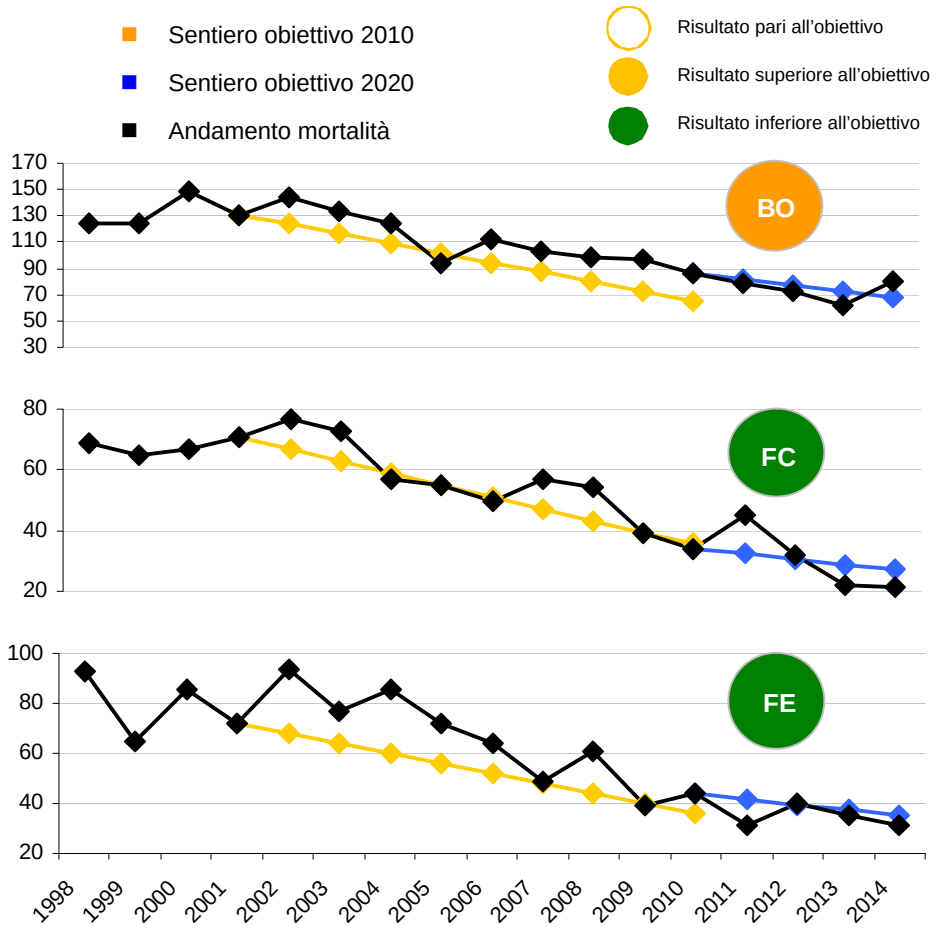
Il grafico della figura 210 mostra a livello regionale i dati rilevati relativi alla mortalità rispetto a quelli determinati dal sentiero obiettivo, che indica l'andamento teorico della mortalità per il raggiungimento dell'obiettivo; anche se, come si è detto, i risultati sono molto vicini al sentiero obiettivo, occorre 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, per mantenere e migliorare i risultati ottenuti.

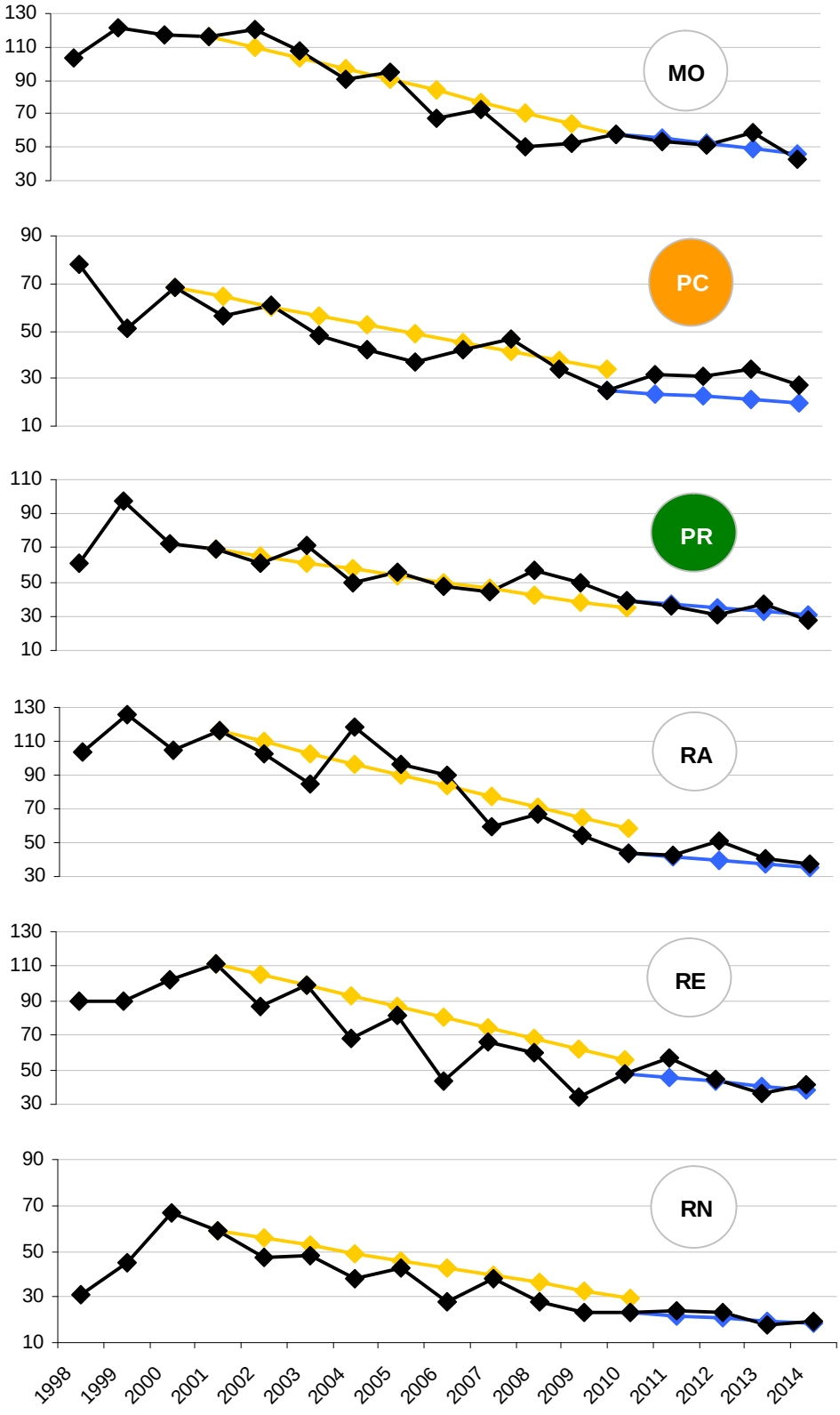
É infatti necessario tenere alto il livello di attenzione e di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale, come risulta particolarmente evidente nei grafici analoghi al precedente **disaggregati a livello provinciale**.

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 2014, vediamo che in provincia di Bologna si è tornati a un livello di mortalità paragonabile a quello del 2011 e in provincia di Reggio Emilia si è annullato il vantaggio rispetto all'obiettivo che si era raggiunto lo scorso anno, mentre la Provincia di Modena si è riportata sul sentiero obiettivo.

Figura 211
Morti per incidenti stradali in rapporto all'obiettivo al 2020 nelle province dell'Emilia-Romagna
(Anni 1998-2014- *Fonte dati: ISTAT*)





Confrontando l'avvicinamento all'obiettivo europeo con alcune altre regioni e con l'Italia, nella tabella successiva, possiamo vedere confermato quanto detto in precedenza e cioè che dopo il raggiungimento dell'obiettivo al 2010, negli ultimi anni la regione Emilia-Romagna ha avuto risultati meno positivi rispetto ad esempio alla Lombardia o alla Puglia (riduzione mortalità nel 2014 rispetto al 2010 Emilia-Romagna pari a 18,45%, Lombardia 20,71%, Puglia 20,89%), anche se superiori alla media italiana (riduzione numero morti nel 2014 rispetto al 2010 pari al 17,82%).

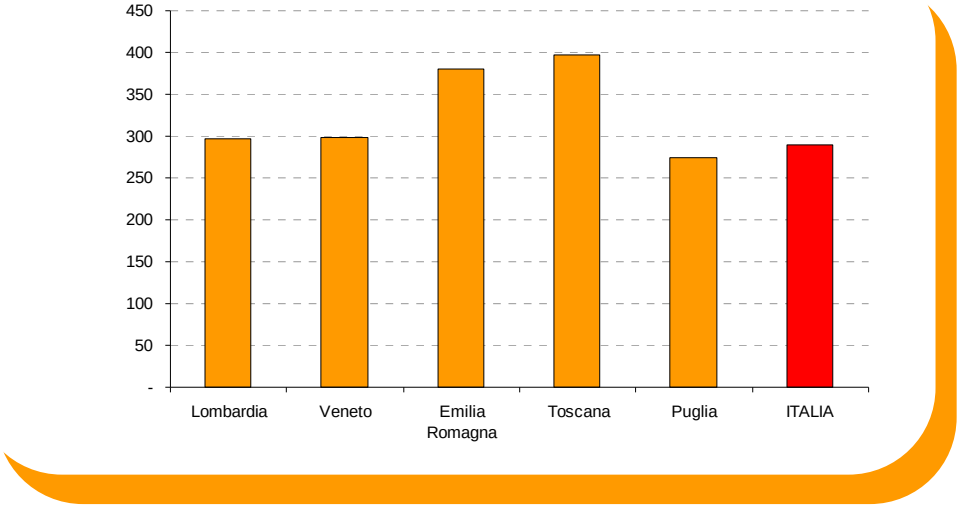
Comunque rispetto al 2001 rimane, insieme alla Lombardia, la regione dove la mortalità per incidente stradale si è ridotta maggiormente (riduzione numero vittime Emilia-Romagna 59,78% , Lombardia 58,25%)

Tabella 81
Riduzione mortalità in alcune regioni
(Anno 2001- 2010-2014 - Fonte ISTAT)

	morti 2001	morti 2010	riduzione % 2010-2001	morti 2014	riduzione % 2014 2010	riduzione % 2014 2001
Campania	357	254	-28,85%	233	-8,27%	-34,73%
Emilia-Romagna	813	401	-50,68%	327	-18,45%	-59,78%
Lazio	731	450	-38,44%	371	-17,56%	-49,25%
Lombardia	1073	565	-47,34%	448	-20,71%	-58,25%
Puglia	462	292	-36,80%	231	-20,89%	-50,00%
Toscana	501	306	-38,92%	250	-18,30%	-50,10%
Veneto	693	396	-42,86%	325	-17,93%	-53,10%
Italia	**7096**	**4114**	**-42,02%**	**3381**	**-17,82%**	**-52,35%**

Il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** *(calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24/09/2012, n. 189: costi sociali = numero morti x 1.503.990 euro + numero feriti x 42.219 euro + numero incidenti x 10.986 euro)*, che grava su ogni residente, consente di confrontare l'Emilia-Romagna con altre Regioni e con la media italiana, tenendo conto non solo del numero di morti, ma di un parametro più completo che rappresenta meglio il fenomeno della incidentalità, rapportato alla consistenza della popolazione. Il dato dell'Emilia-Romagna è diminuito da euro 401 procapite a euro 381, ma rimane ancora più elevato della media italiana (anche se il valore emiliano – romagnolo non risulta più il maggiore). Questo mette in evidenza che, nonostante i risultati ottenuti, il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità nella regione è ancora elevato e quindi, come già detto, è necessario proseguire con costanza e continuità nelle iniziative di miglioramento sia infrastrutturali che di educazione e di controllo.

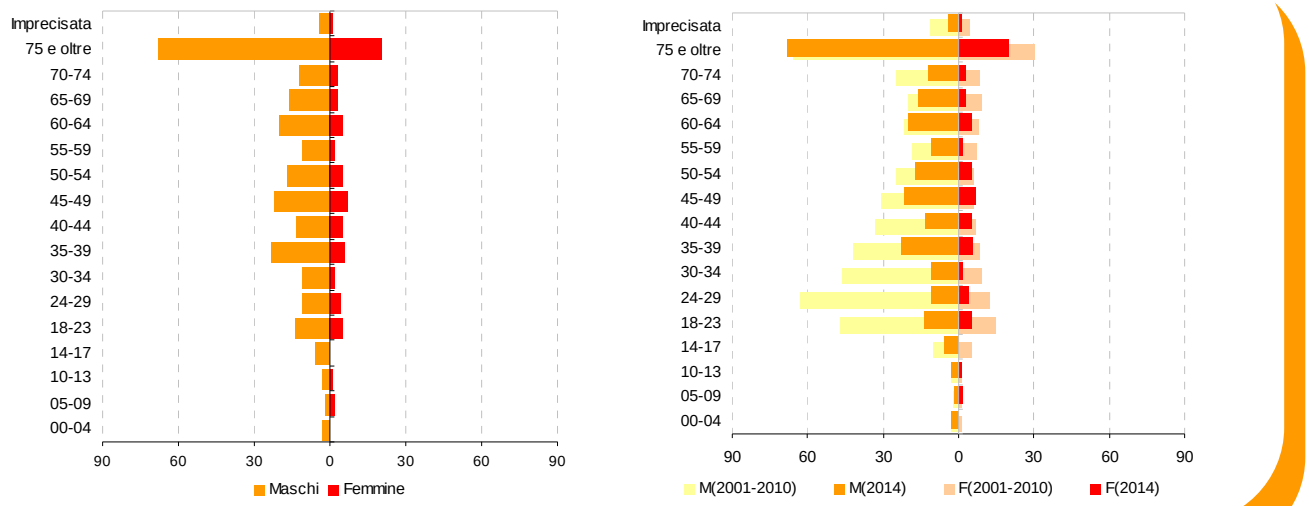
Figura 212
Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente
(Anno 2014)



Esaminando i dati di mortalità per classe di età, si evidenzia che nel corso del 2014 sono diminuite di poco più del 2% le **vittime con più di 65 anni** anche se questa classe di età continua ad essere una delle più colpite (37% del totale delle vittime), in particolare per la fascia sopra i 75 anni.

I soggetti deceduti in questa fascia di età risultano infatti pari a 88 unità nel 2014, corrispondenti a oltre il 26% del totale. Nel 2013 gli over 75 deceduti risultavano il 25% del totale delle vittime (86 in valore assoluto), **quindi nel 2014 risultano in aumento sia in percentuale che in valore assoluto rispetto al 2013,** anche se in calo rispetto al 2012 anno in cui c'è stato un picco (pari al 28% del totale e oltre 100 in valore assoluto, mentre nel decennio precedente 2001-2010 era in media pari al 16% e valore assoluto 96 di media). Naturalmente per quello che riguarda i feriti le fasce di età più colpite sono i giovani, in particolare la fascia di età tra i 18 e i 23 anni (n. 2696 nel 2014 tra i 18 e i 23, n. 1542 nel 2014 over 75).

Figura 213
Morti per incidente stradale per fasce di età in Emilia-Romagna
(Anno 2014 e raffronto con la media 2001-2010 - *Fonte: dati ISTAT*)



Se oltre alla classe di età si analizza anche il mezzo di spostamento, si evidenzia che gli **ultra settantacinquenni rappresentano il 60% dei pedoni deceduti e circa il 39% 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 da qualche anno anche la classe più numerosa di conducenti di autovettura deceduti in incidente stradale con circa il **22% sul totale dei conducenti morti.**

Naturalmente questi dati vanno letti e probabilmente spiegati guardando l'andamento della composizione della popolazione, rappresentato nel grafico seguente, che mette in evidenza un innalzamento costante dell'età media della popolazione.

Figura 214
Trend di crescita popolazione residente per fasce di età in Emilia-Romagna (I 1993=100)
(Anni 1993-2015 - *Fonte: dati Regione Emilia-Romagna*)

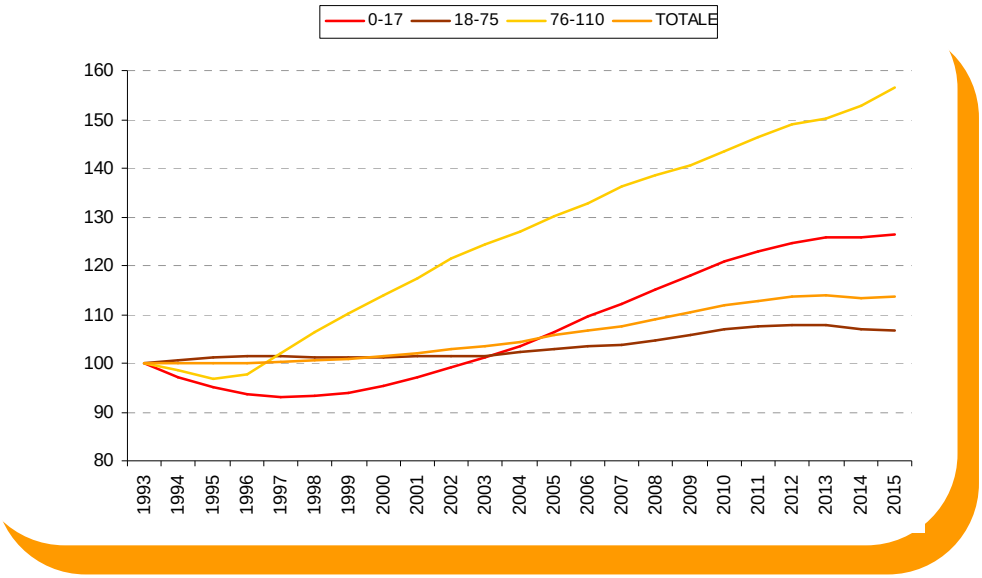
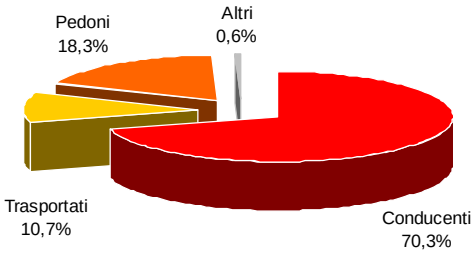


Figura 215
Morti e feriti suddivisi per tipo di utente
(Anno 2014- *Fonte dati ISTAT*)

Morti



Feriti

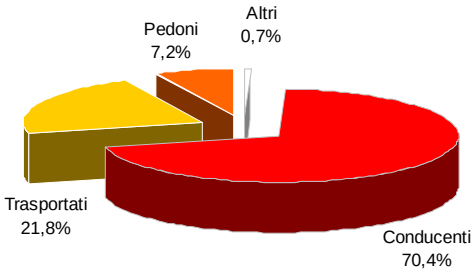
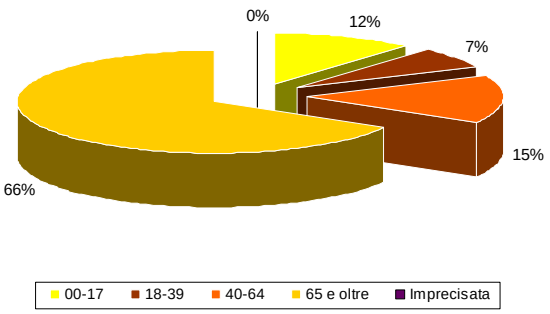


Figura 216
Pedoni e ciclisti morti suddivisi per fasce di età
(Anno 2014- *Fonte dati ISTAT*)

Pedoni



Ciclisti

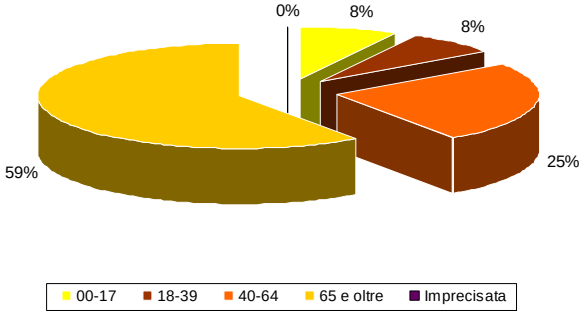
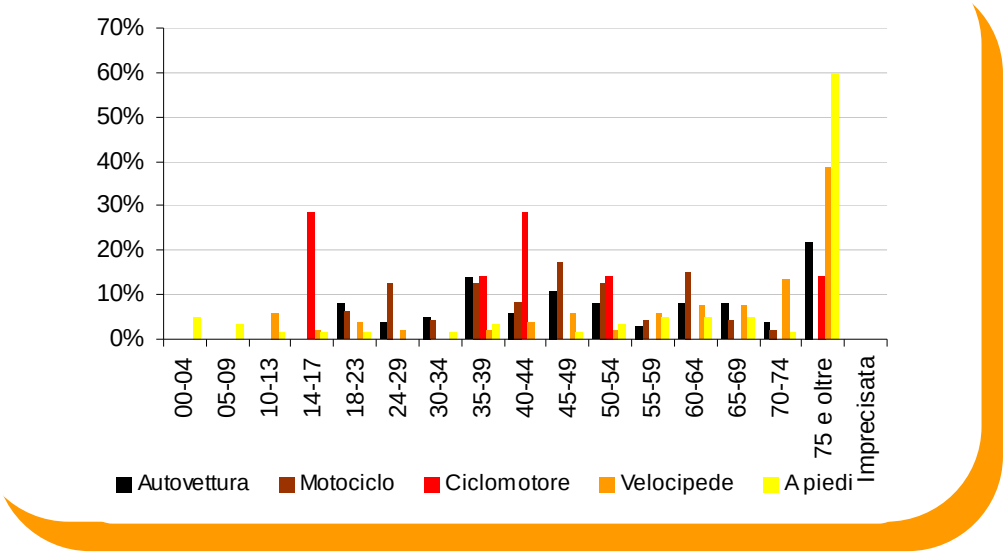


Figura 217
Morti suddivisi per fasce di età e tipo veicolo
(Anno 2014- *Fonte dati ISTAT*)

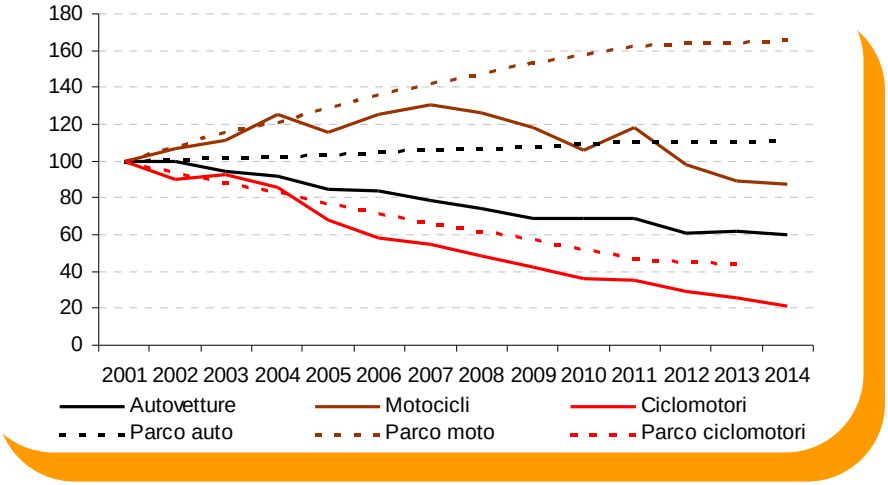


Passando all'analisi per tipologia di veicolo**, osserviamo che rispetto al 2013 il numero di morti è in aumento per i pedoni** (dal 15,7% al 18,3% delle vittime, in valore assoluto n. 54 nel 2013 e n. 60 nel 2014) **e per i ciclisti** (dal 10,7% al 15,9% delle vittime, in valore assoluto da n. 37 nel 2013 a n. 52 nel 2014, con un aumento di circa il 40%), mentre si segnala il **calo dei morti pari a circa l'11% dei conducenti i motocicli** (da n. 53 nel 2013 a n. 47 nel 2014), di circa il 41% dei conducenti i ciclomotori (da n. 12 nel 2013 a n. 7 nel 2014) e una riduzione di circa il 25% delle vittime in autovettura (da n. 158 nel 2013 a n. 133 nel 2014). Banalizzando, sinteticamente: l'utenza debole (pedoni e ciclisti), rimane ancora quella più vulnerabile.

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 e portandosi nel 2014 al 66% (in valore assoluto n. 40 contro i 35 del 2013). Anche per i ciclisti la fascia di età sopra i 65 anni risulta essere la più colpita, rappresentando da sola il 59% del totale dei ciclisti deceduti nel 2014 (63% nel 2011, 71% nel 2012 e 51% nel 2013 in valore assoluto n. 31 contro i 19 del 2013).

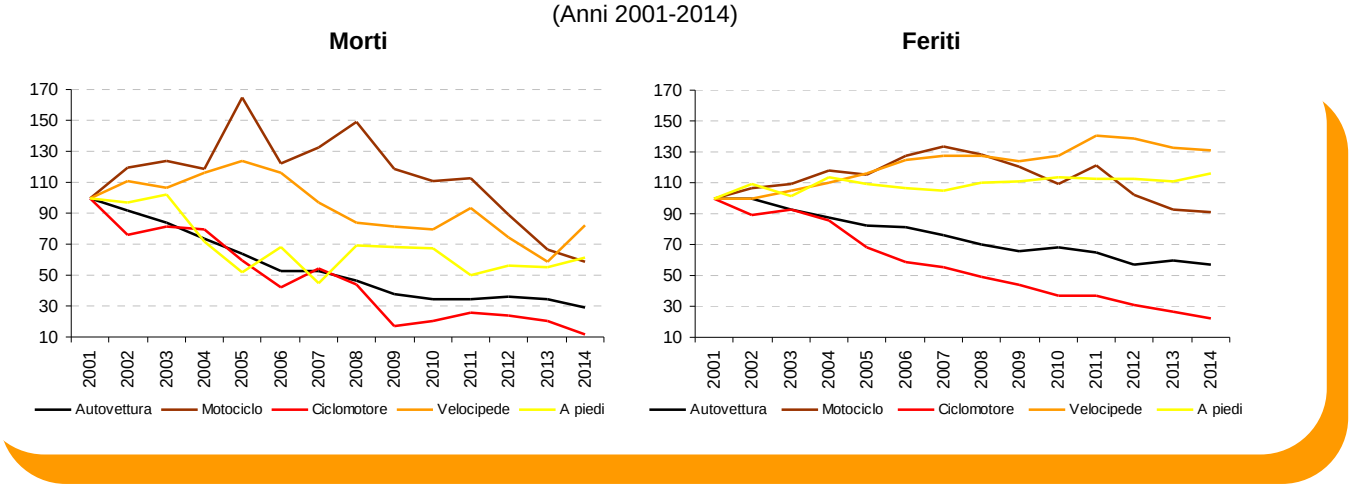
Risultano in aumento tra i pedoni e ciclisti anche le vittime della fascia di età tra 0 e 17 anni; fortunatamente sono numeri piccoli e basta poco a spostarne le percentuali (dal 4% del 2013 al 12% del 2014), ma da 2 vittime tra i pedoni nel 2013, se ne contano 7 nel 2014, mentre tra i ciclisti si passa da 1 a 4 vittime.

Figura 218
Veicoli coinvolti e parco circolante
(Anni 2001-2014)



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

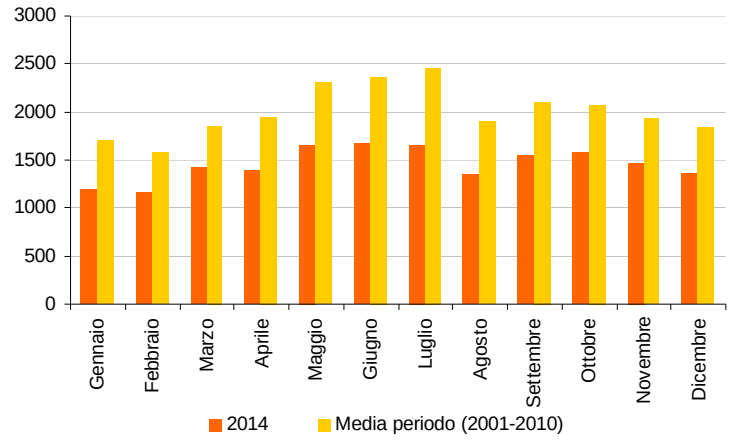
Figura 219
Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati
(Anni 2001-2014)



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) X100 dove M è il numero dei decessi come conseguenza degli incidenti e I il numero dei sinistri; il parametro RM esprime, quindi, il numero medio di decessi verificatisi in un determinato periodo, ogni 100 incidenti e può essere considerato come un indicatore di gravità),* emerge però come ancora **la gravità degli incidenti sia maggiore nelle ore notturne**.

Figura 220
Incidenti per mesi
(Anno 2014- *Fonte: dati ISTAT*)



.

Figura 221
Incidenti per giorno
(Anno 2014- *Fonte: dati ISTAT*)

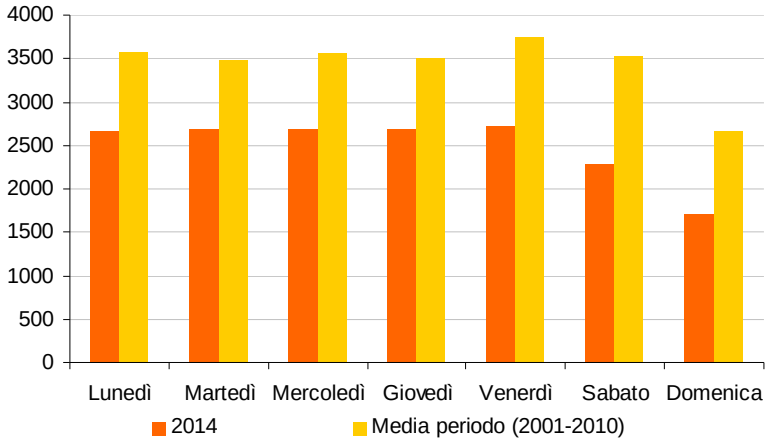
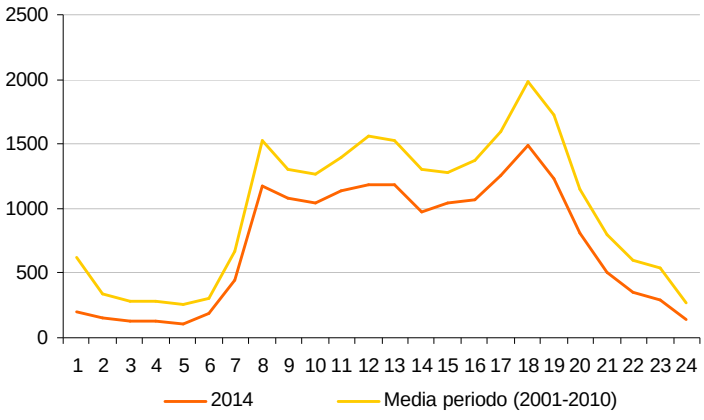
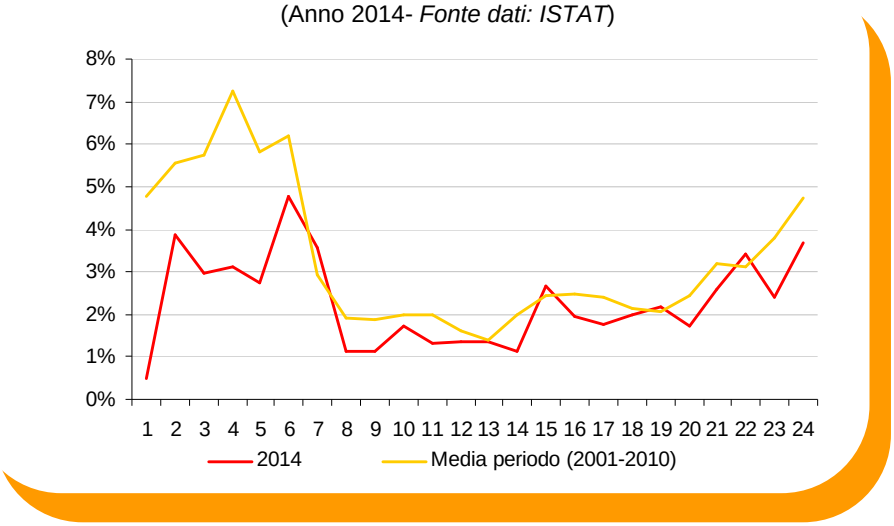


Figura 222
Incidenti per ora
(Anno 2014 – Fonte: dati ISTAT)



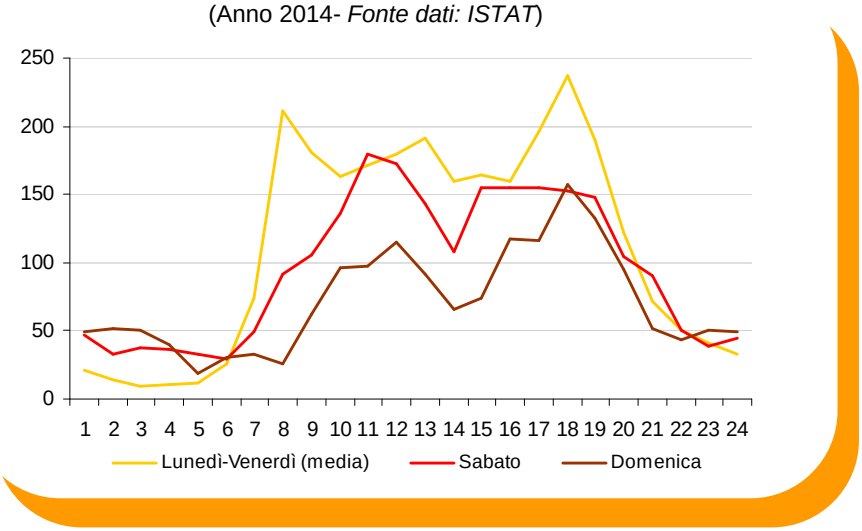
NB: 7 incidenti registrati a ora imprecisata.

Figura 223
Indice di mortalità (RM) per ora
(Anno 2014- *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, anche se in calo a livello generale.

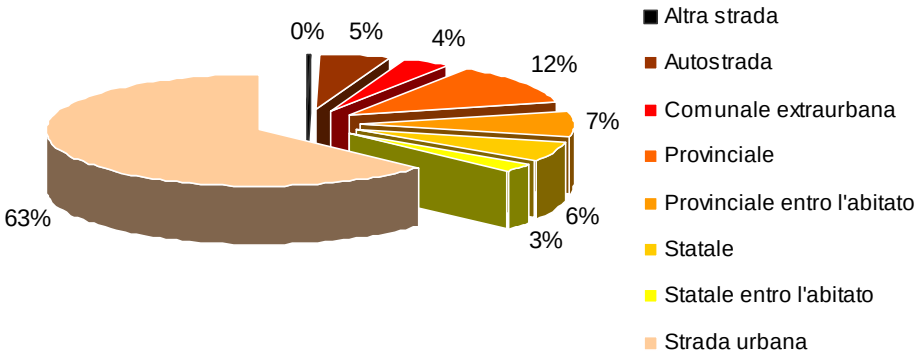
Figura 224
Incidenti nel fine settimana
(Anno 2014- *Fonte dati: ISTAT*)



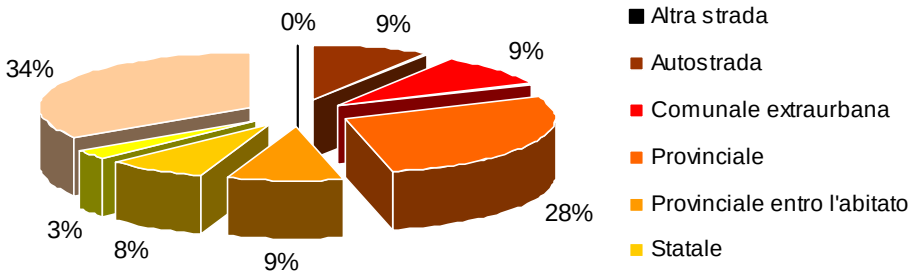
Rispetto alla **categoria delle strade**, il livello di incidentalità si conferma più elevato all'interno dei centri abitati, con una percentuale sostanzialmente immutata dal 2012 (dal 74% del 2012 al 72% del 2013, al 73% del 2014), mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore nelle strade extraurbane, dove il numero dei decessi passa da circa il 60% del 2013 (valore assoluto n. 209) a circa il 54% del 2014 (valore assoluto n. 177). Risulta dunque in aumento la mortalità in ambito urbano (da circa il 40% del 2013 a circa il 46% del 2014, pari a 135 vittime nel 2013 e 150 nel 2014). Anche se il dato va preso con senso critico (la georeferenziazione, come già evidenziato, non è ancora completa e l'individuazione dell'abitato in certe situazioni non sempre è precisa), questo fatto in qualche misura mette in evidenza come sia relativamente più facile agire sulle strade extraurbane, dove i fattori di rischio, e quindi le azioni per eliminarli, sono meglio individuabili, mentre in ambito urbano le relazioni tra tutte le componenti dell'ambiente, la densità della rete e la complessità delle funzioni presenti, rende difficile e meno efficace il singolo intervento necessitando di una più complessiva pianificazione della mobilità.

Figura 225
Incidenti e morti per categoria di strada
(Anno 2014 - Fonte dati: ISTAT)

Incidenti



Morti



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 sicurezza**[57], istituito e regolato con le Leggi regionali n. 35 del 1990 e n. 30 del 1992, è stato riformato nel 2015 con la Legge regionale n. 13, art. 80.

Gli orientamenti dell'Unione Europea per il decennio 2011-2020 relativi alla sicurezza stradale identificano sette obiettivi strategici che gli stati nazionali devono fare propri e mettere in pratica nel corso del decennio. Tra questi, il primo, è "miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada".

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.

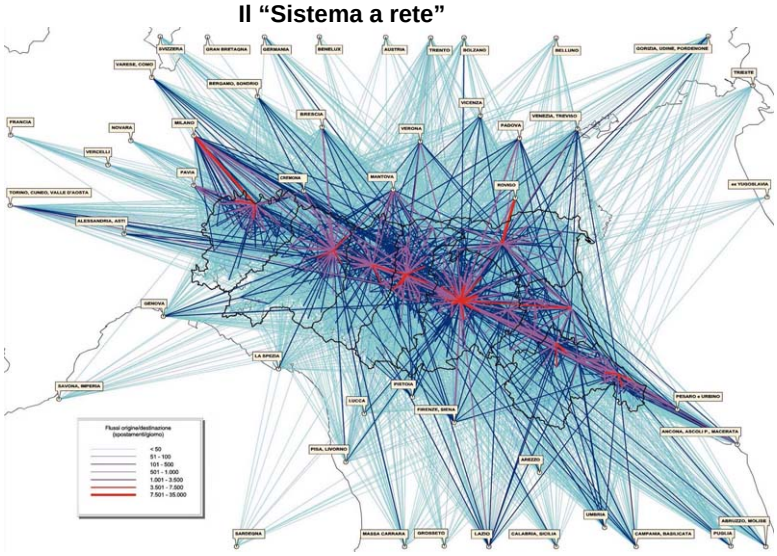
Svolge il ruolo di indirizzo e coordinamento delle iniziative, della produzione e diffusione di programmi e sussidi didattici oltreché campagne comunicative, in collaborazione con il mondo della scuola, gli Enti locali, le aziende e le associazioni interessate al tema della sicurezza stradale.

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 226
Il "Sistema a rete"



[57] http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio

Questo metodo prevede la formula degli **"Accordi e delle Intese"** che, basandosi sul principio del riconoscimento delle reciproche competenze assegnate in materia di sicurezza stradale, permette ai vari attori di mantenere la propria autonomia culturale e professionale, partecipando a una programmazione territoriale complessiva, verso obiettivi condivisi e comuni.

Particolarmente significativa è la strategia adottata sulle **azioni di sensibilizzazione**, volta alla ricerca di una comunicazione diversificata, in modo da coinvolgere gli utenti della strada verso un comportamento corretto e responsabile.

L'obiettivo dell'Osservatorio è quello di dare forza e determinazione ad **azioni di contrasto degli incidenti stradali**, coinvolgendo altri settori dell'Amministrazione regionale e gli Enti locali, affinché ogni loro proposta normativa e progettuale sia indirizzata verso il tema della sicurezza stradale.

IL MONDO DELLA SCUOLA

Nel 1994 la Regione Emilia-Romagna ha sottoscritto un Accordo con le Istituzioni scolastiche, rinnovato nel 2014, per sostenere **i programmi dell'educazione alla sicurezza stradale nella scuola**, aggiornati nel tempo per adeguarli alle mutate condizioni e normative.

L'Osservatorio ha sostenuto l'istituzione della figura del **referente dell'educazione stradale** in ogni scuola.

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 finalizzate a comportamenti rispettosi della vita propria e altrui.

LA PREPARAZIONE ALLA GUIDA E I GIOVANI

Il rapporto con i giovani è sempre argomento di particolare 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.

"MAGGIO IN STRADA TUTTO L'ANNO" - 2015

La Bottega delle idee e dei progetti
Maggio in strada

"Maggio in strada - tutto l'anno"[58] 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.

[58] http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio/approfondimenti/sistema-a-rete/maggio-in-strada-le-edizioni-200

Nel 2015 il lavoro ha evidenziato le molteplici attività e strutture, che vanno anche oltre la dimensione regionale. Tali attività hanno contribuito a realizzare azioni di sensibilizzazione, educazione e prevenzione riguardo l'educazione stradale, dirette a consolidare e diffondere corretti comportamenti diretti verso una mobilità più sicura e sostenibile.

Tabella 82
Progetti di educazione stradale anno scolastico 2014-2015

Ambito Territoriale Scolastico (Ex Provveditorato agli Studi)	Scuole che hanno partecipato a progetti di educazione stradale	Studenti partecipanti
Bologna	91	42.101
Ferrara	36	8.859
Forlì-Cesena	43	18.182
Modena	61	24.169
Parma	23	3.967
Piacenza	23	7.537
Ravenna	29	10.245
Reggio Emilia	35	14.603
Rimini	25	7.698
TOTALE	**367**	**179.362**

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

8.2.3 Le attività del 2015

Nel 2015 l'attività dell'Osservatorio si è caratterizzata per la collaborazione con le altre strutture regionali e con soggetti pubblici e privati esterni alla Regione, per scambiare conoscenze ed esperienze per una sempre maggior 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 2015 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 9.000 euro, per un totale complessivo di 81.000 euro per l'anno scolastico 2015-2016**.

"Ogni giorno"

E' un progetto di sensibilizzazione sostenuto dall'Osservatorio, che tramite un "docufilm" racconta in maniera originale la storia di "Saccio", un ragazzo strappato alla vita quando aveva 14 anni, ucciso da un ubriaco senza patente che procedendo contromano lo investiva.La realizzazione dei "talk show" come in questo caso, con la formula della "peer education", ha la caratteristica di coinvolgere i partecipanti in maniera emotiva in modo da consolidare l'azione educativa.

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.

Nel 2015 sono state inaugurate le aree nelle provincie di Modena presso l'Autodromo di Marzaglia e a Bologna presso l'Istituto Agrario "Serpieri", che si aggiungono alle aree di Piacenza (Comune di Gossolengo) e Reggio Emilia (Autoscuola Gatti) già inaugurate e disponibili dal 2014.

Io lavoro e guido sicuro - Rimini

Partecipazione al Progetto rivolto alle imprese, imprenditori, dipendenti e collaboratori che operano sul territorio provinciale con l'obiettivo di favorire la diminuzione dell'incidentalità per lavoro durante la circolazione stradale, con la conseguente diminuzione del relativo costo sociale e di promuovere una cultura sul territorio che ponga l'attenzione sulla sicurezza in strada come fattore strategico nella lotta contro gli infortuni.

Progetto Ulisse

Prima fase della rilevazione dei comportamenti degli utenti della strada tramite osservazioni in strade urbane ed extraurbana nei comuni di Bologna e Ferrara:

1. uso del casco sulle due ruote motorizzate (guidatore e passeggero)
2. cinture di sicurezza anteriori (guidatore e passeggero)
3. cinture di sicurezza posteriori
4. seggiolini per bambini
5. uso del cellulare alla guida

Progetto Valsamoggia

Realizzazione di progetti informativi sui temi della educazione alla sicurezza stradale nella provincia di Bologna, realizzate dalla Associazione Onlus “Amici dei Vigili del Fuoco della Valle del Samoggia”.

Commissione regionale di coordinamento INFEAS

Nel 2015 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.

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 2015 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.

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

Particolare attenzione è rivolta alla mobilità sostenibile: nelle missioni ECODRIVE, infatti, l'obiettivo è ridurre le emissioni di CO_2, NO_x e PM_{10}.

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

Incroci di vita[59]

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).

"Incroci di vita" vuole 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, in continuità con le precedenti campagne "A ciascuno il suo" (2013) e "Segnali di vita" (2014).

[59] http://www.incrocidivita.it

Siamo nati per camminare[60]

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".

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.

Vacanze coi fiocchi[61]

"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.

[60] http://www.siamonatipercamminare.it/
[61] http://www.vacanzecoifiocchi.it/

Siamo tutti pedoni[62]

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.

Settimana Europea della Mobilità Sostenibile[63]

Partecipazione all'iniziativa sostenuta dalle Direzioni Generali Mobilità e Trasporti e Ambiente della Commissione Europea.

Distribuzione di materiale informativo presso lo stand in Piazza Maggiore a Bologna.

[62] http://www.centroantartide.it/index.php/it/cosa-facciamo/sicurezza-stradale/531-siamo-tutti-pedoni-2013

[63] http://www.minambiente.it/pagina/settimana-europea-della-mobilita-sostenibile-2015

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 gli 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**. 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.

Con la delibera di Giunta regionale n. 1773/2013 è stata approvata la graduatoria relativa al **4° e 5° Programma del PNSS**, che ha messo a disposizione circa 7 milioni di euro, per interventi promossi da Province e Comuni in forma singola o associata; il campo prioritario, individuato dalla Regione, anche in questo caso di concerto con UPI e ANCI, riguarda la realizzazione di piani pilota per la **valorizzazione delle aree urbane** elevandone i livelli di sostenibilità e di sicurezza della mobilità. È stato inoltre previsto il finanziamento di **programmi di controllo** in riferimento alla guida sotto l’influenza dell’alcool o di sostanze stupefacenti. Sono state finanziate 28 proposte, di cui 4 relative ai suddetti programmi di controllo, e tra il 2014 e il 2015 sono stati avviati quasi tutti gli interventi.

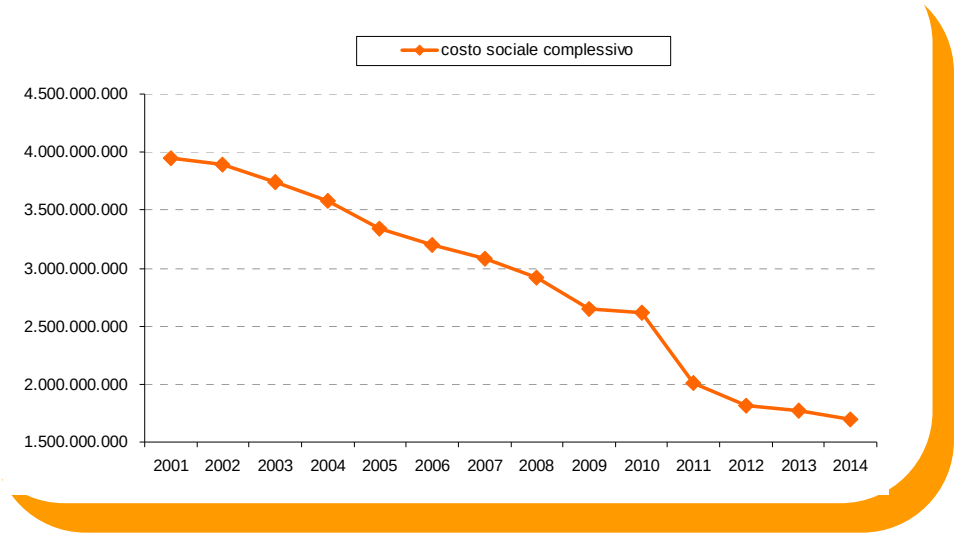
La scelta del campo prioritario relativo alle aree urbane nell'ambito del 4° e 5° Programma del PNSS discende dalle politiche regionali che promuovono, tra l'altro, **forme di sinergia tra gli interventi per la mobilità sostenibile e gli obiettivi di sicurezza stradale** come strategia per migliorare 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 stata peraltro motivata dall'alto livello di incidentalità nelle aree urbane, come è stato evidenziato nei paragrafi precedenti. Nel 2014 **l'incidentalità in area urbana risulta essere pari al 73%,** con un numero di decessi che ammonta al 46% circa del totale dei decessi per incidentalità, con un aumento rispetto al 2013 di circa l'11%, che è coerente con **l'aumento del numero di pedoni morti** (da 54 nel 2013 a 60 nel 2014 con aumento di circa l'11%).

È evidente che risultano sempre più importati le iniziative e gli interventi che riguardano l'area urbana, in particolare le utenze deboli. Attualmente non è ancora possibile fare un bilancio per valutare l'efficacia complessiva dei programmi attuati, in particolare per il 4 e 5, in termini di riduzione degli incidenti e delle vittime, visto che gli interventi non sono ancora conclusi.

In generale 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 2014, che nonostante il vistoso calo (tra il 2013 e il 2014 il calo è stato di oltre 75 milioni di euro) rimane ancora elevato, pari a poco meno del 10% di quello relativo all'intera nazione.

Figura 227
Andamento costi sociali in Emilia-Romagna
(Anni 2001-2014)



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 verifiche su alcuni 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%, con conseguenti riduzioni dei costi sociali nell'area oggetto dell'intervento.

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.

Tabella 83
Sintesi Programmi per la sicurezza

Programmi	N. interventi presentati	N. interventi finanziati	Importo complessivo interventi finanziati (arrotondato, in euro)	Importo complessivo contributi assegnati (arrotondato, in euro)
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	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.

Infine si segnala, nell'ambito della L.R. 30/92, 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. Le aree allestite, quasi ultimate, sono state messe a disposizione dalle Province e dalla Città Metropolitana; la Regione ha messo a disposizione le attrezzature necessarie per l'allestimento, compreso ciclomotori e motocicli a trazione elettrica.