

Deliberazione della Giunta Regionale 19 dicembre 2011, n. 15-3133

Piano regionale della sicurezza stradale. Approvazione del Programma Triennale di Attuazione 2011 -2013. .

A relazione dell'Assessore Bonino:

Le strategie messe in atto dalla Regione Piemonte nell'ambito della Sicurezza Stradale recepiscono gli obiettivi fissati dall'Unione europea e ribaditi dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), ovvero di ridurre l'incidentalità stradale nel territorio regionale, promuovendo la concertazione interistituzionale e, soprattutto, progetti e azioni multisettoriali che coinvolgono diversi livelli di governo e diverse competenze.

Al fine di mettere in atto le suddette strategie, la Regione Piemonte si è dotata di un Piano Regionale della Sicurezza Stradale (PRSS), approvato con D.G.R. n. 11 - 5692 del 16.04.2007.

Il Piano regionale della sicurezza stradale si configura come uno dei piani attuativi del Piano Regionale dei Trasporti (PRT); viene implementato mediante due tipi di programmi: il Programma Triennale di Attuazione, cui spetta il compito di individuare le priorità d'intervento e stimare le risorse necessarie al fini della programmazione finanziaria, ed il Programma di Azione Annuale, cui spetta il compito di definire operativamente le azioni da finanziare e le modalità di attuazione, in base alle effettive disponibilità di bilancio.

Il Programma Triennale di attuazione 2007-2009 è stato approvato con la medesima deliberazione di approvazione del PRSS ed è stato attuato mediante i seguenti Programmi annuali di azione, elaborati sulla base delle disponibilità finanziarie stanziati dalle leggi annuali di bilancio:

- *Programma Annuale di azione 2007 – D.G.R. n. 16–6308 del 5 luglio 2007;*
- *Programma Annuale di azione 2008 – D.G.R. n. 5–9523 del 2 settembre 2008;*
- *Programma Annuale di azione 2009 – D.G.R. n. 13–11338 del 4 maggio 2009.*

Al fine di dare continuità alla programmazione in materia di sicurezza stradale da parte della Regione Piemonte, occorre definire ed approvare un nuovo documento programmatico per il triennio 2011-2013.

Pertanto, sulla base di un'analisi dell'attuale situazione dell'incidentalità sul territorio regionale, del raffronto con le strategie finora adottate dalla Regione Piemonte e da altri Paesi e delle raccomandazioni che l'Unione Europea rivolge ai governi, è stato elaborato il Programma Triennale di attuazione 2011-2013, allegato alla presente quale parte integrante e sostanziale.

Il Programma è strutturato come segue:

- La *prima parte* presenta un'analisi propedeutica alla strategia: è costituita da un approfondimento sullo stato dell'incidentalità in Piemonte, accompagnato dall'analisi S.W.O.T., e da una sezione relativa alle lezioni apprese dalla precedente stagione di programmazione.
- La *seconda parte*, che costituisce il cuore del Programma, è dedicata alla illustrazione degli obiettivi generali del Programma, dei campi di azione e delle singole azioni con i relativi fabbisogni finanziari.

- La *terza parte* illustra le disposizioni organizzative per l’attuazione del Programma e fornisce alcune raccomandazioni ed indirizzi per il “livello locale” (Province e Comuni).
- La *quarta parte* è infine dedicata alla presentazione degli strumenti per il monitoraggio del Programma e contiene alcuni accenni per la definizione di un possibile disegno di valutazione.

Nella redazione del Programma si è tenuto conto dei temi che rivestono una importanza prioritaria per l’incremento della sicurezza stradale in Piemonte e che possono essere sintetizzabili nel seguente elenco:

- *categorie di utenti a rischio* (interventi per ridurre l’incidentalità che coinvolge giovani, anziani, pedoni, ciclisti e motociclisti)
- *messa in sicurezza dei punti critici della rete* (interventi infrastrutturali per il miglioramento/risoluzione delle criticità individuate);
- *fattore uomo* (informazione, sensibilizzazione ed educazione volte a prevenire i comportamenti errati degli utenti della strada);
- *sviluppo innovazione e condivisione delle conoscenze* (miglioramento del fenomeno dell’incidentalità; condivisione delle migliori pratiche; ricerca ed innovazione nel campo della sicurezza; formazione dei tecnici degli Enti locali);
- *rafforzamento della cooperazione interistituzionale* (consolidamento della cooperazione tra le varie Amministrazioni per promuovere la partecipazione attiva di tutti i soggetti sui problemi legati alla sicurezza stradale);
- *monitoraggio e valutazione delle politiche adottate* (costruzione di una metodologia per monitorare le azioni avviate dalla Regione e per misurare gli effetti degli interventi realizzati).

Per l’attuazione delle azioni previste dal presente *Programma Triennale* la Regione potrà anche avvalersi del supporto di soggetti o Enti privati che potranno partecipare totalmente o parzialmente al finanziamento delle varie attività.

Ritenuto quindi, per quanto sopra, al fine di dare continuità alla programmazione avviata dalla Regione Piemonte in materia di sicurezza stradale, di approvare il Programma Triennale di attuazione 2011-2013 del PRSS, allegato alla presente quale parte integrante e sostanziale;

Tenuto conto che il Programma Triennale di attuazione 2011-2013 verrà attuato attraverso l’adozione di Programmi Annuali sulla base delle disponibilità economiche presenti a bilancio regionale.

Per il corrente anno 2011 nelle more dell’adozione del presente Programma Triennale con D.G.R. n. 12-1794 del 04.04.2011 la Regione Piemonte ha avviato l’azione “2.3.1. *miglioramento della formazione alla guida*” attivando i corsi di guida sicura per neopatentati ed assegnando le risorse disponibili pari a € 150.800,00;

considerato l’approssimarsi della chiusura del corrente esercizio finanziario e visto che il presente Programma Triennale prevede per l’anno 2011 l’avvio di altre due azioni denominate “4.2.1. *costituzione dell’interconnessione tra il sistema operativo Twist ed altri sistemi informativi*” e “5.5.1. *Consolidamento dell’attività formativa per tecnici delle amministrazioni locali*”; si ritiene di

procedere con sollecitudine all'avvio delle suddette azioni senza l'adozione di uno specifico Programma Annuale 2011.

visto che sul Bilancio 2011 risulta ancora disponibile l'importo di Euro 312.490,90 sul cap. 175806 "quota di cofinanziamento regionale del piano nazionale della sicurezza stradale (legge 144/99 e L.R. 9/2004)";

ritenuto di destinare le suddette risorse stanziata a bilancio per le seguenti attività previste dal presente Programma Triennale di Attuazione 2011-2013:

- avvio dell'azione "4.2.1. costituzione dell'interconnessione tra il sistema operativo Twist ed altri sistemi informativi" con l'assegnazione della somma di € 149.200,00;
- avvio dell'azione "5.5.1. Consolidamento dell'attività formativa per tecnici delle amministrazioni locali", con l'assegnazione di una somma pari a € 163.290,90.

tenuto conto che il Programma Triennale di attuazione 2011-2013 verrà attuato per quanto riguarda le annualità 2012 e 2013 attraverso l'adozione di Programmi Annuali sulla base delle disponibilità economiche presenti a bilancio regionale.

visto l'art 32 della L. 144/1999;

visto il Piano Regionale della Sicurezza Stradale e il *Programma Triennale di attuazione 2007-2009*, approvato con deliberazione n. 11-5692 del 16.04.2007;

la Giunta Regionale, unanime,

delibera

di approvare il documento denominato *Programma Triennale di Attuazione 2011 – 2013* del Piano Regionale della Sicurezza Stradale, allegato alla presente come parte integrante e sostanziale, i cui contenuti sono stati meglio descritti nelle premesse, da attuarsi anche con il concorso di soggetti o Enti privati che potranno partecipare totalmente o parzialmente al finanziamento delle varie attività;

di dare atto che la somma di Euro 312.490,90 disponibile sul capitolo 175806 "quota di cofinanziamento regionale del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" del bilancio 2011 verrà utilizzata per procedere tempestivamente all'avvio delle azioni previste dal *Programma Triennale di Attuazione* per il corrente anno senza l'adozione di uno specifico Programma Annuale 2011;

di destinare le risorse pari Euro 312.490,90 disponibili sul capitolo 175806 del bilancio 2011 per le seguenti attività previste dal presente Programma Triennale di Attuazione 2011-2013 e non ancora avviate:

- azione "4.2.1. costituzione dell'interconnessione tra il sistema operativo Twist ed altri sistemi informativi" con l'assegnazione della somma di € 149.200,00;
- azione "5.5.1. Consolidamento dell'attività formativa per tecnici delle amministrazioni locali", con l'assegnazione di una somma pari a € 163.290,90

di dare atto che il presente *Programma Triennale di Attuazione 2011 – 2013* dovrà essere attuato per le annualità 2012-2013 attraverso l'adozione di Programmi Annuali sulla base delle disponibilità economiche presenti a bilancio regionale.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. n. 22/2010.

(omissis)

Allegato



PIANO REGIONALE
DELLA SICUREZZA
STRADALE

Programma Triennale
di Attuazione

2011 -2013

Questo testo è stato elaborato dal Settore Viabilità e Sicurezza Stradale – Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica – con il contributo del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici NUVAL.

La sezione del documento relativa all'analisi dell'incidentalità è stata elaborata grazie ai dati e all'analisi statistiche forniti dal Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CRMSS, istituito presso Ires Piemonte).

La sezione del documento "Annesso I", relativa all'analisi dello stato di attuazione della precedente programmazione triennale 2007-2009 è stata elaborata grazie ai dati forniti dal Settore Pianificazione dei Trasporti – Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica.

INDICE

Premessa: le ragioni di un approccio orientato alla programmazione.....	5
DEFINIZIONI.....	7
PARTE I – ANALISI PROPEDUTICA ALLA STRATEGIA	9
1. Lo stato dell'incidentalità in Piemonte: analisi di contesto.....	11
1.1 Linee generali di tendenza	11
1.2 La tendenza dell'ultimo anno (2010).....	27
2. L'analisi S.W.O.T.	29
3. Il Piano Regionale della Sicurezza Stradale e il primo Programma Triennale Regionale di attuazione 2007 – 2009	32
4. Le “lezioni apprese” dalla precedente programmazione.....	35
PARTE II - IL PROGRAMMA TRIENNALE 2011-2013.....	39
1. Inquadramento generale ed individuazione dei temi prioritari	41
2. Le azioni proposte, i risultati attesi e le previsioni di spesa	41
PARTE III- DISPOSIZIONI PER L'ATTUAZIONE	49
1. Disposizioni organizzative per l'attuazione.....	51
1.1 I tempi e le modalità di attuazione	51
1.2 La filiera istituzionale	51
1.3 Attività critiche, circuiti di feed-back ed esigenze di integrazione	53
1.4 Linee guida per la realizzazione degli interventi infrastrutturali	53
PARTE IV- II MONITORAGGIO E LA VALUTAZIONE	55
1. Le funzioni di monitoraggio e valutazione	57
1.1 Il monitoraggio.....	57
1.2 La valutazione	58
ANNESSE 1.....	67
1. Stato di attuazione del Programma triennale 2007-2009	69
1.1 Premessa.....	69

Premessa: le ragioni di un approccio orientato alla programmazione

Le ragioni che hanno portato la Regione Piemonte ad adottare un approccio orientato alla programmazione rispetto al problema della sicurezza stradale sono molteplici e vengono di seguito esplicitate.

Un primo elemento da prendere in considerazione è certamente quello della multidimensionalità del problema: il fenomeno della incidentalità stradale è frutto dell'interazione di una molteplicità di cause¹ di cui è necessario tenere conto. L'attore pubblico è chiamato a rimuoverle agendo su più direttrici, facendo leva su competenze ed azioni di natura diversa che possono essere messe "a sistema" solo attraverso una programmazione pluriennale e di dettaglio, ispirata al principio dell'integrazione.

Un secondo elemento da prendere in considerazione è legato alla molteplicità dei decisori locali (Comuni e Province, in particolare) ed al ruolo che essi svolgono rispetto al problema della sicurezza stradale. Ciascuno di essi si colloca all'interno di una fitta rete di relazioni, agendo su piccoli segmenti di un problema più vasto, con vincoli ed opportunità che possono trovare una sintesi proprio nell'ambito di un percorso di natura programmatica, a regia regionale. Il valore aggiunto di ricorrere ad un approccio orientato alla programmazione, da questo punto di vista, non risiede tanto nel "Programma" stesso, ma nel suo percorso di definizione: all'interno di questo percorso, ad ogni attore è offerta la possibilità di conoscere le interdipendenze del sistema più ampio in cui opera, con il quale deve interagire.

Un terzo elemento da considerare è senza dubbio riconducibile alle politiche per la sicurezza stradale implementate a livello europeo ed in ambito nazionale. L'unione Europea è stata prevalentemente impegnata, nel corso degli anni, a far sì che il tema della sicurezza stradale entrasse nelle agende dei governi dei paesi membri, catalizzando l'attenzione sul tema, intraprendendo azioni di "mobilitazione" e adottando alcune misure specifiche. La sicurezza stradale, inoltre, è stata oggetto, a partire dalla fine degli anni novanta, di una serie di interventi di ambito nazionale che hanno trovato concreta attuazione proprio attraverso la definizione di "piani" e "programmi"².

Con queste premesse, l'azione di programmazione della Regione, non può che essere vista come uno "snodo cruciale" e come una opportunità per "saldare" la strategia attuata in ambito nazionale, fortemente ispirata alle politiche per la sicurezza stradale promosse dall'Unione Europea, con il complesso delle azioni più microscopiche svolte sul territorio piemontese da Province e Comuni. Questa azione ha portato la Regione a dotarsi, con deliberazione n. 11-5692 del 16.04.2007 di un proprio Piano Regionale della Sicurezza Stradale (PRSS). Il Piano è stato implementato, secondo il medesimo impianto adottato in ambito nazionale, attraverso due strumenti di attuazione: il Programma triennale di attuazione, finalizzato alla individuazione delle priorità di intervento e ad una stima delle risorse necessarie ai fini della definizione dei

¹ Le cause che concorrono sull'incidentalità sono numerose e sono legate a vari fattori quali ad esempio le caratteristiche dell'infrastruttura, la componente umana, lo stato del veicolo. Per la trattazione delle cause si rimanda al Piano regionale della sicurezza stradale, approvato con D.G.R. n. 11-5692 del 16.04.2007.

² Il *Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale* è stato istituito dall'art. 32 della legge 17 maggio 1999 n. 144. Il Piano è stato attuato attraverso cinque *Programmi annuali di attuazione*.

fabbisogni finanziari ed il Programma di azione annuale, finalizzato alla individuazione puntuale delle singole azioni³.

Il presente Programma triennale di attuazione 2011-2013 si pone quindi come il naturale proseguimento del percorso già intrapreso dalla Regione Piemonte nel 2007 ed inaugura una nuova stagione programmatica che nasce proprio allo scadere dei termini di uno dei più importanti obiettivi di *policy* stabiliti dall'Unione Europea nell'ambito della problematica della sicurezza stradale: vale a dire una riduzione del 50% dei morti in incidenti stradali nei Paesi dell'Unione entro il 2010, rispetto all'anno 2001⁴.

La prima parte del Programma presenta un'analisi propedeutica alla strategia: è costituita da un approfondimento sullo stato dell'incidentalità in Piemonte, accompagnato dall'analisi S.W.O.T.⁵, e da una sezione relativa alle lezioni apprese dalla precedente stagione di programmazione.

La seconda parte, che costituisce il cuore del Programma, è dedicata alla illustrazione degli obiettivi generali del Programma, dei campi di azione e delle relative linee strategiche. Nel dettaglio vengono poi descritte le singole azioni che afferiscono alle diverse linee strategiche. Ogni azione è stata dettagliata indicando:

- il contenuto dell'azione;
- i traguardi ed i risultati attesi;
- i relativi fabbisogni finanziari.

La terza parte illustra le disposizioni organizzative per l'attuazione del Programma e fornisce alcune raccomandazioni ed indirizzi per il "livello locale" (Province e Comuni).

L'ultima parte è infine dedicata alla presentazione degli strumenti per il monitoraggio del Programma e contiene alcuni accenni per la definizione di un possibile disegno di valutazione.

In allegato è stata inserita una breve sintesi del complesso delle azioni realizzate dalla Regione Piemonte nell'ambito del primo Programma Triennale di attuazione, relativo agli anni 2007 – 2009 (Annesso I).

³ Il primo *Programma Triennale di Attuazione* della Regione Piemonte è relativo agli anni 2007-2009. Per la sua implementazione sono stati approvati i seguenti *Programmi annuali di azione*, elaborati sulla base delle disponibilità finanziarie stanziati dalle leggi annuali di bilancio: *Programma Annuale di azione 2007* - D.G.R. n. 16 – 6308 del 5 luglio 2007; *Programma Annuale di azione 2008* - D.G.R. n. 5 – 9523 del 2 settembre 2008; *Programma Annuale di azione 2009* - D.G.R. n. 13 – 11338 del 4 maggio 2009.

⁴ 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. 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 con il Libro bianco del 2001 *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte* fissando, per il 2010, il traguardo di una *riduzione del 50% dei morti in incidenti stradali rispetto al 2001*.

⁵ L'analisi S.W.O.T. (*Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats* ovvero *Punti di forza, Opportunità, Punti di debolezza, Minacce*) è uno strumento di pianificazione strategica usato per valutare un progetto da quattro diverse angolazioni: vale a dire rispetto alle potenzialità (punti di forza), alle congiunture esogene favorevoli (*opportunità*), agli elementi di criticità insiti nel contesto (*punti di debolezza*), o derivanti dall'esterno (*minacce*).

DEFINIZIONI

Fonte: Centro di monitoraggio regionale su dati ufficiali Istat e Nuovo codice della strada (D.Lgs. 285/1992).

Ciclomotore: il ciclomotore è un veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, se termico, e con capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h.

Costo sociale (degli incidenti stradali): la valutazione economica dei danni derivanti dall'incidente. Vengono computati i danni alle persone, la mancata produzione, i danni materiali e i costi amministrativi.

Feriti: numero dei soggetti che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente. Data la natura della rilevazione non è attualmente possibile distinguere i feriti in funzione del livello di gravità.

Incidente stradale: ove non specificato, si fa riferimento alla definizione della Convenzione di Vienna del 1968, secondo la quale l'incidente stradale è il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone. Con tale definizione l'attenzione è dunque riservata esclusivamente ai casi di incidente verbalizzati e con danni alle persone.

Indice di esposizione al rischio: numero di morti ogni 100.000 abitanti.

Indice di mortalità: numero di morti ogni 100 incidenti.

Indice di lesività: numero di feriti ogni 100 incidenti.

Indice di gravità (o rapporto di pericolosità): numero di morti ogni 100 infortunati (morti e feriti).

Morti: le persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o quelle decedute dal secondo al trentesimo giorno, a partire da quello dell'incidente compreso.

Tale definizione, conforme alle norme internazionali, si applica agli incidenti stradali verificatisi a partire dal 1° gennaio 1999. Prima di tale data il periodo di tempo considerato dall'Istat per determinare il numero dei decessi era pari a sette giorni dal momento dell'incidente.

Motociclo: il motociclo è un veicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente.

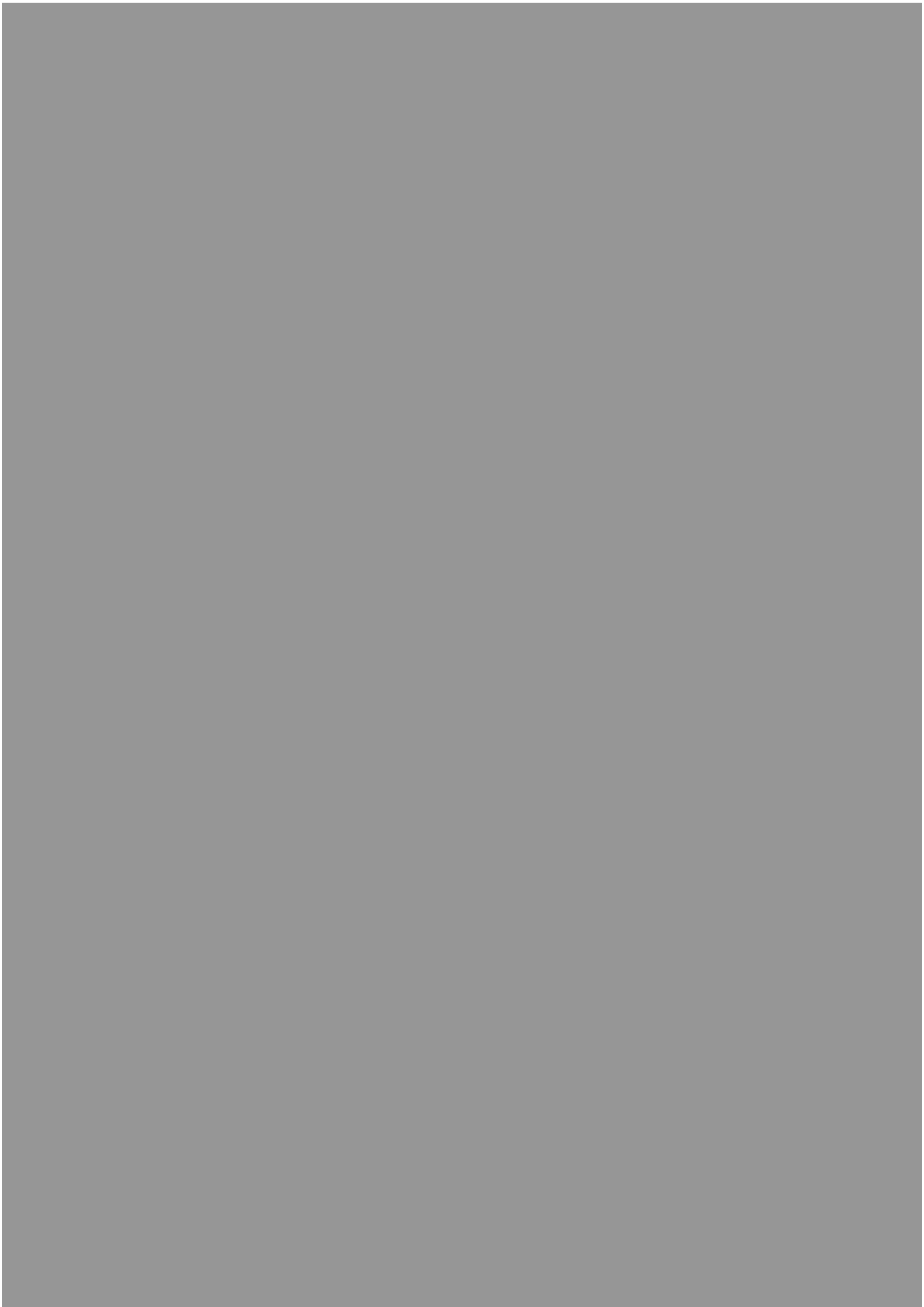
Veicolo: la macchina di qualsiasi specie, circolante per strada, guidata dall'uomo o trainata da altri mezzi. Non rientrano nella definizione di veicolo quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento.

Veicolo merci: l'automezzo di portata utile (carico potenziale) non inferiore ai 35 quintali oppure il trattore che traina rimorchi con portata non inferiore ai 35 quintali.

PARTE

I

Analisi propedeutica
alla strategia



1. Lo stato dell'incidentalità in Piemonte: analisi di contesto⁶

1.1 Linee generali di tendenza⁷

Ormai da alcuni anni la riduzione dell'incidentalità si va progressivamente affermando in Piemonte, come del resto in Italia e negli altri Paesi europei. Se prendiamo in considerazione l'obiettivo previsto dall'Unione Europea di *dimezzare il numero delle vittime al 2010 rispetto ai valori del 2001*, osserviamo che il Piemonte non appare tanto lontano dal traguardo anche se i dati non ufficiali disponibili, relativi al 2010, evidenziano come l'obiettivo non sia stato ancora raggiunto⁸ (tabella 1).

AMBITO	2001 (n. morti)	2010 (n. morti)	var 2001-2010
PIEMONTE	563	311	- 48%

Tabella 1. Numero morti in Piemonte (Fonte: dati ufficiali Istat relativi al 2001 e dati non ufficiali elaborati dal CMRSS per l'anno 2010).

I dati ufficiali disponibili relativi al 2009 mostrano una riduzione del numero di morti del 44%: un risultato considerevole se confrontato con il trend nazionale (- 40%) e dell'UE 15 e UE 27 (-42% e -36%).

In valori assoluti nel 2009 vi sono stati in Piemonte 317 morti e 19.985 feriti a causa degli incidenti stradali (tabella 2).

L'indice di esposizione al rischio di morire in un incidente stradale (espresso come morti per 100.000 abitanti) in Piemonte a partire dal 2001 è andato progressivamente riducendosi. Nel 2009 il valore dell'indice è sceso a 7,2; tale valore seppur notevolmente ridotto rispetto al 2001 (-6,1) risulta superiore alla media nazionale e ai valori dell'UE 15 e UE 27.

⁶ Con questo capitolo si vuole presentare una sintetica analisi dello stato dell'incidentalità in Piemonte, confrontando gli ultimi dati ufficiali disponibili relativi all'anno 2009 con l'anno 2001, anno base di riferimento per il raggiungimento dell'obiettivo europeo. Per un maggiore approfondimento della situazione dell'incidentalità stradale in Piemonte si rimanda alle pubblicazioni dei Rapporti di monitoraggio annuali redatti dal Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CMRSS, costituito presso Ires Piemonte).

⁷ Le tabelle e le figure inserite, quando non specificato diversamente, sono state elaborate dalla Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica – Settore Viabilità e Sicurezza Stradale – sulla base dei dati ISTAT elaborati dal CMRSS.

⁸ A partire dal 2010, il CMRSS raccoglie e pubblica sul proprio sito i dati sintetici sugli incidenti stradali (numero di incidenti, di morti, di feriti) con aggiornamento al mese appena concluso. Tali dati, pur essendo provvisori (al netto di eventuali modifiche e correzioni successive) e non ufficiali, sono comunicati da tutti i rilevatori (Polizie Municipali e Provinciali, Carabinieri e Polizia Stradale) e sono quindi rappresentativi della totalità degli incidenti sul territorio regionale.

Questi dati sintetici raccolti dal CMRSS per il 2010, aggiornati ai primi giorni di aprile 2011, riportano 311 vittime di incidenti.

AMBITO	MORTI			FERITI			Indice di esposizione al rischio di mortalità	
	2001	2009	var 2001-09	2001	2009	var 2001-09	2001	2009
PIEMONTE	563	317	- 44%	25.072	19.985	- 20%	13,3	7,2
ITALIA	7.096	4.237	-40%	373.286	307.258	-18%	12,5	7,1
UE 15	39.861	23.166	-42%	1.745.123	n.d.	n.d.	12,9	5,8
UE 27	53.909	34.492	-36%	1.928.746	n.d.	n.d.	11,1	6,9

Tabella 2. Numero morti, feriti e indice di esposizione al rischio di mortalità in Piemonte, in Italia e nell'Unione Europea .

Analizzando nel dettaglio i dati ufficiali Istat del periodo 2001-2009 (figura 1) si rileva come tutte le grandezze del fenomeno siano in continua diminuzione, con tuttavia alcuni andamenti discontinui: si fa riferimento in particolare ai seguenti aumenti :

- numero di incidenti nei periodi 2001-2002 e 2008-2009;
- numero di morti nel periodo 2006-2007;
- numero di feriti nei periodi 2001-2002, 2005-2006 e 2008-2009.

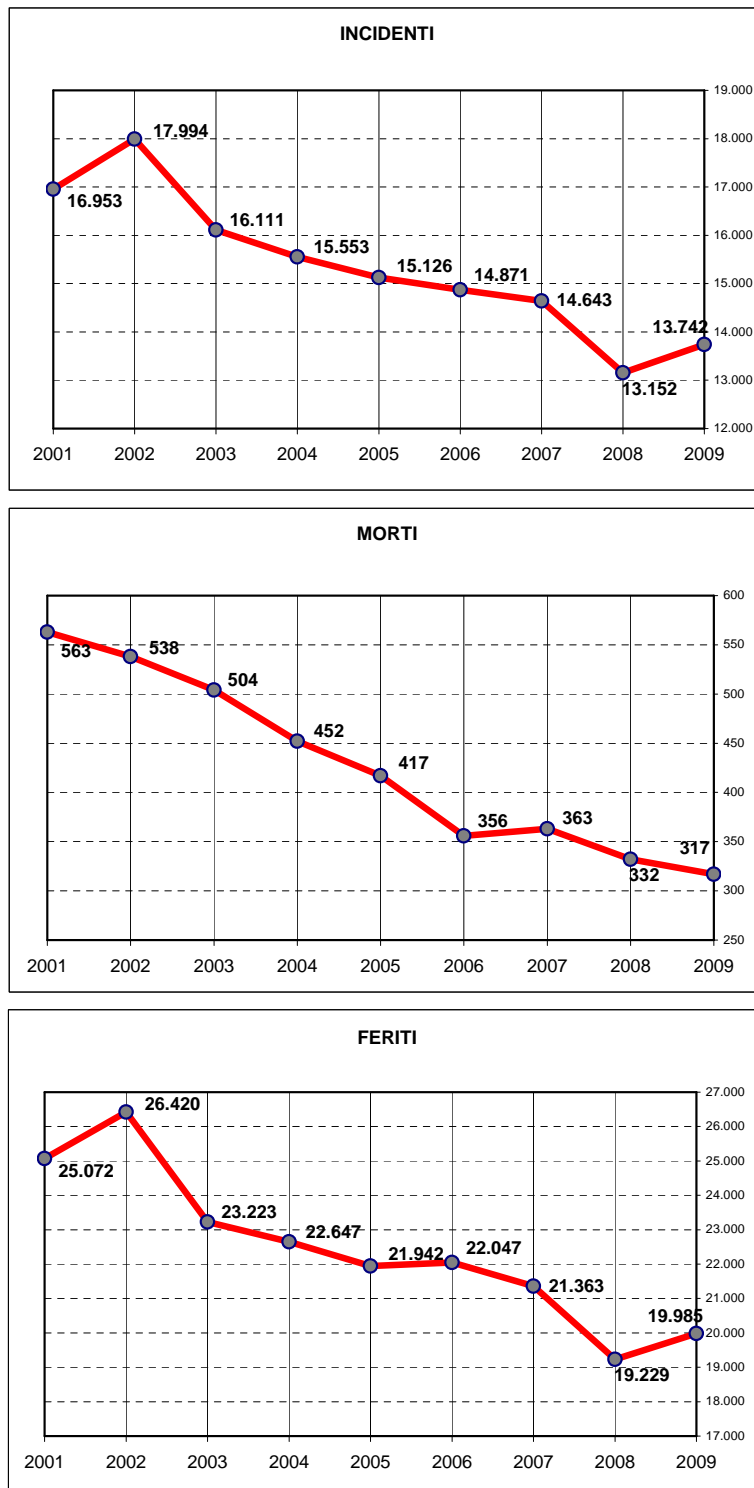


Figura 1. Numero degli incidenti, morti e feriti in Piemonte nel triennio 2007-2009

i dati incidentali per PROVINCIA

Confrontando i dati relativi al 2009 con il 2001, a livello provinciale (tabella 3), si osserva che le dinamiche di riduzione dell'incidentalità seppur non in misura omogenea, sono tutte positive sia per quanto riguarda il numero di incidenti che il numero di morti e feriti. In particolare si evidenziano riduzioni del numero di morti nelle Province del Verbano Cusio Ossola (-71,4%) e di Asti (-64,1%) nettamente superiori alla media regionale. Al di sotto della media regionale della riduzione del numero di morti si collocano invece le province di Vercelli (-17,4%) Novara (-27,3%) e Alessandria (-30,6%).

PROVINCIA	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
	n. 2009	var% 2001-09	n. 2009	var% 2001-09	n. 2009	var% 2001-09
Alessandria	1.783	-19,1%	2.553	-30,6%	43	-19,1%
Asti	707	-18,7%	988	-64,1%	14	-19,6%
Biella	466	-27,8%	629	-45,8%	13	-28,0%
Cuneo	1.612	-18,5%	2.368	-45,4%	59	-22,9%
Novara	1.277	-12,4%	1.766	-27,3%	32	-12,5%
Torino	6.972	-17,9%	10.456	-44,3%	127	-18,2%
VCO	446	-35,5%	570	-71,4%	10	-42,3%
Vercelli	479	-22,2%	655	-17,4%	19	-31,5%
Piemonte	13.742	-18,9%	19.985	-43,7%	317	-20,3%

Tabella 3. Incidenti stradali, feriti e morti nelle province del Piemonte nel 2008 e variazioni % dal 2001.

Nella figura 2 si analizza il rischio di morire in un incidente stradale, misurato con l'indice di esposizione al rischio in tutte le province, analizzando in particolare il triennio 2007-2009 e confrontandolo con il dato del 2001.

Si evidenzia che tale indice si è ridotto in tutte le province con alcune significative riduzioni nelle province del Verbano Cusio Ossola, Asti e Cuneo.

Nel triennio 2007-2009 l'indice di esposizione al rischio di mortalità risulta superiore alla media regionale in tutte le province, anche se in misura diversa, ad eccezione di Torino dove tale rischio è decisamente minore.

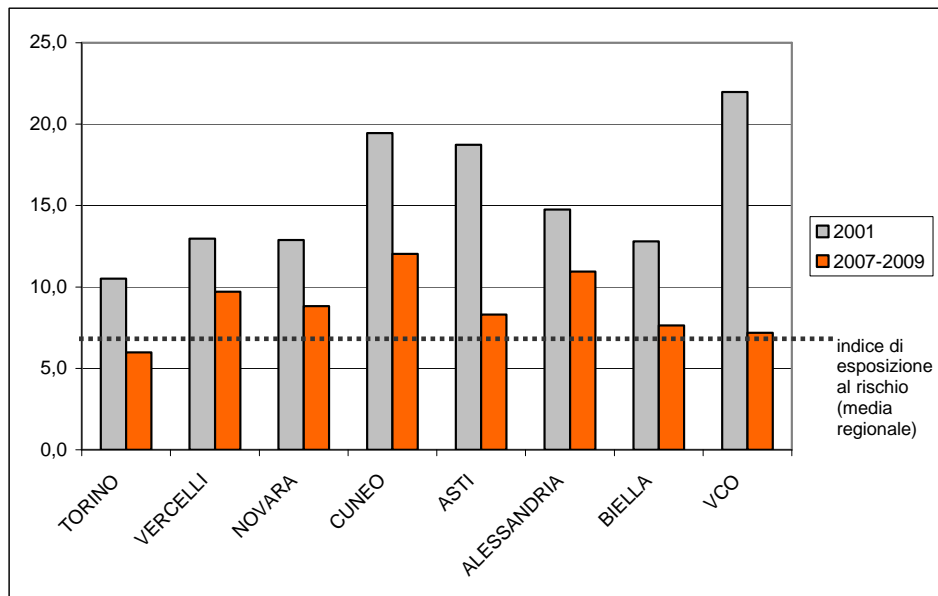


Figura 2. Indici di esposizione al rischio di mortalità per Provincia (Anno 2001 e Triennio 2007/2009).

DOVE avvengono gli incidenti

La tabella 4 riporta i valori medi annui di incidenti, morti e feriti per ambito e luogo relativi al triennio 2007-2009 da cui si evince che:

- in ambito urbano avviene il 73% degli incidenti che causa il 41% dei morti ed il 71% dei feriti;
- in ambito extraurbano avviene il 27% degli incidenti che causa il 59% dei morti ed il 29% dei feriti.

Dall'analisi dei dati emerge quindi che la maggior parte degli incidenti e dei feriti si registra in ambito urbano e che gli incidenti che avvengono nelle strade extraurbane, seppur numericamente inferiori, causano la maggior parte dei morti.

AMBITO	LUOGO	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		n.	% sul totale	n.	% sul totale	n.	% sul totale
urbano	intersezione	5.958	43 %	55	16 %	8.714	43 %
	fuori intersezione	4.194	30 %	88	25 %	5.674	28 %
	Tot. urbano	10.152	73 %	143	41 %	14.388	71 %
extraurbano	intersezione	914	7 %	47	14 %	1.480	7 %
	fuori intersezione	2.780	20 %	157	45 %	4.325	22 %
	Tot. extraurbano	3.694	27 %	204	59 %	5.805	29 %
Totale		13.846		347		20.193	

Tabella 4. Incidenti stradali, morti e feriti (valori medi annui 2007-2009) per ambito e luogo.

Analizzando nel dettaglio il luogo in cui avvengono gli incidenti, si apprende che:

- nelle intersezioni in ambito urbano avviene il maggior numero di incidenti (43%) e si registra il maggior numero di feriti (43%);
- al di fuori delle intersezioni in ambito extraurbano, si registra il maggior numero di vittime (20%).

COME avvengono gli incidenti

Analizzando le modalità in cui avvengono gli incidenti (figura 3), si rileva che nel periodo 2001-2009 tutte le casistiche di incidenti presentano un calo, ad eccezione degli incidenti tra veicolo e pedone, che aumentano di 13 punti percentuali.

Il grafico evidenzia inoltre come nel 2009 l'andamento degli incidenti abbia subito una inversione di tendenza: sono infatti in aumento tutte le categorie di incidenti, ad eccezione di quella relativa agli incidenti di veicoli senza urto⁹. Al 2009 gli incidenti veicolo-pedone e veicolo-ostacolo si collocano infine al di sopra del valore medio regionale.

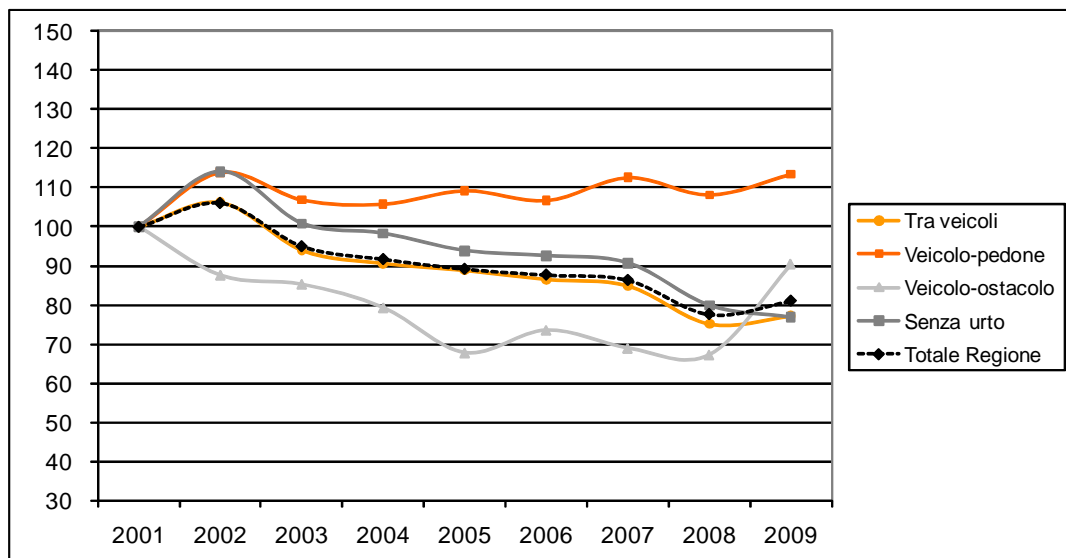


Figura 3 Andamento del numero di incidenti in Piemonte tra il 2001 e il 2009 per natura dell'incidente (2001=100). (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Se si analizza l'andamento del numero dei morti (figura 4) si rileva un netto peggioramento nell'ultimo anno negli incidenti tra veicolo e pedone (+24 punti percentuali) e tra veicolo e ostacolo (+12 punti percentuali); gli incidenti tra i veicoli e quelli senza urto proseguono il trend di diminuzione. Soltanto gli incidenti senza urto nel 2009 sono inferiori al valore medio regionale.

⁹ Gli incidenti di veicoli in marcia senza urto riguardano lo sbandamento del veicolo con fuoriuscita per evitare l'urto con altro mezzo o ostacolo presente sulla carreggiata (per guida distratta, eccesso di velocità, presenza di ostacolo accidentale o fisso sulla carreggiata, animale, ect...).

Quanto ai feriti (figura 5), l'andamento ricalca quello degli incidenti; nel 2009 si registra un lieve aumento del valore regionale (+3 punti percentuali) che si attesta comunque su una diminuzione di 20 punti percentuali rispetto al 2001.

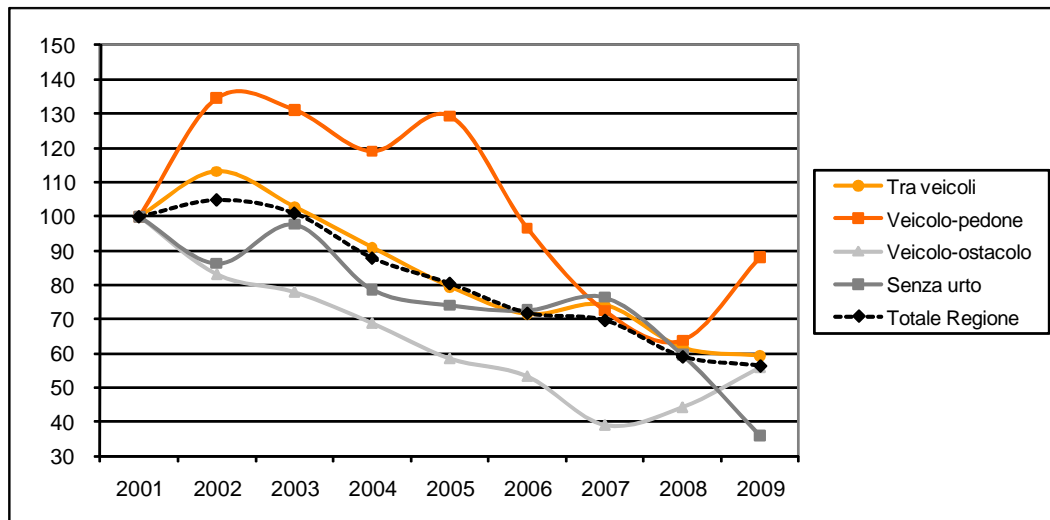


Figura 4 Andamento del numero di morti in Piemonte tra il 2001 e il 2009 per natura dell'incidente (2001=100) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

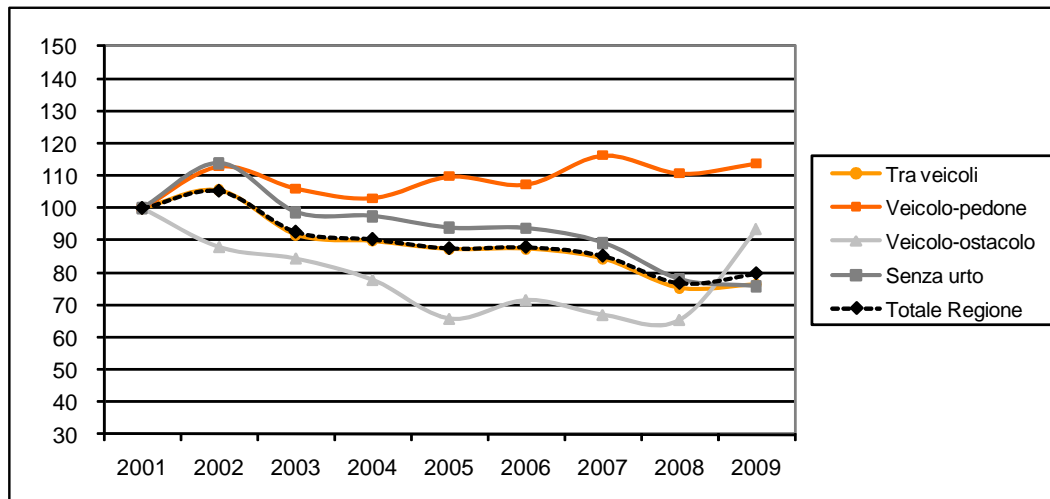


Figura 5 Andamento del numero di feriti in Piemonte tra il 2001 e il 2009 per natura dell'incidente (2001=100) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Come per le precedenti annualità, anche nel 2009 il numero di gran lunga più elevato di incidenti in Piemonte è avvenuto a causa di uno *scontro tra due o più veicoli* (9.460): di questi, una parte molto rilevante (4.819) è rappresentata dagli *incidenti per scontro frontale-laterale* (tabella 4). Seguono gli *incidenti di veicoli senza urto* (1.509 incidenti di cui 1.359 per fuoriuscita), *gli investimenti di pedone* (1.477), *gli urti di veicolo con ostacolo* (1.296) e gli

incidenti di veicoli senza urto (1509). Nel Triennio 2007-2009 sono in sostanziale aumento gli incidenti che riguardano *urti di veicolo con ostacolo*.

Il numero di morti più elevato si registra nello *scontro tra veicoli*, seguito dagli *investimenti di pedoni*, dagli *incidenti di veicoli senza urto* e dai *veicoli che urtano ostacolo*. Rispetto al 2007, le categorie degli *investimenti di pedoni* e degli *urti di veicolo con ostacolo* registrano una crescita importante (+21% e +43% circa rispettivamente).

La ripartizione dei feriti per natura dell'incidente è simile a quella degli incidenti e registra nel triennio 2007-2009 un aumento di feriti conseguente ad *urti di veicolo con ostacolo*.

NATURA DELL'INCIDENTE	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
	2009	variazione 2007-2009	2009	variazione 2007-2009	2009	variazione 2007-2009
tra veicoli						
scontro frontale	742	- 8%	48	- 35%	1272	- 7%
scontro frontale-laterale	4819	- 9%	92	- 6%	7360	- 10%
scontro laterale	1417	- 3%	11	- 21%	1885	0%
tamponamento	2482	- 12%	25	- 26%	4213	- 12%
Totale tra veicoli	9460	- 9%	176	- 20%	14730	- 9%
veicolo - pedone						
investimento pedone	1477	+1%	51	+21%	1587	-2%
Totale veicolo pedone	1477	+1%	51	+21%	1587	-2%
veicolo ostacolo						
urto con veicolo fermo	522	+ 23%	3	- 67%	793	+ 44%
urto con veicolo in sosta	117	+ 86%	2	-	129	+ 77%
urto con ostacolo accidentale	657	+ 31%	38	+ 81%	854	+ 32%
urto con treno	-	-	-	-	-	-
Totale veicolo ostacolo	1296	+ 31%	43	+ 43%	1776	+ 40%
senza urto						
fuoriuscita	1359	- 15%	45	- 54%	1719	- 15 %
frenata improvvisa	28	- 7%	-	-	47	+ 47%
caduta da veicolo	122	- 24%	2	- 33%	126	- 25 %
Totale senza urto	1509	- 15%	47	- 53%	1892	-15%

Tabella 5. Numero di incidenti, morti e feriti in Piemonte nel 2009 e variazione rispetto al 2007 per natura dell'incidente.

QUANDO avvengono gli incidenti

L'analisi della distribuzione temporale nell'arco dell'anno degli incidenti, ottenuta confrontando i valori medi relativi al triennio 2007 – 2009 (figura 5), evidenzia come i mesi in cui avvengono più incidenti siano maggio, giugno, luglio e ottobre.

Agosto e febbraio sono invece i mesi in cui gli eventi incidentali sono meno numerosi.

Per quanto riguarda la gravità degli incidenti, agosto è il mese che presenta indici di gravità¹⁰ e mortalità¹¹ più elevati, seguito dal mese di marzo.

¹⁰ Per indice di gravità (o rapporto di pericolosità) si intende il numero di morti ogni 100 infortunati (morti e feriti).

¹¹ Per indice di mortalità si intende il numero dei morti ogni 100 incidenti.

I mesi di maggio, giugno, luglio (figura 6) sono quelli in cui si registrano più feriti, mentre agosto e febbraio i mesi in cui se ne sono verificati di meno.

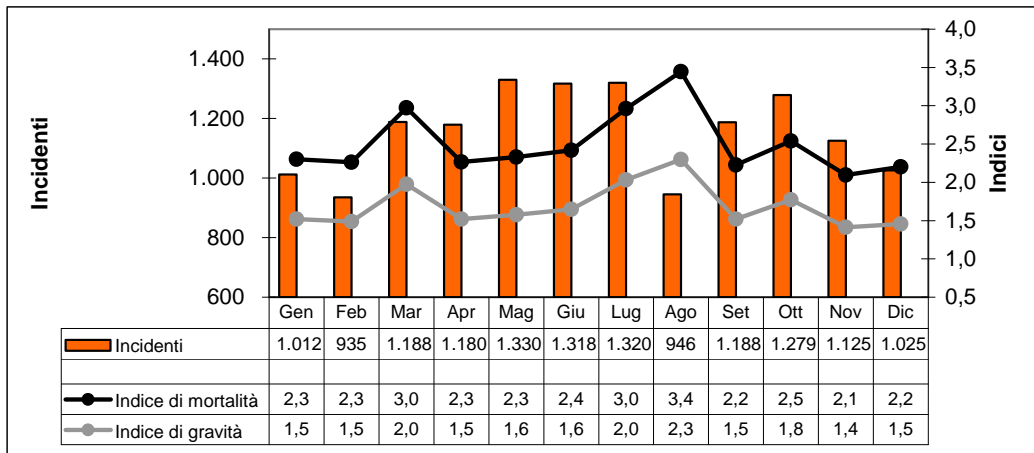


Figura 5 Numero di incidenti, indice di mortalità e di gravità per mese dell'anno in Piemonte (valori medi annui 2007-2009) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

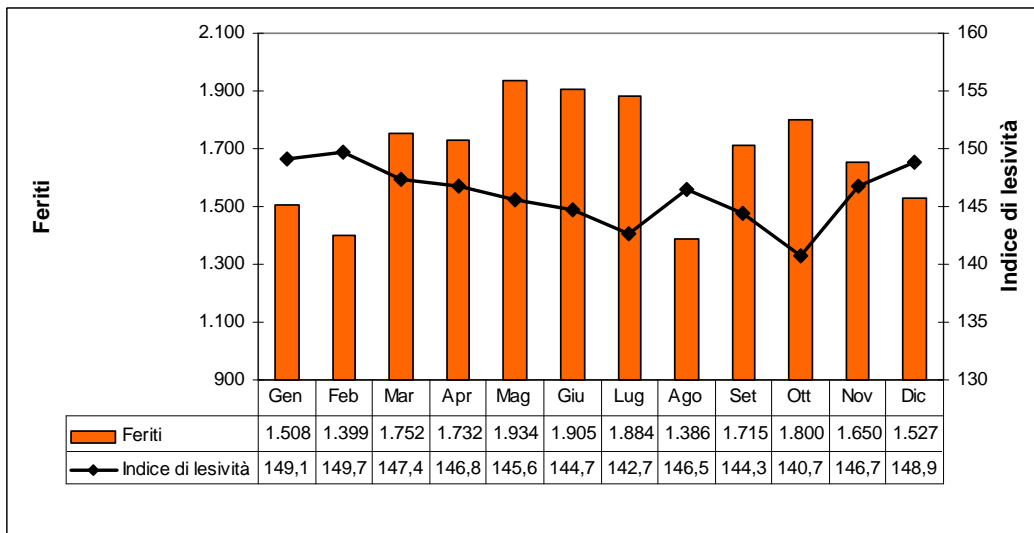


Figura 6 Numero di feriti e indice di lesività per mese in Piemonte (valori medi annui 2007-2009) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Nell'ambito della settimana (figura 7), la distribuzione degli incidenti nei giorni dal lunedì al sabato si può considerare costante, con un leggero picco nella giornata del venerdì.

La domenica è il giorno in cui gli eventi incidentali sono molto meno numerosi.

Gli indici di gravità e mortalità più elevati si registrano nelle giornate di sabato e di domenica.

Il venerdì ed il sabato sono le giornate con il numero di feriti più elevato; mentre la domenica è la giornata in cui l'indice di lesività è superiore rispetto agli altri giorni (figura 8).

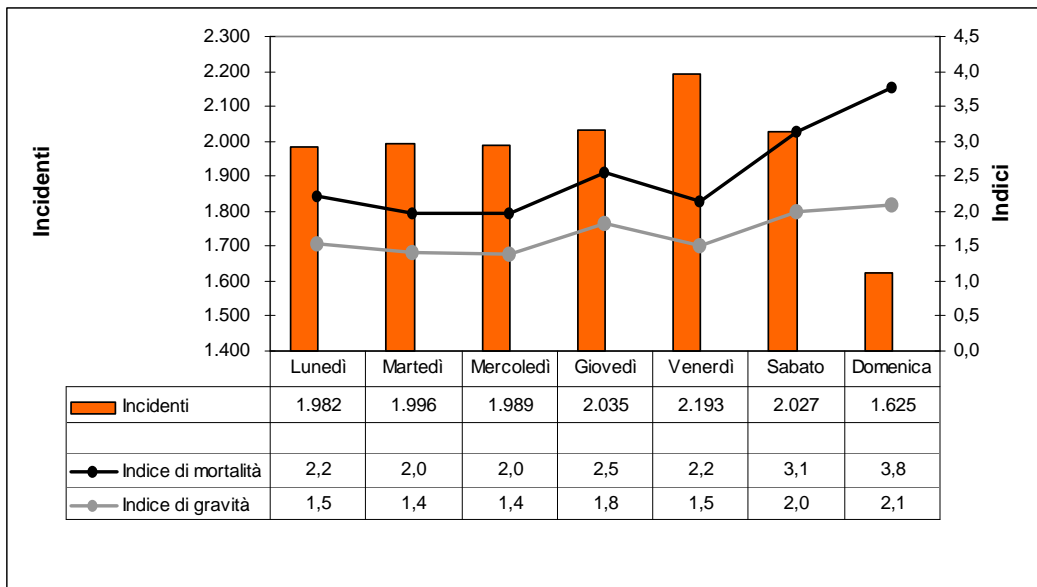


Figura 7 Numero di incidenti, indice di mortalità e di gravità per giorno della settimana in Piemonte (valori medi annui 2007-2009) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

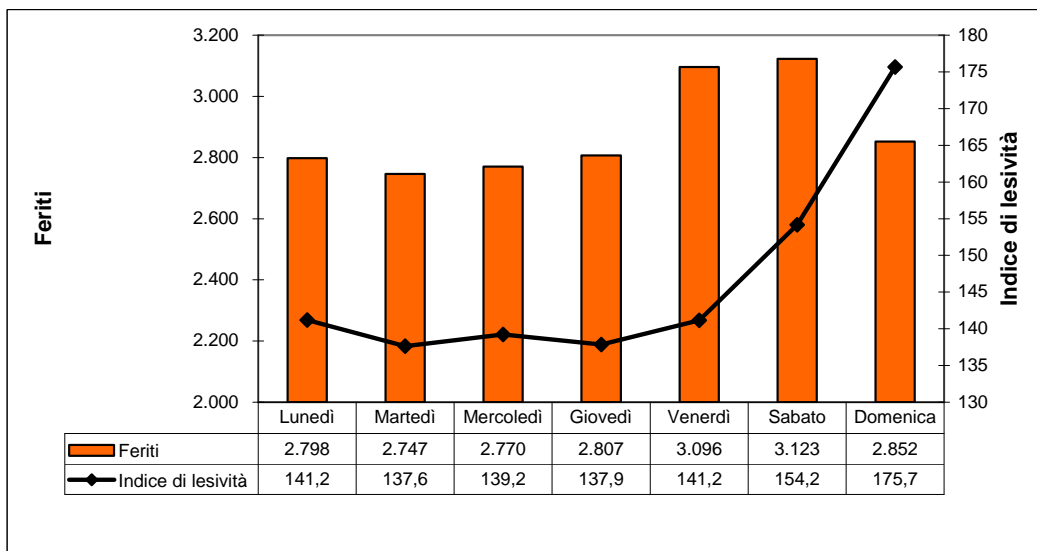


Figura 8 Numero di feriti e indice di lesività (n°di feriti ogni 100 incidenti) per giorno della settimana in Piemonte (valori medi annui 2007-2009) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Nell'arco della giornata (figura 9), si rileva un andamento uniforme del numero degli incidenti in tutte le ore diurne (dalle 7:30 alle 18:30), pur con un picco relativo tra le 16:30 e le 18:30.

I valori minimi si verificano nelle fasce notturne (tra 23:30 e le 6:30) con un picco locale tra le 00:30 e l'1:30.

Per quanto riguarda la distribuzione del numero dei morti (figura 10) si evidenzia come durante le ore diurne si verificano più vittime, con un picco nella fascia oraria 16:30 – 18:30, mentre nelle ore notturne si registra un picco relativo, attorno alle 0:30.

Le ore notturne sono quelle che presentano indici di lesività e mortalità maggiori.

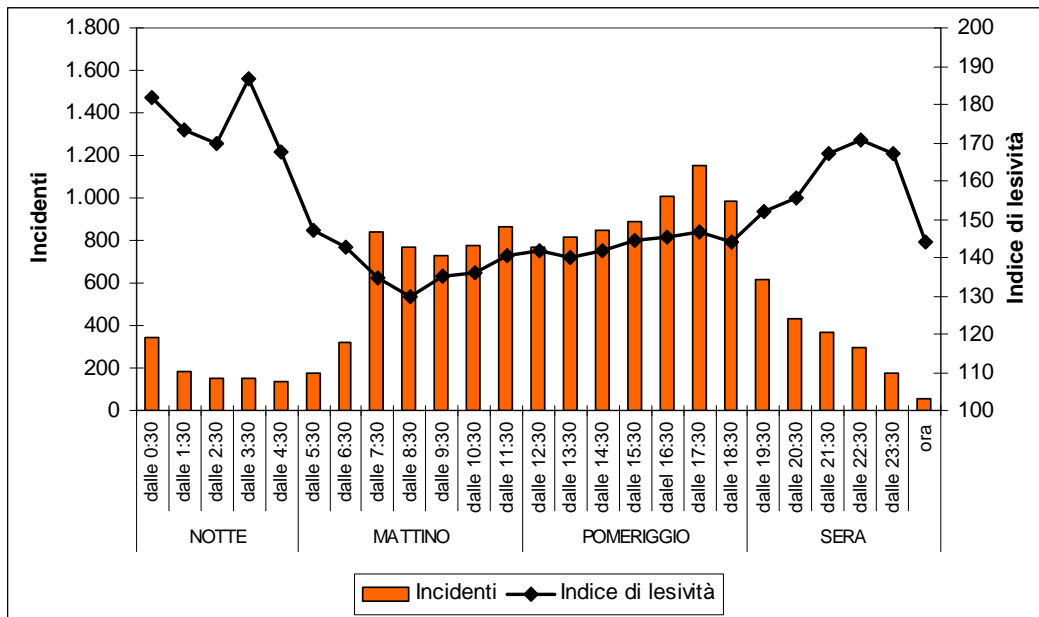


Figura 9 Numero di incidenti e indice di lesività (n° di feriti ogni 100 incidenti) per ora del giorno in Piemonte (valori medi annui 2007-2009) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

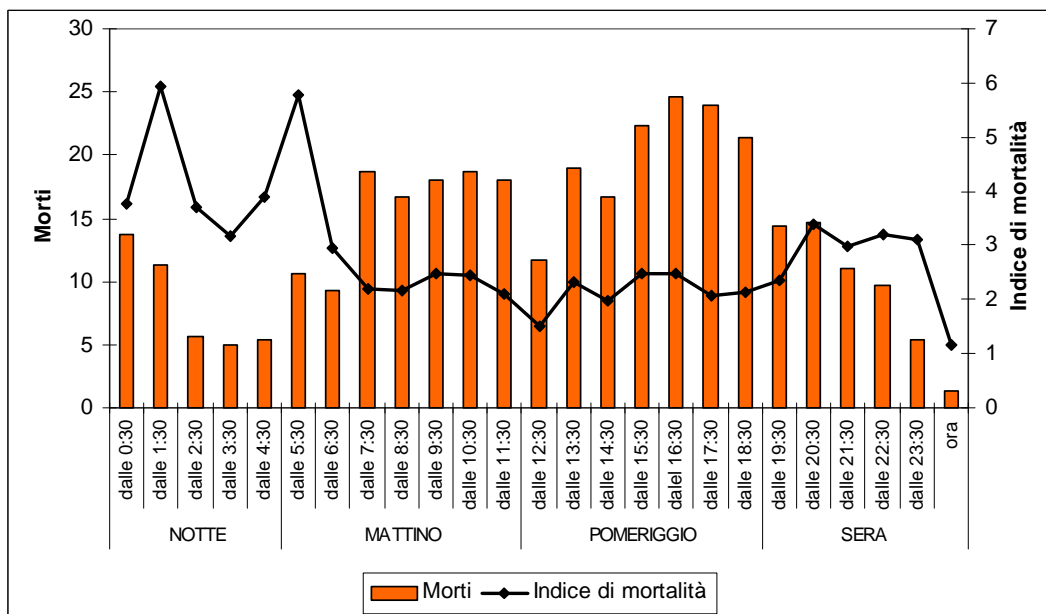


Figura 10. Numero di morti e indice di mortalità (n° di morti ogni 100 incidenti) per ora del giorno in Piemonte (valori medi annui 2007-2009) (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

PERCHÉ avvengono gli incidenti

Diversi fattori quali ad esempio l'ambiente, l'infrastruttura, lo stato del veicolo, il comportamento alla guida e lo stato psicofisico del conducente, possono intervenire nel determinare l'evento incidentale. Le informazioni riportate nelle schede ufficiali ISTAT, utilizzate per la raccolta dei dati relativi agli incidenti, non consentono di formulare un'interpretazione esaustiva delle cause responsabili.

Sulla base dei dati ufficiali ISTAT è stato possibile redigere un'analisi delle tipologie incidentali¹², che ha individuato tra le principali circostanze i *comportamenti errati alla guida*, quali il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta, l'andamento indeciso, la velocità troppo elevata, il mancato rispetto delle distanze di sicurezza.

L'analisi ha mostrato che l'andamento di tali circostanze nel periodo di riferimento è stato pressoché costante.

Le circostanze relative allo stato psicofisico anomalo¹³ del guidatore ed alle avarie del veicolo, coinvolgono un numero relativamente limitato di incidenti. Occorre però considerare che in Italia i controlli del tasso alcolemico e dell'uso di sostanze vengono effettuati dalle Forze di Polizia solo sporadicamente e non sono obbligatori nel caso di incidenti, anche mortali.

CHI viene coinvolto: conducenti, passeggeri e utenti deboli

A partire dal 2001 si rileva che la categoria dei conducenti della strada rimane la categoria più colpita dagli incidenti stradali, pur riducendosi negli anni (figura 11).

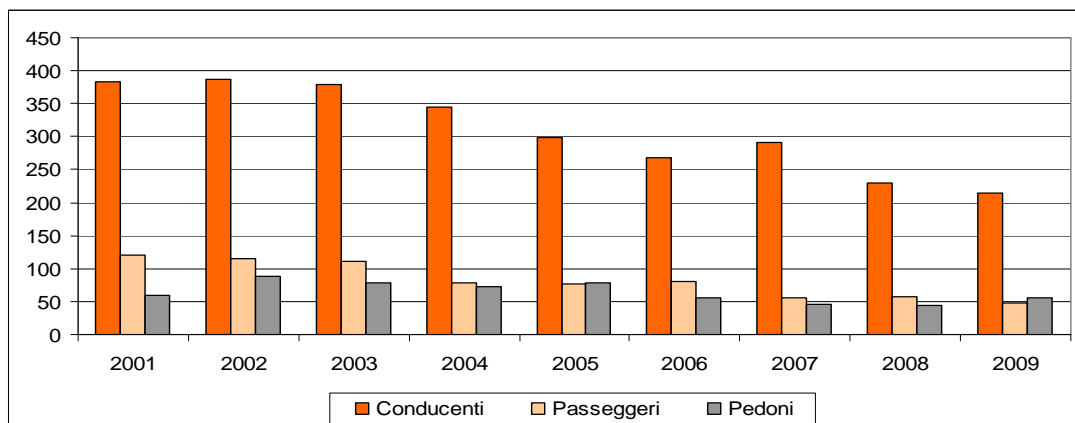


Figura 11 Numero di morti in Piemonte tra il 2001 e il 2009 per conducenti, passeggeri e pedoni. (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Per quanto concerne i feriti, prosegue il trend di diminuzione dei conducenti iniziato nel 2003 (figura 12): rispetto al 2001 sono passati da 15.831 a 13.127 unità; nel 2009 rappresentano il 66% dei feriti totali. Anche per i passeggeri vi è stato un calo dei feriti rispetto al 2001; nel 2009 essi rappresentano il 25% dei feriti totali.

¹² Si fa riferimento al documento "Quaderno n. 5-2010 Una tipologia dell'incidentalità stradale in Piemonte a partire dai dati ISTAT", elaborato dal CMRSS.

¹³ Per stato psicofisico anomalo si intende, malore, sonnolenza, guida sotto effetto di alcool, stupefacenti, farmaci.

I pedoni feriti sono invece in continuo aumento: nel 2009 sono 1.599 contro i 1.289 del 2001. Pur costituendo solo l'8% dei feriti totali, essi rimangono una categoria particolarmente a rischio.

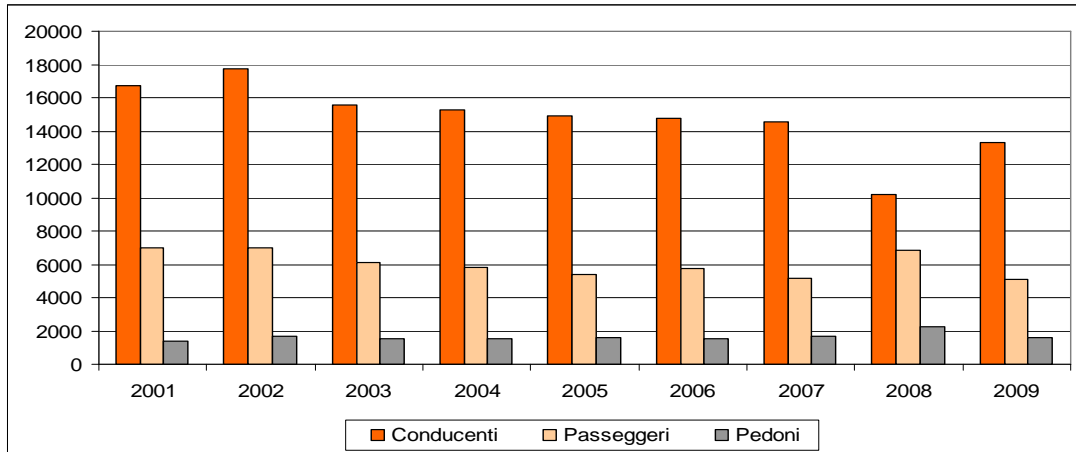


Figura 12 Numero di feriti in Piemonte tra il 2001 e il 2009 per conducenti, passeggeri e pedoni (Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Gli utenti della strada sono colpiti dall'incidentalità stradale in modo diverso anche in base alla fascia d'età cui appartengono (figura 13): il numero dei morti più elevato si registra nella categoria dei conducenti di fascia d'età 31-45 anni, seguita dalla categoria conducenti 18-30 anni e dalla categoria conducenti 46-65 anni.

Tra i passeggeri, la fascia di età 18-30 è quella nettamente più colpita.

Tra i pedoni la fascia di età più colpita è quella dei maschi con più di 75 anni di età.

Per quanto riguarda il numero di feriti (figura 14), le fasce di età più colpite sono tra i conducenti 18-30 e 31-45 (in misura uguale) mentre tra i passeggeri spicca la fascia 18-30.

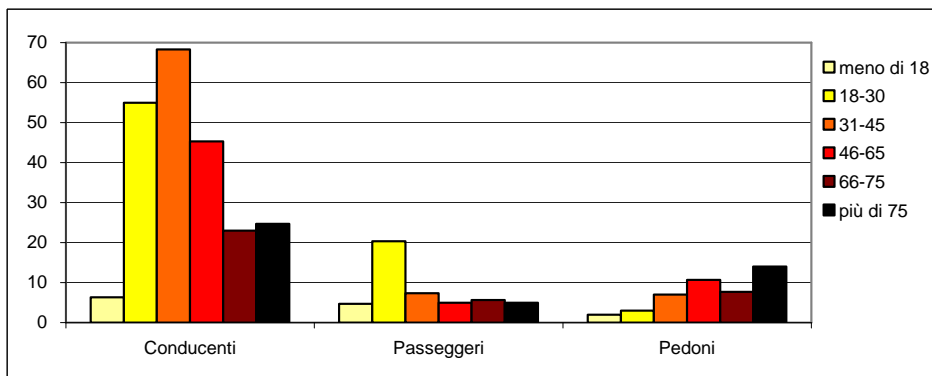


Figura 13. Numero di morti tra Conducenti, Passeggeri e Pedoni per fascia di età in Piemonte (valori medi annui triennio 2007/2009 – fonte : Elaborazione dati CMRSS) .

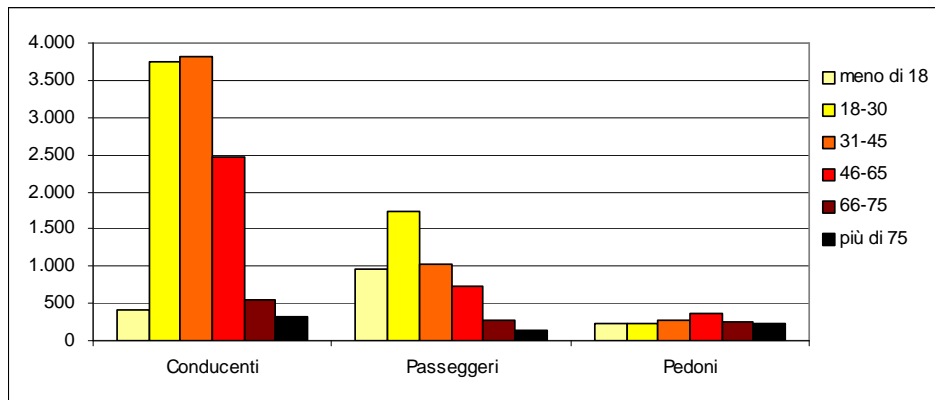


Figura 14. Numero di feriti tra Conducenti, Passeggeri e Pedoni per fascia di età in Piemonte (valori medi annui Triennio 2007/2009 – fonte : Elaborazione dati CMRSS) .

Concentrando l'analisi sulla categoria di utenti deboli¹⁴, analizzando in particolare il triennio 2007-2009 gli utenti deboli hanno rappresentato il 44% dei morti in incidenti della Regione ed il 26 % dei feriti.

La percentuale dei morti tra gli utenti deboli è cresciuta rispetto al dato del 2001 quando rappresentava il 29 % (figura 13).

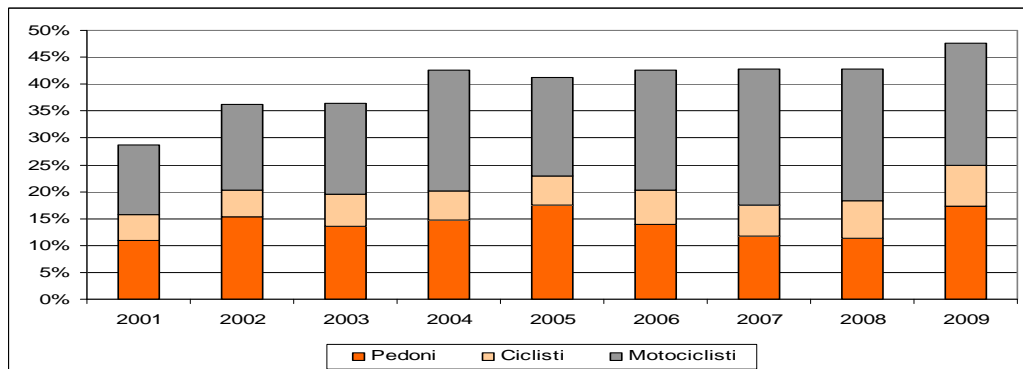


Figura 13 Quote percentuali dei morti per gli utenti deboli sul totale dei morti in Piemonte tra il 2001 e il 2009.(Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Confrontando i valori medi annui del triennio 2007-2009 con il dato del 2001 (tabella 6), si evidenzia una sensibile diminuzione del numero dei morti e feriti tra i conducenti/passeggeri di autoveicoli, mentre per quanto riguarda le categorie di utenti deboli, si registrano i seguenti aumenti:

- Pedoni feriti: +14%;
- Ciclisti feriti: +31%;
- Motociclisti morti : +16%;
- Motociclisti feriti: +17%.

¹⁴ In base alla definizione del Piano nazionale della sicurezza stradale, gli utenti deboli sono pedoni, ciclisti e motociclisti. I motociclisti comprendono conducenti e passeggeri di ciclomotori e motocicli.

Nel triennio 2007-2009 quasi una vittima su quattro in Piemonte è un motociclista, nonostante i motocicli rappresentino solo 10% del parco veicolare.

		2001		2007 – 2009*		Var. 2007-09 rispetto al 2001
		Num.	% sul tot.	Num.	% sul tot.	
PEDONI	Morti	62	16 %	46	13 %	- 25 %
	Feriti	1.413	6 %	1.608	8 %	+ 14 %
CICLISTI	Morti	27	5 %	23	7 %	- 14 %
	Feriti	659	3 %	863	4 %	+ 31 %
MOTOCICLISTI	Morti	72	13 %	84	24 %	+ 16 %
	Feriti	3.470	14 %	2.896	14 %	+ 17 %
CONDUCENTI PASSEGGERI AUTOVEICOLI	Morti	402	71 %	193	55 %	- 52 %
	Feriti	19.530	78 %	15.053	85 %	- 23 %

* Valore medio annuo

Tabella 6. Morti e persone infortunate per categorie di utenza e variazioni % dal 2001.

I VEICOLI più coinvolti

L'analisi delle tipologie di veicoli più coinvolte negli incidenti stradali nel periodo relativo al triennio 2007-2009 mette in evidenza un maggiore coinvolgimento delle autovetture private (65% degli incidenti) rispetto alle altre categorie di veicoli. D'altra parte questa tipologia di mezzi rappresenta circa il 77% del parco veicoli circolanti.

I mezzi pesanti, (autocarri, autosnodati o autoarticolati, autotreni con rimorchio, motocarri o motofurgoni), pur rappresentando solamente circa il 9,7 % del parco dei veicoli, sono stati implicati nel 12% degli incidenti, che hanno provocato il 19% dei morti e il 12% dei feriti. Gli indici di gravità e mortalità, più che doppi rispetto a quelli delle autovetture, confermano pertanto la pericolosità degli incidenti con mezzi pesanti (figura 14).

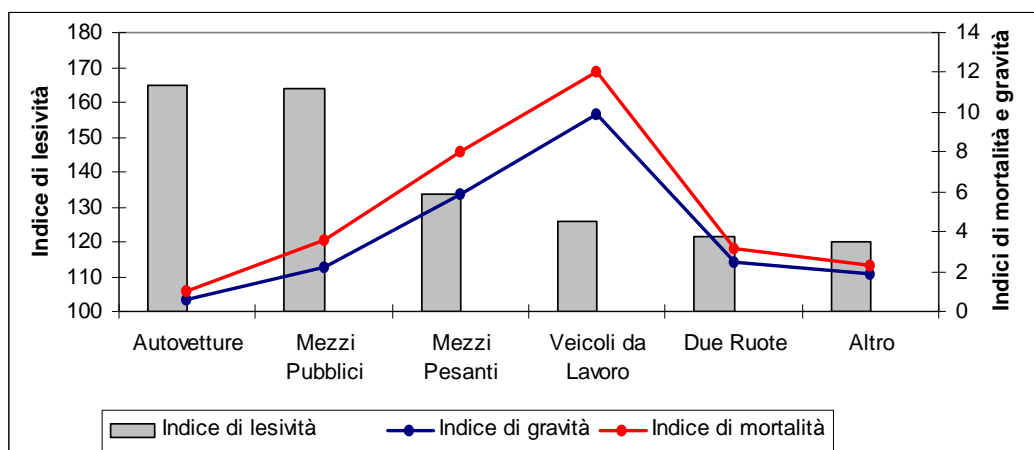


Figura 14. Indici di lesività, gravità e mortalità per tipo di veicolo in Piemonte (valori medi annui triennio 2007-09 – fonte : Elaborazione dati a cura del CMRSS).

Considerando l'età del parco veicoli coinvolto¹⁵, analizzando l'ultimo anno di riferimento, si rileva che il 39% degli incidenti avvenuti in Piemonte ha coinvolto almeno un'autovettura nuova (con meno di 5 anni) (figura 15); tale percentuale è sostanzialmente equivalente (ci si discosta di mezzo punto percentuale) al valore del 2008. Rispetto alla precedenti annualità, restano invariati anche i valori del numero di incidenti e dell'indice di mortalità (2,4), confermando la relazione inversamente proporzionale tra il numero di incidenti e la loro gravità, per questa categoria di veicoli. Gli incidenti che coinvolgono le autovetture più vecchie (con più di 15 anni di vita) si rivelano decisamente più pericolosi per l'incolumità degli occupanti, anche se l'indice di mortalità è diminuito in modo significativo rispetto al 2008 (passando da 3,6 a 2,8).

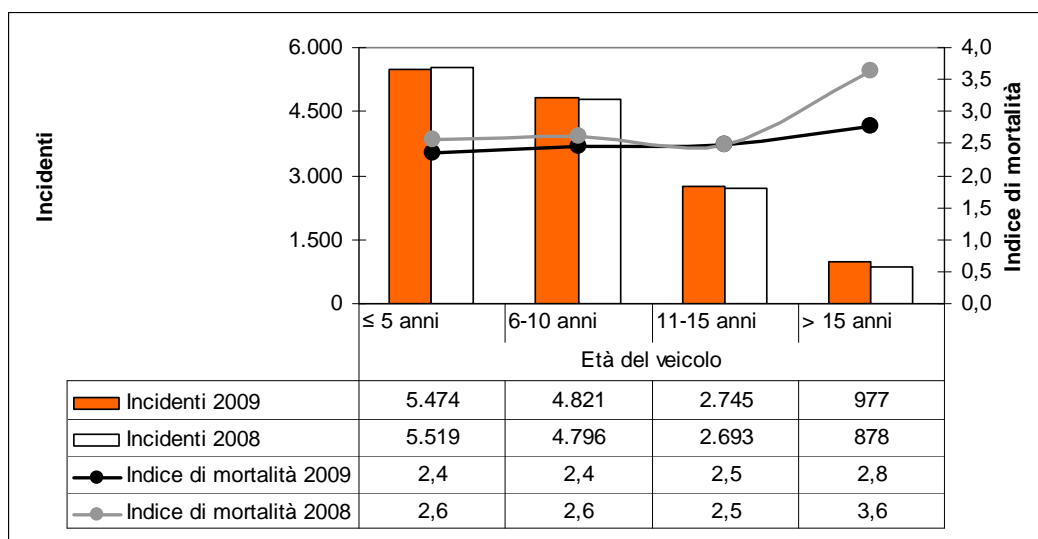


Figura 15 Numero di incidenti che hanno coinvolto almeno un'autovettura della fascia di età considerata, età delle autovetture e indice di mortalità in Piemonte nel 2008 e nel 2009 (elaborazioni dati a cura del CMRSS)

L'analisi del parco veicolare circolante per età evidenzia che i veicoli con meno di 5 anni, maggiormente coinvolti in incidenti, rappresentano però circa il 43% del parco veicoli circolanti, seguiti dal parco veicoli con 6-10 anni di età (25%), 11-15 anni (20%) e maggiore di 15 anni (12%).

¹⁵ Si considerano solo gli incidenti in cui è stata coinvolta almeno un'autovettura, appartenente a qualsiasi categoria (privata, pubblica, di soccorso, ecc.)

1.2 La tendenza dell'ultimo anno (2010)

I dati ad oggi disponibili relativi al 2010 sono ancora provvisori e non ufficiali (al netto di eventuali modifiche e correzioni successive da parte dell'Istat); è tuttavia possibile utilizzarli per fare alcune considerazioni sul fenomeno dell'incidentalità relativo all'ultimo biennio.

Occorre anche tenere conto del fatto che il 2010 costituisce il termine ultimo previsto dall'Unione Europea *per dimezzare il numero dei morti in incidenti rispetto ai valori del 2001*.

Se prendiamo in considerazione gli ultimi dati ufficiali disponibili, i dati del 2009, osserviamo che il numero di morti continua a diminuire; tuttavia con *una intensità decisamente minore* rispetto al 2008 (figura 16). I dati relativi al 2010, disponibili, come già detto, provvisori e non ufficiali, sembrano confermare la progressiva riduzione del numero dei morti avviata a partire dal 2002. Nel 2010 la riduzione del numero dei morti è però meno marcata rispetto le precedenti annualità: in valore assoluto, nel 2010 ci sono stati in Piemonte 13.466 incidenti, 311 morti, 18.584 feriti.

Come evidenzia infatti la figura 16, se si prende il 2001 come anno di riferimento (=100) in base al quale confrontare l'andamento del numero dei morti negli anni successivi, si nota come a partire dal 2008 la riduzione segua l'andamento registrato tra il 2006 e il 2007 e sia decisamente minore rispetto gli anni precedenti.

I dati ad oggi disponibili evidenziano pertanto il mancato raggiungimento dell'obiettivo europeo, anche se tale traguardo non appare lontano dall'esser raggiunto in tempi brevi.

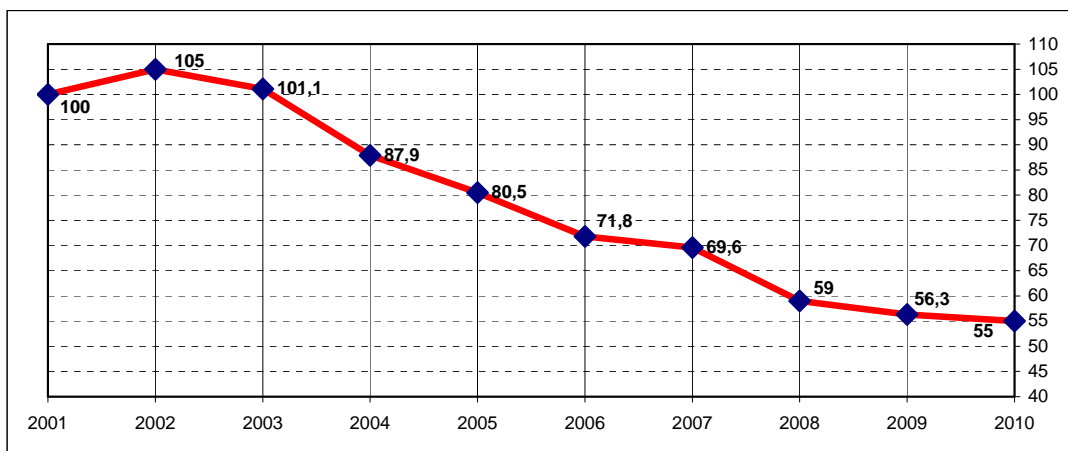


Figura 16 Andamento del numero dei morti in incidenti stradali in Piemonte dal 2001 al 2010, 2001=100

	2010* (n.)	var. % 2009-10	2009 (n.)	var. % 2009-08
Incidenti	13.466	- 2,0%	13.742	+ 4,5%
Morti	311	- 1,9 %	317	- 4,5 %
Feriti	18.584	- 7,0 %	19.985	+ 3,8 %

*dati provvisori non ufficiali

Tabella 7.. Incidenti stradali e persone infortunate in Piemonte nel 2009 e nel 2010 e variazioni % dal 2008 e dal 2009.

Se ci concentriamo sull'ultimo triennio, prendendo il periodo 2008 – 2009 e confrontandolo con il periodo 2009 – 2010, osserviamo, come già evidenziato, che il numero di morti ha continuato a diminuire con una intensità decisamente minore. Il dato sul numero di incidenti e sul numero di feriti sembra addirittura andare nella direzione opposta. Fra il 2008 ed il 2009 il numero di incidenti e di feriti è infatti aumentato di una percentuale pari rispettivamente a + 4,5% e a +3,8%. Nel periodo 2009-2010 invece sembra verificarsi nuovamente un calo di tutti i valori di incidentalità, anche se di poco significativo (tabella 7) rispetto alla annualità precedenti.

2. L'analisi S.W.O.T.

La tavola sinottica che segue (tabella 8) rappresenta l'analisi S.W.O.T. (*Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats*¹⁶) dello stato dell'incidentalità piemontese descritto nel precedente paragrafo, integrando alcune considerazioni che derivano dall'analisi del sistema di "governo" delle politiche per la sicurezza stradale adottato dalla Regione. Attraverso questo specifico strumento di aiuto alla decisione, lo stato dell'incidentalità viene osservato da quattro diverse angolazioni: vale a dire rispetto alle potenzialità regionali (*punti di forza*), alle congiunture esogene favorevoli (*opportunità*), agli elementi di criticità insiti nel contesto regionale (*punti di debolezza*), o derivanti dall'esterno (*minacce*).

Punti di forza	Punti di debolezza
<p>approfondita conoscenza del fenomeno dell'incidentalità e disponibilità di dati aggiornati delle grandezze fondamentali (n. di incidenti, n. di feriti, n. di morti)</p> <p>progressiva decrescita del numero di morti in incidenti stradali a partire dal 2002</p> <p>significative dinamiche di riduzione del numero dei morti in alcune Province (Verbano Cusio Ossola e Asti)</p> <p>spiccata propensione alla cooperazione istituzionale fra il livello regionale e provinciale</p> <p>presenza della Consulta regionale sulla sicurezza stradale</p> <p>dotazione di un Piano regionale della sicurezza stradale attuato con un primo Programma triennale</p>	<p>fasi di stagnazione nella riduzione dei morti negli anni 2007, 2009 e 2010 e aumento del n. di incidenti e del n. di feriti nel 2009</p> <p>disomogeneità delle dinamiche di riduzione dell'incidentalità a livello provinciale con variazioni negative in alcune Province</p> <p>indice di esposizione al rischio di mortalità nella Regione superiore a quello dell'Italia (in basi ai dati relativi al 2009)</p> <p>quota significativa e in aumento di utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti) morti in incidenti stradali, in particolare per quanto riguarda i motociclisti</p> <p>maggior esposizione all'incidentalità per alcune fasce di età (giovani, ed anziani per numero di pedoni morti)</p> <p>rilevante percentuale di incidenti in cui sono coinvolti dei mezzi pesanti</p> <p>frammentazione delle competenze regionali (Trasporti, Sanità, Urbanistica, Polizia Locale, ect...)</p> <p>mancato aggiornamento del Piano regionale dei Trasporti con le recenti politiche in materia di sicurezza stradale</p>
Opportunità	Minacce
<p>rilancio della strategia europea per la sicurezza stradale attraverso la definizione di nuovi orientamenti e nuovi obiettivi al 2020</p> <p>attivazione del Quarto e Quinto Programma di attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale</p> <p>nuove misure del codice della strada in vigore a partire dal 31 luglio 2010</p>	<p>problematiche legate al fattore umano (comportamenti di guida scorretti)</p> <p>discontinuità nell'attuazione degli interventi connessi al Piano nazionale della sicurezza stradale</p> <p>scarsa propensione all'innovazione e al trasferimento della conoscenza negli interventi per la sicurezza stradale</p>

Tabella 8.. Analisi S.W.O.T. dello stato dell'incidentalità piemontese.

16 Punti di forza, opportunità, punti di debolezza, minacce.

Tra i *punti di forza* risalta l'approfondita conoscenza dell'evoluzione del fenomeno dell'incidentalità osservato in Piemonte nel corso degli ultimi 10 anni. Nonostante alcune fasi di stagnazione (una prima fase relativa al 2007 ed un'altra più recente relativa al 2009), il numero dei morti è andato incontro ad una *progressiva diminuzione* seguendo una traiettoria simile alla traiettoria teorica di raggiungimento del target disegnata dall'Unione Europea. Anche se il target europeo non è stato raggiunto entro il 2010, è possibile affermare che il Piemonte si trova nelle condizioni di poterlo raggiungere *in un arco di tempo ragionevole*. In alcune Province del Piemonte, fra l'altro, *questo target è comunque stato raggiunto*: si tratta, nello specifico, delle Province di Asti e del VCO. L'impianto programmatico di cui si è dotata la Regione, a partire dal 2007, con la definizione di un vero e proprio "*Piano regionale per la sicurezza stradale*", ha contestualmente portato alla costruzione di un sistema di relazioni che ha consentito di "fare quadrato" attorno al problema della sicurezza stradale. In tal senso si colloca l'istituzione della *Consulta regionale per la sicurezza stradale*¹⁷ che ha il compito di promuovere la partecipazione attiva di tutti i soggetti sui problemi legati alla sicurezza stradale e di partecipare all'attuazione e al miglioramento del Piano regionale stesso. Questo sistema, inoltre, è oggi alimentato da un flusso di dati e di informazioni che consente di osservare alcune delle dinamiche dell'incidentalità quasi in tempo reale.

A questi *punti di forza*, insiti nel contesto regionale, vanno ad aggiungersi alcune *opportunità* che derivano dall'esterno. Una prima opportunità può essere senz'altro ricondotta *all'attuale fase di rilancio della strategia europea per la sicurezza stradale*¹⁸. I nuovi orientamenti mantengono lo stesso obiettivo previsto dal *Precedente Piano per la Sicurezza Stradale 2001-2010* (ossia la riduzione del 50% del numero delle vittime), rilanciandolo per il periodo 2010 – 2020. Ciò significa che entro il 2020 il numero di morti in incidenti stradali dovrà essere dimezzato rispetto ai valori del 2010. A questo target si associano *sette nuovi obiettivi*:

- continuare ad educare e formare gli utenti della strada
- rafforzare i codici della strada
- rendere le infrastrutture più sicure
- aumentare la sicurezza dei veicoli
- promuovere l'utilizzo di tecnologia intelligente
- migliorare i dispositivi di emergenza e di pronto intervento
- attivare misure di protezione per le categorie di utenti della strada più vulnerabili

Alla *spinta propulsiva* offerta da questa fase di rilancio va ad aggiungersi l'avvio del Quarto e Quinto Programma annuale di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale che rende disponibili nuove risorse per la sicurezza stradale, dando così impulso all'avvio di nuove iniziative in materia. Anche la revisione del Codice della Strada, in vigore a partire dal 31 luglio 2010, si inserisce in quest'ottica di rinnovata attenzione alle problematiche legate alla sicurezza stradale, introducendo in particolare l'aggravio delle sanzioni per violazioni delle norme del Codice.

¹⁷ La Consulta, istituita con DGR n. 56-3011 del 30.05.2006 presso la Giunta regionale, è composta dai rappresentanti degli Enti Locali, delle Istituzioni, delle Associazioni di categoria, delle imprese, delle parti sociali, delle Associazioni dei cittadini, degli utenti della strada, delle famiglie.

¹⁸ Si fa riferimento alla Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, "*Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale*", Bruxelles, 2010.

Ai *punti di forza* ed alle *opportunità* si contrappongono i *punti di debolezza*, “rinforzati”, a loro volta, da alcune *potenziali minacce*. Come già evidenziato dall’analisi di contesto i principali *punti di debolezza* derivano dall’osservazione di alcune “dimensioni” dell’incidentalità. Se osserviamo *l’evoluzione del fenomeno* si rileva che, come già evidenziato, esso può andare incontro a dei fenomeni di “stagnazione”. Pur avvicinandosi al target previsto dall’Unione Europea per il 2010, è possibile che il Piemonte non sia poi in grado di mantenere dinamiche altrettanto positive negli anni successivi. Il raggiungimento di buoni risultati non mette evidentemente al riparo dalla possibilità che il *fenomeno della riduzione delle vittime torni a dei livelli ritenuti “superati”* e si deve ancora cercare di uniformare *su tutto il territorio regionale* i risultati altamente positivi raggiunti da alcune Province.

Tra le categorie di utenti della strada, gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti) costituiscono quasi la metà dei morti in incidenti della Regione: si tratta di un altro, rilevante, punto di debolezza. Il numero dei morti fra i motociclisti e dei feriti tra i pedoni e i ciclisti non è ancora sceso al di sotto dei valori del 2001: un dato che contrasta pesantemente con l’andamento complessivo dell’incidentalità nella Regione.

Osservando le diverse fasce di età emerge che i giovani sono la categoria più a rischio per numero di morti e di feriti e che la popolazione anziana è particolarmente esposta nella categoria dei pedoni.

L’analisi dei tipi di veicoli coinvolti negli incidenti mette infine in evidenza un coinvolgimento dei mezzi pesanti superiore alla media, dato che risulta ancora più allarmante se confrontato con il numero dei mezzi circolanti pari a circa il 9,7% del totale. Gli indici di gravità e mortalità, più che doppi rispetto a quelli delle autovetture, confermano la pericolosità di tali incidenti.

A questi *punti di debolezza*, insiti nel contesto regionale, vanno ad aggiungersi alcune *minacce* che derivano dall’esterno, riconducibili al manifestarsi di alcune *problematiche emergenti che non sono state ancora risolte perché poco conosciute*, o per una *scarsa capacità di intervenire sui problemi nuovi della sicurezza stradale, con soluzioni innovative*. La *spinta propulsiva* offerta dalla fase di rilancio promossa dall’Unione Europea, rischia infine di essere soffocata da una certa discontinuità nell’attuazione degli interventi connessi all’attuazione del *Piano nazionale della sicurezza stradale* (come più ampiamente descritto nel successivo paragrafo).

3. Il Piano Regionale della Sicurezza Stradale e il primo Programma Triennale Regionale di attuazione 2007 – 2009

La Regione Piemonte, con deliberazione n. 11-5692 del 16.04.2007, si è dotata di un proprio *Piano Regionale della Sicurezza Stradale (PRSS)*. Il Piano viene implementato mediante due tipi di programmi: il *Programma triennale di attuazione*, cui spetta il compito di individuare le priorità d'intervento e stimare le risorse necessarie al fini della programmazione finanziaria, ed il *Programma di azione annuale*, cui spetta il compito di definire operativamente le azioni da finanziare e le modalità di attuazione.

Il PRSS è un piano strutturale di lungo periodo e si articola secondo (tabella 9):

- 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.

CAMPI D'AZIONE	LINEE STRATEGICHE
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

Tabella 9. Schema riassuntivo dei campi d'azione e delle linee strategiche del PRSS

Il **Programma Triennale di Attuazione 2007-2009**, approvato con la medesima deliberazione, ha definito le priorità d'intervento secondo la ripartizione in campi d'azione, linee strategiche ed azioni previste dal PRSS, con l'ulteriore stima delle risorse necessarie al fine della programmazione finanziaria.

Nello specifico, Il Programma Triennale 2007-2009 è intervenuto con *azioni che hanno coinvolto direttamente il livello locale* (Province e Comuni) al quale spetta l'elaborazione di piani, programmi e progetti, secondo le linee guida delle migliori pratiche; *azioni dirette della Regione* nel promuovere e sostenere finanziariamente progetti e programmi di ampia portata per la cui attuazione si prevedono forme di cooperazione interistituzionale; *attività di carattere normativo e regolamentare* che, pur collocandosi nell'ambito normativo esistente, possano essere utili a creare e precisare le condizioni giuridiche più adatte per sostenere l'avvio ed il consolidamento di una politica nuova e complessa come quella della sicurezza stradale.

Come più volte affermato, l'incidentalità stradale è un tema complesso che coinvolge molteplici settori di intervento, competenze diverse e che richiede un impegno costante.

Per questo molte delle azioni previste sono state svolte in collaborazione con altre Direzioni regionali, con gli Enti Locali ed altre Istituzioni. Complessivamente, dal 2007 al 2009 sono stati investiti 13.250.000 euro regionali, rafforzati dai cofinanziamenti degli EE.LL.

Nella tabella 10 si presenta nel dettaglio un quadro sintetico delle azioni previste dal precedente Programma Triennale 2007-2009 approvato; in grassetto in corsivo sono indicate le azioni effettivamente realizzate. Per approfondimenti sulle azioni svolte si rimanda inoltre a quanto descritto nell'annesso 1 *Stato di Attuazione del Programma Triennale 2007-2009*.

CAMPI D'AZIONE	ELENCO AZIONI PROGRAMMA TRIENNALE 2007-2009		
	AZIONI DI SOSTEGNO AGLI ENTI LOCALI	AZIONI DIRETTE DELLA REGIONE	AZIONI DI CARATTERE NORMATIVO E REGOLAMENTARE
INFRASTRUTTURA	<i>Contributi Comuni Zone 30</i>	<i>Messa in sicurezza rete regionale locale</i>	<i>Linee guida strade extraurbane</i>
	<i>Promozione sicurezza centri urbani</i>		
	Contributi Comuni percorsi casa-scuola		
	Contributi Province strade extraurbane		
UOMO	<i>Campagna comunicazione S.R. 10,11</i>	<i>Enforcement velocità medie tratti a rischio</i>	Linee guida e piano comunicazione
	<i>Enforcement rilevatori/ disuassori velocità</i>	<i>Corsi di guida sicura per neopatentati e operatori professionali</i>	
	<i>Enforcement controlli guida pericolosa art.186 e187</i>	<i>Educazione sostegno attività CRESS</i>	
	<i>Impianti guida sicura</i>	<i>Attività Piano sanitario sorveglianza e prevenzione degli incidenti</i>	

VEICOLO		Scatole nere sui veicoli	
		Diffusione veicoli sicuri	
GESTIONE		Contrasto incidenti sul lavoro: controllo comportamenti a rischio nell'autotrasporto	Piano aree di sosta merci pericolose
		Servizio Infomobilità Piemonte	
GOVERNO GOVERNANCE		Centro di Monitoraggio regionale per la Sicurezza Stradale	Costituzione fondo finanziario
		Centro di Formazione permanente	Disegno di legge sulla sicurezza stradale
		Prosecuzione attività Consulta	Intervento sulla legge urbanistica
		Sito Internet per enti locali	Protocollo di intesa sulla sicurezza stradale
			Protocollo di intesa sul monitoraggio incidentalità

Tabella 10 Schema delle azioni previste dal Programma di attuazione 2007-2009 del PRSS

4. Le “lezioni apprese” dalla precedente programmazione

Questo paragrafo si propone di fare il punto sul precedente *ciclo programmatico* nel tentativo di metter a fuoco *gli insegnamenti* che derivano dall’attuazione degli interventi per la sicurezza stradale ad esso afferenti. Questo ciclo programmatico ha avuto una durata pluriennale ed ha interessato più livelli decisionali. Possiamo distinguere, nello specifico, tre livelli (Stato, Regione, ed Enti Locali, con particolare riguardo alle Province), che si sono mossi nella cornice più ampia delle politiche per la sicurezza stradale promosse dall’Unione Europea verso la fine degli anni 90. Questa “*filiera istituzionale*” è rappresentata nella tabella 11. Come si osserva in figura, il precedente ciclo programmatico ha avuto inizio, a livello nazionale, con l’istituzione del *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* (art. 32 della legge 17.05.1999, n. 144). L’attuazione del Piano è avvenuta attraverso il *Primo, Secondo e Terzo Programma annuale di attuazione* (delibere programmatiche del CIPE n. 100 del 29.11.2002, n. 81 del 13.11.2003 e n. 143 del 21.12.2007) e sono in corso di definizione le procedure per l’attuazione del *Quarto e Quinto Programma* (delibere programmatiche del CIPE n. 108 del 18.12.2008). Queste delibere hanno attribuito un ruolo attivo alle Regioni in relazione alle specificità e agli obiettivi locali, assegnando loro il compito di definire le procedure concorsuali o le forme di concertazione per l’allocazione delle risorse. Come già evidenziato nella premessa al seguente Programma, la rilevanza degli obiettivi e la complessità del tema hanno spinto la Regione, nel 2007, a formulare un proprio *Piano Regionale sulla Sicurezza stradale* e ad attuarlo attraverso *tre Programmi di attuazione annuali*.

	1999-2002	2003-2006	2007-2010
Stato	Piano nazionale sulla sicurezza stradale (PNSS) (1999) Primo Programma annuale di attuazione (2002) Secondo Programma annuale di attuazione (2003)		Terzo Programma Annuale di attuazione del PNSS (2007) Quarto e Quinto Programma Annuale di attuazione del PNSS (2008, 2009)
Regione		Primo programma annuale del PNSS denominato “Programma Regionale di azione 2004-2005” (2004) Secondo programma annuale del PNSS denominato “Secondo programma annuale del PNSS” (2006) Programma regionale di azione (2006, 2007)	Piano regionale della sicurezza stradale (2007) Programma triennale di attuazione 2007-2009 Programmi annuali di azione (anni 2007, 2008, 2009)
Enti locali		Piani e Programmi provinciali	Piani e Programmi provinciali

Tabella 11. Ciclo programmatico della sicurezza stradale.

Anche le Province hanno provveduto a formulare dei propri programmi (*Piani provinciali*). Ciò è avvenuto fra il 2005 ed il 2007. Tutte le Province piemontesi hanno provveduto a realizzare un proprio Piano, ad eccezione della Provincia di Torino.

Un bilancio complessivo ed esaustivo di questo primo periodo di programmazione, sotto il profilo dei risultati raggiunti, è difficilmente attuabile, sia per l'eterogeneità degli interventi realizzati che per il fatto che alcuni interventi sono ancora in fase di attuazione. E' tuttavia possibile evidenziare alcune *dinamiche* ed alcuni *nodi critici* corrispondenti a ciascuno dei tre livelli sopra evidenziati, che potranno essere affrontati e risolti nell'ambito della nuova stagione di programmazione relativa al periodo 2011-2013.

Per quanto riguarda il *Primo* ed il *Secondo programma annuale di attuazione del Piano nazionale (livello statale)*, i nodi critici e le problematiche (evidenziate dal "*Libro bianco sullo Stato della sicurezza stradale, attuazione del Piano Nazionale, prime valutazioni di efficacia*") devono essere prevalentemente ricondotte ad una *scarsa innovatività degli interventi finanziati*: sulla base di un paniere di indici di innovazione e sviluppo è risultato che tali indici hanno raggiunto valori modesti negli interventi finanziati in entrambi i programmi.

Una seconda criticità è legata alla *discontinuità dell'azione svolta a livello nazionale*: fra l'allocatione dell'ultimo pacchetto di risorse del Secondo Programma (primavera 2004) ed il graduale riavvio, alla fine del 2006, della politica di sicurezza stradale c'è stata una pausa delle attività di programmazione di quasi tre anni che ha avuto ricadute negative sulle politiche per la sicurezza stradale implementate dalle Regioni e dagli Enti locali. Una seconda fase di stallo si è verificata nel corso del 2007 causando la sospensione del *Secondo Programma Annuale del PNSS*, poi superata a fine 2009 e 2010 con lo stanziamento delle risorse ministeriali necessarie per dare attuazione agli interventi inseriti in programma.

Per quanto riguarda, più nello specifico, gli interventi afferenti al *Programma triennale di attuazione 2007 – 2009 (livello regionale)*, non sono attualmente disponibili delle valutazioni sul processo di attuazione del Piano da cui trarre *insegnamenti e/o suggerimenti* per la definizione del nuovo Programma triennale. E' possibile, tuttavia, esprimere alcune considerazioni sulle difficoltà incontrate:

- nell'ambito degli interventi di natura infrastrutturale, si registra una carenza di competenze tecniche generale ed in particolare nella realizzazione delle "zone 30", parzialmente compensata dall'azione di diffusione di *linee guida regionali* ed una non piena integrazione della misura con adeguati interventi di informazione e sensibilizzazione della cittadinanza nei comuni in cui sono stati realizzati gli interventi;
- nell'ambito degli interventi finalizzati alla realizzazione di campagne per la diffusione della sicurezza stradale, le esperienze condotte hanno portato a considerare più utili le campagne riguardanti un unico tema e/o quelle che rendono nota una strategia esplicita di mitigazione dell'incidentalità, possibilmente svolte in combinazione con altre azioni; le azioni formative finalizzate all'acquisizione di un comportamento di guida responsabile, d'altra parte, si sono dimostrate efficaci a condizione di essere rivolte a specifiche categorie di utenti;

- alcuni interventi non sono stati realizzati: fra questi, quelli finalizzati alla diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli, al miglioramento della gestione della sicurezza stradale sul lavoro, o quelli finalizzati a migliorare la gestione del trasporto delle merci pericolose. La principale causa è da ricondurre alla scarsità delle risorse disponibili.

Anche per quanto riguarda il terzo livello (quello relativo agli interventi pianificati dalle Province Piemontesi a partire dal 2006), sono state segnalate alcune criticità che dovrebbero essere superate. *L'analisi comparativa dei Piani provinciali per la sicurezza stradale al 2006*¹⁹ svolta dal *Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale* ha evidenziato, in particolare:

- la mancanza di programmi operativi per la realizzazione degli interventi individuati;
- una eccessiva concentrazione degli interventi sulla componente infrastrutturale;
- la scarsa attenzione agli aspetti di valutazione dell'esito dei progetti realizzati.

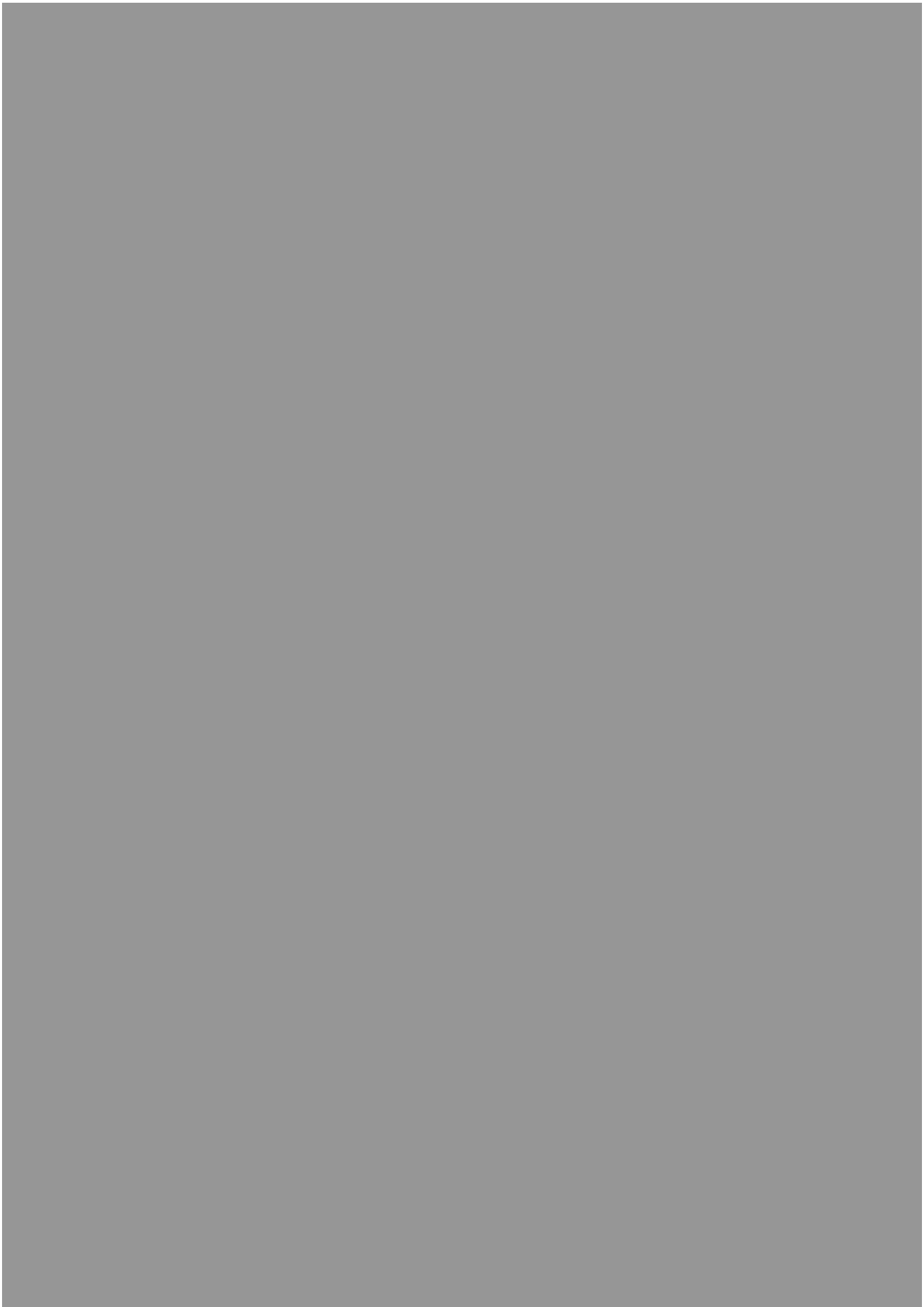
La criticità più rilevante, tuttavia, è emersa dall'osservazione delle mappe e delle tabelle che riportano *le quote percentuali degli interventi suddivisi per i livelli di criticità*. E' emerso, in proposito, che la maggior parte degli interventi realizzati è *ricaduta su tratte non critiche*; che gli interventi che hanno interessato tratte con criticità elevata sono risultati *relativamente poco numerosi* e che in tutte le Province si rileva un numero di tratte caratterizzate da un valore elevato dell'indice di criticità *che però non sono state oggetto di intervento nei Piani provinciali*.

¹⁹ Si fa riferimento alla documento *Quaderno 3-2009. Un'analisi comparativa dei Piani Provinciali della sicurezza stradale al 2006*, Centro di monitoraggio sicurezza stradale, 2009.

PARTE

II

Il Programma Triennale
2011 - 2013



Inquadramento generale ed individuazione dei temi prioritari

Dall'analisi dei dati sull'incidentalità, dall'analisi S.W.O.T. e dagli insegnamenti desunti dal precedente ciclo di programmazione emergono alcuni temi che fra i tanti rivestono una importanza prioritaria per l'incremento della sicurezza stradale in Piemonte e che possono essere sintetizzabili nel seguente elenco:

categorie di utenti a rischio.....
interventi per ridurre l'incidentalità che coinvolge giovani, anziani, pedoni, ciclisti e motociclisti.

messa in sicurezza dei punti critici della rete.....
individuazione delle criticità della rete e realizzazione degli interventi infrastrutturali per il miglioramento/risoluzione delle criticità evidenziate.

fattore uomo.....
informazione, sensibilizzazione ed educazione volte a prevenire i comportamenti errati degli utenti della strada; azioni di controllo e repressione dei comportamenti a rischio.

sviluppo innovazione e condivisione delle conoscenze.....
miglioramento del fenomeno dell'incidentalità; condivisione delle migliori pratiche; ricerca ed innovazione nel campo della sicurezza; formazione dei tecnici degli Enti locali.

rafforzamento della cooperazione interistituzionale.....
consolidamento della cooperazione tra le varie Amministrazioni per promuovere la partecipazione attiva di tutti i soggetti sui problemi legati alla sicurezza stradale

monitoraggio e valutazione delle politiche adottate.....
costruzione di una metodologia per monitorare le azioni avviate dalla Regione e per misurare gli effetti degli interventi realizzati.

2. Le azioni proposte, i risultati attesi e le previsioni di spesa

Sulla base delle considerazioni in precedenza manifestate, le azioni del presente *Programma Triennale*, che trattano i suddetti temi prioritari, sono state organizzate, seguendo l'articolazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale, in **campi d'azione**, **linee strategiche** ed **azioni**²⁰.

I campi d'azione riguardano i temi: *infrastruttura*, *uomo*, *veicolo*, *gestione*, *governo e governance*. Per ciascun campo d'azione vengono riportate le linee strategiche, le quali si articolano in azioni.

Nello specifico si evidenzia che il *Programma Triennale* si inserisce in un programma di azione più ampio, in capo ad altri piani settoriali (Infomobilità, Logistica, Prevenzione Sanitaria), che comprendono azioni riconducibili alla sicurezza stradale.

Si sottolinea inoltre il carattere complesso delle azioni sottoelencate che saranno oggetto di approfondimento operativo nel corso della definizione dei programmi di azione annuali.

²⁰ Secondo l'articolazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale, I *campi d'azione* identificano i grandi temi di intervento all'interno della complessa problematica della sicurezza stradale; *le linee strategiche* individuano i compiti e gli obiettivi specifici del piano; infine le azioni riguardano le singole misure e gli interventi da mettere in atto per conseguire gli obiettivi del piano.

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	FABBISOGNO FINANZIARIO			
			2011	2012	2013	
1.0.0. INFRASTRUTTURA	LINEA STRATEGICA 1.1.0. METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE URBANA					
	Considerato che la maggior parte degli incidenti ricadono in ambito urbano e che in particolare nelle intersezioni urbane si verifica il maggior numero degli incidenti rilevati in Piemonte, l'obiettivo principale di questa linea d'azione è pertanto la messa in sicurezza della rete urbana con interventi infrastrutturali che possano risolvere i nodi più problematici.					
	azione 1.1.1. interventi a favore dell'utenza debole					
	La messa in sicurezza della rete stradale urbana riveste un ruolo primario poiché gran parte delle strade sono oggi uno spazio a rischio, specie per l'utenza debole. Con l'obiettivo di proseguire l'azione intrapresa nel precedente Triennio (diffusione delle Zone 30), si intende incentivare gli Enti Locali per la realizzazione di interventi infrastrutturali.	messa in sicurezza di ambiti urbani		7.000.000,00	7.000.000,00	
	azione 1.1.2. interventi per incrementare la sicurezza della rete viaria					
	Le criticità rilevate dall'analisi dell'incidentalità in ambito urbano derivano spesso da carenze infrastrutturali della rete. Con tale azione si vuole intervenire sui nodi più critici, assegnando contributi agli Enti locali per la realizzazione di interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti.	messa in sicurezza delle tratte e delle intersezioni più critiche		7.000.000,00	7.000.000,00	
	LINEA STRATEGICA 1.2.0. METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE EXTRAURBANA					
	Le strade extraurbane, mettendo in relazione i vari centri abitati, costituiscono la struttura portante dell'accessibilità dei sistemi territoriali locali. Considerato che a fronte del minore numero di incidenti che avvengono in ambito extraurbano una quota considerevole del numero dei morti ricade invece in tale ambito, obiettivo di tale linea strategica è pertanto la messa in sicurezza della rete extraurbana. Gli interventi da mettere in campo dovranno partire dallo studio urbanistico del contesto insediativo esistente e dallo standard di efficienza e sicurezza che la rete stradale deve garantire.					
azione 1.2.1. definizione di strumenti utili alla pianificazione di interventi sulla rete						
Ad oggi non è disponibile una mappatura a livello regionale completa ed aggiornata della rete stradale extraurbana, che evidenzia le caratteristiche della rete, quali ad esempio la funzione prevalente svolta da ciascun arco stradale, i livelli di traffico e di incidentalità. Tale strumento garantirebbe un utile supporto alla programmazione degli investimenti sulla rete extraurbana. Pertanto obiettivo della presente azione è definire la mappatura della rete.	avvio di una campagna conoscitiva su una serie di archi stradali e definizione di una mappatura della rete		150.000,00			
azione 1.2.2. impostazione di una metodologia di "analisi della sicurezza"						
Non esiste una metodologia uniforme e condivisa di "analisi della sicurezza" per l'individuazione dei fattori di pericolosità insiti nella rete e per l'identificazione delle contromisure da adottare al fine di incrementare il livello di sicurezza offerto dalla rete stessa. La presente azione è finalizzata ad avviare un'attività congiunta con le Province per studiare una metodologia condivisa.	definizione di una metodologia di "analisi della sicurezza"			80.000,00		

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	FABBISOGNO FINANZIARIO		
			2011	2012	2013
	azione 1.2.3. interventi per incrementare la sicurezza sulle strade ad alto rischio				
	Al fine di ridurre l'incidentalità sulle tratte più pericolose, con la presente azione si vuole assegnare contributi agli Enti Locali territoriali per la realizzazione di interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti. Gli interventi da finanziare dovranno essere coerenti con quanto individuato nell'ambito dell'azione 1.2.1.	messa in sicurezza delle tratte più critiche	da avviare nel Triennio successivo		
	azione 1.2.4. piano d'interventi per la verifica e l'adeguamento della segnaletica				
	Tale azione mira ad una revisione della segnaletica esistente, con l'intento di superare l'eccessiva proliferazione della segnaletica esistente, mettere a norma di Codice della Strada quella necessaria ed eliminare la cartellonistica pubblicitaria abusiva.	revisione della segnaletica su alcune direttrici provinciali pilota	da avviare nel Triennio successivo		
	azione 1.2.5. interventi per la messa in sicurezza dei motociclisti				
	A fronte della diminuzione del numero di vittime in tutte le categorie di utenti della strada, quella dei motociclisti ha continuato a registrare aumenti nel corso degli anni. Con tale azione si vuole intervenire sulla messa in sicurezza attraverso vari interventi infrastrutturali dedicati.	interventi di messa in sicurezza per i motociclisti		2.000.000,00	2.000.000,00
2.0.0. UOMO	LINEA STRATEGICA 2.1.0. CAMPAGNE PER LA DIFFUSIONE DELLA SICUREZZA STRADALE				
	Le campagne di sensibilizzazione in materia di sicurezza stradale sono uno strumento necessario per mantenere alta l'attenzione su un tema così importante. È inoltre indispensabile dare un forte richiamo alle azioni che vengono adottate in tutti i campi d'intervento per garantire una condivisione sociale di ogni iniziativa.				
	azione 2.1.1. campagne locali di informazione e sensibilizzazione				
	Tale azione ha l'obiettivo di prevenire l'incidentalità stradale attraverso la sensibilizzazione della cittadinanza sul tema della sicurezza stradale e sulle varie iniziative che vengono adottate in regione. Tale azione sarà portata avanti con il supporto della Direzione Comunicazione Istituzionale.	campagne di informazione e sensibilizzazione sul tema		300.000,00	300.000,00
	LINEA STRATEGICA 2.2.0. INTENSIFICARE IL CONTROLLO E LA REPRESSIONE DEI COMPORTAMENTI DI GUIDA A RISCHIO				
Tra le varie strategie da adottare sulla componente umana vi è sicuramente il controllo e la repressione dei comportamenti a rischio grazie al rafforzamento delle postazioni di controllo da parte delle Forze dell'Ordine e alla diffusione di moderne tecnologie telematiche.					
	azione 2.2.1. misure nel campo del rispetto delle norme del Codice della Strada				
	Il mancato rispetto delle norme del Codice della strada (eccesso di velocità, guida in stato psicofisico alterato, uso dei cellulari alla guida, etc...) è tra le principali cause degli incidenti stradali. Con tale azione si intende migliorare l'efficacia del rispetto delle norme del Codice della Strada aumentando le postazioni di controllo da parte delle Forze dell'Ordine.	rispetto delle norme sulle tratte nelle quali saranno avviati i controlli		500.000,00	500.000,00

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	FABBISOGNO FINANZIARIO		
			2011	2012	2013
	LINEA STRATEGICA 2.3.0. DIFFONDERE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA RESPONSABILE				
	L'obiettivo principale di tale strategia è quello di diffondere comportamenti di guida responsabili e ad accrescere l'abilità nella guida per diverse tipologie di utenti e diverse forme di mobilità, in modo di agire sulla prevenzione dell'evento incidentale.				
	azione 2.3.1. miglioramento della formazione alla guida				
	Considerato l'esito positivo dei corsi di guida sicura avviati con il precedente Programma Triennale, si vuole proseguire l'azione formativa rivolta alle categorie di conducenti più a rischio, quali ad esempio i neopatentati, i motociclisti e gli operatori professionali di autotrasporto.	diffondere le conoscenze di guida sicura presso le categorie a rischio.	150.800,00	400.000,00	400.000,00
	azione 2.3.2. interventi di educazione, formazione alla mobilità sicura degli anziani				
	L'analisi dell'incidentalità evidenzia come i soggetti anziani siano una fascia a rischio, siano essi automobilisti o pedoni. È pertanto prioritario sensibilizzare sui plurimi aspetti di sicurezza stradale, rivolgendo l'azione formativa e le campagne di formazione sia all'automobilista sia all'utente pedone.	diffusione delle conoscenze di guida sicura e delle norme del Codice della Strada.		100.000,00	100.000,00
	LINEA STRATEGICA 2.4.0. PROMUOVERE L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE PRESSO LE SCUOLE E LE FAMIGLIE				
	L'efficacia di una politica per la sicurezza stradale dipende in primo luogo dal comportamento degli utenti. Investire nell'educazione stradale, già a partire dalla scuola dell'infanzia riveste un'importanza prioritaria per accrescere la consapevolezza del rischio stradale, promuovendo comportamenti in linea con la salute e la salvaguardia della vita.				
	azione 2.4.1. consolidamento dell'attività di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole				
	Il progetto mira ad accompagnare i ragazzi con continuità lungo tutto il loro percorso scolastico per sviluppare la consapevolezza dei rischi stradali. Con la presente azione si vuole consolidare il percorso formativo avviato nelle scuole.	partecipazione delle scuole		500.000,00	500.000,00
	LINEA STRATEGICA 3.1.0. INCENTIVARE LA DIFFUSIONE DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LA SICUREZZA DEI VEICOLI				
	La sicurezza derivante dalle caratteristiche dei veicoli è un aspetto importante della sicurezza stradale: l'UE ha valutato che, a fronte di un adeguamento di tutto il parco circolante, circa la metà degli incidenti mortali potrebbero essere evitati. Tuttavia, la maggior parte dei miglioramenti sono il prodotto di norme emanate a livello europeo e internazionale ed il contributo della Regione può interessare la promozione di innovazioni in campo di telematica veicolare inerente l'interazione veicolo infrastruttura (Intelligent Transportation Systems).				
	azione 3.1.1. diffusione dell'innovazione tecnologica				
	Con tale azione la Regione intende sostenere la diffusione delle applicazioni tecnologiche innovative per la sicurezza sul mezzo privato e nel trasporto collettivo.	diffusione delle applicazioni tecnologiche innovative		100.000,00	100.000,00

3.0.0. VEICOLO

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	FABBISOGNO FINANZIARIO			
			2011	2012	2013	
4.0.0. GESTIONE	LINEA STRATEGICA 4.1.0 RINFORZARE LA GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE SUL LAVORO					
	Una quota rilevante dei morti e dei feriti per incidenti stradali è costituito da cittadini alla guida di un mezzo per motivi di lavoro o durante gli spostamenti casa-lavoro. Appare dunque prioritario investire con una specifica strategia di contrasto di questo particolare comparto dell'incidentalità stradale.					
	azione 4.1.1. miglioramento della sicurezza stradale per gli spostamenti legati al lavoro					
	Scopo di tale azione è avviare un'iniziativa specifica relativa alla riduzione dell'incidentalità stradale riguardante i percorsi casa-lavoro e altri spostamenti effettuati per motivi professionali (incidenti in itinere), sviluppando progetti pilota di informazione e formazione presso alcune aziende.	adesione al progetto di aziende di rilievo dello scenario piemontese		50.000,00	50.000,00	
	LINEA STRATEGICA 4.2.0. MIGLIORARE LA GESTIONE E LA REGOLAZIONE DEL TRAFFICO					
	I livelli di congestione del traffico, l'eccessiva velocità di percorrenza, l'insorgere di situazioni anomale, la mancanza di informazione sullo stato del traffico in tempo reale contribuiscono a rendere meno sicura la circolazione stradale. Al fine di ridurre i livelli di congestione e migliorare la gestione e la regolazione del traffico è stato costituito il Centro Operativo del Traffico Regionale (TOC), previsto dal Piano regionale dell'Infomobilità, che raccoglie ed elabora in tempo reale i dati sulla mobilità.					
azione 4.2.1. costituzione dell'interconnessione tra il sistema operativo Twist ed altri sistemi informativi						
Lo scambio dei dati tra il CRMSS (Centro Regionale di monitoraggio della sicurezza stradale costituito presso Ires Piemonte) e altri sistemi informativi permetterà di arricchire le informazioni relative all'incidentalità, ai flussi di traffico, alla mobilità stradale.	miglioramento dello scambio di informazioni sui dati della rete stradale	149.200,00	50.000,00	50.000,00		
LINEA STRATEGICA 4.3.0. MIGLIORARE LA GESTIONE DEL TRASPORTO DELLE MERCI						
L'analisi dell'incidentalità mette in evidenza un coinvolgimento dei mezzi pesanti superiore alla media. Gli indici di gravità e mortalità, più che doppi rispetto a quelli delle autovetture, confermano infatti la pericolosità di tali incidenti. Tale linea strategica mira a migliorare la logistica degli spostamenti che coinvolgono i mezzi pesanti e in particolare dei mezzi di trasporto delle merci pericolose.						
azione 4.3.1. miglioramento della gestione del trasporto delle merci in ambito urbano						
Il Piano Regionale della Logistica ha promosso interventi di razionalizzazione dei percorsi di trasporto di merci a livello urbano, progetti di city logistic.	azione a cura del Piano regionale della Logistica – Direzione Trasporti					

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	FABBISOGNO FINANZIARIO		
			2011	2012	2013
5.0.0. GOVERNO E GOVERNANCE	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, nonché l'attivazione di collaborazioni con istituzioni ed Enti privati. È necessario incrementare la quota di risorse economiche da destinare alle politiche finalizzate alla sicurezza stradale, individuando delle fonti di finanziamento alternativo che possano garantire con continuità la disponibilità di risorse.				
	azione 5.1.1. costituire un fondo per la sicurezza stradale				
	Al fine di reperire le risorse necessarie ad attuare gli interventi in materia di sicurezza stradale, la presente azione è volta ad applicare l'art. 208 del Codice della Strada e s.m.i. finalizzato alla costituzione di un fondo finanziario per la sicurezza stradale. Si intende confermare l'impegno assunto con il Protocollo di cooperazione fra Regione, Province e Comuni capoluogo firmato nel 2007 per la costituzione di un fondo per la sicurezza stradale.	creazione del fondo per la sicurezza stradale	-	-	-
	LINEA STRATEGICA 5.2.0. MIGLIORARE IL QUADRO NORMATIVO				
	La finalità di tale linea strategica è quella di migliorare il quadro normativo regionale in materia di sicurezza stradale con il recepimento delle normative nazionali e comunitarie.				
azione 5.2.1. partecipazione alla definizione dei criteri statali per il recepimento nell'ordinamento nazionale delle Direttive Europee sulla sicurezza stradale					
Con la presente azione la Regione intende fornire il suo contributo all'attuazione a scala nazionale delle Direttive europee, con la partecipazione attiva ai tavoli di lavoro organizzati a livello statale.	contributi a disegni di legge e al recepimento delle Direttive Europee e normative nazionali	-	-	-	
LINEA STRATEGICA 5.3.0. SVILUPPARE LA CONOSCENZA SCIENTIFICA E L'INNOVAZIONE					
Il problema della sicurezza stradale è complesso e può essere affrontato solo agendo "a sistema", considerando variabili di natura diversa, che a loro volta dipendono da numerosi soggetti differenti. Questo richiede una profonda innovazione nel governo della sicurezza stradale (ricerca, sviluppo e trasferimento delle conoscenze) e un approccio integrato al problema (superamento delle politiche settoriali).					
azione 5.3.1. diffusione delle "migliori pratiche"					
La pubblica Amministrazione tende ad approcciarsi al problema della sicurezza stradale secondo prassi note e consolidate, riproponendo soluzioni standardizzate e settoriali, spesso non efficaci o efficienti. In tal senso è necessario costruire una raccolta di "migliori pratiche", ovvero azioni di tipo innovativo che consentono di risolvere problemi in termini più vantaggiosi rispetto a pratiche tradizionali, o altre pratiche innovative.	creazione di una raccolta di "migliori pratiche" e trasferimento delle conoscenze nella rete dei soggetti coinvolti in sicurezza stradale		50.000,00	50.000,00	

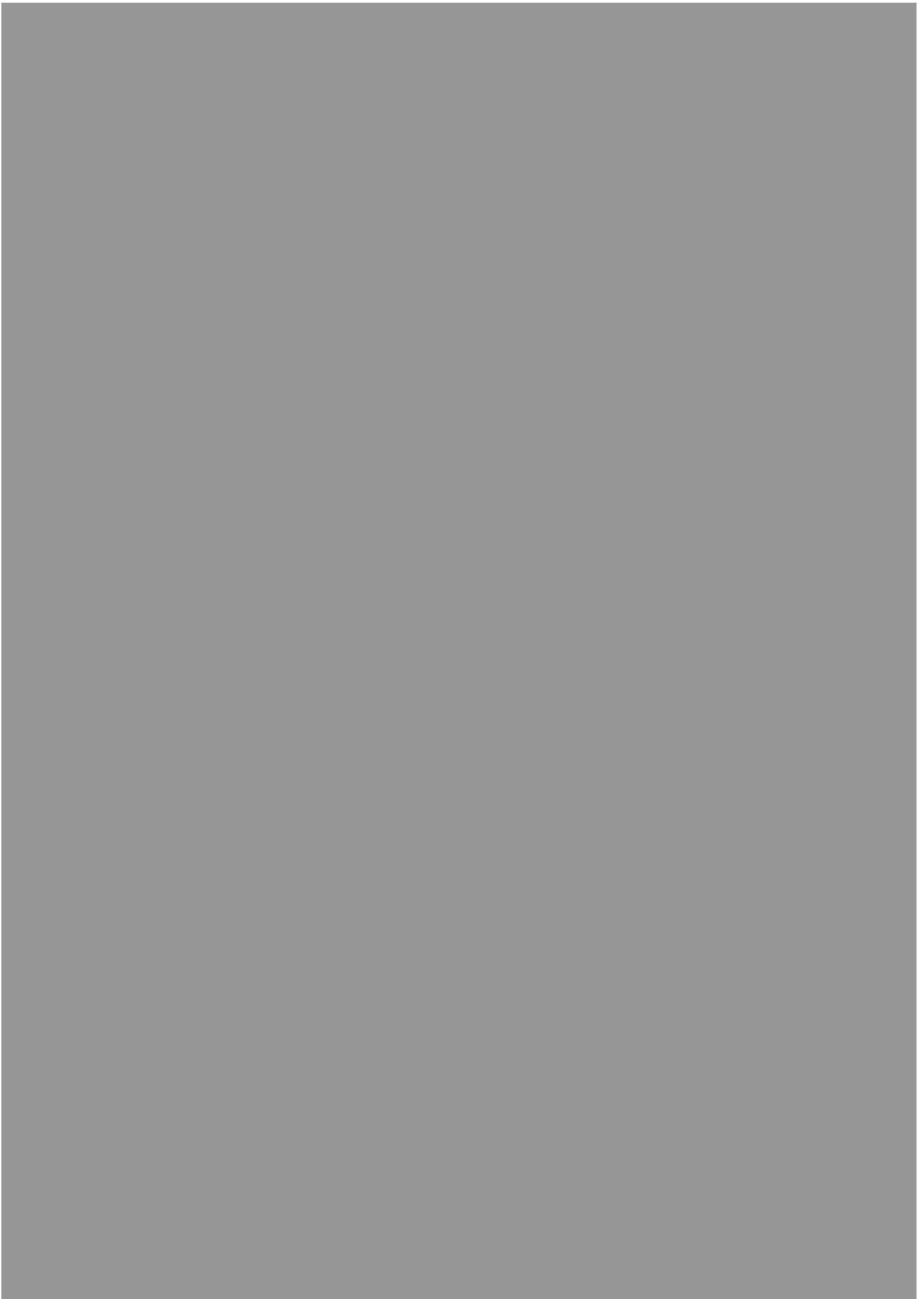
DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	FABBISOGNO FINANZIARIO		
		2011	2012	2013
<p>LINEA STRATEGICA 5.4.0. ATTIVARE LE FUNZIONI DI MONITORAGGIO E VALUTAZIONE</p> <p>Al fine di conoscere il fenomeno dell'incidentalità e misurare i progressi compiuti dall'Amministrazione regionale nell'ambito delle azioni individuate in sede di programmazione, con tale linea strategica si vuole:</p> <ul style="list-style-type: none"> - migliorare a livello regionale la produzione delle informazioni sull'andamento dell'incidentalità stradale per le statistiche ufficiali, e fornire i dati per alimentare le statistiche a livello nazionale ed a livello europeo; - monitorare lo stato di avanzamento del presente Programma; - divulgare attraverso il web le conoscenze prodotte, utili alla pianificazione ed al governo della sicurezza stradale ai vari livelli, per garantirne la diffusione e l'aggiornamento continuo; - valutare ciò che le azioni intraprese con il presente Programma hanno prodotto. 				
<p>azione 5.4.1. miglioramento della conoscenza del "dato incidentale"</p>				
<p>La conoscenza approfondita del fenomeno dell'incidentalità è il presupposto fondamentale per definire le politiche per migliorare la sicurezza stradale. Con la presente azione si intende consolidare l'attività finora svolta dal CMRSS in merito alla raccolta decentrata dei dati incidentali e migliorare la qualità dei dati raccolti con nuove funzionalità del sistema operativo di raccolta dati.</p>	<p>miglioramento della conoscenza del dato incidentale</p>			<p>500.000,00</p>
<p>azione 5.4.2. analisi, interpretazione e divulgazione delle conoscenze</p>				
<p>Con la presente azione si intende avviare attività finalizzate alla lettura, all'interpretazione dei fenomeni di incidentalità (come ad esempio lo studio delle relazioni tra cause ed incidenti e delle aree a maggior rischio di incidentalità, ecc...), alla diffusione attraverso il Portale web (www.sicurezzastradalepiemonte.it) delle conoscenze utili alla pianificazione ed al governo della sicurezza stradale ai vari livelli.</p>	<p>diffusione delle conoscenze in sicurezza stradale</p>		<p>50.000,00</p>	<p>50.000,00</p>
<p>azione 5.4.3. monitoraggio e valutazione degli interventi del Programma</p>				
<p>Per capire il grado di realizzazione delle azioni e per misurare gli effetti degli interventi realizzati, occorre avviare le funzioni di monitoraggio e valutazione del presente Programma.</p>	<p>monitoraggio e valutazione del Programma</p>		<p>50.000,00</p>	<p>50.000,00</p>
<p>LINEA STRATEGICA 5.5.0. FORMAZIONE PROFESSIONALE</p> <p>La diffusione della cultura della sicurezza stradale e delle sue migliori pratiche richiede una specifica azione di formazione professionale rivolta alle Amministrazioni pubbliche che hanno la responsabilità dirette in tale materia.</p>				
<p>azione 5.5.1. consolidamento dell'attività formativa per tecnici delle Amministrazioni locali</p>				
<p>Con la presente azione la Regione ritiene prioritario continuare ad investire sulla formazione in materia di sicurezza stradale rivolta a tecnici delle Amministrazioni Locali. L'obiettivo è lo sviluppo di conoscenze e il miglioramento delle capacità di controllo e governo in materia di sicurezza stradale.</p>	<p>realizzazione di corsi di formazione</p>	<p>163.290,90</p>	<p>100.000,00</p>	<p>100.000,00</p>

DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	FABBISOGNO FINANZIARIO		
		2011	2012	2013
<p>LINEA STRATEGICA 5.6.0. SVILUPPARE A TUTTI I LIVELLI UNA PROGETTAZIONE PARTECIPATA</p> <p>La sicurezza stradale è una responsabilità condivisa fra gli Enti che hanno le competenze amministrative sulla rete infrastrutturale, propria o delegata, ma coinvolge anche rappresentanze degli operatori di settore e di altre imprese, dei sindacati, degli ordini professionali e i cittadini nelle loro forme associate e di volontariato. La Regione può svolgere un ruolo decisivo sollecitando il confronto, la valutazione e la cooperazione a livello locale, per conferire la necessaria coesione al complesso delle azioni che devono essere messe in campo. A tale scopo è stata istituita la Consulta regionale sulla sicurezza stradale, che ha il compito di seguire la formazione e l'attuazione dei Programmi.</p>				
<p><i>azione 5.6.1. consolidamento della Consulta regionale della sicurezza stradale</i></p>				
<p>La Consulta, costituita nel 2006, è lo strumento mediante il quale la Regione ha inteso favorire la conoscenza dello stato della sicurezza stradale in Piemonte, dello stato di attuazione dei piani e programmi, attraverso il quale promuovere la partecipazione delle parti sociali e delle rappresentanze dei cittadini interessate alle problematiche della sicurezza stradale, nonché del sistema delle Amministrazioni locali. Un importante contributo è stato fornito dalla Consulta all'elaborazione del documento finale di PRSS.</p>	<p>partecipazione della Consulta ai processi di pianificazione ed attuazione relativi al tema della sicurezza stradale</p>			

PARTE

III

Disposizioni per
l'attuazione



1. Disposizioni organizzative per l'attuazione

Questa terza sezione è finalizzata alla esplicitazione dei tempi e delle modalità *di attuazione* del Programma triennale. Al suo interno vengono determinati ruoli e funzioni degli attori coinvolti a vario titolo nella fase di attuazione, indicandone le modalità di interazione e coordinamento. Si ritiene infatti che l'esplicitazione di questi elementi e l'individuazione di *chi fa che cosa* sia essenziale per governare e presidiare l'unitarietà del processo di attuazione e per garantire circuiti di *feed-back* e di comunicazione fra gli attori che a vario titolo prendono parte alla definizione delle politiche per la sicurezza stradale.

1.1 I tempi e le modalità di attuazione

Il *Programma triennale* viene attuato sulla base di singoli *programmi annuali di azione* redatti sulle reali disponibilità di bilancio (annuale) in relazione alle priorità di intervento definite dal Piano e dal Programma Triennale. Ciascun *Programma di Azione Annuale* viene approvato dalla Giunta regionale: ad esso spetta il compito di definire operativamente le *azioni*, le *modalità di attuazione* ed i *beneficiari finali* degli interventi proposti.

A titolo indicativo, le modalità possono essere distinte in:

- *modalità diretta*, per le azioni a titolarità regionale, unicamente finanziate dalla Regione, che riguardano iniziative di ampia portata e che prevedono forme di cooperazione interistituzionale;
- *modalità indiretta*, per le azioni finalizzate a promuovere e sostenere attività ed iniziative a cura degli Enti locali e/o soggetti-Enti privati, e per le quali è previsto un cofinanziamento dalla Regione.

Per l'attuazione delle azioni previste dai piani di azione annuali, la Regione potrà anche avvalersi del supporto di soggetti o Enti privati che potranno partecipare totalmente o parzialmente al finanziamento delle varie attività.

Al fine di ridurre i maggiori divari di rischio esistenti sul territorio, dovranno essere incentivate modalità di attuazione (siano procedure concorsuali o concertative) e di presentazione dei progetti/iniziativa che tengano conto di: rilevanza dei fattori di rischio, capacità di contrasto della proposta, coerenza dell'azione proposta ad altre azioni intraprese; valorizzando intersettorialità, interistituzionalità, tempestività dell'intervento e lo sviluppo di partenariato pubblico-privato.

1.2 La filiera istituzionale

Come si è già avuto modo di evidenziare la rete degli attori istituzionali chiamati a progettare, attuare e valutare l'insieme degli interventi contenuti nel Presente programma è particolarmente eterogenea e complessa. La successiva tabella riporta un elenco non esaustivo dei principali attori che operano nell'ambito regionale, specificando i compiti e le funzioni che ciascuno di essi è chiamato a svolgere rispetto alle politiche per la sicurezza stradale.

Attori	Funzioni
<p>Regione Piemonte Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica - <i>Settore Viabilità e Sicurezza Stradale</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>elaborazione ed attuazione del Programma triennale e dei relativi programmi di azione annuali</i> • <i>monitoraggio e valutazione del Programma triennale e dei relativi programmi di azione annuali</i>
<p>Regione Piemonte Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica - <i>Settore Pianificazione, Programmazione ed Infomobilità</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>contributo ad azioni previste dal Programma triennale e dei relativi programmi di azione annuali (Piano regionale dell'Infomobilità)</i>
<p>Regione Piemonte Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica - <i>Settore Navigazione, Trasporto Merci e Logistica</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>contributo ad azioni previste dal Programma triennale e dei relativi programmi di azione annuali (Piano regionale della Logistica)</i>
<p>Regione Piemonte Direzione Comunicazione Istituzionale della Giunta regionale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>supporto all'attuazione delle campagne di informazione e sensibilizzazione sulla sicurezza stradale</i>
<p>Regione Piemonte Direzione Sanità - <i>Settore Assistenza Sanitaria Territoriale</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>supporto all'attuazione del Programma triennale e dei relativi programmi di azione annuali</i>
<p>Regione Piemonte Direzione Commercio, Sicurezza e Polizia Locale- <i>Settore Sicurezza e polizia Locale</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>supporto all'attuazione del Programma triennale e dei relativi programmi di azione annuali</i>
<p>Regione Piemonte Direzione Programmazione Strategica, politiche territoriali ed edilizia - <i>Settore Programmazione strategica e Valutazione - Nucleo di Valutazione e verifica degli investimenti pubblici (Nuval)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>assistenza per le fasi di progettazione e realizzazione delle attività di monitoraggio e valutazione del Programma triennale</i> • <i>formulazione di indirizzi e linee guida per l'attività di valutazione</i>
<p>Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CMRSS, istituito presso Ires Piemonte)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>coordinamento e supporto alla rete degli osservatori locali di Province e Comuni</i> • <i>raccolta ed elaborazione delle informazioni sull'incidentalità, elaborazione di statistiche; metodologie di monitoraggio e valutazione</i> • <i>documentazione (accessibilità ai database e funzioni di visualizzazione dei dati; costituzione di biblioteca on line; raccolta e diffusione di migliori pratiche nazionali e internazionali)</i>
<p>Amministrazioni Provinciali e Comunali e altri Enti beneficiari dei cofinanziamenti regionali</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>progettazione e realizzazione degli interventi previsti all'interno dei programmi di azione annuali</i> • <i>rendicontazione dello stato di avanzamento degli interventi ; monitoraggio e valutazione dei risultati conseguiti, diffusione/disseminazione dei risultati</i>
<p>Consulta regionale per la Sicurezza Stradale (DGR n°56-3011 del 30 maggio 2006) istituita presso l'Assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>realizzazione di iniziative per favorire la conoscenza dello stato della sicurezza stradale nella Regione e dello stato di attuazione di piani e programmi</i> • <i>promozione della partecipazione delle parti sociali e delle rappresentanze dei cittadini, nonché del sistema delle Amministrazioni locali</i> • <i>formulazione di indirizzi e orientamenti di policy</i>

Tabella 8. mappa degli attori per tipologia e funzioni prevalenti

1.3 Attività critiche, circuiti di feed-back ed esigenze di integrazione

Per ridurre i rischi connessi all'attuazione è necessario che l'Amministrazione regionale provveda, nelle fasi propedeutiche alla elaborazione dei programmi di azione annuali:

- alla individuazione delle azioni *potenzialmente critiche* (cioè di quelle azioni che costituiscono una condizione *necessaria* alla realizzazione di un certo numero di attività conseguenti, la cui mancata realizzazione potrebbe pregiudicare parti del Programma) ed alla individuazione di alcune possibili *alternative di scelta*;
- alla definizione di circuiti di *feed-back* fra gli attori identificando, in particolare, quegli attori istituzionali che per la loro posizione nel processo di implementazione del programma possono rilevare, *per primi*, le eventuali criticità del processo; e alla individuazione delle modalità attraverso cui segnalare tali criticità;
- a presidiare le esigenze di integrazione interna ed esterna del Programma, individuando quali altri progetti/interventi dell'Amministrazione Regionale o di altre Amministrazioni *insistono sulla medesima popolazione, territorio o problema su cui insiste il presente Programma*.

1.4 Linee guida per la realizzazione degli interventi infrastrutturali

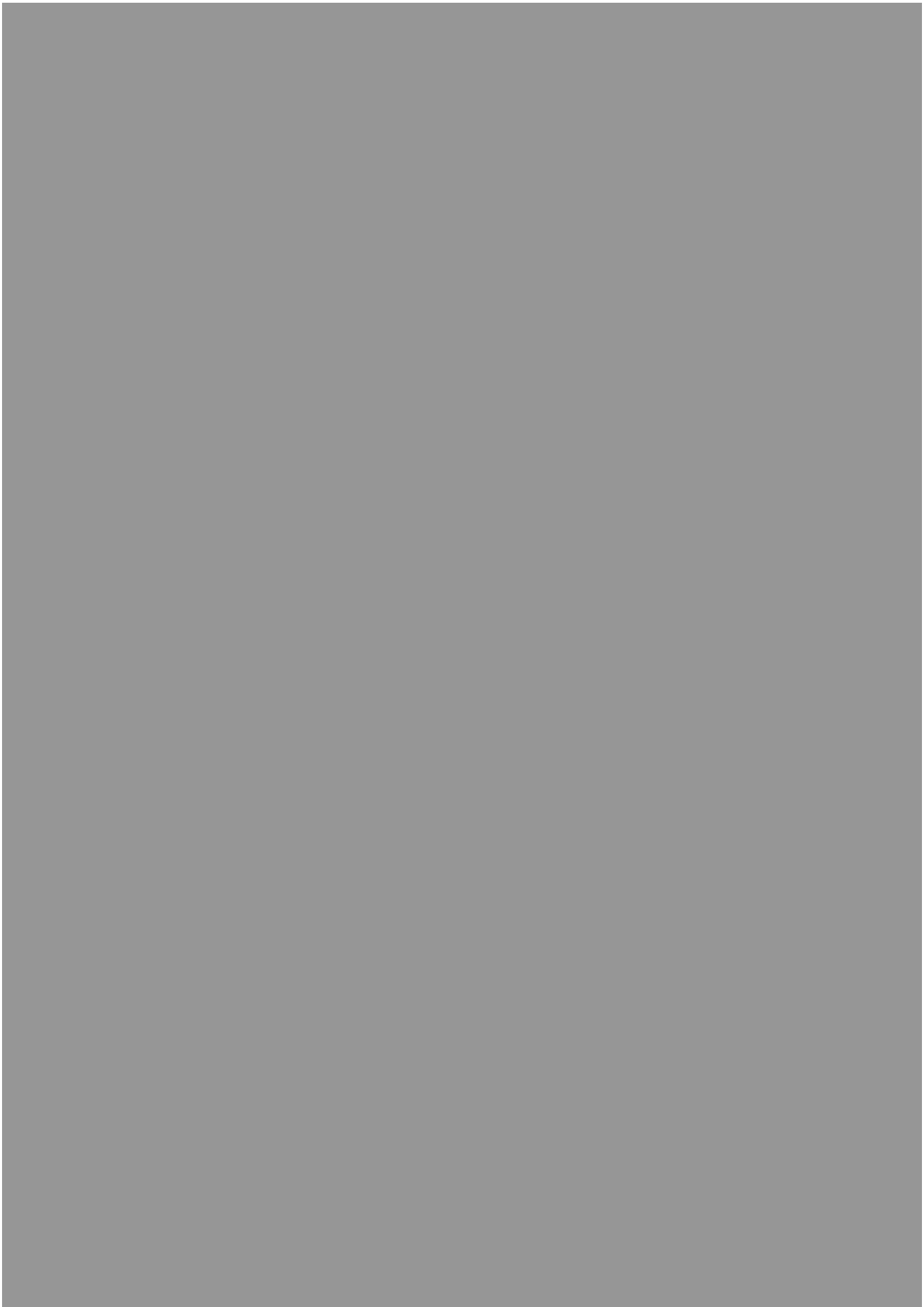
Per quanto riguarda, infine, la realizzazione di interventi per la sicurezza stradale *di natura infrastrutturale* sulla rete stradale di Province e Comuni, è necessario che questi siano realizzati *secondo metodi e processi di attuazione omogenei*. La Regione Piemonte, ha in proposito provveduto, nel corso del precedente ciclo programmatico a formulare delle Linee Guida regionali: esse sono nate dall'esigenza di dare forma sistematica ai risultati dell'esperienza di attuazione, sinora svolta, di piani e programmi e di fornire un contributo alla soluzione dei problemi che essa ha messo in luce.

Le linee guida sono suddivise in tre volumi riguardanti, rispettivamente, la pianificazione di scala regionale, comunale e provinciale. Il primo volume è dedicato, nello specifico, alla strategia comune che la Regione deve cercare di promuovere nel sistema degli enti locali, avendo a riferimento le politiche europee e nazionali. Il secondo volume è dedicato alla pianificazione per la messa in sicurezza della rete stradale urbana, dove avviene circa il 70% degli incidenti stradali. Il terzo volume è dedicato alla pianificazione della sicurezza stradale sulla rete stradale extraurbana e periurbana. A queste *Linee guida* vanno ad aggiungersi le *Linee guida per le Zone 30* che contengono, al loro interno, indicazioni pratiche per la realizzazione di un vasto ventaglio di interventi (percorsi pedonali e ciclabili, *chicane* e rotatorie e altro).

Queste Linee guida costituiscono *un patrimonio conoscitivo di importanza vitale per l'attuazione del presente Programma*: da sole non sono sufficienti per imprimere un impulso nuovo ad una operazione così complessa come quella della politica della sicurezza stradale, ma devono essere comunque considerate come uno strumento indispensabile.

PARTE
IV

Il monitoraggio e
la valutazione



1. Le funzioni di monitoraggio e valutazione

Il monitoraggio e la valutazione possono essere applicati al tema della sicurezza stradale *per soddisfare esigenze conoscitive di natura diversa*:

1. per indagare il fenomeno “sociale” dell’incidentalità stradale analizzando le sue dinamiche più rilevanti (per numero di incidenti, per morti e feriti; per utenti e/o mezzi coinvolti, ecc);
2. per capire se l’attore pubblico è in grado, o è stato in grado, di realizzare ciò che si era impegnato a fare per contrastare il fenomeno;
3. per misurare gli effetti (o *l’impatto*) degli interventi realizzati sulle dinamiche più problematiche della sicurezza.

Quest’ultima parte del documento, rispetto alle diverse istanze a cui si è appena fatto riferimento, è finalizzata a fornire indicazioni ed indirizzi per la realizzazione delle attività di *monitoraggio e valutazione* esplicitate al punto 2. Per come sono state pensate, tali attività insistono volutamente sui contenuti del presente Programma con l’intento di fornire una misurazione dei progressi compiuti dall’Amministrazione regionale nell’ambito delle azioni individuate in sede di programmazione.

Il fine che si vuole perseguire è quello di mettere l’attuatore nelle condizioni di comprendere, durante ed al termine del Programma, *se ed in che misura i risultati desiderati sono stati raggiunti*.

Le attività di analisi sull’evoluzione del fenomeno “sociale” dell’incidentalità (vedi punto 1) e la valutazione d’impatto degli interventi contenuti nel Programma (vedi punto 3) pur risultando prioritarie per acquisire dati ed informazioni sulla problematicità della sicurezza stradale, non vengono trattate in questa sede. Questi due ambiti di attività potranno essere presidiati dal *Centro di Monitoraggio Regionale sulla Sicurezza Stradale* nell’ambito di iniziative di ricerca specifiche che il Centro porta avanti già da alcuni anni. Il monitoraggio dell’incidentalità, per l’ampiezza stessa del fenomeno e per la necessità di analizzarlo nelle sue diverse declinazioni, richiede, infatti, che siano raccolte ed elaborate informazioni su aspetti che esulano dal presente Programma. La valutazione d’impatto, d’altra parte si colloca all’interno di un quadro logico ben diverso: per sua stessa natura essa non può e non deve riguardare il “Programma” nel suo complesso, ma singole azioni che potranno essere individuate nel corso dell’attuazione e “valutate” attraverso strumenti e tecniche specifiche.

1.1 Il monitoraggio

L’attività di monitoraggio, per come viene intesa in questo ambito, è prevalentemente *finalizzata alla rappresentazione dello stato di avanzamento del Programma*. Il monitoraggio dovrà riguardare, nello specifico:

- l’espletamento delle procedure connesse alla realizzazione delle attività previste dal Programma (*monitoraggio procedurale*);
- la quantità di risorse impegnate e la quantità di risorse erogate per ciascuna azione (*monitoraggio finanziario*);

- il numero e la tipologia di prodotti realizzati nell'ambito di ciascuna linea strategica, per ciascun campo di azione (*monitoraggio fisico*).

La raccolta e la sistematizzazione di queste informazioni potrà essere effettuata dagli uffici dell'Amministrazione regionale competenti per la sicurezza stradale in collaborazione con il *Nucleo di Valutazione e verifica degli Investimenti Pubblici della Regione* (Nuval) e con il *Centro di monitoraggio regionale sulla sicurezza stradale* con cadenza annuale, in corrispondenza della conclusione di ciascun *Programma annuale di azione*.

Se l'attività di monitoraggio evidenzierà dei ritardi nell'attuazione del Programma o la mancata realizzazione di determinate azioni, potranno essere effettuate delle analisi ad hoc finalizzate a comprendere:

- quali sono le cause e le criticità che hanno provocato eventuali ritardi nell'attuazione del Programma o la mancata realizzazione di alcune azioni;
- quali iniziative possono essere intraprese per rimuovere tali criticità e per costruire le condizioni necessarie alla realizzazione delle azioni non realizzate;
- quali azioni possono essere riproposte nel successivo *Programma annuale di azione* e quali no.

1.2 La valutazione

Come si è già avuto modo di evidenziare nell'introduzione al presente paragrafo, l'attività di valutazione è qui finalizzata alla raccolta ed alla sistematizzazione di informazioni ed evidenze che dovranno consentire, ai soggetti impegnati nell'attuazione del Programma, di pervenire alla *formulazione di un giudizio* su ciò che il Programma ha prodotto, evidenziando gli scostamenti (eventuali) fra ciò che è stato realizzato e ciò che l'Amministrazione si era impegnata a realizzare in sede di programmazione.

Come si osserva di seguito, l'attività di valutazione potrà consistere, nello specifico, nell'espletamento di un percorso finalizzato alla costruzione ed alla interpretazione di un set di indicatori di risultato (o di output). Questi indicatori dovranno fornire una rappresentazione quali/quantitativa delle azioni descritte nella parte II del presente documento e potranno essere utilizzati dall'Amministrazione per "misurare" il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati, rispetto ad alcune caratteristiche rilevanti e desiderabili che queste azioni dovranno avere.

Ciascun indicatore dovrà essere correttamente interpretato: una volta calcolati, i valori degli indicatori dovranno pertanto essere confrontati con dei termini di paragone (cioè con i target o i "risultati attesi" afferenti a ciascuna azione).

Le indicazioni fornite dal Programma stesso consentono già adesso di definire un primo set di indicatori di risultato (o di output). Un *secondo set di indicatori potrà essere definito in corrispondenza dell'avvio dei singoli Programmi di azione annuale*. A titolo indicativo, alcuni indicatori di risultato potranno assumere la forma di semplici quantità o di rapporti fra quantità. Alcuni di essi potranno essere variamente combinati per misurazioni più puntuali in grado di fornire alcune prime indicazioni sull'efficacia delle azioni svolte.

A prescindere dal diverso tipo di indicatori, *il giudizio andrà comunque contestualizzato*: i valori degli indicatori dovranno essere letti e spiegati tenendo conto del quadro complessivo in cui si sviluppano le azioni di contrasto all'incidentalità stradale ed interpretati come *indicativi di una*

tendenza; piuttosto che di una situazione migliore (o peggiore) conseguente al raggiungimento (o al mancato raggiungimento) degli obiettivi iniziali.

E' opportuno evidenziare, inoltre, che l'impianto "valutativo", pur assegnando un ruolo rilevante agli indicatori di risultato, colloca questi ultimi all'interno di un percorso più articolato, appositamente pensato per consentirne un reale utilizzo all'interno del processo decisionale. Tale percorso dovrà inoltre essere avviato a condizione di avere esplicitato i bisogni informativi che gli stessi indicatori devono o dovranno soddisfare.

Per la messa in atto di questo percorso, gli uffici competenti in materia di Sicurezza stradale potranno avvalersi della collaborazione del *Nucleo di Valutazione e Verifica degli investimenti pubblici della Regione e del Centro di Monitoraggio regionale sulla sicurezza stradale*, così come già previsto per lo svolgimento delle attività di monitoraggio.

Un primo set di indicatori di risultato è formalizzato, a *titolo esemplificativo*, nella matrice presentata di seguito. Come si osserva essi sono stati suddivisi in due differenti tipologie: nella prima tipologia (tipologia A) sono stati inseriti alcuni indicatori da utilizzare per quantificare ciò che le azioni hanno prodotto (questi indicatori rispondono alla domanda: "cosa è stato fatto nell'ambito di ciascuna azione?"). Nella seconda tipologia (tipologia B) sono stati inseriti alcuni indicatori da utilizzare per capire se le azioni realizzate sono state adeguate o per acquisire, ove possibile, alcune indicazioni sull'utilità delle stesse (questi indicatori rispondono alla domanda "come sono state realizzate le azioni? Sono state appropriate? Quale esito hanno avuto?").

In questo secondo gruppo sono stati inseriti alcuni indicatori che dovrebbero consentire di presidiare alcune *dimensioni di valutazione* che sono state ritenute di una certa importanza:

- i tempi ed i costi di realizzazione degli interventi, con particolare riguardo a quelli che comportano opere di natura infrastrutturale e la loro conformità rispetto alle linee guida regionali;
- la propensione alla realizzazione di interventi che *integrano* azioni afferenti ai diversi campi di azione (infrastruttura, uomo, veicolo, gestione, governo e governance);
- la propensione alla realizzazione di interventi co-progettati, capaci di mettere a frutto esperienze e competenze di soggetti diversi;
- la distribuzione territoriale degli interventi rispetto all'ambito provinciale o rispetto ad un bacino potenziale costituito dai Comuni di medie e grandi dimensioni oppure, se esistente, rispetto alla mappatura delle criticità della rete stradale piemontese.

Per le azioni molto puntuali (ma solo per esse) che insistono su ambiti territoriali molto circoscritti (ad esempio, installazione di autovelox o attivazione del sistema tutor su alcune tratte autostradali) è ragionevole ipotizzare di costruire anche alcuni indicatori di efficacia, in grado, perlomeno, di *approssimare* l'effetto che tali azioni hanno provocato, ad esempio, sul fenomeno dell'incidentalità o sul comportamento dei guidatori *in quello specifico tratto stradale* confrontando i dati *prima e dopo* la realizzazione dell'azione.

Matrice degli indicatori di risultato per azioni e linee strategiche.

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	INDICATORI	
			Tipologia A	Tipologia B
1.0.0. INFRASTRUTTURA	LINEA STRATEGICA 1.1.0. METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE URBANA			
	azione 1.1.1. interventi a favore dell'utenza debole	messa in sicurezza di ambiti urbani	<ul style="list-style-type: none"> numero di interventi realizzati per tipologia di intervento numero di beneficiari (amministrazioni o altri enti partecipanti a bandi) 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle opere numero di interventi realizzati integrati con altre tipologie di intervento numero di interventi co-progettati distribuzione territoriale degli interventi congruenza progettuale rispetto alle linee guida regionali
	azione 1.1.2. interventi per incrementare la sicurezza della rete viaria	messa in sicurezza delle tratte e delle intersezioni più critiche	<ul style="list-style-type: none"> numero di interventi realizzati per tipologia di intervento numero di beneficiari (amministrazioni o altri enti partecipanti a bandi) 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle opere numero di interventi realizzati integrati con altre tipologie di intervento numero di interventi co-progettati distribuzione territoriale degli interventi congruenza progettuale rispetto alle linee guida regionali
	LINEA STRATEGICA 1.2.0. METTERE IN SICUREZZA LA RETE STRADALE EXTRAURBANA			
	azione 1.2.1. definizione di strumenti utili alla pianificazione di interventi sulla rete	Avvio di una campagna conoscitiva su una serie di archi stradali e definizione di una mappatura della rete	<ul style="list-style-type: none"> mappatura della rete stradale 	<ul style="list-style-type: none"> modalità di realizzazione dell'iniziativa numero e tipologia di azioni di diffusione dell'iniziativa presso le Amministrazioni provinciali
azione 1.2.2. impostazione con le Province di una metodologia di "analisi della sicurezza"	definizione di una metodologia di "analisi della sicurezza"	<ul style="list-style-type: none"> definizione di una metodologia di "analisi della sicurezza" 	<ul style="list-style-type: none"> modalità di realizzazione dell'iniziativa numero e tipologia di azioni di diffusione dell'iniziativa presso le Amministrazioni provinciali 	

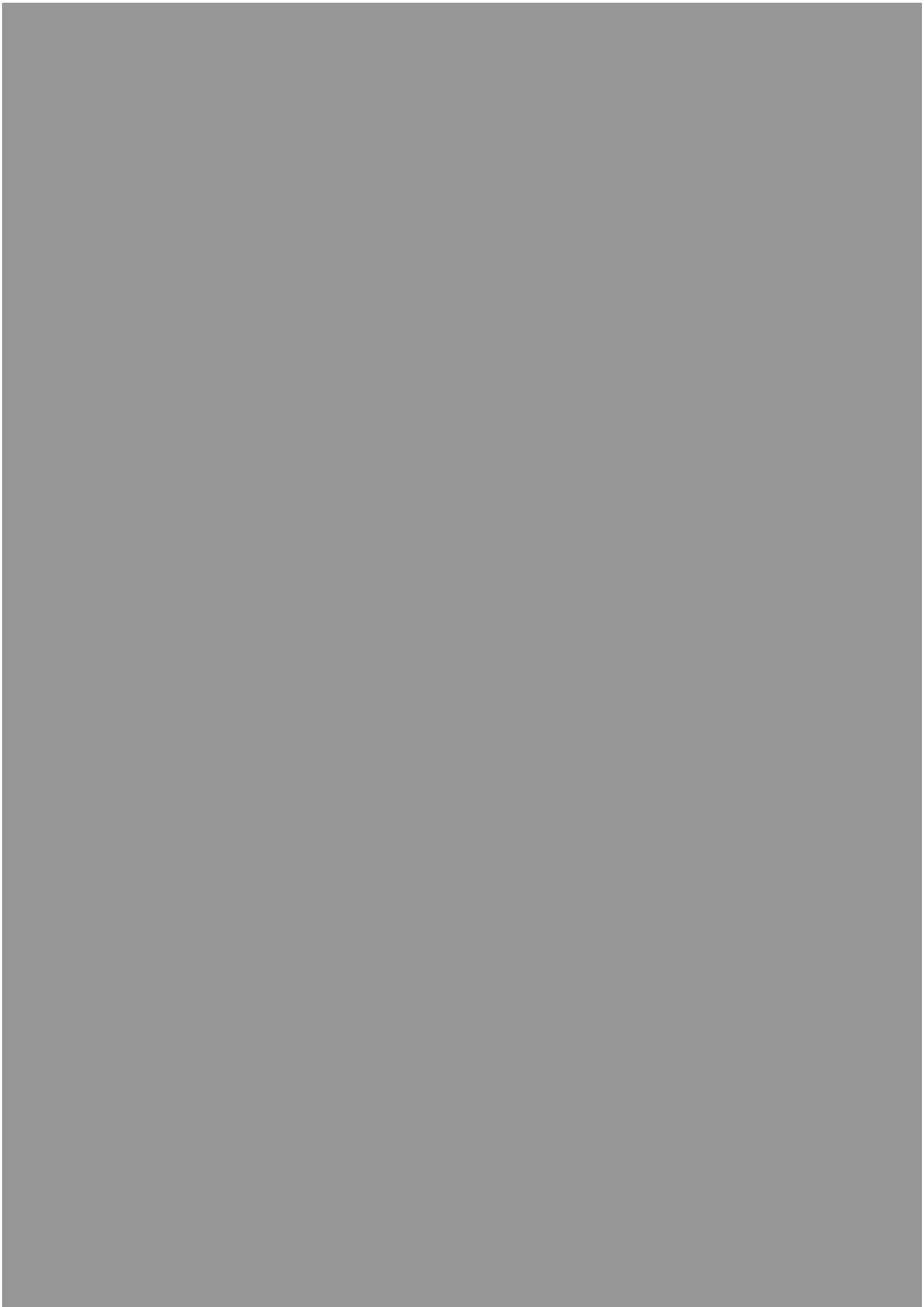
	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	INDICATORI	
			Tipologia A	Tipologia B
	azione 1.2.3. interventi per incrementare la sicurezza sulle strade ad alto rischio	messa in sicurezza delle tratte più critiche	<ul style="list-style-type: none"> numero di interventi realizzati per tipologia di intervento numero di beneficiari (amministrazioni o altri enti partecipanti a bandi) 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle opere numero di interventi realizzati integrati con altre tipologie di intervento numero di interventi co-progettati distribuzione territoriale degli interventi congruenza progettuale rispetto alle linee guida regionali
	azione 1.2.4. piano d'interventi per la verifica e l'adeguamento della segnaletica	revisione della segnaletica su alcune direttrici provinciali pilota	<ul style="list-style-type: none"> numero di interventi realizzati per tipologia di intervento (verifica e adeguamento) numero di direttrici provinciali interessate degli interventi 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione degli interventi numero di interventi realizzati integrati con altre tipologie di intervento numero di interventi co-progettati distribuzione territoriale degli interventi
	azione 1.2.5. interventi per la messa in sicurezza dei motociclisti	interventi per la messa in sicurezza dei motociclisti	<ul style="list-style-type: none"> numero di interventi realizzati per tipologia di intervento (verifica e adeguamento) numero di direttrici provinciali interessate degli interventi 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione degli interventi numero di interventi realizzati integrati con altre tipologie di intervento numero di interventi co-progettati distribuzione territoriale degli interventi
2.0.0. UOMO	LINEA STRATEGICA 2.1.0. CAMPAGNE PER LA DIFFUSIONE DELLA SICUREZZA STRADALE			
	azione 2.1.1. campagne locali di informazione e sensibilizzazione	campagne di informazione e sensibilizzazione sul tema	<ul style="list-style-type: none"> numero di campagne realizzate 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle campagne percentuale delle campagne svolte in affiancamento ad altre azioni rispetto al totale delle campagne realizzate/promosse dalla Regione
	LINEA STRATEGICA 2.2.0. INTENSIFICARE IL CONTROLLO E LA REPRESSIONE DEI COMPORTAMENTI DI GUIDA A RISCHIO			
	azione 2.2.1. misure nel campo del rispetto delle norme del Codice della Strada	rispetto delle norme sulle tratte nelle quali saranno avviati i controlli	<ul style="list-style-type: none"> numero di nuove postazioni fisse di controllo installate numero di nuove tratte sottoposte a controllo automatico della velocità media 	<ul style="list-style-type: none"> velocità media nelle tratte sottoposte a controllo prima e dopo l'avvio dei controlli incidentalità nelle tratte sottoposte a controllo prima e dopo l'avvio dei controlli

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	INDICATORI	
			Tipologia A	Tipologia B
	LINEA STRATEGICA 2.3.0. DIFFONDERE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA RESPONSABILE			
	azione 2.3.1. miglioramento della formazione alla guida	diffondere le conoscenze di guida sicura presso le categorie a rischio.	<ul style="list-style-type: none"> numero di interventi formativi realizzati numero di beneficiari per tipologia 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle iniziative numero di interventi realizzati integrati con altre tipologie di intervento distribuzione territoriale degli interventi di formazione
	azione 2.3.2. interventi di educazione, formazione alla mobilità sicura degli anziani	diffusione delle conoscenze di guida sicura e delle norme del Codice della Strada.	<ul style="list-style-type: none"> numero di interventi di educazione e formazione realizzati numero di beneficiari degli interventi di formazione, per tipologia 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle iniziative numero di interventi realizzati integrati con altre tipologie di intervento distribuzione territoriale degli interventi di educazione e formazione
	LINEA STRATEGICA 2.4.0. PROMUOVERE L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE PRESSO LE SCUOLE E LE FAMIGLIE			
	azione 2.4.1. consolidamento dell'attività di educazione stradale nelle scuole	partecipazione delle scuole	<ul style="list-style-type: none"> numero di scuole e numero di classi coinvolte numero di insegnanti formati 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle iniziative percentuale di progetti educativi sulla sicurezza stradale inseriti nei Piani di Offerta Formativa
3.0.0 VEICOLO	LINEA STRATEGICA 3.1.1. INCENTIVARE LA DIFFUSIONE DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA PER LA SICUREZZA DEI VEICOLI			
	azione 3.1.1. diffusione dell'innovazione tecnologica	diffusione delle applicazioni tecnologiche innovative	<ul style="list-style-type: none"> numero di progetti di innovazione tecnologica avviati 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle iniziative
4.0.0. GESTIONE	LINEA STRATEGICA 4.1.0 RINFORZARE LA GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE SUL LAVORO			
	azione 4.1.1. miglioramento della sicurezza stradale per gli spostamenti legati al lavoro	adesione al progetto di aziende di rilievo dello scenario piemontese	<ul style="list-style-type: none"> numero di progetti pilota realizzati numero di aziende beneficiarie 	<ul style="list-style-type: none"> tempi e costi di realizzazione delle iniziative percentuale di aziende beneficiarie sul totale delle aziende con più di (...) dipendenti

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	INDICATORI	
			Tipologia A	Tipologia B
	LINEA STRATEGICA 4.2.0. MIGLIORARE LA GESTIONE E LA REGOLAZIONE DEL TRAFFICO			
	azione 4.2.1. costituzione dell'interconnessione tra il sistema operativo Twist ed il Centro Operativo del Traffico Regionale (TOC)	miglioramento dello scambio di informazioni sui dati della rete stradale	<ul style="list-style-type: none"> numero e tipologia di nuove funzionalità di interconnessione tra gli applicativi Twist e ITS, Intelligent Transport System 	
	LINEA STRATEGICA 4.3.0. MIGLIORARE LA GESTIONE DEL TRASPORTO DELLE MERCI			
	azione 4.3.1. miglioramento della gestione del trasporto delle merci in ambito urbano	azione a cura del Piano regionale della Logistica - monitoraggio da parte della Direzione Trasporti – Settore Navigazione, Trasporto Merci e Logistica		
5.0.0. GOVERNO E GOVERNANCE	LINEA STRATEGICA 5.1.0. COSTITUIRE UN FONDO PER LA SICUREZZA STRADALE			
	azione 5.1.1. costituire un fondo per la sicurezza stradale	creazione del fondo per la sicurezza stradale	<ul style="list-style-type: none"> quantità di risorse destinate al fondo numero di enti che hanno partecipato alla costituzione del fondo 	<ul style="list-style-type: none"> percentuale di risorse destinate al fondo sul totale delle risorse per la sicurezza stradale tasso di utilizzo del fondo
	LINEA STRATEGICA 5.2.0. MIGLIORARE IL QUADRO NORMATIVO			
	azione 5.2.1. partecipazione alla definizione dei criteri statali per il recepimento nell'ordinamento nazionale delle Direttive Europee sulla sicurezza stradale	contributi a disegni di legge e al recepimento delle Direttive Europee e di normative nazionali	<ul style="list-style-type: none"> avvio di tavoli di lavoro realizzazione di contributi, proposte operative, altro 	
	LINEA STRATEGICA 5.3.0. SVILUPPARE LA CONOSCENZA SCIENTIFICA E L'INNOVAZIONE			
	azione 5.3.1. diffusione delle "migliori pratiche"	creazione di una raccolta di migliori pratiche e trasferimento delle conoscenze nella rete dei soggetti coinvolti in sicurezza stradale	<ul style="list-style-type: none"> numero e tipologie di "migliori pratiche" raccolte 	<ul style="list-style-type: none"> modalità di realizzazione dell'iniziativa numero e tipologia di azioni di diffusione dell'iniziativa presso le Amministrazioni locali

	DESCRIZIONE AZIONE	RISULTATI ATTESI	INDICATORI	
			Tipologia A	Tipologia B
	LINEA STRATEGICA 5.4.0. ATTIVARE LE FUNZIONI DI MONITORAGGIO E VALUTAZIONE			
	azione 5.4.1. miglioramento della conoscenza del "dato incidentale"	miglioramento della conoscenza del dato incidentale	<ul style="list-style-type: none"> • numero iniziative formative per utilizzo del programma TWIST • numero e tipologia di nuove funzionalità sviluppate nell'ambito dell'applicativo Twist • frequenza di trasmissione dati tramite l'applicativo Twist • numero e tipologia di utilizzatori dei dati 	
	azione 5.4.2. analisi, interpretazioni e divulgazione delle conoscenze	diffusione delle conoscenze in sicurezza stradale	<ul style="list-style-type: none"> • frequenza dell'aggiornamento in rete della documentazione disponibile 	
	azione 5.4.3. monitoraggio e valutazione degli interventi del Programma	Individuazione delle metodologie per il monitoraggio e valutazione degli interventi del Programma	<ul style="list-style-type: none"> • numero e tipologia di attività di monitoraggio e valutazione degli interventi del Piano 	
	LINEA STRATEGICA 5.5.0. FORMAZIONE PROFESSIONALE			
	azione 5.5.1. consolidamento dell'attività formativa per tecnici delle Amministrazioni locali	realizzazione di corsi di formazione	<ul style="list-style-type: none"> • numero di interventi formativi realizzati • numero di beneficiari per tipologia 	
	LINEA STRATEGICA 5.6.0. SVILUPPARE A TUTTI I LIVELLI UNA PROGETTAZIONE PARTECIPATA			
	azione 5.6.1. consolidamento della Consulta regionale della sicurezza stradale	partecipazione della Consulta ai processi di pianificazione ed attuazione relativi al tema della sicurezza stradale		

Annesso I



Stato di attuazione del Programma triennale 2007-2009

1.1 Premessa

Il presente allegato individua nel dettaglio le azioni, i risultati attesi, le risorse investite e tenta, attraverso indicatori di output, di dare una misurazione di tipo quantitativo dei risultati raggiunti attraverso il Programma triennale 2007-2009.

Azione programma 2007-2009	Risultati attesi	Risorse investite	Tipo di intervento	Indicatori di output
Linea strategica 1.1.0				
Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane				
Incentivi ai Comuni per la realizzazione delle zone 30 secondo le linee guida delle migliori pratiche	Generalizzare la diffusione delle zone a traffico moderato nei principali Comuni della Regione, favorendo l'integrazione della misura con gli strumenti di piano vigenti (PUT)	€ 2.960.000 anno 2007 € 1.763.000 anno 2008	Sostegno enti locali	<ul style="list-style-type: none"> Numero di amministrazioni che hanno partecipato al bando: 31 Numero di progetti realizzati: 23
Incentivi ai Comuni per la realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola	Promuovere l'idea di una mobilità sostenibile e sicura e favorire in particolare la progettazione partecipata dell'ambiente urbano, in prossimità delle scuole	<i>L'azione non è stata realizzata in attesa di definire linee guida sulla base delle quali poter avviare interventi omogenei sul territorio</i>	Sostegno enti locali	
Linea strategica 1.2.0				
Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana				
Incentivi alle Province per l'elaborazione di progetti secondo le linee guida e le migliori pratiche	Incentivare la diffusione delle migliori pratiche negli interventi di messa in sicurezza delle strade extraurbane, a cominciare dalla ricca rete delle strade provinciali	<i>L'azione non è stata realizzata: in attesa di definire linee guida sulla base delle quali poter avviare interventi omogenei sul territorio</i>	Sostegno enti locali	
Interventi di messa in sicurezza della rete regionale e locale	Graduale messa in sicurezza della rete extraurbana regionale	Interventi finanziati con il Primo Programma annuale di attuazione del PNSS (S.R.10, 11, 20) finanziato con: Stato 10,7 M; Regione 14 M€ ; EE.LL. 4,5 M€ ; e con il Secondo Programma annuale di attuazione del PNSS (rete locale) finanziato con: Stato €12,6M€, EE.LL. 12,6M€)	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Numero di interventi realizzati per tipo: Infrastrutturali: 96 segnaletica: 201 tecnologici: 17 km interessati da interventi di messa in sicurezza: SR 10- Torino, Alessandria, Asti: 373KM SR 11 – Torino, Vercelli, Novara: 462 KM SR 20 – Torino, Cuneo: 75 KM
Predisposizione di linee guida	Uniformare metodi, tecniche e contenuti dei piani e dei progetti attraverso la formazione di linee guida basate sulle migliori pratiche disponibili	€ 100.000 anno 2008 € 20.000 anno 2009	Attività regolamentare / normativa	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione e pubblicazione delle linee guida: 3 (Strategie locali, Centri urbani, Rete perturbane e extraurbana)

Azione programma 2007-2009	Risultati attesi	Risorse investite	Tipo di intervento	Indicatori di output
Linea strategica 2.1.0				
Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale				
Diffusione della campagna di comunicazione sperimentata sulle direttrici regionali s.r. 10, 11: contributi a Comuni e Province	Informare gli utenti delle tre direttrici sia degli specifici rischi della strada sia della sperimentazione in corso.	<i>L'azione, a carattere sperimentale, è stata sospesa a causa di una circolare del Ministero che richiama l'impossibilità di posizionare sulle strade segnaletica non prevista dal Nuovo C.d.S.</i>	Sostegno enti locali	
Attività di comunicazione a supporto delle iniziative regionali	Informare i cittadini su iniziative specifiche persuadendoli a modificare un atteggiamento o un comportamento in seguito a motivazioni convincenti	€ 295.000 anno 2008	Sostegno enti locali	Realizzazione delle iniziative di comunicazione (tipo di materiali prodotti) <ul style="list-style-type: none"> • Zone 30: studio di un logo, pieghevoli zone 30 • Alcol: pieghevoli campagna se bevo non guido, cartoline, giornate di prevenzione in piazza
Predisposizione di un Piano strategico regionale sulla comunicazione e di un protocollo fra Enti	Migliorare l'efficacia della comunicazione sulla sicurezza, uniformando metodi e contenuti e stabilendo forme di cooperazione fra i soggetti coinvolti	<i>A cura della Direzione Comunicazione Istituzionale –Attività sospesa</i>	Attività regolamentare / normativa	
Linea strategica 2.2.0				
Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio				
Interventi sperimentali di enforcement: contributi agli Enti Locali per l'installazione rilevatori/dissuasori di velocità	Aumentare l'efficacia dei controlli sulle strade, attraverso l'installazione di sistemi di controllo e prevenzione dei comportamenti a rischio (velocità) nei tratti più critici della rete (ingressi dei centri abitati e punti pericolosi)	€ 1.200.000 anno 2006	Sostegno enti locali	<ul style="list-style-type: none"> • Numero di postazioni di controllo installate: 60
Interventi sperimentali di enforcement: installazione di sistemi di rilevazione della velocità media su tratte ad elevato rischio	Riduzione dell'incidentalità e controllo dei comportamenti scorretti (velocità e sorpassi azzardati). Il programma di intervento verrà elaborato nell'ambito del Centro Operativo regionale di Infomobilità,	<i>Attuazione a carico del Programma Regionale Infomobilità anno 2009</i>	Interventi diretti della Regione	Numero di postazioni di controllo installate: progetto da avviare
Rafforzamento dei programmi di prevenzione e controllo su strada per la guida in stato di ebbrezza (alcol e stupefacenti)	Intensificare le attività di controllo e repressione, condotte dalle Forze dell'Ordine, attraverso la maggior diffusione sul territorio della strumentazione tecnica necessaria ad effettuare i controlli e lo sviluppo di cooperazione tra forze di polizia.	€ 500.000 anno 2007 € 510.935 anno 2008	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> • Numero di amministrazioni che hanno partecipato al bando: 31 • Numero di materiali distribuiti per tipo: 81 etilometri, 70.500 boccagli, 95 precursori alcol, 24.440 test – on site, 69.130 alcoltest monouso

Azione programma 2007-2009	Risultati attesi	Risorse investite	Tipo di intervento	Indicatori di output
Linea strategica 2.3.0				
Diffondere un comportamento di guida responsabile				
Realizzazione di una rete di impianti di guida sicura in Piemonte: contributi alle Province	Aumentare il numero di conducenti formati e, di conseguenza, in grado di mantenere costantemente un comportamento di guida sicuro, cioè adeguato alle velocità di sicurezza, in particolare nei confronti dell'utente più debole	€ 300.000 anno 2008	Sostegno enti locali	<ul style="list-style-type: none"> Numero di impianti realizzati: 0 Alessandria: previsto
Corsi di driver improvement per neopatentati ed operatori professionali	Aumentare il numero di utenti coinvolti nelle attività di addestramento alla guida sicura (toccando fasce di età e categorie a rischio) ed accrescere la sensibilità dei cittadini al tema della sicurezza stradale	€ 1.000.000 anno 2007 € 487.000 anno 2008 € 1.250.000 anno 2009	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Numero di partecipanti ai corsi per categoria: neopatentati: 1500 operatori del soccorso sanitario: 2650 autisti di scuolabus: 203 operatori professionali: 300
Linea strategica 2.4.0				
Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie				
Sostegno all'attività del CRESS - Coordinamento Regionale per l'Educazione alla Sicurezza Stradale nelle scuole di ogni ordine e grado	Creare un solido impianto, concettuale ed organizzativo, in grado di caratterizzarsi per qualità, efficacia, continuità e valutabilità degli interventi di Educazione alla Sicurezza Stradale in tutte le scuole regionali, senza disparità territoriali o sociali, finalizzato inoltre al raggiungimento anche delle famiglie degli studenti	€ 300.000 anno 2007 € 300.000 anno 2008 € 300.000 anno 2009	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Numero di scuole coinvolte, Numero di classi coinvolte: A.s. 2006/07: 330 scuole partecipanti - 3.500 classi. A.s. 2007/08: 460 scuole partecipanti - 3750 classi A.s. 2008/09: 498 scuole partecipanti - 4980 classi Numero di insegnanti formati: 1500 Materiali realizzati e distribuiti per tipo. Kit per la documentazione attività ragazzi (es. fotocamere, videocamere, carta stampa...) Cartellina docenti Quadernone e schedario didattico Cartellonistica Pieghevoli per le famiglie
Linea strategica 2.5.0				
Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale				
Azioni del Piano Regionale di Sorveglianza e Prevenzione degli Incidenti Stradali 2006 - 2008	Contribuire alla riduzione degli incidenti stradali e degli effetti nocivi (in termini di mortalità, in particolare mortalità giovanile, morbosità e conseguenze invalidanti), attraverso azioni di comprovata efficacia allo scopo di: modificare i comportamenti a rischio, utilizzare i mezzi di protezione individuale.	Attuazione a carico del Piano Regionale Sanitario	Interventi diretti della Regione	Monitoraggio a cura del settore sanitario regionale

Azione programma 2007-2009	Risultati attesi	Risorse investite	Tipo di intervento	Indicatori di output
Linea strategica 3.1.0				
Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli				
Progetto pilota per la promozione/installazione delle scatole nere sui veicoli		Attività non realizzata. Risultano in corso valutazioni a livello programmatico superiore (Unione europea)	Interventi diretti della Regione	
Incentivi per la diffusione di veicoli sicuri		Attività non realizzata. in corso valutazioni a livello programmatico superiore (Unione europea)	Interventi diretti della Regione	
Linea strategica 4.1.0				
Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro				
Incentivi alla realizzazione di iniziative per combattere l'incidentalità stradale correlata al lavoro		Attività non realizzata. La Regione sta valutando l'efficacia di proprie iniziative di conversione modale (trasporto collettivi, car pooling, bike sharing...) quale base per aprire un tavolo di confronto con l'INAIL.	Interventi diretti della Regione	
Riduzione dei comportamenti a rischio nell'autotrasporto. Azioni di supporto per incrementare il numero di controlli ai fini della prevenzione	Incrementare il numero di controlli complessivi sui mezzi pesanti consentendo ai soggetti preposti ai controlli di accedere a tutti i dati registrati nella memoria del cronotachigrafo ed a tutti i dati dettagliati registrati nella carta del conducente	12.500 anno 2008	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Numero di materiali distribuiti per tipo: carte tachigrafiche di controllo: 150 apparecchiature informatizzate: 8
Linea strategica 4.2.0				
Migliorare la gestione e la regolazione del traffico				
Servizio Infomobilità Piemonte: applicazioni relative alla sicurezza stradale	Aumentare l'informazione ai cittadini mobilità stradale e sul tema della sicurezza stradale, con notizie aggiornate sulla situazione regionale.	€ 240.000 anno 2007 € 260.000 anno 2008 Programma Regionale Infomobilità anno 2009	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Frequenza di aggiornamento delle informazioni: tempo reale Modi di diffusione delle informazioni: Quotidiani: 5 (informativa giornaliera) Radio: 27 emittenti Televideo: 1 pagina Sito internet: 49.000 contatti/anno Numero verde: casella vocale/aggiornata in tempo reale Televisioni: 3 emittenti, 8 notiziari/giorno
Linea strategica 4.3.0				
Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose				
Predisposizione di un piano delle aree di sosta per il trasporto delle merci pericolose. Merci pericolose: collaborazione con progetti in corso	Mettere a sistema le esperienze pilota ed arrivare alla costituzione di un centro regionale di controllo per le merci pericolose inserito in una rete di centri analoghi sia regionali che nazionali.	Azione non onerosa	Attività regolamentare / normativa	<ul style="list-style-type: none"> Adesione a progetti europei

Azione programma 2007-2009	Risultati attesi	Risorse investite	Tipo di intervento	Indicatori di output
Linea strategica 5.1.0 <i>Costituire un fondo per la sicurezza stradale</i>				
Costituzione di un fondo finanziario	Aumentare le risorse destinate alla sicurezza stradale e dare loro continuità nel tempo	Collaborazioni con le Direzioni competenti <i>Azione non realizzata</i>	Attività regolamentare / normativa	<ul style="list-style-type: none"> Numero di enti che hanno costituito un fondo per la sicurezza: 0
Linea strategica 5.2.0 <i>Migliorare il quadro normativo</i>				
Redazione di un disegno di legge regionale in materia di sicurezza stradale	Migliorare il quadro normativo, per creare le condizioni giuridiche più adatte a sostenere l'avvio e il consolidamento di una politica nuova e complessa come quella della sicurezza stradale	Collaborazioni con le Direzioni competenti – <i>Azione non realizzata</i>	Attività regolamentare / normativa	
Riferimenti alla sicurezza stradale nella nuova legge urbanistica	Migliorare il quadro normativo, per creare le condizioni giuridiche più adatte a sostenere l'avvio e il consolidamento di una politica nuova e complessa come quella della sicurezza stradale	Collaborazioni con le Direzioni competenti – <i>Azione non realizzata</i>	Attività regolamentare / normativa	
Linea strategica 5.3.0 <i>Rafforzare la struttura amministrativa</i>				
Protocollo di cooperazione con Province e Comuni sulla sicurezza stradale: istituzione, presso le Province e Comuni, di uffici della sicurezza stradale e individuazione dei responsabili della sicurezza stradale	Migliorare la collaborazione interistituzionale sul tema della sicurezza e in particolare, nella realizzazione di piani e programmi per la messa in sicurezza della rete, istituzione degli Uffici e Responsabili della sicurezza stradale, formazione dei tecnici; promozione educazione nelle scuole; intensificazione delle attività di controllo; collaborazione con il Centro regionale di monitoraggio; istituzione di un fondo finanziario per la sicurezza stradale.	Azione non onerosa	Attività regolamentare / normativa	<ul style="list-style-type: none"> Numero Enti firmatari: 16 Attuazione degli impegni assunti da parte dei firmatari: Num Piani Sic. Strad. elaborati: 14 Num. Uffici di Sic. Strad costituiti: 3 Num C. Monit. Prov. costituiti: 8
Protocollo di Intesa tra ISTAT, Ministero dell'Interno, della Difesa, dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle province Autonome, UPI, ANCI per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale	Miglioramento del flusso dei dati sugli incidenti stradali, in termini di qualità e tempestività	Azione non onerosa	Attività regolamentare / normativa	<ul style="list-style-type: none"> Approvazione a livello nazionale del progetto della regione: SI
Protocolli di cooperazione tra Province, Comuni, Anas, Concessionarie e di condivisione delle linee guida per la sicurezza stradale		<i>L'azione non è stata realizzata in attesa di definire linee guida.</i>	Attività regolamentare / normativa	

Azione programma 2007-2009	Risultati attesi	Risorse investite	Tipo di intervento	Indicatori di output
Protocolli di cooperazione tra forze dell'ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Polizia Locale) Protocollo operativo per lo snellimento delle procedure controlli art. 186 e 187 del Codice della Strada	Consentire ai soggetti preposti ai controlli di incrementare il numero di controlli ex artt. 186 e 187 del CdS, attraverso lo snellimento delle procedure e l'individuazione di modalità univoche per lo svolgimento dei controlli	Collaborazioni con le Direzioni competenti	Attività regolamentare / normativa	<ul style="list-style-type: none"> Stesura e firma del protocollo <i>Azione in corso</i>
Linea strategica 5.4.0 Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione				
Costituzione del Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale	Migliorare l'informazione e la conoscenza sull'incidentalità stradale in Piemonte, per alimentare le statistiche ufficiali a livello nazionale e europeo e per fornire informazioni utili a monitorare e valutare le prestazioni delle politiche regionali	€ 600.000 anno 2006	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Atto costitutivo del centro e avvio delle attività: SI
Realizzazione di un software per la gestione degli incidenti stradali	Predisposizione e distribuzione di un software web per rendere più efficiente il processo di raccolta e gestione dei dati e permetterne l'accesso, oltre ai rilevatori e all'Istat, ai tecnici delle amministrazioni competenti, agendo sulla copertura territoriale, sull'accuratezza e sulla qualità dei dati raccolti.	€ 280.000 anno 2006 € 320.000 anno 2008 € 240.000 anno 2009	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione e messa in funzione del software per la raccolta e gestione dei dati: SI Numero Enti che utilizzano il software: 622, di cui: Consultatori: 11, Gestori Qualità Dato: 10, Rilevatori: 583, Uploaders da altri software: 18
Linea strategica 5.5.0 Attivare la formazione professionale permanente				
Costituzione di un centro di formazione e di ricerca permanente per la sicurezza stradale	Accrescere il livello della competenza tecnica, del saper fare e della capacità di innovare. Rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale presso tutte le Amministrazioni Locali della regione.	€ 200.000 anno 2006 € 200.000 anno 2008 € 100.000 anno 2009	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Atto costitutivo del centro e avvio delle attività: SI Tecnici formati: 50
Linea strategica 5.6.0 Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata				
Consolidamento dell'attività della Consulta regionale per la Sicurezza Stradale	Potenziare l'attività della Consulta regionale sulla sicurezza stradale, in modo da poter affrontare con crescente competenza e incisività i vari temi della politica regionale, coinvolgendo gli stakeholder a tutti i livelli	Azione non onerosa	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Numero di riunioni della consulta: 6 Numero di enti partecipanti alla consulta: 62
Creazione del portale sulla sicurezza stradale in Piemonte	Divulgare attraverso il web le conoscenze prodotte, nel quadro del rispetto del principio basilare dell'e-government, garantendo l'accessibilità e l'aggiornamento.	Azione a carico del Centro di monitoraggio regionale della sicurezza stradale	Interventi diretti della Regione	<ul style="list-style-type: none"> Apertura e aggiornamento del portale SI

Azione programma 2007-2009	Risultati attesi	Risorse investite	Tipo di intervento	Indicatori di output
<i>Linea strategica 5.7.0</i>	<i>Sviluppare la ricerca scientifica in materia di sicurezza stradale</i>			
<i>Durante il triennio 2007- 2009 non sono state previste azioni</i>				