

**PIANO REGIONALE DELLA  
SICUREZZA STRADALE**

*Relazione illustrativa*  
*Sintesi*

**Aprile 2007**

---

## **Il Piano Regionale della Sicurezza Stradale 2007 è stato elaborato a cura di Regione Piemonte**

- **Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture - Direzione Trasporti**  
Gianni Rosa, Gianluigi Berrone, Maurizio Magri, Olga Quero

### **Politecnico di Torino**

- **Dipartimento Interateneo Territorio - OCS Osservatorio Città Sostenibili**  
Carlo Socco, Chiara Montaldo

## **in collaborazione con**

### **Regione Piemonte**

- **Presidenza della Giunta Regionale - Comunicazione istituzionale**  
Silvia Maria Venutti
- **Assessorato alla Tutela della Salute e Sanità**  
Laura Marinaro
- **Assessorato al Commercio e Fiere - Polizia Locale**  
Stefano Bellezza, Nadia Cordero

### **Ministero della Pubblica Istruzione**

- **Ufficio Scolastico Regionale**  
Antonio Dispenza

### **Ministero dell'Interno**

- **Compartimento Polizia Stradale Piemonte e Valle d'Aosta**  
Carlotta Gallo

### **Consepi S.p.A.**

Claudio Bonansea, Giacomo Volpe

### **Consulta regionale per la sicurezza stradale**

Presidente: Daniele Borioli - Assessore ai Trasporti

Segreteria: Olga Quero - Direzione Trasporti

Coordinatori Commissioni tecniche: Maurizio Coppo, Carlo Socco, Mario Villa

## INDICE

<b>PREMESSA</b> .....	<b>3</b>
<b>1. LA STRATEGIA DELLA SICUREZZA STRADALE</b> .....	<b>4</b>
1.1 Il quadro di riferimento europeo e nazionale .....	4
1.2 I pilastri della politica regionale della sicurezza stradale .....	6
1.3 Traguardi e modalità d'intervento del Piano regionale della sicurezza stradale .....	7
1.4 La procedura: approvazione, attuazione, valutazione e revisione del piano .....	8
1.5 I campi d'azione e le linee strategiche del Piano regionale della sicurezza stradale .....	8
<b>2. ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ E PRIORITÀ DI INTERVENTO</b> .....	<b>10</b>
2.1 L'incidentalità nell'Unione Europea .....	10
2.2 L'incidentalità in Italia .....	10
2.3 L'incidentalità in Piemonte .....	11
<b>3. CAMPO D'AZIONE 1.0.0 INFRASTRUTTURA</b> .....	<b>13</b>
3.1 Principi generali .....	13
3.2 Linea strategica 1.1.0 - Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane .....	14
3.3 Linea strategica 1.2.0 - Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana .....	14
<b>4. CAMPO D'AZIONE 2.0.0 UOMO</b> .....	<b>16</b>
4.1 Principi generali .....	16
4.2 Linea strategica 2.1.0 - Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale .....	17
4.3 Linea strategica 2.2.0 - Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio .....	18
4.4 Linea strategica 2.3.0 - Diffondere un comportamento di guida responsabile .....	19
4.5 Linea strategica 2.4.0 - Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie .....	19
4.6 Linea strategica 2.5.0 - Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale .....	20
<b>5. CAMPO D'AZIONE 3.0.0 VEICOLO</b> .....	<b>22</b>
5.1 Principi generali .....	22
5.2 Linea strategica 3.1.0 - Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli .....	22
<b>6. CAMPO D'AZIONE 4.0.0 GESTIONE</b> .....	<b>24</b>
6.1 Principi generali .....	24
6.2 Linea strategica 4.1.0 - Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro .....	24
6.3 Linea strategica 4.2.0 - Migliorare la gestione e la regolazione del traffico .....	25

6.4	Linea strategica 4.3.0 - Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose .....	26
<b>7.</b>	<b>CAMPO D'AZIONE 5.0.0 GOVERNO E GOVERNANCE.....</b>	<b>27</b>
7.1	Principi generali .....	27
7.2	Linea strategica 5.1.0 - Costituire un fondo per la sicurezza stradale .....	28
7.3	Linea strategica 5.2.0 - Migliorare il quadro normativo .....	28
7.4	Linea strategica 5.3.0 - Rafforzare la struttura amministrativa .....	28
7.5	Linea strategica 5.4.0 - Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione.....	29
7.6	Linea strategica 5.5.0 - Attivare la formazione professionale permanente .....	29
7.7	Linea strategica 5.6.0 - Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata ...	30
7.8	Linea strategica 5.7.0 - Sviluppare la conoscenza scientifica .....	30

## PREMESSA

La Regione Piemonte, dopo aver concluso il primo *Programma regionale di azione 2004-2005* in attuazione del *Piano nazionale della sicurezza stradale*, ha dato avvio al secondo *Programma di azione* relativo al periodo 2006-2007.

Parallelamente al varo del secondo *Programma di azione*, la Regione ha ritenuto necessario imprimere, attraverso un vero e proprio *Piano Regionale della Sicurezza Stradale* (PRSS), un maggiore impulso alla politica della sicurezza stradale, cercando di compiere ogni sforzo possibile per conseguire i traguardi fissati dall'Unione europea e ribaditi dal *Piano nazionale della sicurezza stradale*, cioè di dimezzare al 2010 l'incidentalità registrata nel 2000.

Il PRSS si configura come uno dei piani attuativi del *Piano Regionale dei Trasporti* (PRT). Il presente documento costituisce una sintesi della *Relazione illustrativa* del PRSS. La *Relazione illustrativa* è completata: dall'*Annesso statistico*, che raccoglie i dati e le elaborazioni statistiche sull'incidentalità stradale, e dal *Programma triennale di attuazione 2007-2009*, che individua le azioni prioritarie che si intendono avviare nel primo triennio di attività.

Il *Piano regionale della sicurezza stradale* costituisce lo strumento attraverso il quale **la Regione intende mettere a sistema tutte le azioni che costituiscono la politica della sicurezza stradale** e che vedono impegnati gli enti locali e i soggetti che, a vario titolo, devono intervenire nell'ambito regionale. Un quadro sistemico delle azioni e una proiezione sul medio-lungo periodo delle medesime sono un requisito indispensabile per garantire l'efficacia e l'efficienza, necessarie al conseguimento degli ambiziosi traguardi fissati dall'Unione europea. Non esistono al momento altri esempi di piani regionali della sicurezza stradale che si

occupino in modo sistematico di tutti gli aspetti del problema; pertanto, la Regione Piemonte ha dovuto aprire la strada verso una nuova politica regionale, destinata, per ciò stesso, ad essere caratterizzata da un'iniziale fase di sperimentazione, che la Regione intende affrontare con grande apertura verso tutti i contributi che possano provenire dai vari soggetti interessati.

A questo scopo, la Giunta Regionale ha istituito la *Consulta regionale per la sicurezza stradale*, la quale ha il compito di "favorire, incentivare e organizzare la partecipazione all'attuazione e al miglioramento del *Piano regionale della sicurezza stradale* da parte degli enti locali, delle istituzioni, delle associazioni di categoria, del sistema delle imprese, delle parti sociali, delle associazioni dei cittadini, degli utenti della strada, delle famiglie, intervenendo nelle fasi di valutazione e revisione degli obiettivi e dei contenuti". La Consulta costituisce l'organismo attraverso il quale la politica regionale si apre alla comunità locale, per un suo più diretto coinvolgimento nel processo decisionale del PRSS.

Il processo di formazione del PRSS è stato avviato dalla Giunta Regionale con l'approvazione, in data 3 aprile 2006, del *Documento programmatico del Piano regionale della sicurezza stradale*. Sulla base di tale documento sono stati condotti i lavori della Consulta, che hanno fornito un utile contributo alla definitiva formulazione del PRSS e dei suoi programmi di attuazione. Il PRSS viene, infatti, implementato mediante due tipi di programmi: il *Programma triennale di attuazione*, cui spetta il compito di inserire il PRSS nella programmazione di bilancio della Regione definendo le previsioni di spesa necessarie per la sua attuazione, e il *Programma di azione annuale*, cui spetta il compito di definire operativamente le azioni da finanziare e da attuare.

## 1. LA STRATEGIA DELLA SICUREZZA STRADALE

### 1.1 Il quadro di riferimento europeo e nazionale

Il presente PRSS si inquadra nella più generale strategia dell'Unione europea e del *Piano nazionale della sicurezza stradale*.

Secondo l'Unione europea lo stato della sicurezza stradale in Europa, nonostante i costanti miglioramenti, fa registrare livelli inaccettabili, con costi sociali ed economici elevati. Per fronteggiare questa situazione, l'Unione ha varato, ormai da alcuni anni, una specifica politica di *governance* in materia di sicurezza stradale.

Nel 1997, la Commissione europea ha lanciato il Secondo programma di azione europeo *Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001*, indicando come obiettivo per i Paesi membri una riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali del 40% entro il 2010. Tale obiettivo faceva seguito ad un leggero miglioramento della dinamica evolutiva degli incidenti stradali verificatisi nel complesso dei Paesi dell'Unione, nella prima metà degli anni Novanta.

In realtà, nella seconda metà degli anni Novanta, molti Paesi hanno registrato risultati lusinghieri in materia di sicurezza stradale; ciò ha spinto l'Unione europea a modificare il proprio traguardo nel 2001, all'interno del Libro bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*. In questo documento, infatti, viene fissato per il 2010 il traguardo di una riduzione del 50% dei morti in incidenti stradali rispetto al 2000 e viene annunciata l'elaborazione di un *Terzo programma di azione* riferito al periodo 2002-2010.

Il *Terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale*, pubblicato nel 2003, si intitola *Dimezzare il numero di vittime della*

*strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa*. Il traguardo posto dall'Unione non è un requisito legale, ma un obiettivo mobilitatore, volto a motivare il lancio di azioni condivise e a stimolarne l'attuazione, a tutti i livelli d'intervento. Proprio per stimolare e rendere coerente l'azione di tutti i soggetti detentori di responsabilità in termini di sicurezza stradale, l'Unione europea li ha anche invitati a firmare la *Carta europea sulla sicurezza stradale*, preannunciata dal Terzo programma di azione e presentata ufficialmente il 29 gennaio 2004, nella quale i firmatari dichiarano di assumere un impegno concreto per ridurre l'incidentalità. Sono attualmente aperte le sottoscrizioni alla carta, che è già stata firmata da centinaia di enti pubblici e privati. L'obiettivo dell'Unione europea è di raggiungere 2.500 firmatari entro il 2008.

Con la comunicazione n. 74 del 2006, la Commissione europea ha pubblicato una revisione del *Terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale (European Road Safety Action Programme Mid-Term Review)*. In questo documento, vengono analizzati i dati relativi all'incidentalità nei Paesi membri, al fine di valutare l'andamento delle misure adottate, e viene presentata una sintesi dei principali piani e azioni introdotti dai vari Stati e dall'Unione stessa.

I dati disponibili (comprensivi delle previsioni per il 2005) mostrano che vi è stata una riduzione complessiva del numero di morti rispetto al 2000, ma che tale riduzione, allo stato attuale, non consente di raggiungere il traguardo prefissato per il 2010, consistente nel dimezzamento dei valori rispetto al 2000. Se la tendenza di riduzione attuale si dovesse confermare, infatti, nel 2010 vi sarebbero 32.500 morti sulle strade europee, mentre il traguardo previsto dal Libro bianco del 2001 sarebbe di

scendere a 25.000 vittime. Per questo motivo, sebbene in questi anni vi siano stati rilevanti progressi nel campo della sicurezza stradale, con particolare riferimento ai settori delle infrastrutture, del comportamento umano e delle tecnologie per i veicoli, l'Unione non esclude la possibilità di intervenire con misure aggiuntive, inserendo le proprie modifiche in seguito alla revisione del Libro bianco sui trasporti.

La sicurezza stradale è stata oggetto, a partire dalla fine degli anni Novanta, anche di una serie di interventi in Italia. In particolare, il più rilevante è stato l'elaborazione del **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)**, a seguito delle prescrizioni della legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 32 ha istituito il suddetto piano. Secondo la legge, il PNSS deve consistere "in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari" (comma 2). Per favorire l'elaborazione del PNSS, il 29 marzo 2000 sono stati adottati, con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con i Ministri dell'Interno, dei Trasporti e della Navigazione, della Pubblica Istruzione e della Salute, gli **Indirizzi generali e linee guida di attuazione del piano nazionale della sicurezza stradale**. Essi definiscono i principi di riferimento, i contenuti, le strutture e gli strumenti tecnico-organizzativi per l'attuazione e il monitoraggio del PNSS.

La natura del PNSS, e in particolare il riferimento ai principi di concertazione e sussidiarietà contenuto nell'art. 36 della legge 144/1999, implica che su una stessa problematica operino simultaneamente amministrazioni di diversi settori e di diversi livelli (si tenga presente che l'82% dei feriti e il 63% dei morti per incidenti stradali si verificano sul sistema infrastrutturale locale), senza escludere la collaborazione con soggetti privati.

Ciò comporta che i principi individuati nel PNSS valgano non solo per la formulazione del piano nazionale, ma anche per le azioni sviluppate dagli enti proprietari e gestori della rete stradale (in particolare, Regioni e amministrazioni locali). In base al documento di indirizzi, i contenuti del PNSS devono essere articolati in "campi di intervento" e "linee di attività". Il livello nazionale ha selezionato quattro campi di intervento prioritari e sette linee di attività.

Il 29 novembre 2002 è stata approvata dal CIPE, con la deliberazione n. 100, una prima versione del PNSS, denominata **Piano nazionale della sicurezza stradale - Azioni prioritarie**. Questo piano è sorto con l'obiettivo di creare le premesse tecnico-organizzative per la definizione di una versione strutturale del PNSS: esso da un lato individua gli interventi puntuali, che possono determinare la maggiore riduzione di vittime degli incidenti stradali e possono essere avviati nei tempi più brevi; dall'altro intende costruire le condizioni ed i presupposti necessari per sviluppare nuove modalità di intervento per migliorare la sicurezza stradale.

Il PNSS è stato finora implementato attraverso due programmi di attuazione: con questi programmi, circa un quarto delle risorse stanziare sono state assegnate direttamente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre per le risorse rimanenti è stato stabilito che le Regioni, in relazione alle specificità e agli obiettivi locali e in accordo con i criteri indicati negli stessi Programmi di attuazione, definissero le procedure concorsuali o le forme di concertazione per l'allocazione delle risorse. Il *Programma annuale di attuazione* del 2002 ha previsto investimenti annuali per circa 13 milioni di euro, da protrarre per 15 anni. Il *Programma annuale di attuazione* del 2003 ha previsto investimenti annuali per circa 15,5 milioni di euro, sempre da protrarre per 15 anni.

## 1.2 I pilastri della politica regionale della sicurezza stradale

In attuazione dei due *Programmi annuali* del PNSS, la Regione Piemonte ha varato i due *Programmi regionali di azione*, l'uno relativo al periodo 2004-2005 e l'altro relativo al periodo 2006-2007. Anche alla luce di questa prima significativa esperienza, la Regione ha ritenuto necessario imprimere, attraverso un vero e proprio piano, un maggiore impulso alla politica della sicurezza stradale, cercando di compiere ogni sforzo possibile per conseguire i traguardi fissati dall'Unione europea e ribaditi dal *Piano nazionale della sicurezza stradale*, cioè di dimezzare al 2010 l'incidentalità registrata nel 2000.

Questo salto di qualità è reso necessario dalla natura stessa del problema della sicurezza stradale, il quale presenta tutti i tratti di un problema complesso, la cui soluzione coinvolge una grande molteplicità di soggetti e riguarda aspetti di varia natura, che vanno dallo stato delle infrastrutture alla tecnologia dei veicoli, dai sistemi di controllo e regolazione del traffico agli stili di comportamento dei conducenti.

L'obiettivo fondamentale del piano regionale è di dar vita ad una nuova politica della sicurezza stradale in grado di governare, con efficienza ed efficacia, questo complesso sistema. Va infatti constatato che, al momento, nonostante l'impegno profuso dai vari enti e soggetti a vario titolo impegnati su questa materia, il complesso delle azioni messe in campo non configura, in senso proprio, una politica, cioè un sistema coerente e coeso di azioni. È da questo stato di cose che emerge, come necessario prerequisito, la necessità di progettare e rendere operativo il sistema, su cui deve poggiare la politica degli enti locali in materia di sicurezza stradale. Prima ancora di entrare nel merito delle singole misure in cui questa politica si deve estrinsecare, bisogna gettare le fondamenta e costruire i pilastri che ne sorreggono l'edificio.

In proposito, si possono individuare, come assolutamente necessari, i seguenti pilastri della politica della sicurezza stradale:

1. la **struttura tecnica**. Si tratta di istituire, presso Province e Comuni, gli uffici della sicurezza stradale, designandone i responsabili. La figura del responsabile della sicurezza stradale è destinata a svolgere un ruolo decisivo, in quanto appartenente alla rete di tecnici che devono cooperare nella gestione della politica regionale. I vari uffici della sicurezza stradale devono costituire un network cooperante di strutture tecniche di elevato livello professionale;
2. il **monitoraggio regionale**. Occorre passare alla rapida progettazione e messa in funzione del Centro di monitoraggio regionale concepito come rete dei centri provinciali. Il compito del centro non è solo quello di migliorare l'informazione e la conoscenza del fenomeno dell'incidentalità in Piemonte, ma anche di monitorare e valutare le prestazioni delle misure di piano;
3. la **formazione permanente**. C'è bisogno di accrescere continuamente il livello della competenza tecnica, del saper fare e della capacità di innovare attraverso l'adozione delle migliori pratiche disponibili a livello internazionale. Occorre dunque avviare un progetto di formazione permanente mirato alla preparazione dei quadri della pubblica amministrazione e dei liberi professionisti, e che abbia un elevato livello qualitativo;
4. le **linee guida**. Bisogna uniformare metodi, tecniche e contenuti dei piani e dei progetti per la messa in sicurezza della rete stradale, attraverso la formazione di linee guida basate sulle migliori pratiche disponibili. Queste linee guida devono assumere, per quanto possibile, una valenza normativa che offra ai tecnici un necessario quadro di certezze anche sul piano delle responsabilità amministrative.

Nell'ambito del presente PRSS, le tematiche relative ai quattro sopra indicati pilastri sono esplicitamente individuate e sono inserite in un più ampio quadro di misure. Esse costituiscono temi di assoluta rilevanza, che, se non adeguatamente affrontati, rischiano di indebolire l'intera politica regionale. Dunque, è su queste tematiche che si ritiene necessario concentrare prioritariamente gli sforzi a partire dal primo *Programma di attuazione triennale* del PRSS.

### 1.3 Traguardi e modalità d'intervento del Piano regionale della sicurezza stradale

Il *Piano regionale della sicurezza stradale* si ispira ai criteri proposti dalla pianificazione nazionale del settore, allineandosi al *Piano nazionale della sicurezza stradale* sia per quanto riguarda i traguardi di piano, sia per quanto riguarda la strategia da seguire:

- si assume come **traguardo** la riduzione del 50% del numero di morti per incidenti stradali all'anno 2010 rispetto ai valori del 2000, in accordo con le indicazioni del *Terzo programma di azione per la sicurezza stradale dell'Unione europea*;
- si individuano le seguenti **modalità di intervento**:
  - elaborazione di una strategia di miglioramento sistematico della sicurezza stradale riferita alla generalità del traffico stradale e delle sue componenti;
  - definizione di standard e soglie di sicurezza che consentano di individuare con certezza tutte le situazioni caratterizzate da livelli di rischio più elevati e, soprattutto, i fattori di rischio sottostanti;
  - realizzazione di interventi di messa in sicurezza di carattere multisetoriale, in grado di agire su un ampio spettro di fattori che riguardano il sistema

infrastrutturale, il tipo di struttura territoriale, i volumi e la composizione del traffico, l'organizzazione del trasporto collettivo, il trasporto e la distribuzione delle merci, i comportamenti di guida, ecc.;

- studio di un sistema di indirizzi e incentivi in grado di orientare le risorse e stimolare l'impegno delle amministrazioni locali verso la sicurezza stradale;
- coinvolgimento nel processo di miglioramento della sicurezza stradale dei soggetti pubblici e privati che, pur non avendo competenze specifiche in materia di sicurezza stradale, possono contribuire significativamente al suo miglioramento.

Sempre in coerenza con il PNSS, il piano regionale intende assumere un duplice carattere:

- di individuazione degli interventi che possono determinare la maggiore riduzione di vittime degli incidenti stradali e possono essere avviati nei tempi più brevi;
- di costruzione delle condizioni e dei presupposti necessari per sviluppare le nuove modalità di intervento per migliorare la sicurezza stradale e modificare le tendenze in atto, fino a raggiungere gli obiettivi prefissati.

Il PRSS è un piano strutturale di lungo periodo, la cui realizzazione avviene per *Programmi di attuazione triennali*, cui spetta il compito di inserire il PRSS nella programmazione di bilancio della Regione definendo gli impegni di spesa necessari per la sua attuazione, e per *Programmi di azione annuale*, cui spetta il compito di definire operativamente le azioni da finanziare e da attuare.

## 1.4 La procedura: approvazione, attuazione, valutazione e revisione del piano

L'elaborazione del *Piano regionale della sicurezza stradale* si è basata, sin dalle prime fasi, sul diretto coinvolgimento di tutti gli attori che sono chiamati a collaborare alla sua piena realizzazione. A tale scopo, la Regione ha costituito la Consulta regionale sulla sicurezza stradale, cui è affidato il compito di "favorire, incentivare e organizzare la partecipazione all'attuazione e al miglioramento del *Piano regionale della sicurezza stradale* da parte degli enti locali, delle istituzioni, delle associazioni di categoria, del sistema delle imprese, delle parti sociali, delle associazioni dei cittadini, degli utenti della strada, delle famiglie, intervenendo nelle fasi di valutazione e revisione degli obiettivi e dei contenuti".

L'iter procedurale adottato nella fase di formazione del presente piano è articolato nelle seguenti fasi:

- adozione, da parte della Giunta Regionale, del **Documento programmatico del Piano regionale della sicurezza stradale**, con il quale si è avviato il processo di formazione del primo PRSS;
- costituzione della **Consulta regionale per la sicurezza stradale** ed esame e valutazione da parte della medesima del suddetto *Documento programmatico*;
- formazione degli elaborati definitivi e avvio della procedura amministrativa per l'approvazione del piano.

Con l'approvazione del Piano e del relativo **Programma di attuazione triennale**, si passerà alla fase di attuazione tramite i **Programmi di azione annuali**.

Al termine del triennio, l'Assessorato ai Trasporti presenterà il *Rapporto triennale sullo stato di attuazione del PRSS*, in cui verranno descritti i risultati dell'attività di monitoraggio e valutazione e verranno proposte le eventuali revisioni da

adottare per la formazione del successivo Programma triennale.

## 1.5 I campi d'azione e le linee strategiche del Piano regionale della sicurezza stradale

Il *Piano regionale della sicurezza stradale* si articola secondo:

- **campi d'azione**, i quali identificano i grandi temi di intervento all'interno della complessa problematica della sicurezza stradale;
- **linee strategiche**, con le quali si individuano i compiti e gli obiettivi specifici del piano;
- **azioni**: che riguardano le singole misure e gli interventi da mettere in atto per conseguire gli obiettivi del piano.

I campi di azione individuati sono i seguenti:

- 1.0.0 Infrastruttura
- 2.0.0 Uomo
- 3.0.0 Veicolo
- 4.0.0 Gestione
- 5.0.0 Governo e *governance*

Per ogni campo d'azione, vengono individuate alcune linee strategiche, che a loro volta saranno articolate in azioni specifiche, all'interno dei programmi di attuazione. Le linee strategiche del piano sono le seguenti:

- **1.0.0 Infrastruttura**
  - 1.1.0 Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane
  - 1.2.0 Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana
- **2.0.0 Uomo**
  - 2.1.0 Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale

- 2.2.0 Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio
- 2.3.0 Diffondere un comportamento di guida responsabile
- 2.4.0 Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie
- 2.5.0 Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale
- **3.0.0 Veicolo**
  - 3.1.0 Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli
- **4.0.0 Gestione**
  - 4.1.0 Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro
  - 4.2.0 Migliorare la gestione e la regolazione del traffico
  - 4.3.0 Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose
- **5.0.0 Governo e governance**
  - 5.1.0 Costituire un fondo per la sicurezza stradale
  - 5.2.0 Migliorare il quadro normativo
  - 5.3.0 Rafforzare la struttura amministrativa
  - 5.4.0 Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione
  - 5.5.0 Attivare la formazione professionale permanente
  - 5.6.0 Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata
  - 5.7.0 Sviluppare la ricerca scientifica in materia di sicurezza stradale

## 2. ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ E PRIORITÀ DI INTERVENTO

### 2.1 L'incidentalità nell'Unione Europea

In base ai dati forniti dal *Terzo programma d'azione europeo per la sicurezza stradale* e aggiornati con la revisione del programma contenuta nella comunicazione 74/2006, *European Road Safety Action Programme Mid-Term Review*, nell'Unione europea (EU-15), 375 milioni di utenti della strada, di cui 200 milioni detentori di patente di guida, utilizzano 200 milioni di veicoli su 4 milioni di chilometri di strade. La crescente mobilità si paga cara poiché, ogni anno, circa 1.300.000 incidenti causano più di 40.000 morti e 1.700.000 feriti. La situazione è ancora peggiore considerando anche i Paesi dell'allargamento (EU-25), nei quali si verificano circa 12.000 vittime in più ogni anno. Il tasso di mortalità (numero di vittime per milioni di persone) nell'insieme dell'Unione europea è di circa 95.

Secondo il *Piano nazionale della sicurezza stradale - Azioni prioritarie*, il costo, diretto o indiretto, di quest'ecatombe è stato valutato nel 2000 in 160 miliardi di euro, cioè il 2% del PIL dell'Unione europea.

Sebbene l'evoluzione del numero di vittime di incidenti stradali nell'Unione europea a partire dal 1970 mostri circa un dimezzamento del numero dei morti, tuttavia **i risultati ottenuti possono ancora essere migliorati**, anche considerando il fatto che il numero di incidenti e di feriti è rimasto sostanzialmente stabile nel tempo. Per questo, l'Unione europea ha fissato come traguardo nel Libro bianco sui trasporti del 2001 la riduzione del 50% del numero di morti in incidenti stradali entro il 2010, e nel *Terzo programma d'azione per la sicurezza stradale* si sta impegnando per raggiungere questo obiettivo.

Secondo quanto riportato nella revisione del *Terzo programma d'azione europeo (European*

*Road Safety Action Programme Mid-Term Review)*, i dati disponibili sull'incidentalità stradale in Europa relativi agli anni successivi al 2001 rivelano **tendenze divergenti**. Mentre la sicurezza stradale continua a migliorare nell'Europa occidentale, il numero dei morti è cresciuto nei Paesi dell'Europa centrale ed orientale, invertendo il trend registrato negli anni precedenti. Complessivamente il numero di morti sulle strade dell'Unione è diminuito del 17,5% in quattro anni, un valore certo significativo, ma non sufficiente a raggiungere il traguardo del dimezzamento della mortalità entro il 2010.

### 2.2 L'incidentalità in Italia

L'Italia, con la legge 144/99, ha accolto le indicazioni della Commissione europea, istituendo il *Piano nazionale della sicurezza stradale* e assumendo come obiettivo del piano quello indicato all'epoca dall'Unione europea, cioè la riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali del 40% entro il 2010. Ciò implica che le politiche di sicurezza stradale italiane dovevano determinare anzitutto **un'inversione di tendenza**, creando i presupposti tecnici, organizzativi, economici e amministrativi per una riduzione annua del numero delle vittime coerente con gli obiettivi, tenendo conto del fatto che, nel 2001, il traguardo dell'Unione europea è stato portato al dimezzamento del numero delle vittime al 2010 (*Piano nazionale della sicurezza stradale - Azioni prioritarie*).

Gli ultimi anni, successivi alla realizzazione del *Piano nazionale della sicurezza stradale - Azioni prioritarie*, sono stati caratterizzati da una significativa modifica del *Nuovo codice della strada*: l'introduzione della cosiddetta "**patente a punti**", con la legge n. 214 del 1° agosto 2003.

Con questa innovazione, tutti i titolari di patente italiana hanno ricevuto un "bonus" di 20 punti; chi commette infrazioni al codice stradale, oltre ad una sanzione pecuniaria, è assoggettato alla decurtazione di un certo numero di punti, variabile a seconda della gravità dell'infrazione commessa.

Il documento dell'ISTAT *Statistica degli incidenti stradali anno 2003-2004* indica per gli anni 2002, 2003 e 2004 i dati relativi al numero di incidenti, di morti e di feriti riportati nella tabella 1 in valori assoluti. Essi evidenziano una

probabile **riduzione dell'effetto novità della patente a punti** e una conseguente riduzione dell'effetto deterrente.

La **Terza relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale** (2005) conferma questa analisi, affermando che il miglioramento verificatosi nel 2003 e 2004 è importante ma non sufficiente, dal momento che i dati mostrano che gli effetti della riforma del *Nuovo codice della strada* tendono ad esaurirsi nel secondo semestre del 2004.

	Valori assoluti		
	2002	2003	2004
Incidenti	239.354	231.740	224.553
Morti	6.739	6.065	5.625
Feriti	341.660	327.324	316.630

**Tabella 1** - Valori assoluti del numero di incidenti stradali, morti e feriti negli anni 2002, 2003 e 2004 (fonte: ISTAT, *Statistica degli incidenti stradali anno 2003-2004*)

### 2.3 L'incidentalità in Piemonte

Nell'anno 2005, in Piemonte sono stati registrati 14.751 incidenti stradali, nei quali hanno perso la vita 433 persone e 21.452 persone sono state ferite. Analizzando la situazione dell'incidentalità stradale in Piemonte a partire dagli anni Settanta, si ottengono i dati riepilogati nella tabella 2. Complessivamente, il numero di morti è diminuito, grazie soprattutto all'innovazione tecnica dei veicoli nel campo della sicurezza; il numero di incidenti e di feriti, invece, è aumentato in modo significativo, anche a causa del maggior numero di veicoli circolanti sulle strade (si è passati in Piemonte da un parco veicolare di 1.918.262 nel 1975 a uno di 3.481.736 nel 2003).

L'introduzione delle nuove misure ha provocato negli anni 2003 e 2004 una significativa diminuzione del numero di incidenti, morti e feriti (tabella 3). Tuttavia, in Piemonte, dopo la brusca

riduzione del numero di incidenti, morti e feriti registrata nel 2003 e la diminuzione del 2004, già più contenuta rispetto a quella verificatasi nel 2003, nel 2005 i dati relativi al numero di incidenti e di feriti (non al numero dei morti) hanno ripreso a crescere rispetto all'anno precedente: ciò potrebbe evidenziare una preoccupante inversione di tendenza, con una riduzione dell'effetto novità della "patente a punti" e una conseguente riduzione dell'effetto deterrente, anche se tale tendenza non ha per il momento modificato l'andamento del numero dei morti. Potrebbe quindi non essere corretto assumere il tasso di diminuzione dell'incidentalità successivo all'introduzione della patente a punti come costante nel tempo, dal momento che si tratta piuttosto di una riduzione straordinaria, la cui efficacia è destinata a scemare qualora i controlli e le sanzioni non vengano opportunamente intensificati.

<b>Anno</b>	<b>Incidenti</b>	<b>Morti</b>	<b>Feriti</b>
<b>1975</b>	10.924	1.005	15.390
<b>1984</b>	8.926	633	12.557
<b>1994</b>	11.110	629	16.113
<b>2005</b>	14.751	433	21.452

**Tabella 2** - Incidenti stradali, morti e feriti in Piemonte tra il 1975 e il 2005 (fonte: dati ISTAT)

<b>Anno</b>	<b>Incidenti</b>	<b>Morti</b>	<b>Feriti</b>
<b>2000</b>	15.848	630	22.974
<b>2001</b>	16.204	551	24.024
<b>2002</b>	17.115	584	25.170
<b>2003</b>	15.010	549	21.714
<b>2004</b>	14.707	483	21.380
<b>2005</b>	14.751	433	21.452

**Tabella 3** - Incidenti stradali, morti e feriti in Piemonte tra il 2000 e il 2005 (fonte: dati ISTAT)

### 3. CAMPO D'AZIONE 1.0.0 INFRASTRUTTURA

#### 3.1 Principi generali

L'obiettivo primario di questo campo d'azione è di promuovere piani e progetti efficaci per la messa in sicurezza delle strade urbane ed extraurbane, diffondendo le migliori pratiche attraverso una energica azione di formazione professionale dei tecnici e di cooperazione interistituzionale, in primo luogo tra Comuni e Province.

In questo quadro, risulta prioritario: elaborare le linee guida per la diffusione delle migliori pratiche; diffondere la competenza tecnica per la loro corretta applicazione; costituire una rete di cooperazione e di interscambio delle migliori pratiche, basata innanzitutto sulle strutture tecniche operanti nei Comuni e nelle Province; incentivare la diffusione delle migliori pratiche attraverso finanziamenti regionali.

La progettazione, la costruzione, la manutenzione e l'adeguamento delle infrastrutture stradali costituiscono aspetti molto importanti della politica della sicurezza stradale. Si tratta anche di un settore che richiede investimenti particolarmente onerosi per le Amministrazioni: ad esempio, il Piano dei trasporti della Gran Bretagna per il periodo 2000-2010 ha duplicato le risorse finanziarie per le infrastrutture rispetto al piano precedente, proprio al fine di promuovere la sicurezza stradale.

Per incrementare la sicurezza delle infrastrutture, le esperienze internazionali hanno messo in evidenza che alcuni principi si sono rivelati particolarmente efficaci. Tra questi, si segnalano:

- il principio della **funzionalità** delle strade;
- il principio dell'**omogeneità** di massa, velocità, direzione di marcia;
- il principio della **prevedibilità** del contesto;

- il principio della **mitigazione** degli effetti degli errori;
- il principio dell'**armonizzazione** fra limiti di velocità e caratteristiche delle infrastrutture.

In aggiunta a questi principi generali, si possono individuare alcuni criteri che è necessario adottare, in accordo con le indicazioni fornite dal *Piano nazionale della sicurezza stradale*:

- la sicurezza va garantita prioritariamente nei confronti dell'utente più debole;
- bisogna dare priorità al risanamento delle infrastrutture esistenti meno sicure, considerando non soltanto le infrastrutture dove esistono dei fattori di rischio oggettivi ma, in special modo, quelle in cui tali fattori di rischio, in presenza di elevati volumi di traffico, determinino un numero molto elevato di vittime;
- bisogna evitare che si continuino a compiere modificazioni edilizie, urbanistiche e infrastrutturali che aumentano l'insicurezza delle strade esistenti;
- bisogna evitare che si costruiscano nuove strade poco sicure disciplinando la progettazione tramite linee guida e manuali basati sulle migliori pratiche;
- l'analisi e la valutazione della sicurezza non vanno eseguite per singole tratte stradali, ma tenendo conto della rete nel suo complesso;
- per la progettazione dello spazio stradale sicuro bisogna approfondire e diffondere la conoscenza delle dinamiche degli incidenti in relazione ai vari tipi di strade e di contesti.

In sintesi, i temi trattati in questo campo d'azione si possono così esprimere:

**la strada sicura deve mantenere standard omogenei accettabili di sicurezza, ridurre gli effetti negativi degli incidenti e indurre un comportamento di guida sicuro, in particolare nei confronti degli utenti più deboli. La sicurezza delle strade deve essere garantita non solo per singole tratte, ma per la rete nel suo complesso e con una visione di sistema.**

Questo campo d'azione si articola nelle seguenti linee strategiche:

- Linea strategica 1.1.0 - Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane
- Linea strategica 1.2.0 - Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana

### **3.2 Linea strategica 1.1.0 - Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane**

Il tasso di incidentalità stradale è molto elevato all'interno delle aree urbane, dove fa registrare valori che si aggirano intorno al 70% dell'incidentalità totale. Risulta, dunque, di importanza fondamentale diffondere, nella forma più generalizzata e rapida, l'adozione di una strategia comune per la messa in sicurezza delle strade urbane. Tale strategia può essere sinteticamente indicata con la denominazione di "strategia delle zone 30", la quale persegue congiuntamente gli obiettivi della sicurezza, della multifunzionalità e della qualità ambientale delle strade urbane.

La Regione predisporrà una specifica linea d'azione con l'obiettivo di incentivare la **diffusione delle migliori pratiche** relative alla strategia delle zone 30, attraverso l'erogazione di contributi finanziari ai Comuni, che intendano adottare tale strategia secondo quanto previsto dalle linee guida regionali. L'incentivo finanziario regionale sarà rivolto, in primo luogo, ai Comuni che intendano rivedere i propri piani urbani del

traffico allo scopo di attuare un piano per l'istituzione generalizzata delle zone 30. In questo quadro, verranno inoltre favorite quelle azioni tese ad affermare i principi della **manutenzione programmata** (anche attraverso la diffusione del regolamento viario) dove venga data priorità agli interventi inerenti la sicurezza stradale.

### **3.3 Linea strategica 1.2.0 - Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana**

Se si tralasciano le arterie autostradali, che hanno caratteristiche proprie, la restante rete stradale extraurbana, sia essa statale, regionale, provinciale o comunale, presenta una caratteristica dominante e comune: essa è una viabilità ormai immersa nel tessuto della città diffusa. Questa caratteristica ha finito per rendere inadeguata e tecnicamente imprecisa la definizione stessa di strada extraurbana, per la quale è necessario procedere ad una ridefinizione tipologica basata sulle caratteristiche funzionali e contestuali delle singole strade.

Ciò non toglie che esistano tratti ancora sgombri da insediamenti arteriali, e che nuovi tratti con queste caratteristiche siano in fase di progettazione e di realizzazione.

Indipendentemente dalle caratteristiche, occorre comunque far sì che l'intera rete venga messa in sicurezza, a cominciare dai punti o dai segmenti critici, anche a causa dell'estrema pericolosità di queste strade, sulle quali si concentra un'alta percentuale delle vittime degli incidenti stradali. A questo proposito, si segnala il programma europeo EuroRAP (European Road Assessment Programme), un'iniziativa indipendente condotta da un gruppo di associazioni, enti ed esperti di varie nazioni, volta a valutare il livello di rischio delle principali strade dei Paesi europei e a diffondere l'informazione al vasto pubblico, in modo da sensibilizzare decisori e cittadini sul tema della sicurezza stradale. Il programma ha

inizialmente testato le reti stradali di quattro Paesi (Gran Bretagna, Irlanda, Spagna, Svizzera), e sta ora estendendo le sue attività di monitoraggio alla maggior parte dei Paesi europei.

Sul tema della rete stradale extraurbana si stanno misurando soprattutto le Province e i Comuni con i piani della sicurezza delle rispettive reti stradali, elaborati grazie al finanziamento del primo programma di attuazione del PNSS. Peraltro la Regione ha avviato importanti progetti pilota sulle strade regionali.

Stante la comunanza dei problemi, occorre fare in modo di pervenire il più rapidamente possibile ad un approccio tecnico comune al problema delle strade extraurbane, tenendo conto di quanto previsto dalle *Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade* emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della recente Proposta di Direttiva dell'Unione europea sulla gestione della sicurezza stradale delle infrastrutture (Comunicazione 569 del 2006).

A tale scopo, pare opportuno costituire un'apposita **commissione tecnica** degli enti gestori delle reti con il compito di: compiere una **valutazione comparativa dei primi piani della sicurezza** (da far confluire nella Conferenza

annuale sui progetti di messa in sicurezza e sui risultati conseguiti, prevista dal PNSS), da cui trarre indicazioni in ordine alle migliori tecniche di intervento, che dovranno essere raccolte in apposite **linee guida**, alle quali dovranno attenersi le eventuali revisioni dei piani.

Si dovrà inoltre rapidamente attivare il **monitoraggio**, per rendere accessibile on line la mappa regionale dell'incidentalità della rete stradale (in coerenza con il *Repertorio delle condizioni di incidentalità* previsto dal PNSS), con i relativi interventi previsti dai piani (secondo quanto previsto dal PNSS a proposito dell'*Archivio tecnico dei progetti e degli interventi di messa in sicurezza*), in modo da poter ottenere le informazioni necessarie per la valutazione *ex post*.

La Regione attiverà una specifica linea d'azione con l'obiettivo di incentivare la diffusione delle migliori pratiche negli interventi di messa in sicurezza delle strade extraurbane, a cominciare dalla ricca rete delle strade provinciali. L'incentivo sarà costituito dall'erogazione di contributi finanziari alle Province. In questo quadro, verranno inoltre favorite quelle azioni tese ad affermare i principi della **manutenzione programmata** dove venga data priorità agli interventi inerenti la sicurezza stradale.

## 4. CAMPO D'AZIONE 2.0.0 UOMO

### 4.1 Principi generali

L'obiettivo prioritario di questo campo d'azione consiste nella diffusione di una cultura della sicurezza stradale presso la cittadinanza. L'azione sulla componente uomo si articola secondo diversi livelli tra loro correlati: innanzitutto vi è il livello della **prevenzione** dell'incidentalità attraverso la sensibilizzazione, l'educazione e la formazione, mirate alla diffusione di comportamenti di guida responsabili; vi è poi il livello del **controllo** e della **repressione** dei comportamenti a rischio; vi è infine il livello della **riabilitazione** delle persone che hanno subito incidenti.

L'azione riguarda più settori d'intervento: da quello educativo e formativo, a quello sanitario, a quello di polizia. Si richiede, dunque, un adeguato coordinamento tra competenze amministrative di assessorati e di enti diversi, che devono affrontare un campo d'azione ampio e articolato, comprendente tutte le tematiche afferenti alla formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale dei cittadini (dai più giovani agli anziani), al comportamento individuale degli utenti della strada e all'idoneità psico-fisica per la conduzione dei veicoli.

Per quanto riguarda la costruzione della **cultura della sicurezza stradale**, in base alle indicazioni del PNSS essa si configura come definizione e diffusione di un sistema di conoscenze e di valori in grado di orientare scelte e comportamenti della popolazione verso una mobilità sicura e sostenibile. La costruzione di una cultura della sicurezza stradale costituisce un requisito indispensabile per conseguire una cospicua e stabile riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali; le azioni devono essere diversificate con riferimento a quattro categorie principali di soggetti: i cittadini in età scolare, gli adulti, i

tecnici e i decisori degli organismi con compiti di governo e gestione della mobilità e della sicurezza stradale, le rappresentanze dei lavoratori e il sistema delle imprese.

Per quanto concerne il **comportamento individuale** degli utenti della strada, si osserva che il conducente dovrebbe costantemente mantenere un comportamento di guida sicuro, cioè rispettoso dei limiti di velocità che garantiscono la sicurezza, in particolare nei confronti dell'utente più debole.

Alcuni comportamenti di guida incidono in modo diretto e rilevante sui livelli complessivi di rischio della circolazione stradale. Si tratta di comportamenti che determinano condizioni di particolare vulnerabilità sia per il conducente che li adotta, sia per altri utenti della strada e, di conseguenza, determinano una netta riduzione dei livelli di sicurezza. Tra tali comportamenti, si segnalano:

- la guida in stato di ebbrezza o sotto l'azione di sostanze psicotrope;
- la guida in condizioni di pesante affaticamento o sotto l'assunzione di particolari medicinali;
- la mancata utilizzazione di dispositivi di sicurezza del veicolo (cintura di sicurezza, casco, seggiolini per bambini);
- il mancato rispetto dei limiti di velocità e, più in generale, la guida a velocità inadeguata rispetto ai criteri di sicurezza.

Vi sono inoltre alcune categorie di utenti che presentano tassi di rischio specifico più elevati rispetto alla media della popolazione. Si tratta di un insieme piuttosto eterogeneo, fra cui si annoverano:

- la popolazione anziana (oltre 65 anni);

- la popolazione dei giovani (meno di 29 anni) e dei neopatentati;
- i conducenti di motocicli e di ciclomotori.

Con riferimento al settore dell'**idoneità psico-fisica alla guida**, si osserva che non tutte le persone possiedono i requisiti psicologici e fisici richiesti per poter condurre, in sicurezza, veicoli a motore. Per garantire le condizioni della sicurezza stradale, bisogna applicare criteri appropriati per l'ammissione alla guida e per il controllo del permanere dei necessari requisiti attitudinali.

La circolazione stradale mette in contatto persone aventi obiettivi e atteggiamenti diversi. Tutti coloro che partecipano alla circolazione stradale devono cercare di accordare le proprie attitudini al sistema "traffico stradale" inteso come sistema sociale, in modo che si produca, in ogni momento, il minor numero possibile di incidenti.

Si tratta di un compito complesso, che attiva in ogni partecipante sollecitazioni variegata, riguardanti sia aspetti specifici della personalità (ad esempio, capacità di giudizio, autocontrollo), sia funzioni cognitive e psicomotorie in senso stretto (ad esempio, funzioni percettive, capacità di reazione).

Riassumendo i principi generali sopra indicati, possiamo distinguere tra una problematica più legata agli aspetti di tipo comportamentale e un'altra relativa all'idoneità psico-fisica del conducente. Con riferimento all'aspetto comportamentale possono valere i seguenti principi:

**il conducente deve costantemente mantenere un comportamento di guida sicuro, cioè rispettoso dei limiti di velocità che garantiscono la sicurezza, in particolare nei confronti dell'utente più debole. Si potrebbe sostenere che la quasi totalità degli incidenti è riconducibile al venir meno di questo comportamento di guida responsabile.**

Con riferimento all'aspetto relativo all'idoneità psico-fisica alla guida possono valere i seguenti principi:

**non tutte le persone possiedono i requisiti psicologici, caratteriali e fisici richiesti per poter condurre, in sicurezza, veicoli a motore. Per garantire le condizioni della sicurezza stradale, bisogna applicare criteri appropriati per l'ammissione alla guida e per il controllo del permanere dei necessari requisiti attitudinali.**

In relazione a quanto sopra indicato, il campo d'azione relativo alla componente "uomo" può essere articolato secondo le seguenti linee strategiche:

- Linea strategica 2.1.0 - Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale
- Linea strategica 2.2.0 - Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio
- Linea strategica 2.3.0 - Diffondere un comportamento di guida responsabile
- Linea strategica 2.4.0 - Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale
- Linea strategica 2.5.0 - Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e prevenzione per la sicurezza stradale

#### **4.2 Linea strategica 2.1.0 - Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale**

La forza di una campagna sulla sicurezza stradale sta nella capacità di mobilitare e di indirizzare nella giusta direzione tutte le energie localmente disponibili per contribuire ad una capillare azione educativa. La Regione intende promuovere un'iniziativa in grado di mobilitare

non solo il sistema degli enti locali, ma anche il complesso delle forze attive presenti nella società, chiedendo a tutti un impegno decisivo per lottare contro l'incidentalità stradale. Solo con una coesa mobilitazione di tutte le forze sensibili al problema, si può sperare di raggiungere gli obiettivi posti dall'Unione europea. Si ha ragione di ritenere che proprio il richiamo etico, che ispira le strategie di tanti Paesi europei (Visione Zero, Advancing Sustainable Safety, Via Sicura, ecc.), possa costituire il catalizzatore di un diffuso impegno sociale.

A tale scopo le campagne si sono affermate come strumento importante per diffondere una nuova cultura della sicurezza. Al tempo stesso va però rilevato che l'uso appropriato di questo strumento richiede adeguate competenze specialistiche, in assenza delle quali le campagne rischiano di essere scarsamente efficaci ed efficienti.

Pare, pertanto, opportuno che questa materia venga regolamentata da un **protocollo regionale** e da un **piano generale della comunicazione**, che indichi con chiarezza a tutti i soggetti che vogliono operare in questo settore: gli standard e i formati scelti dalla Regione per rendere riconoscibile ed efficace la comunicazione; i contenuti (calibrati sulle priorità di intervento); i referenti prioritari (*target*); le possibili connessioni intersettoriali e le opportunità di cooperazione interistituzionale e di partenariato pubblico-privato. Il piano generale di comunicazione deve individuare nello specifico le iniziative prioritarie che la Regione è impegnata a realizzare e le forme di collaborazione, cooperazione e partenariato, proposte alle Amministrazioni locali e alle istituzioni e imprese interessate a collaborare in questo settore.

### 4.3 Linea strategica 2.2.0 - Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio

Con questa linea d'azione, la Regione intende svolgere un'opera di *governance* per cercare di contribuire all'applicazione di tutte le misure che già oggi le leggi prevedono in materia di controllo e repressione dei comportamenti di guida a rischio, dal momento che queste misure si sono dimostrate, in tutti i Paesi europei, particolarmente efficaci per abbassare l'incidentalità stradale. In questa linea occorrerà dedicare una particolare attenzione alla diffusione delle moderne tecnologie telematiche e al loro corretto uso.

In ottemperanza alle indicazioni del Piano nazionale e alle raccomandazioni dell'Unione europea, la Regione intende **intensificare le azioni nei settori del controllo** delle velocità di guida, dell'assunzione di sostanze alcoliche o psicotrope e dell'uso dei dispositivi di sicurezza, seguendo le modalità operative indicate dall'Unione europea.

In materia di controllo e repressione dei comportamenti di guida a rischio, la Regione può svolgere prevalentemente un'azione di *governance*, per cercare di contribuire a rendere più efficaci tutte le misure che già oggi le leggi prevedono, ad esempio cercando di dar corso alle azioni previste dal *Piano nazionale della sicurezza stradale* in materia di **gestione dei limiti di velocità** e attivando processi di cooperazione interistituzionale con i Carabinieri, la Polizia di Stato, le Polizie Municipali (attraverso il coordinamento con l'Assessorato alla Polizia Locale), le Province, i Comuni e con tutti gli enti o organismi a cui sono affidati compiti di polizia stradale ai sensi del d.lgs. 285/92.

Lo strumento di questa cooperazione può essere costituito da una **commissione tecnica** che veda presenti i responsabili delle forze dell'ordine in materia di controllo e repressione.

#### 4.4 Linea strategica 2.3.0 - Diffondere un comportamento di guida responsabile

Lo scopo di questa linea è duplice: essa mira ad installare nel conducente un modello di comportamento di guida responsabile e ad accrescere l'abilità nella guida. Stante questo scopo, la linea strategica si rivolge soprattutto alle categorie di conducenti più a rischio.

L'identificazione dei comportamenti a rischio è il passo indispensabile per apprestare specifiche misure di contrasto dell'incidentalità.

Una possibile linea d'azione in questo settore riguarda i **corsi di driver improvement**, volti ad accrescere l'abilità nella guida. Questi programmi, che si sono dimostrati utili se rivolti alle categorie di conducenti ai quali è richiesta una particolare esperienza e abilità nella guida, come gli operatori professionali di autotrasporto o della sicurezza, vengono talvolta anche diretti ai giovani neopatentati e alle persone che sono state sanzionate per gravi infrazioni delle norme sulla sicurezza.

Si segnala, inoltre, che un tipo di insegnamento interessante potrebbe riguardare **l'addestramento a nuovi stili di mobilità**, specialmente in concomitanza con interventi di messa in sicurezza di aree urbane o di creazione di piste ciclabili o di sviluppo della mobilità non motorizzata e del trasporto pubblico locale. La Regione Piemonte, tramite Consepi S.p.A., ha ormai acquisito in materia di *driving improvement* una esperienza importante, alla luce della quale occorre valutare le misure da intraprendere per accrescerne l'efficacia, anche tramite un più diretto coinvolgimento delle scuole guida ed una maggiore diffusione territoriale delle strutture preposte a svolgere questo servizio.

#### 4.5 Linea strategica 2.4.0 - Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie

Questa linea strategica è rivolta prioritariamente alle scuole e, tramite esse, alle famiglie, con l'obiettivo di sostenere il lavoro avviato con il *Protocollo per l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado* (stilato in attuazione del *Piano regionale d'azione 2004-2005*).

In conformità con quanto proposto dal *Piano nazionale della sicurezza stradale*, l'educazione alla sicurezza stradale nella Regione dovrebbe perseguire i seguenti obiettivi:

- favorire e realizzare corsi integrati, in grado di coinvolgere le famiglie degli studenti, al fine di stimolare una maggior coerenza fra le istanze della sicurezza stradale e il comportamento di guida tenuto dagli adulti;
- predisporre strumenti in grado di orientare le attività verso modelli che si sono dimostrati particolarmente soddisfacenti (ad esempio, facendo riferimento a quelli individuati dal progetto comunitario ROSE-25 - "Road Safety Education in all 25 EU Member States") e valutare con continuità l'efficacia dei progetti realizzati.

Nella Regione Piemonte, è già operativo il **CRESS (Coordinamento Regionale Educazione alla Sicurezza Stradale)**<sup>1</sup>, un tavolo di lavoro interistituzionale costituito a seguito della firma (da parte dell'Ufficio Scolastico Regionale; della Regione Piemonte - Assessorati ai Trasporti, Istruzione, Polizia locale, Sanità; delle Prefetture - Prefettura Torino, Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Guardia di Finanza; delle Province piemontesi; dell'ANCI e del MIT) di un Protocollo di Intesa finalizzato a promuovere e sostenere specifiche

1. Le attività del CRESS sono riportate sul sito Internet <http://www.utsefto.it>.

azioni sui temi dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole regionali di ogni ordine e grado.

Il *Piano regionale della sicurezza stradale* intende sostenere le attività del CRESS, operando con esso in organica complementarietà e fornendo ove richiesto il proprio contributo specifico.

#### **4.6 Linea strategica 2.5.0 - Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale**

Diversi documenti programmatori per le azioni di promozione sicurezza stradale, quali il *Programma europeo per la sicurezza stradale 2003-2010*, i *21 Obiettivi proposti dall'OMS in Europa per il 21° secolo*, il *Piano nazionale della sicurezza stradale*, il *Piano sanitario nazionale*, il *Piano nazionale della prevenzione 2005-2007*, evidenziano il ruolo della Sanità Pubblica nel processo di miglioramento della sicurezza stradale. Il contributo della Sanità si può articolare in alcune linee d'azione:

- **miglioramento delle conoscenze epidemiologiche** legate al fenomeno dell'incidentalità stradale attraverso lo sviluppo di un efficace "sistema integrato di sorveglianza" degli aspetti sanitari e non del fenomeno;
- implementazione delle iniziative di promozione sicurezza stradale ed attuazione di **interventi di prevenzione** basati su prove di efficacia e raccomandazioni di buona pratica;
- predisposizione di strumenti efficaci per la **comunicazione del rischio** alla collettività;
- miglioramento dell'efficacia degli **interventi di primo soccorso** e degli interventi di tipo riabilitativo.

Per quanto concerne gli aspetti preventivi e riabilitativi di tipo sanitario, il Ministero della

Salute, a seguito di un Intesa tra Stato-Regioni del marzo 2005, ha elaborato il *Piano nazionale della prevenzione 2005-2007*. Questo piano, il cui coordinamento è stato affidato al Centro Nazionale per la Prevenzione ed il Controllo delle Malattie (CCM), individua diverse tematiche cui dare priorità, fra cui la prevenzione degli incidenti, suddivisi in domestici, stradali e sul lavoro.

Il *Piano nazionale della prevenzione* prevede anche che le Regioni elaborino a loro volta i propri Piani di Prevenzione Attiva, secondo le indicazioni fornite dalle *Linee operative per la pianificazione regionale*.

L'Assessorato Tutela della Salute e Sanità della Regione Piemonte, in ottemperanza alle indicazioni ministeriali, ha predisposto, fra i *Piani di prevenzione attiva regionali*, il ***Piano di prevenzione degli incidenti stradali 2005-2007***, recepito con deliberazione della Giunta Regionale n. 43-2046 del 23 gennaio 2006. Il *Piano di prevenzione degli incidenti stradali* individua la sicurezza stradale come "obiettivo salute", ed è pertanto finalizzato a contribuire alla riduzione degli incidenti stradali e dei loro effetti nocivi (in termini di mortalità – in particolare mortalità giovanile –, morbosità e conseguenze invalidanti), secondo l'applicazione, a livello regionale, degli obiettivi dell'Unione europea e del Piano Sanitario Nazionale, attraverso azioni di comprovata efficacia. Per il raggiungimento di quest'obiettivo generale, il piano si sviluppa attraverso un'articolazione che individua tre principali "aree di attività", cui ricondurre gli interventi: sorveglianza, prevenzione e documentazione. La "documentazione" è intesa come strumento di supporto trasversale utile alle altre due linee di attività. Per ogni area di attività, il piano individua obiettivi strategici, articolati in obiettivi specifici. Gli obiettivi strategici e specifici delle aree di attività sono riportati qui di seguito.

##### **Area sorveglianza**

- **Obiettivo strategico:** implementare un sistema di sorveglianza dell'impatto sulla salute degli incidenti stradali.

*Obiettivi specifici:*

- censimento di tutte le esperienze, messa in rete e scambio/interscambio alla ricerca di "azioni efficaci";
  - sviluppo di un sistema di sorveglianza integrata;
  - implementazione di nuovi flussi informativi - il servizio di primo soccorso 118;
  - miglioramento dei sistemi informativi esistenti: il flusso ISTAT.
- *Obiettivo strategico:* rafforzare l'analisi epidemiologica sui fattori di rischio inerenti la traumatologia stradale, con particolare riferimento al non uso dei dispositivi di protezione individuale.

*Obiettivo specifico:*

- studio della prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi in auto.

**Area documentazione**

- *Obiettivo strategico:* consolidamento e sviluppo dell'attività di documentazione per rendere accessibili "dati e interventi" utili per incidere con azioni efficaci sui determinanti degli incidenti stradali.

*Obiettivo specifico:*

- implementazione di un sistema di documentazione.

**Area prevenzione**

- *Obiettivo strategico:* promuovere ed attuare nuovi interventi di prevenzione basati su prove di efficacia.

*Obiettivi specifici:*

- valutazione di efficacia ed eventuale ri-orientamento degli interventi di promozione della sicurezza stradale in corso di attuazione, alla luce delle prove

di efficacia e raccomandazioni di buone pratiche;

- progettazione e valutazione di un Progetto multi-centrico di prevenzione incidenti stradali in collaborazione con le AA.SS.LL e le AA.SS.OO e con altri settori che possano influire sui determinanti degli incidenti stessi;
- *Obiettivo strategico:* prevenzione degli infortuni da incidente stradale nel settore dell'autotrasporto.

*Obiettivi specifici:*

- valutazione da parte del datore di lavoro del rischio specifico "guida professionale";
  - adozione delle misure di prevenzione indicate dall'Agenzia Europea della Sicurezza e Salute sul lavoro di Bilbao per prevenire gli incidenti stradali in cui sono coinvolti i veicoli pesanti;
- *Obiettivo strategico:* sviluppare campagne informative-formative per la comunità utilizzando strumenti efficaci di comunicazione.
- Obiettivo specifico:*
- Piano di Comunicazione e campagne informative-formative a diffusione regionale.

L'integrazione e la cooperazione tra Piano regionale della sicurezza stradale e il Piano di prevenzione degli incidenti stradali sono di importanza strategica per la riuscita dei due piani: a tale scopo, l'Assessorato ai Trasporti ha intrapreso una **collaborazione attiva** con l'Assessorato Tutela della Salute e Sanità attraverso una serie di incontri programmati di scambio/interscambio alla ricerca di azioni efficaci da sviluppare, e una commissione di lavoro che vede la presenza dei vari enti interessati.

## 5. CAMPO D'AZIONE 3.0.0 VEICOLO

### 5.1 Principi generali

Questo campo d'azione si occupa della sicurezza dei veicoli e dei criteri di ammissione alla circolazione e di esame degli stessi. La sicurezza derivante dalle caratteristiche dei veicoli è un aspetto importante della più generale problematica della sicurezza stradale: la Commissione europea ha valutato che se tutti i veicoli circolanti avessero le dotazioni di sicurezza dei modelli con le dotazioni più avanzate per il loro settore, circa la metà degli incidenti mortali potrebbero essere evitati.

Come è noto, la maggior parte dei miglioramenti nella sicurezza dei veicoli sono il prodotto di norme emanate a livello europeo e internazionale e di iniziative prese dalle industrie che progettano e realizzano i veicoli. Il contributo regionale può essere modesto nei confronti della legislazione, ma può essere indirizzato in altre direzioni, quali:

- azioni di promozione della ricerca in partenariato con i settori industriali dell'auto e dell'infomobilità, ampiamente presenti in Piemonte;
- miglioramento dell'informazione ai cittadini, ad esempio attraverso la diffusione dei risultati del progetto europeo EuroNCAP sulla valutazione della sicurezza dei veicoli;
- verifica dell'uso dei dispositivi di sicurezza da parte della popolazione, mediante azioni di controllo e repressione sul territorio;
- aumento della diffusione sul territorio regionale di veicoli dotati dei dispositivi per la sicurezza più avanzati, attraverso varie forme di incentivazione all'acquisto.

I principi guida per questo campo d'azione possono essere così riassunti:

**i veicoli devono essere sicuri e diventarlo ancora di più in futuro, considerando gli aspetti relativi sia alla sicurezza attiva dei veicoli (riguardante i dispositivi per prevenire incidenti) sia a quella passiva (riguardante i dispositivi per ridurre al massimo gli effetti negativi nel caso di un incidente).**

In questo settore, il piano attiverà la seguente linea strategica:

- Linea strategica 3.1.0 - Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli

### 5.2 Linea strategica 3.1.0 - Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli

Si potrebbe sostenere (e ciò è stato fatto in passato) che gli incidenti sono inevitabili, per cui bisogna far sì che il trasporto diventi il più possibile sicuro; come osservava un tecnico del settore all'inizio degli anni '60: "se lo si può fare con le uova, non si vede perché non lo si possa fare con le persone". È appunto a partire da posizioni di questo tipo che, sin dagli anni '60 e per circa un trentennio, l'industria dell'auto ha fatto notevoli progressi nella sicurezza attiva e passiva del veicolo.

I risultati ottenuti dalla tecnologia sono stati rilevanti e le ulteriori ricerche in tal senso potranno ancora apportare miglioramenti, specie nella direzione di rendere il veicolo sempre più "intelligente" (sono in proposito significative le numerose sigle che accompagnano le varie applicazioni: *Advanced Driver Assistance System, Intelligent Speed Adaptation*, ecc.).

Questa fiducia nella tecnologia del veicolo è ben espressa da questa frase di un dirigente della *National Highway Traffic Safety Administration* statunitense negli anni '60: "Ritengo che sia possibile eliminare quasi del tutto i morti sulle strade, escludendo i pedoni e gli incidenti nei quali sono coinvolte le motociclette". In altri termini, la tecnologia della sicurezza del veicolo non risolve i problemi dei rischi per gli utenti più deboli, e questo è un problema che il piano della sicurezza stradale non può ignorare; anzi deve porlo nel giusto rilievo, anche perché le statistiche sull'incidentalità rivelano l'iniqua distribuzione della sicurezza a danno proprio dell'utente più vulnerabile. Va ancora rilevato che il fenomeno della disomogenea distribuzione della sicurezza è riscontrabile all'interno dello stesso comparto dei veicoli. In proposito non mancano i casi in cui a parità di prezzo si possono acquistare auto con standard di sicurezza sensibilmente diversi. Come ricorda il PNSS riferendosi ai veicoli valutati dal programma Euro NCAP, "il parco veicoli circolante comprende sia automobili molto sicure [...] sia automobili decisamente insicure" (p. 206). Peraltro si assiste alla crescente diffusione di auto sempre più grandi, identificate, non sempre a ragione, come più sicure ("Scegli la sicurezza!" recitava la pubblicità di un SUV di una nota marca automobilistica, invitando ad una soluzione del tipo "fai da te").

Concentrare l'attenzione solo sulla tecnologia del veicolo può dunque risultare fuorviante rispetto alle finalità più generali di una politica della sicurezza, la quale deve assicurare anche una equa distribuzione dei benefici e dei rischi e, per raggiungere questo obiettivo, deve ricorrere a misure di gestione del traffico, che in qualche misura prescindano dal livello raggiunto nella

tecnologia del veicolo per concentrarsi piuttosto sull'utente più vulnerabile.

Sul tema della tecnologia del veicolo il PRSS non dispone di significative leve d'intervento diretto. Come già si è osservato nel *Piano regionale d'azione 2004-2005*, le politiche in materia esulano ormai dalle competenze dei singoli Stati e devono essere affrontate a livello europeo; tuttavia vi sono innovazioni che riguardano l'uso del veicolo nella circolazione e che concernono la **telematica veicolare** inerente l'interazione veicolo infrastruttura (*Intelligent Transportation Systems*) di cui il PRSS può utilmente occuparsi, pur in una prospettiva di più lungo periodo, incentivando progetti di ricerca in tale direzione, che coinvolgano anche il **trasporto collettivo**.

Uno dei temi strategici è quello della diffusione sistematica delle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione (in particolare nella direzione delle tecnologie wireless e delle microtecnologie), che possono trovare proficua applicazione nel settore della sicurezza stradale. Non vanno trascurate le economie esterne che progetti di questo tipo possono trovare in un'area come quella piemontese, dove si concentrano notevoli competenze tecniche e scientifiche nel campo dei mezzi di trasporto e dell'infomobilità.

Si intende, infine, valutare la possibilità di aumentare la diffusione sul territorio regionale di veicoli dotati dei dispositivi per la sicurezza più avanzati, attraverso varie forme di **incentivazione all'acquisto** per i privati (rottamazione, accordi con le assicurazioni, ecc.), per le aziende (flotte aziendali) e per le aziende del trasporto pubblico locale.

## 6. CAMPO D'AZIONE 4.0.0 GESTIONE

### 6.1 Principi generali

L'obiettivo primario di questo campo d'azione è di affrontare alcuni problemi dell'incidentalità stradale che richiedono soprattutto azioni di carattere gestionale. I problemi individuati riguardano:

- l'incidentalità correlata all'**attività lavorativa**, in quanto l'incidentalità stradale nei percorsi casa-lavoro o nei viaggi svolti per motivi di lavoro è una componente rilevante del settore della prevenzione degli infortuni sul lavoro;
- l'incidentalità dipendente da un'insufficiente **regolazione e gestione del traffico stradale**, considerando che la gestione efficace del traffico, grazie anche alle nuove tecnologie, può contribuire a incrementare la sicurezza stradale;
- l'incidentalità legata al **trasporto di merci**, in particolare di quelle **pericolose**, per le quali occorre dedicare una specifica attenzione.

Il campo d'azione relativo alla gestione si può sintetizzare nel modo seguente:

**la gestione efficace del traffico, grazie anche alle nuove tecnologie, può contribuire a incrementare la sicurezza stradale. Bisogna dedicare una specifica attenzione alla gestione del trasporto delle merci, in particolare di quelle pericolose, e alla gestione dei viaggi effettuati per motivi di lavoro, cioè svolti nell'ambito dell'attività lavorativa o per raggiungere il luogo di lavoro.**

Il PRSS si propone di sfruttare al massimo il potenziale di sicurezza nei settori

summenzionati migliorando gli aspetti gestionali. In questo contesto, è particolarmente importante la telematica applicata ai trasporti.

Su tale campo d'azione si possono avviare le seguenti linee strategiche:

- Linea strategica 4.1.0 - Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro
- Linea strategica 4.2.0 - Migliorare la gestione e la regolazione del traffico
- Linea strategica 4.3.0 - Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose

### 6.2 Linea strategica 4.1.0 - Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro

Questa linea riguarda le tematiche relative alla sicurezza nei pressi dei cantieri stradali, del personale addetto alla manutenzione delle infrastrutture, all'interno delle gallerie, ma soprattutto i problemi relativi alla sicurezza degli spostamenti casa-lavoro e dei viaggi svolti nell'ambito dell'attività lavorativa. Gli spostamenti casa-lavoro riguardano tutti i lavoratori, mentre i viaggi svolti nell'ambito dell'attività lavorativa riguardano sia i conducenti professionali (guidatori di mezzi di trasporto delle merci e delle persone, conducenti di veicoli di servizio, ecc.), sia persone che, per motivi di lavoro, sono costretti ad effettuare in modo più o meno ricorrente, spostamenti in automobile o su mezzi di trasporto collettivo.

Circa 1/3 dei morti e dei feriti per incidenti stradali è costituito da cittadini alla guida di un mezzo per motivi di lavoro o durante spostamenti casa-lavoro (incidenti "in itinere"). Confrontando il dato relativo agli incidenti stradali sul lavoro con le statistiche INAIL sugli infortuni sul lavoro, si desume che gli incidenti

stradali nell'ambito dell'attività lavorativa determinano circa il 4% degli infortuni sul lavoro ma ben oltre il 50% delle morti sul lavoro (PNSS). In Piemonte, nel 2005 l'INAIL ha registrato 9.704 incidenti stradali sul lavoro, di cui 3.584 avvenuti in occasione di lavoro e i restanti *in itinere*.

La problematica è molto rilevante, sia per motivi quantitativi, sia perché rispetto ad altre tipologie di infortuni sul lavoro quelli determinati da incidenti stradali risultano più difficili da contrastare attraverso misure normative e regolamentari.

Appare dunque opportuno definire una specifica strategia di contrasto di questo particolare comparto dell'incidentalità stradale.

Con riferimento agli "incidenti *in itinere*", si prospetta una strategia fondata su un'azione di sensibilizzazione nei confronti delle imprese, delle rappresentanze dei lavoratori e delle associazioni di categoria, evidenziando anche le possibili **misure per ridurre gli oneri sostenuti dalle imprese a causa degli incidenti stradali che coinvolgono i lavoratori**, valutando l'opportunità di definire incentivi e accordi per attuare concretamente tali misure. Il punto di partenza per avviare una linea di intervento su questo comparto di incidentalità è certamente costituito da un miglioramento del quadro conoscitivo, che consenta di individuare con maggior precisione il numero effettivo di vittime, ma soprattutto i costi sociali determinati da questi incidenti e i modi in cui tali costi si ripartiscono tra Stato, famiglie e imprese. Si ritiene infatti che la chiave per ottenere un coinvolgimento significativo del sistema delle imprese sia costituita da un'adeguata valutazione del rapporto costi-benefici, che permetta di mettere in evidenza la convenienza ad investire in sicurezza stradale.

Non è trascurare la possibilità di introduzione di incentivi alla formazione sulla sicurezza stradale, in collaborazione con l'INAIL, mediante riduzioni del premio assicurativo alle imprese che formano il personale al fine di diminuire la soglia di rischio sul lavoro.

### 6.3 Linea strategica 4.2.0 - Migliorare la gestione e la regolazione del traffico

Ai fini della sicurezza stradale è particolarmente importante introdurre, nei sistemi di gestione del traffico, anche sistemi di controllo e regolazione delle velocità di percorrenza, in modo da indurre un comportamento di guida rispettoso dei limiti di sicurezza.

In generale, una corretta gestione del traffico può fornire un contributo importante alla sicurezza, in quanto permette di soddisfare la domanda con la massima efficienza, evita l'insorgere di situazioni anomale, favorisce un uso corretto della rete stradale; se poi viene completata da un sistema capillare di diffusione dell'informazione, permette di agire sulla distribuzione dei flussi di traffico.

Il sistema del traffico regionale è articolato e complesso: la gestione e il controllo non possono che avvenire attraverso la collaborazione dei diversi Enti, responsabili della gestione di diverse parti del sistema. Per rendere possibile questa collaborazione, è necessaria una visione complessiva della situazione del traffico sulla rete, dei provvedimenti di controllo coerenti, delle previsioni a breve e medio termine.

Questa linea strategica si propone di migliorare la gestione e la regolamentazione del traffico stradale, affidandosi in particolar modo alla **telematica applicata ai trasporti**. Si deve infatti notare come l'evoluzione tecnologica e il progresso delle conoscenze specifiche permettano oggi di affrontare, con speranza di successo, il problema del coordinamento dinamico di reti complesse di traffico. In Piemonte vi sono alcune esperienze già avviate (il sistema metropolitano 5T è stato il prototipo di questi sistemi) e ci si propone di realizzare un sistema regionale, che dovrebbe essere dotato delle funzioni di aggiornamento dell'offerta, monitoraggio dinamico dello stato della rete, previsione dei flussi di traffico e controllo del sistema da parte dei gestori della rete.

Occorre inoltre tener presente che le problematiche relative alla sicurezza, alla congestione e all'emissione di agenti inquinanti sono amplificate dalla riduzione della partecipazione al traffico collettivo del trasporto pubblico: come è noto, il trasporto collettivo è molto più sicuro del trasporto motorizzato privato; a parità di volume di traffico, i vettori collettivi impegnano la rete stradale in misura nettamente inferiore rispetto ai vettori individuali ed emettono meno sostanze inquinanti. Con riferimento alla gestione del traffico, potrebbe essere interessante predisporre sistemi rivolti al **trasporto pubblico locale**, con l'obiettivo di rendere tempestive e precise le informazioni sul traffico da fornire agli utenti e di promuovere così l'uso di questo modo di trasporto.

#### **6.4 Linea strategica 4.3.0 - Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose**

L'incidentalità nel comparto del trasporto delle merci, "dopo gli intensi miglioramenti degli anni '80, nell'ultimo decennio, ha registrato una riduzione del numero di morti meno intensa di quella media nazionale. [...] Occorre, dunque,

individuare un nuovo sistema di interventi per proseguire e possibilmente amplificare, il trend di riduzione" (PNSS, pp. 223-224).

La Regione, tramite il *Piano regionale della sicurezza stradale*, intende concentrarsi con particolare attenzione sulla questione delle aree di sosta, avviando, in collaborazione con gli operatori del settore, uno studio sistematico per la formazione di un **piano delle aree di sosta**, con priorità per il trasporto delle merci pericolose.

Nel quadro più generale del *Piano regionale dei trasporti*, si potranno anche prendere in considerazione, con riferimento alla movimentazione delle merci pericolose, gli aspetti connessi alla sicurezza negli scali merci, alla conoscenza dei tragitti seguiti dai mezzi e degli attraversamenti di aree sensibili, al tema della localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti, ecc.

In linea con la riforma dell'autotrasporto di cui alla legge 32/05, il miglioramento della sicurezza stradale offre in questo campo anche uno stimolo e un contributo alla certificazione di qualità delle imprese operanti nel settore.

## 7. CAMPO D'AZIONE 5.0.0 GOVERNO E GOVERNANCE

### 7.1 Principi generali

Non vi è politica efficace che non poggi su solidi strumenti di governo (finanziari, normativi, amministrativi) e su efficaci azioni di *governance* (valutazione e revisione delle politiche; sviluppo della conoscenza scientifica e della formazione professionale; coordinamento e coesione dei soggetti interessati; crescente partecipazione dei cittadini per una visione e una responsabilità condivise). Le azioni di governo e *governance* sono tese a fondare i pilastri portanti della politica della sicurezza stradale e sono trasversali rispetto ai campi di azione in precedenza individuati.

Il campo d'azione relativo al governo e alla *governance* può essere sinteticamente delineato nel modo seguente:

**il problema della sicurezza stradale è un tipico problema complesso, che può essere risolto solo agendo a sistema su una grande quantità di variabili di varia natura e dipendenti da un grande numero di soggetti diversi. Ciò richiede una profonda innovazione nella politica fin qui svolta dal complesso della pubblica amministrazione: bisogna diffondere, nel modo più rapido ed efficace, una strategia comune basata sulle migliori pratiche.**

Ciò comporta l'attivazione di linee d'azione mirate a:

- cercare di incrementare le risorse a sostegno della politica della sicurezza stradale;
- riformare il quadro normativo per renderlo adeguato allo sviluppo delle migliori pratiche;

- attivare una specifica politica tesa alla individuazione delle migliori pratiche e al trasferimento delle lezioni apprese;
- promuovere una pianificazione efficace a tutti i livelli in materia di sicurezza stradale, favorendo un più stretto coordinamento tra i diversi livelli e settori della pubblica amministrazione, competenti in materia di sicurezza stradale o che possono contribuire al suo miglioramento;
- attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione dell'incidentalità e delle politiche messe in atto;
- attivare la formazione professionale permanente, creando una rete di strutture tecniche coerenti con la natura e l'ampiezza degli obiettivi da raggiungere;
- sviluppare la comunicazione e la partecipazione, promuovendo un maggiore coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi di partenariato tra soggetti pubblici e soggetti privati, che prevedano anche un impegno diretto di risorse professionali e finanziarie e di abilità organizzativo-progettuali da parte dei soggetti privati;
- sviluppare la ricerca scientifica in materia di sicurezza stradale.

Per fare ciò, occorre attivare un sistema di linee d'azione, che possono essere così delineate:

- Linea strategica 5.1.0 - Costituire un fondo per la sicurezza stradale
- Linea strategica 5.2.0 - Migliorare il quadro normativo
- Linea strategica 5.3.0 - Rafforzare la struttura amministrativa
- Linea strategica 5.4.0 - Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione

- Linea strategica 5.5.0 - Attivare la formazione professionale permanente
- Linea strategica 5.6.0 - Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata
- Linea strategica 5.7.0 - Sviluppare la conoscenza scientifica

## 7.2 Linea strategica 5.1.0 - Costituire un fondo per la sicurezza stradale

L'attuazione delle misure previste dal PRSS richiede un ingente sforzo finanziario da parte di tutti i livelli della Pubblica Amministrazione (Governo centrale, Regioni, Province e Comuni), nonché dall'attivazione di collaborazioni con istituzioni ed enti privati. Si rende necessario incrementare la quota di risorse economiche da destinare ai progetti relativi alla sicurezza stradale, individuando **nuove fonti di finanziamento**. La Regione intende valutare la possibilità di destinare a questo settore una parte dei proventi derivanti dalle sanzioni comminate per infrazioni del codice della strada, dalle tasse automobilistiche, dal *road pricing* applicato ad alcune strade o zone urbane.

## 7.3 Linea strategica 5.2.0 - Migliorare il quadro normativo

Il quadro normativo, che disciplina la materia dei trasporti in generale e della sicurezza stradale in particolare, necessita di essere riformato allo scopo di creare le condizioni giuridiche più adatte per sostenere l'avvio e il consolidamento di una politica nuova e complessa come quella della sicurezza stradale.

La Regione, pur nel quadro normativo nazionale, ha notevoli margini per legiferare in materia, apportando un significativo miglioramento, volto a:

- definire in termini più appropriati il **quadro delle competenze e delle procedure amministrative**;
- definire il nuovo quadro degli **strumenti tecnici, amministrativi e finanziari** necessari per lo sviluppo di una strategia comune efficace;
- favorire lo sviluppo di una più efficiente **cooperazione interistituzionale**;
- favorire la cooperazione di sistema attraverso le varie possibili forme di **partenariato**;
- accelerare lo sviluppo di **sistemi di monitoraggio e di valutazione** dell'efficacia e dell'efficienza delle politiche;
- creare le condizioni per lo sviluppo di un ambiente favorevole alla diffusione delle pratiche innovative e di prassi amministrative tese al **perseguimento dei migliori traguardi possibili**.

L'efficace sviluppo di questa azione riformatrice richiede una attiva cooperazione tra Regione, enti locali e soggetti portatori di interessi in materia di sicurezza stradale; ma essa richiede anche un confronto a livello nazionale con il Governo e con le altre Regioni.

A tale scopo può essere utile effettuare una valutazione comparativa degli strumenti normativi in vigore, formulando **proposte di legislazione regionale** in materia.

## 7.4 Linea strategica 5.3.0 - Rafforzare la struttura amministrativa

Per migliorare la sicurezza stradale su tutto il territorio regionale, occorre **promuovere la formazione di piani e programmi operativi a livello provinciale e comunale**.

Ciò richiede la messa a punto di **linee guida** che definiscano i contenuti tecnici, le metodologie e le procedure di tali piani.

La Regione Piemonte ha finanziato i Piani Provinciali e Comunali della Sicurezza Stradale, che incentivano gli enti locali ad attivare azioni di piano in questo settore e ha già pubblicato una linea guida relativa alla formazione delle "zone 30", alla quale dovranno seguire ulteriori linee guida relative alla pianificazione di livello provinciale e a contenuti tecnici di carattere più specialistico.

Lo sviluppo di una efficace capacità di pianificazione è strettamente legato allo sviluppo delle **funzioni del monitoraggio e della valutazione**: ciò richiede la messa a punto di indicatori comuni e l'apprestamento delle funzioni di monitoraggio.

La promozione di una pianificazione efficace della sicurezza stradale sarà affidata soprattutto al **Network per l'Innovazione nella Sicurezza Stradale**.

### 7.5 Linea strategica 5.4.0 - Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione

La conoscenza del sistema locale richiede l'attivazione di una specifica funzione di monitoraggio. Come si è detto, su questa funzione cruciale la Regione ha avviato gli studi per la progettazione del **Centro di Monitoraggio Regionale**: questo progetto riveste dunque un ruolo strategico e deve essere quanto prima reso operativo.

Va ricordato che il sistema di monitoraggio deve rispondere a due fondamentali obiettivi:

- il primo è di fornire informazioni per le **statistiche ufficiali** a livello europeo e nazionale;
- il secondo è di fornire informazioni per la **valutazione in itinere del piano**.

Per rispondere al primo obiettivo il sistema di monitoraggio deve rispettare le specifiche tecniche richieste per l'integrazione con i database europei e nazionali (tipo di

informazione, modalità di rilevamento, controllo di qualità, codificazione, georeferenziazione, ecc.).

Per rispondere al secondo obiettivo, si deve, in primo luogo, definire il set di **indicatori di prestazione delle misure di piano**; solo dopo che tali indicatori siano stati definiti si potranno individuare le informazioni che il sistema di monitoraggio deve rilevare e le modalità del loro rilevamento e della loro elaborazione. La definizione del set di indicatori è dunque prioritaria e non può essere rinviata ad un secondo momento.

Così come devono essere definiti contenuti e requisiti dell'attività di *reporting* che deve concretizzarsi nei **Rapporti triennali** sullo stato di attuazione del PRSS.

A monte dei problemi sopra posti vi è comunque un problema di rilevanza cruciale, consistente nell'inefficienza dell'attuale sistema di rilevamento dei dati sull'incidentalità.

Per questa linea strategica, la **cooperazione interistituzionale** deve riguardare le Province, i Comuni, i Carabinieri, la Polizia di Stato, la Polizia Municipale, l'ISTAT.

In ultimo, attraverso il Centro di Monitoraggio Regionale, sarà utile provvedere al **collegamento e all'accesso alle Banche Dati** disponibili in materia di circolazione e incidentalità stradale (banca dati dei sinistri dell'ISVAP, Pubblico Registro Automobilistico gestito dall'ACI, dati ISTAT sull'incidentalità stradale, banca dati sanitaria delle SDO - schede di dimissione ospedaliera, banca dati chiamate 118).

### 7.6 Linea strategica 5.5.0 - Attivare la formazione professionale permanente

La linea strategica mira alla formazione e al continuo aggiornamento professionale dei professionisti privati e dei tecnici della pubblica amministrazione. A tale scopo si attiverà un **centro di ricerca e formazione permanente**,

con il compito di rendere operante tale linea strategica, di monitorarne l'efficacia e l'efficienza.

La diffusione della cultura della sicurezza stradale e delle sue migliori pratiche richiede una specifica azione di **formazione professionale** dei tecnici (facenti parte di strutture pubbliche e private che hanno la responsabilità della gestione della sicurezza stradale) e dei decisori (Amministratori e Dirigenti della Pubblica Amministrazione, di Aziende e di Enti che possono contribuire alla sicurezza stradale con la consapevolezza dei benefici economici e sociali), basata sulla ricerca, selezione e trasmissione degli aspetti più avanzati del sapere tecnico e scientifico. Le attività di formazione professionale dovranno essere accompagnate dalla stesura di linee guida e di manuali, che verranno messi a disposizione on line sul sito web del centro di formazione, appositamente predisposto.

### 7.7 Linea strategica 5.6.0 - Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata

La Regione intende formare e attuare il PRSS attraverso un processo di tipo partecipativo che coinvolga tutti i soggetti interessati. A tale scopo è stata istituita la **Consulta regionale sulla sicurezza stradale**, che ha il compito di seguire costantemente la formazione e l'attuazione del piano.

È stato, inoltre, attivato un apposito **sito web**, con funzioni di forum virtuale permanente, per consentire la partecipazione del largo pubblico.

Al tempo stesso, la Regione intende rafforzare anche a livello provinciale e comunale processi di pianificazione di tipo partecipativo, soprattutto da parte dei Comuni, per i quali è fondamentale la strategia delle "zone 30", che è fortemente basata sulla partecipazione.

L'azione del PRSS si svilupperà sia tramite la formazione di **linee guida** per la comunicazione

e per la partecipazione, sia sostenendo con appositi incentivi lo sviluppo delle migliori pratiche, tra cui le forme innovative dell'**e-planning**.

### 7.8 Linea strategica 5.7.0 - Sviluppare la conoscenza scientifica

Il fenomeno dell'incidentalità stradale costituisce un problema complesso, la cui soluzione richiede una conoscenza teorica (il fenomeno nella sua generalità) e pratica (la situazione in un dato territorio e la sensibilità del sistema locale alle azioni, che si possono mettere in campo per risolvere il problema). Questa conoscenza deve, evidentemente, essere alla base delle scelte del piano e delle misure che esso adotta. La costruzione di questo necessario patrimonio conoscitivo richiede una ricerca scientifica che accompagni permanentemente il processo di attuazione e revisione del piano. Occorre dunque varare, nell'ambito delle attività del centro di ricerca e formazione permanente, un **programma di ricerca** che consenta di conoscere più a fondo la relazione cause-impatti-risposte nel sistema della sicurezza stradale. Ogni sistema locale, infatti, ha proprie peculiarità, che occorre conoscere per poter **contestualizzare nello specifico locale le lezioni apprese** dalle migliori pratiche nate in contesti diversi.

Uno dei temi strategici che sin d'ora si possono indicare è quello della diffusione sistematica delle moderne tecnologie dell'informazione e della comunicazione (in particolare nella direzione delle tecnologie wireless e delle microtecnologie) e che possono trovare proficua applicazione nel settore dell'**infomobilità**.