

Deliberazione della Giunta Regionale 11 luglio 2016, n. 1-3581

Approvazione del Programma Triennale di attuazione 2016-2018 e del Programma di azione annuale 2016 di attuazione del Piano regionale della sicurezza stradale di cui alla D.G.R. n. 11 - 5692 del 16.04.2007.

A relazione del Presidente Chiamparino e degli Assessori Pentenero, Saitta, Ferraris, Balocco:

Premesso che

in materia di Sicurezza Stradale la Regione Piemonte condivide gli obiettivi fissati dall'Unione Europea e ribaditi dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) approvato con Legge 144/99, di ridurre l'incidentalità stradale nel territorio regionale, promuovendo la concertazione interistituzionale e, soprattutto, progetti e azioni multisettoriali che coinvolgano 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 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;

ad oggi il Piano Regionale della Sicurezza Stradale è stato attuato mediante i seguenti Programmi:

- Programma Triennale di attuazione 2007-2009 approvato con la medesima deliberazione di approvazione del PRSS;
- Programma Annuale di azione 2007 – approvato con D.G.R. n. 16 – 6308 del 5 luglio 2007;
- Programma Annuale di azione 2008 – approvato con D.G.R. n. 5 – 9523 del 2 settembre 2008;
- Programma Annuale di azione 2009 – approvato con D.G.R. n. 13 – 11338 del 4 maggio 2009.
- Programma Triennale di attuazione 2011-2013 - approvato con D.G.R. 15-3133 del 19.12.2011.

Premesso, inoltre, che:

sulla base di un'analisi dell'attuale situazione dell'incidentalità sul territorio regionale, del raffronto con le strategie raccomandate dall'Unione Europea e degli indirizzi forniti dal Piano Regionale della Sicurezza Stradale, il Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture (con la collaborazione di altri settori regionali coinvolti) ha elaborato il Programma Triennale di Attuazione 2016-2018 (di seguito Programma Triennale 2016-2018) ed il Programma di Azione annuale 2016 (di seguito Programma Annuale 2016);

il Programma Triennale 2016-2018 comprende in particolare :

- un approfondimento sulle principali caratteristiche dell'incidentalità in Piemonte ed un'analisi S.W.O.T. (punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce)
- una sezione relativa alle strategie raccomandate dall'Unione Europea e agli Indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- l'illustrazione dei temi e delle azioni prioritarie, individuati in conformità al Piano Regionale della Sicurezza Stradale e sulla base dei dati dell'incidentalità stradale e degli indirizzi del Piano Regionale della Sicurezza stradale, da avviare nel triennio 2016-2018 per la prevenzione dell'incidentalità stradale, con i relativi fabbisogni finanziari;

- gli accenni per la definizione di una possibile valutazione del Programma;
- i seguenti temi e azioni che rivestono una importanza prioritaria per l'incremento della sicurezza stradale in Piemonte:
 - *categorie di utenti a rischio*: motociclisti, ciclisti, pedoni, anziani;
 - *messa in sicurezza dei punti critici della rete*: individuazione delle criticità della rete stradale esistente extra-urbana provinciale;
 - *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 della conoscenza*: mantenimento del sistema di monitoraggio efficiente sull'incidentalità stradale;

il Programma Annuale 2016 individua le azioni da avviare nel corso dell'annualità in base all'effettiva disponibilità di risorse a bilancio regionale, che sono :

- Azione 1: Monitoraggio incidentalità stradale (fabbisogno previsto € 50.000,00);
- Azione 2: Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale (fabbisogno previsto € 150.000,00);
- Azione 3: Educazione alla sicurezza stradale nelle scuole (fabbisogno previsto € 100.000,00).

Ritenuto, al fine di dare continuità alla programmazione avviata dalla Regione Piemonte in materia di sicurezza stradale, di approvare il Programma Triennale 2016-2018 ed il Programma Annuale 2016 del PRSS, allegati alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale.

Tenuto conto che:

dall'approvazione del Programma Triennale 2016-2018 non derivano obbligazioni finanziarie per la Regione Piemonte, essendo un provvedimento di natura meramente programmatica.

il Programma Annuale 2016 prevede un fabbisogno finanziario di € 300.000,00, cui si farà fronte con le seguenti risorse:

- € 300.000,00 risorse stanziare sul capitolo 175806 "Quota di cofinanziamento regionale del Piano Nazionale della Sicurezza stradale (art. 32 della Legge 144/99) del bilancio 2016 con la seguente ripartizione:
 - Euro 50.000,00 per l'azione 1 "Monitoraggio incidentalità stradale";
 - Euro 150.000,00 per l'azione 2 "Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale";
 - Euro 100.000,00 per l'azione 3 "Educazione alla sicurezza stradale nelle scuole".

per le restanti annualità 2017 e 2018, non derivano obbligazioni finanziarie per la Regione Piemonte, in quanto il Programma Triennale 2016-2018 verrà attuato attraverso l'adozione di Programmi Annuali sulla base delle disponibilità economiche presenti a bilancio regionale.

Ritenuto inoltre di:

- demandare alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, l'individuazione delle modalità attuative dell'azione 1 "Monitoraggio incidentalità stradale";
- demandare l'adozione di tutti i provvedimenti necessari per l'attuazione dell'azione 2 "Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale" al Settore regionale "Relazioni esterne e comunicazione", utilizzando le suddette risorse pari a € 150.000,00;
- individuare quale soggetto attuatore dell'azione 3 "Educazione alla sicurezza stradale nelle scuole" il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Ufficio Scolastico Regionale

per il Piemonte, Direzione generale, con sede in Torino; in quanto soggetto competente al coordinamento di tutte le iniziative educative che vengono realizzate nelle scuole piemontesi di ogni ordine e grado, stabilendo:

- che i rapporti tra Regione Piemonte e l'Ufficio Scolastico Regionale per il Piemonte per l'attuazione dell'azione 3 "Educazione alla sicurezza stradale nelle scuole" siano regolati mediante apposita convenzione da sottoscrivere tra i medesimi soggetti;
- di demandare al Settore regionale "Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture", la definizione dei contenuti e la sottoscrizione della suddetta convenzione attuativa;
- di costituire, ai sensi della DGR 01/08/2008 n.10-9336, un gruppo di lavoro interdirezionale per l'attuazione, la valutazione e la proposta di revisione del Programma Triennale 2016-2018 e del Programma Annuale 2016, composto da un rappresentante per ciascuno dei seguenti settori regionali :
 - Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture (con funzioni di coordinamento);
 - Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture;
 - Settore Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture;
 - Settore Prevenzione e veterinaria;
 - Settore Assistenza sanitaria e socio-sanitaria territoriale
 - Settore Rapporti con le autonomie locali e polizia locale;
 - Settore Politiche dell'Istruzione;
 - Settore Relazioni esterne e comunicazione.
- di stabilire che la partecipazione al tavolo è a titolo gratuito e potrà essere estesa, anche ad eventuali ulteriori soggetti in base a tematiche specifiche da trattare.

Per quanto sopra;

la Giunta Regionale, unanime

delibera

di approvare il Programma Triennale 2016-2018 ed il Programma Annuale 2016 del PRSS, allegati alla presente deliberazione quale parte integrante e sostanziale;
di dare atto che dall'approvazione del Programma Triennale 2016-2018 non derivano obbligazioni finanziarie per la Regione Piemonte, in quanto di natura meramente programmatica;

di stabilire che il Programma Annuale 2016 prevede un fabbisogno finanziario di € 300.000,00 per l'annualità 2016 cui si farà fronte con l'importo di € 300.000,00 stanziato sul capitolo 175806 "Quota di cofinanziamento regionale del Piano Nazionale della Sicurezza stradale (art. 32 della Legge 144/99) del bilancio 2016 con la seguente ripartizione:

- Euro 50.000,00 per l'azione 1 "Monitoraggio incidentalità stradale";
- Euro 150.000,00 per l'azione 2 "Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale";
- Euro 100.000,00 per l'azione 3 "Educazione alla sicurezza stradale nelle scuole".

di dare atto che per le restanti annualità 2017 e 2018, non derivano obbligazioni finanziarie per la Regione Piemonte, in quanto il Programma Triennale 2016-2018 verrà attuato attraverso l'adozione di Programmi Annuali sulla base delle disponibilità economiche presenti a bilancio regionale;

di demandare alla Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Montagna, Foreste, Protezione Civile, Trasporti e Logistica, l'individuazione delle modalità attuative dell'azione 1 "Monitoraggio incidentalità stradale";

di demandare l'adozione di tutti i provvedimenti necessari per l'attuazione dell'azione 2 "Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale" al Settore regionale "Relazioni esterne e comunicazione", utilizzando le suddette risorse pari a € 150.000,00;

di individuare quale soggetto attuatore dell'azione 3 "Educazione alla sicurezza stradale nelle scuole" il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, Ufficio Scolastico Regionale per il Piemonte, Direzione generale, con sede in Torino; in quanto soggetto competente al coordinamento di tutte le iniziative educative che vengono realizzate nelle scuole piemontesi di ogni ordine e grado, stabilendo:

- che i rapporti tra Regione Piemonte e l'Ufficio Scolastico Regionale per il Piemonte per l'attuazione dell'azione 3 "Educazione alla sicurezza stradale nelle scuole" siano regolati mediante apposita convenzione da sottoscrivere tra i medesimi soggetti;
- di demandare al Settore regionale "Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture", la definizione dei contenuti e la sottoscrizione della suddetta convenzione attuativa;

di costituire, ai sensi della DGR 01/08/2008 n. 10-9336, un gruppo di lavoro interdirezionale per l'attuazione, la valutazione e la proposta di revisione del Programma Triennale 2016-2018 e del Programma Annuale 2016, composto da un rappresentante per ciascuno dei seguenti settori regionali :

- Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture (con funzioni di coordinamento);
- Settore Investimenti Trasporti e Infrastrutture;
- Settore Controllo sulla gestione dei trasporti e delle infrastrutture;
- Settore Prevenzione e Veterinaria;
- Settore Assistenza sanitaria e socio-sanitaria territoriale
- Settore Rapporti con le autonomie locali e polizia locale;
- Settore Politiche dell'Istruzione;
- Settore Relazioni esterne e comunicazione.

di stabilire che la partecipazione al tavolo è a titolo gratuito e potrà essere estesa, anche ad eventuali ulteriori soggetti in base a tematiche specifiche da trattare.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul B.U. della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. 22/2010, nonché, ai sensi dell'art. 26, c. 1, del D.Lgs 33/2013 sul sito istituzionale dell'Ente nella sezione Amministrazione Trasparente.

(omissis)

Allegato



Piano Regionale della Sicurezza stradale

PROGRAMMA DI ATTUAZIONE 2016-2018

Programma annuale 2016



- **La situazione dell'incidentalità stradale**
- **Obiettivi da raggiungere**
- **Azioni prioritarie da avviare**

Giugno 2016

Documento redatto a cura di :

REGIONE PIEMONTE

**Direzione Opere Pubbliche Difesa del Suolo Montagna, Foreste,
Protezione civile, Trasporti e Logistica**

Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture

Con il contributo di :

**Direzione Opere Pubbliche Difesa del Suolo Montagna, Foreste,
Protezione civile, Trasporti e Logistica**

Settore Investimenti trasporti e infrastrutture

Settore Controllo gestione trasporti e infrastrutture

Direzione Sanità

Settore Prevenzione e Veterinaria;

Settore Assistenza sanitaria e socio-sanitaria territoriale;

Direzione Affari Istituzionali e Avvocatura

Settore Rapporti con le autonomie locali e polizia locale

Direzione Coesione Sociale

Settore Politiche dell'Istruzione

Direzione Gabinetto della Presidenza della Giunta regionale

Settore Relazioni esterne e comunicazione

Indice

Cap. 1	Il Piano Regionale della sicurezza stradale Lo stato di attuazione	Pag. 4
Cap. 2	La situazione dell'incidentalità in Piemonte	Pag. 5
Cap. 3	Gli obiettivi da raggiungere per il Piemonte	Pag. 7
Cap. 4	Le strategie dell'Unione Europea	Pag. 7
Cap. 5	Le strategie del Piano Nazionale della Sicurezza stradale	Pag. 8
Cap. 6	Indirizzi per il Piano Regionale dei trasporti	Pag. 9
Cap. 7	La gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali	Pag. 9
Cap. 8	L'analisi S.W.O.T. della sicurezza stradale	Pag. 10
Cap. 9	Le azioni prioritarie regionali	Pag. 12
Cap. 10	La valutazione del programma	Pag. 26
Cap. 11	Programma delle azioni per il 2016	Pag. 28

Cap. 1

Il Piano Regionale della sicurezza stradale – stato di attuazione

Al fine di mettere in atto strategie della Comunità europea e del Piano Nazionale della Sicurezza stradale, 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 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.

Ad oggi il Piano Regione della Sicurezza Stradale è stato attuato mediante:

- Programma Triennale di attuazione 2007-2009 (approvato con la medesima deliberazione di approvazione del PRSS);
- Programma Triennale 2011-2013 (approvato con D.G.R. n. 15-3133 del 19 dicembre 2011).

Il dettaglio di quanto realizzato, i risultati e lezioni apprese con la programmazione 2007-2009 è stato illustrato dal precedente Programma Triennale 2011-2013.

Per la programmazione 2011-2013, il periodo è stato caratterizzato dalla drastica riduzione di nuove risorse stanziare a bilancio regionale da destinare alla prevenzione dell'incidentalità stradale che non ha consentito di fatto l'avvio della quasi totalità delle azioni programmate.

A partire dal 2011 sino ad oggi la Regione, Direzione OOPP – Trasporti, si è impegnata principalmente nell'attuazione di interventi mediante le risorse nazionali stanziare dal Piano Nazionale della Sicurezza stradale e nel funzionamento del Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza stradale. E' stata inoltre realizzato la campagna informativa "Giornata Regionale della Sicurezza stradale" svoltasi a Torino nelle giornate 8-9 maggio 2015.

Il Piano Regionale della Sicurezza individua i seguenti campi d'azione e linee strategiche per perseguire la riduzione dell'incidentalità stradale:

CAMPI D'AZIONE	LINEE STRATEGICHE
Infrastruttura	Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane
	Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana
Uomo	Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale
	Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio

	Diffondere un comportamento di guida responsabile
	Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie
	Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale
Veicolo	Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli
Gestione	Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro
	Migliorare la gestione e la regolazione del traffico
	Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose
Governo e governance	Costituire un fondo per la sicurezza stradale
	Migliorare il quadro normativo
	Rafforzare la struttura amministrativa
	Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione
	Attivare la formazione professionale permanente
	Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata
	Sviluppare la ricerca scientifica in materia di sicurezza stradale

Cap. 2

La situazione dell'incidentalità in Piemonte *

(*fonte dati, figure e tabelle "L'incidentalità stradale in Piemonte al 2014 – Rapporto 2015" pubblicato dal Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza stradale, ottobre 2015)

Il Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale, costituito presso IRES Piemonte ha pubblicato nel mese di ottobre 2015 il rapporto "L'incidentalità stradale in Piemonte al 2014 – Rapporto 2015" che illustra lo stato e l'evoluzione del fenomeno incidentale in Piemonte.

Il 2014 (anno più recente di riferimento per i dati ufficiali) mostra un peggioramento rispetto all'anno precedente di tutti i valori di incidentalità.

Gli incidenti stradali sono stati 11.434 (+1,6%), i morti 265 (6 morti in più) e i feriti 16.445 (+0,5%).

Il 2014 è stato il primo anno dal 2010 in cui il fenomeno incidentale in Piemonte, mostra segni preoccupanti, in analogia con quanto si riscontra in molti paesi europei.

In Piemonte infatti era dal 2003 e fino al 2013 che si registravano per ciascun anno diminuzioni del numero di morti, consentendo il raggiungimento di una riduzione complessiva nel periodo 2001-2013 del – 54 %.

Il Piemonte si colloca tra le aree in Europa che continua a presentare livelli di mortalità più elevati: 60 morti per milione di abitanti contro una media nazionale di 55 e di 51 per l'Europa a 28 stati.

Tuttavia si rileva che il Piemonte ha registrato un miglioramento recente di tale indice: dal 2010 al 2014 si è passati da 73 a 60; rispetto all'Italia, passato da 67 a 55 e all'Europa, da 63 a 51.

Dal rapporto "L'incidentalità stradale in Piemonte al 2014 – Rapporto 2015" è possibile rilevare i seguenti principali critici :

Principali criticità in Piemonte	
Aumento incidentalità stradale	<ul style="list-style-type: none"> • Primo anno in cui aumenta numero di incidenti, morti e feriti, in controtendenza rispetto al periodo positivo antecedente
Motociclisti	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento del morti • Riduzione dei morti rispetto al 2010 inferiore alla media
Pedoni	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dei morti in un anno da 39 a 52 (+ 33%)
Ciclisti	<ul style="list-style-type: none"> • Rimane tra le categorie di utenti che analizzando il periodo dal 2001 ha registrato riduzione del numero di morti inferiore alla media generale
Anziani (tutte le categorie > 65 anni)	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dei morti in un anno da 63 a 89 (+ 42%)
Anziani (pedoni > 65 anni)	<ul style="list-style-type: none"> • il 75 % dei morti tra i pedoni sono anziani
Autostrade	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento di incidenti e morti (in controtendenza rispetto ai risultati positivi degli anni precedenti)
Strade statali e provinciali extraurbane	<ul style="list-style-type: none"> • Permane criticità diffusa, con aumento di morti rispetto all'anno precedente
Strade urbane	<ul style="list-style-type: none"> • L'incidentalità è fenomeno prettamente urbano: il 73 % dei sinistri avviene su strade urbane
Strade extra-urbane	<ul style="list-style-type: none"> • La maggior parte dei morti (59%) si registrano su strade extra-urbane
Fasce orarie critiche	<ul style="list-style-type: none"> • Il maggior numero di incidenti avviene nelle ore tardo-pomeridiane (16:30-19:30) • Il maggior numero di morti avviene nel pomeriggio (54% del totale)

Cap. 3 **gli obiettivi da raggiungere per il Piemonte.**

L'Unione Europea, con il documento *“Verso uno spazio condiviso della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”* ha fissato l'obiettivo del dimezzamento entro il 2020 del numero di vittime della strada rispetto al 2010 ed invita tutte le istituzioni nazionali e locali a adottare le strategie per raggiungere tale risultato.

Questo nuovo traguardo segue quello posto nel decennio precedente, che consisteva nel dimezzamento del numero dei morti nel 2010 rispetto al 2001.

Il Piemonte ha raggiunto l'obiettivo precedente del dimezzamento con due anni di ritardo (obiettivo raggiunto nel 2012); ora è chiamato alla nuova sfida europea dell'ulteriore dimezzamento entro il 2020; in Piemonte i morti nel 2010 sono stati 327 e pertanto entro il 2020 tale valore dovrà scendere al di sotto delle 163 unità.

In Piemonte nel 2014 il numero di morti è diminuito del 19%, rispetto al 2010; tale valore sebbene di poco superiore alla media europea (-18%) è un po' al di sotto di quella auspicato per raggiungere il traguardo 2020.

Inoltre il peggioramento dei valori registrati nel 2014 rispetto al 2013, evidenziano la necessità che il Piemonte rafforzi le politiche per la prevenzione degli incidenti stradali.

Il documento della Commissione Europea *“Libro bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”* del 28.03.2011 ha proposto l'ulteriore obiettivo di ridurre del numero di feriti gravi ed il Consiglio Europeo per la sicurezza dei Trasporti ha fissato l'obiettivo di una riduzione del 35 % tra il 2014 ed il 2020.

Ad oggi in Italia non esiste una definizione condivisa di “feriti gravi” ; la Regione Piemonte con altre regioni, attraverso gli uffici di statistica e con il coinvolgimento delle strutture sanitarie e di ricerca hanno avviato uno studio per addivenire a una condivisione della definizione di gravità dell'infortunio stradale. Tale progetto consentirà tra l'altro di monitorare l'andamento di tale indicatore di incidentalità stradale proposto dall'Unione Europea.

Cap. 4 **le strategie dell'Unione Europea**

L'Unione Europea, con il documento *“Verso uno spazio condiviso della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”* ha indicato le linee strategiche da perseguire per raggiungere l'obiettivo del dimezzamento entro il 2020 del numero di vittime della strada rispetto al 2010.

Le linee strategiche sono :

Strategie Unione Europea

Migliorare l'educazione stradale e la formazione degli 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: motociclisti, ciclisti, pedoni, anziani, bambini.

Cap. 5

Le strategie del Piano Nazionale della Sicurezza stradale

Il documento "Piano Nazionale della Sicurezza stradale: Orizzonte 2020" del 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, identifica le seguenti linee strategiche in materia di prevenzione degli incidenti stradali:

Strategie Piano Nazionale Sicurezza stradale

Ridurre le velocità in ambito urbano

Campagne informative

Aumento dei controlli

educazione stradale e formazione

protezione per gli utenti vulnerabili (infrastruttura)

gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro

gestione e controllo delle velocità;

miglioramento delle caratteristiche di sicurezza delle strade extraurbane;

gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

sensibilizzazione dell'utenza all'acquisto di veicoli con equipaggiamenti di sicurezza;

sistemi ITS per il veicolo e l'infrastruttura;

gestione delle emergenze e tempestività dei soccorsi;

capacità di monitoraggio e governance;

ricerca/normativa.

Cap. 6

Gli indirizzi per il Piano Regionale dei Trasporti

Il “Documento strategico di indirizzi per il Piano regionale dei trasporti” approvato con D.G.R. in data 23.12.2013 ha individuato i seguenti ambiti di azione prioritari inerenti la sicurezza stradale, da sviluppare nell'ambito del nuovo Piano Regionale dei Trasporti in corso di definizione.

Indirizzi per il Piano Regionale dei Trasporti

Ambiti di azione

Implementazione sistemi informativi della rete stradale e ITS

Indirizzi per programmi di gestione e manutenzione rete stradale

Attuazione degli indirizzi nazionali e comunitari in materia

Misurazione e Valutazione delle azioni di sicurezza stradale

Rafforzare la Governance nella programmazione delle reti infrastrutturali regionali

Cap. 7

La gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali

La Direttiva europea 2008/96/CE (emessa dal Parlamento e dal Consiglio europeo il 19 novembre 2008) sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali prevede una serie di controlli di sicurezza sulla rete stradale transeuropea TEN T, e, in futuro anche su altre parti della rete stradale.

La direttiva comunitaria prevede fra l'altro :

- la formazione e la certificazione di veri e propri ispettori della sicurezza stradale,
- analisi e controlli sui rischi sia in fase di progettazione che su strade già aperte al traffico .

E' previsto pertanto un costante monitoraggio per individuare i tratti più a rischio (con specifiche relazioni di incidente) dove poi è obbligatorio intervenire per migliorare le condizioni di sicurezza dell'infrastruttura.

Gli interventi di miglioramento verranno decisi in base a un'analisi costi-benefici che dovrà comprendere pure il costo sociale degli incidenti. Si dovrà anche tener conto, fra le altre cose, della necessità di proteggere di più gli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti e motociclisti).

Il D. Lgs. n. 35/2011, recepisce in Italia la Direttiva europea 2008/96/CE.

L'applicazione del D.Lgs. n.35/11 è prevista a tutta la rete stradale trans-europea TEN ed alla rete nazionale.

Tale provvedimento ha prevede una serie di decreti attuativi, la cui responsabilità è posta in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella fase attuale alcuni di tali decreti sono ancora in fase di emanazione, ma in virtù delle norme transitorie il D. Lgs. n. 35/2011 trova già piena attuazione.

Inoltre stabilisce che entro il 31 dicembre 2020 le regioni e le province autonome dovranno dettare la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento alle strade finanziate dall'Unione europea.

In attuazione del D. Lgs. n. 35/2011, (D.M. del 2 maggio 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) sono state approvate Le "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali".

Le Linee Guida hanno l'obiettivo di fornire uno strumento che individua criteri e modalità procedurali per :

- effettuare i controlli della sicurezza stradale sui progetti di nuove strade;
- le ispezioni di sicurezza sulle infrastrutture esistenti;
- la classificazione della sicurezza della rete stradale.

Le linee guida costituiscono inoltre orientamento per l'eventuale definizione da parte delle Regioni e delle province autonome delle modalità applicative anche alla rete stradale locale (provinciale e comunale) nei loro territori.

Cap. 8

L'analisi S.W.O.T. della sicurezza stradale

La tavola sinottica che segue rappresenta l'analisi S.W.O.T. Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (Punti di forza, opportunità, punti di debolezza, minacce) dello stato dell'incidentalità piemontese, integrando alcune considerazioni che derivano dall'analisi del sistema di "governo" della sicurezza stradale in Piemonte.

Attraverso questo specifico strumento di aiuto alla decisione, lo stato dell'incidentalità viene osservato da quattro diverse angolazioni vale a dire rispetto a :

- potenzialità regionali (punti di forza);
- congiunture esogene favorevoli (opportunità);
- elementi di criticità insiti nel contesto regionale (punti di debolezza);
- criticità derivanti dall'esterno (minacce).

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
Conoscenza approfondita del fenomeno dell'incidentalità stradale In Regione Piemonte è operativo un Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza stradale per la raccolta e gestione dei dati degli incidenti stradali. Il centro è dotato di un applicativo informatico software gratuito per le forze dell'ordine, per l'inserimento dei dati. L'applicativo prevede tra l'altro l'inserimento di una serie di informazioni aggiuntive rispetto alla scheda ISTAT e la	Nel 2014 inversione di tendenza con aumento dell'incidentalità rispetto all'anno precedente

<p>geolocalizzazione degli eventi</p> <p>A partire dal 2003 costante riduzione dell'incidentalità Nel 2012 raggiunto l'obiettivo del dimezzamento dei morti rispetto al 2001</p>	<p>Ritardo nel raggiungere obiettivo Europa 2020 Nel 2014 il numero di morti è diminuito del 19%, rispetto al 2010; tale valore sebbene è al di sotto di quella auspicato per raggiungere l'obiettivo Europeo entro 2020.</p>
	<p>Pedoni, ciclisti e motociclisti, presentano riduzioni di incidentalità inferiori alla media generale</p> <p>Aumento dell'incidentalità che coinvolge gli anziani</p> <p>Strade statali e provinciali sono le strade con criticità più diffuse</p> <p>Ambiti urbani dove avviene la stragrande maggioranza degli incidenti</p>

OPPORTUNITA'	MINACCE
<p>Fase di rilancio della strategia europea per la sicurezza stradale. I nuovi orientamenti mantengono lo stesso obiettivo previsto dal Precedente Piano per la Sicurezza Stradale 2001-2010. Entro il 2020 il numero di morti in incidenti stradali dovrà essere dimezzato rispetto ai valori del 2010.</p>	<p>Mancanza e discontinuità di risorse da destinare per la sicurezza stradale da parte delle istituzioni.</p> <p>Normativa in materia di Bilancio (patto di stabilità) vincola e a volte limita la possibilità da parte degli Enti Locali di programmare la realizzazione di nuovi interventi.</p>
<p>Fase di revisione in corso del Codice della Strada in corso; tra gli altri aspetti la riforma riguarderà in particolare l'utenza debole (pedoni, ciclisti e motociclisti)</p>	<p>La fase di riassetto istituzionale delle amministrazioni provinciali. Il perdurare del ridisegno delle amministrazioni ha portato ad un periodo di stallo nella programmazione di interventi sulla rete stradale provinciale.</p>
<p>Applicazione anche alla rete stradale locale dei principi per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Il D. Lgs. n. 35/2011, recepisce in Italia la Direttiva europea 2008/96/CE</p>	<p>Discontinuità dei fondi del Piano Nazionale della Sicurezza stradale. Risale ormai al 2008 il 4 e 5 programma di attuazione del PNSS che ha stanziato per il Piemonte la</p>

e prevede che entro il 2020 le Regioni stabiliscano le modalità di applicazione anche alla rete stradale secondaria	somma di 5, 2 milioni per la realizzazione di interventi.
<p>Intersettorialità La sicurezza stradale richiede un approccio multidisciplinare; la Cooperazione tra i vari settori regionali competenti in materia, potrà portare a una programmazione delle azioni in sinergia.</p>	

Cap. 9

Le azioni prioritarie regionali.

Dall'analisi dei dati sull'incidentalità, dall'analisi S.W.O.T., dagli orientamenti dell'Unione Europea e del Piano Nazionale della Sicurezza stradale e emergono alcuni temi che rivestono una importanza prioritaria per l'incremento della sicurezza stradale in Piemonte e che possono essere sintetizzabili nel seguente elenco:

Categorie utenti a rischio
motociclisti, ciclisti, pedoni, anziani
Messa in sicurezza dei punti critici della rete
individuazione delle criticità della rete stradale esistente extra-urbana provinciale; individuazione delle criticità della rete stradale comunale urbana.
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 della conoscenza
Mantenimento del sistema di monitoraggio efficiente sull'incidentalità stradale

Come evidenziato dall'analisi S.W.O.T. il periodo attuale è caratterizzato da alcuni fattori che non sono favorevoli per la prevenzione dell'incidentalità

stradale e tra tutti la carenza di risorse da destinare per la messa in sicurezza della rete viaria.

Con queste premesse, risulta prioritario puntare sul fattore UOMO avviando azioni di tipo immateriale, che implicano costi relativamente più contenuti ma che possono avere una ricaduta ad ampio raggio sul territorio regionale.

L'obiettivo prioritario del campo d'azione UOMO consiste nella diffusione di una cultura della sicurezza stradale presso la cittadinanza, articolata secondo diversi livelli:

- prevenzione dell'incidentalità attraverso la sensibilizzazione, l'educazione e la formazione, mirate alla diffusione di comportamenti su strada responsabili,
- controllo e repressione dei comportamenti a rischio

L'azione riguarda più settori di intervento da quello educativo e formativo a quello sanitario a quello di polizia. E' necessaria pertanto un forte coordinamento tra le varie competenze di diversi uffici regionali e di altri enti diversi che devono affrontare un campo di azione ampio e articolato.

Di seguito le azioni vengono descritte, nei contenuti, negli obiettivi e nei fabbisogni necessari. Tutti gli importi dei fabbisogni finanziari stimati per ciascuna azione sono da intendersi come indicativi e potranno essere meglio quantificati (in aumento e in diminuzione) nell'ambito dei singoli programmi annuali di attuazione.

Azione 1

Monitoraggio dell'incidentalità stradale

Campo di azione GOVERNO e GOVERNANCE

Linea Strategica 5.4.0. Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione

Descrizione :

La conoscenza approfondita del fenomeno dell'incidentalità stradale è un presupposto fondamentale per definire le politiche per migliorare la sicurezza stradale da attuare da tutti i soggetti.

Anche il Documento *“Verso uno spazio condiviso della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”* della Commissione Europea del 2010, individua quale prioritario l'obiettivo di migliorare la raccolta e l'analisi dei dati riguardanti gli incidenti stradali.

Tale linea strategica è ripresa anche dal documento *“Piano Nazionale della Sicurezza stradale: Orizzonte 2020”* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale determinante per rafforzare la capacità di governance degli enti in materia di prevenzione degli incidenti stradali.

Regione Piemonte a partire dal 2007 ha costituito il Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza stradale. Una delle funzioni cruciali del CMRSS è la raccolta ed elaborazione dei dati di tutti gli incidenti stradali con lesioni rilevati dalla forze dell'ordine in Piemonte.

Nel 2011 e nel 2015 sono stati sottoscritti i protocolli d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale, tra ISTAT, Ministero dell'interno, Ministero della Difesa, Ministero delle

Infrastrutture e dei trasporti, Conferenza delle Regione e Province autonome, UPI e ANCI. A tale protocollo ha aderito anche Regione Piemonte, impegnandosi quindi a garantire la gestione decentrata di tutte le fasi della rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, rispettando i parametri fissati di qualità e tempestività e copertura dei dati, stabiliti dal protocollo.

Obiettivo di tale sistema di raccolta è di fornire informazioni per le statistiche ufficiali a livello nazionale ed europeo ed utili per la valutazione delle misure che vengono messe in campo da tutti i soggetti per la prevenzione degli incidenti stradali.

La raccolta dei dati avviene attraverso il software realizzato da Regione Piemonte denominato TWIST (Trasmissione Web Incidenti Stradali) e gestito attualmente da CSI Piemonte.

Al fine di garantire i parametri fissati di qualità e tempestività dei dati fissati a livello nazionale, occorre un'azione costante da parte di Regione Piemonte, attualmente volta dal CMRSS, di coordinamento e controllo della raccolta dei dati sugli incidenti stradali.

L'azione consiste principalmente in :

- controllo dati inseriti in TWIST da parte delle forze dell'ordine;
- raccolta e pulizia dati provenienti da altri sistemi informatici diversi da TWIST usati dalle forze dell'ordine;
- in particolare è fondamentale fini della programmazione di interventi sulla rete stradale, la funzione svolta di controllo e correzione della geo-localizzazione dei luoghi in cui avvengono gli incidenti;
- invio di tutti i dati così verificati a ISTAT secondo i parametri di qualità e tempestività richiesti da ISTAT;
- verifica delle coordinate di localizzazione su mappa dei luoghi in cui avvengono gli incidenti;
- assistenza ai rilevatori nell'utilizzo del software TWIST e gestione credenziali accesso.

Altrettanto importante è la funzione svolta da Regione Piemonte di pubblicazione dei dati così raccolti sugli incidenti stradali, in modo che essi possano essere utilizzati da tutti i soggetti interessati alla sicurezza stradale, per la programmazione di interventi di prevenzione e riduzione dell'incidentalità stradale.

La restituzione dei dati avviene mediante :

- il software TWIST accessibile a tutte le forze dell'ordine accreditate che possono attraverso le apposite funzioni produrre mappe e report statistici relativi al proprio territorio;
- il sito web dedicato (attualmente www.sicurezzastradalepiemonte.it) accessibile a tutti nel quale è possibile reperire i dati di tutti gli incidenti avvenuti a partire dal 2001 suddivisi per territori amministrativi.

Regione Piemonte inoltre, attraverso il CMRSS pubblica annualmente, un rapporto dell'incidentalità che delinea il quadro generale sul fenomeno dell'incidentalità in Piemonte, con approfondimenti su temi specifici.

Gli obiettivi della presente azione sono :

- garantire il mantenimento delle funzioni di monitoraggio dell'incidentalità stradale, secondo i parametri di qualità necessari per l'alimentazione delle stative ufficiali, che garantisca strumento utile a supporto di tutti i soggetti interessati, per la programmazione di interventi di prevenzione dell'incidentalità stradale.
- Attività di studio, analisi e restituzione delle informazioni mediante approfondimenti ai fini della programmazione di interventi e azioni per la prevenzione dell'incidentalità.

Il costo previsto per le funzioni di mantenimento del software TWIST ammonta a circa € 100.000,00 per ciascun anno che sarà coperto mediante le disponibilità a bilancio regionale sui capitoli afferenti ai servizi informatici.

Il costo previsto per tutte le altre funzioni descritte nella presente azione, ammonta a circa € 50.000,00 per ciascun anno, che dovrà trovare copertura in appositi capitoli di bilancio per la sicurezza stradale.

Fabbisogno finanziario di massima : € 50.000,00 per ciascun anno,

Azione 2

Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale

Campo di azione UOMO

Linea Strategica 2.1.0. Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale

Descrizione :

Le campagne di sensibilizzazione in materia di sicurezza stradale sono uno strumento necessario per mantenere alta l'attenzione su un tema così importante.

Il Documento *“Verso uno spazio condiviso della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale”* della Commissione Europea, individua tra le strategie principali per la riduzione dell'incidentalità quella delle campagne per l'applicazione della normativa stradale. Le campagne di controllo sui comportamenti degli utenti della strada da parte delle forze deve essere appoggiato dalla cittadinanza. L'esperienza ha dimostrato che i risultati migliori si ottengono associando politiche di controllo e informazione degli utenti della strada.

Come anche evidenziato dal documento *“Piano Nazionale della Sicurezza stradale: Orizzonte 2020”* del 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'importanza di un'azione di informazione che contribuisca ad una maggior conoscenza dei rischi presenti quando ci si sposta su strada e dei comportamenti da adottare per evitarli.

Ad esempio campagne informative mirate alla promozione dell'uso degli equipaggiamenti di sicurezza, alla sensibilizzazione sui fattori di rischio quali distrazione per uso dei telefonini durante la guida, guida sotto effetto di alcol e droghe ecc..

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.

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.

La campagna regionale dovrà coinvolger in modo ampio la cittadinanza, indirizzando la comunicazione in particolare verso le categorie di utenti a rischio (es. giovani neopatentati, anziani, motociclisti, ciclisti ecc..).

L'uso appropriato di queste campagne richiede adeguate competenze specialistiche, in assenza delle quali le campagne rischiano di essere scarsamente efficaci ed efficienti.

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 accompagnate da altre azioni (es. controlli su strada).

La forza di una campagna sulla sicurezza stradale sta nella capacità di mobilitare verso i contenuti condivisi, tutti gli operatori impegnati nel campo, non solo enti locali e istituzioni pubbliche ma anche soggetti privati.

L'azione potrà consistere ad esempio nell'organizzazione di eventi pubblici, convegni, workshop, o altre iniziative rivolte ad Enti, operatori privati ed alla collettività in generale.

Tale azione a regia regionale, sarà programmata e realizzata con la collaborazione dei vari settori regionali interessati (Sanità, Comunicazione, Polizia Locale, Trasporti).

Fabbisogno finanziario di massima : € 150.000,00 per ciascun anno

Azione 3

Educazione nelle scuole

Campo di azione UOMO

Linea Strategica 2.4.0. Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie

Descrizione :

Un fattore importante che può determinare o meno un aumento della sicurezza sulle strade è il comportamento degli utenti.

Investire nell'educazione stradale, già a partire dalla scuola dell'infanzia riveste un'importanza prioritaria per far crescere nei futuri utenti della strada la

consapevolezza del rischio stradale.

L'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole deve perseguire l'obiettivo di realizzare corsi integrati, in grado di coinvolgere le famiglie degli studenti, al fine di stimolare una maggiore riflessione sulle regole della strada ed il comportamento di guida tenuto dagli adulti.

Tali corsi integrati devono essere un percorso formativo continuo che accompagni gli studenti durante tutto il percorso scolastico.

Il percorso formativo deve essere finalizzato a orientare verso forme di mobilità alternative all'auto e prevenire il rischio stradale.

L'azione di educazione prescolare e scolastica è rivolta a rendere più sicuro il comportamento dei bambini su strada sia negli spostamenti a piedi che in bicicletta. L'azione inoltre nei ragazzi più grandi è indirizzata a far maturare la consapevolezza di tutti i possibili rischi da utente della strada adulto e contrastare i comportamenti a rischio.

L'educazione alla sicurezza stradale può comprendere : attività operative per le scuole e gli studenti; aggiornamento e formazione dei docenti; sensibilizzazione e coinvolgimento di famiglie e territorio; definizione di materiale didattico, linee guida per la valutazione dei progetti.

In Regione Piemonte esistono già nelle scuole diverse iniziative in corso in materia di educazione stradale, che rispondono ai suddetti criteri.

In particolare si segnala il progetto TIMUOVI coordinato dall'Ufficio Scolastico Regionale, che ha anche visto la partecipazione di Regione Piemonte negli anni 2007-2010 nato a seguito della sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra Ufficio Scolastico Regionale del Piemonte, Regione Piemonte, Uffici Territoriali del Governo – Prefetture del Piemonte, ANCI Piemont, Le Province del Piemonte, MIT, nel 2004.

Con la presente azione si intende sostenere le attività nelle scuole in materia di sicurezza stradale.

Fabbisogno finanziario di massima : € 100.000,00 per ciascun anno

Azione 4

Messa in sicurezza della rete stradale provinciale extraurbana

Campo di azione INFRASTRUTTURA

Linea Strategica 1.2.0. Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana

Descrizione :

La rete stradale provinciale costituisce la rete portante dell'accessibilità all'interno della regione.

L'analisi dell'incidentalità evidenzia un permanere di criticità diffusa sulla viabilità extraurbana provinciale e statale e che le strade provinciali sono quelle con il più alto rischio di infortunio stradale (4,9 morti ogni incidente).

Circa il 40% dei morti avviene lungo le strade provinciali.

Il Documento “Verso uno spazio condiviso della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale” della Commissione Europea, individua tra le strategie principali per la riduzione dell'incidentalità quella del miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali ed evidenzia la necessità di estendere gradualmente anche alla rete stradale locale i principi della gestione sicura delle infrastrutture. In Italia tali principi sono stati esplicitati attraverso “Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali” (D.M. del 2 maggio 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) in attuazione del D. Lgs. n. 35/2011.

Anche il documento “Piano Nazionale della Sicurezza stradale: Orizzonte 2020” del 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individua tra le linee strategiche prioritarie quella del miglioramento delle caratteristiche di sicurezza delle strade extraurbane.

E' prioritaria dunque la messa in sicurezza della rete provinciale a partire dai punti o dalle tratte più critici che presentano tassi di incidentalità più elevati.

In tal senso un supporto all'individuazione di tali punti da parte dei soggetti proprietari potrà essere dato dall'applicativo regionale TWIST ove sono raccolti e georeferenziati tutti gli incidenti rilevati dalle forze dell'ordine.

L'individuazione dei punti critici, l'analisi dell'incidentalità, la definizione degli interventi prioritari a seguito di un'analisi costi benefici, dovrà avvenire secondo i principi delle “Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali” (D.M. del 2 maggio 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) in attuazione del D. Lgs. n. 35/2011.

Gli interventi di messa in sicurezza stradale potranno consistere, (a titolo di esempio, elenco non esaustivo) in :

- interventi di adeguamento di intersezioni stradali e tratte stradali
- adeguamento di impianti semaforici, di illuminazione o altri impianti;
- interventi di regolamentazione del traffico
- potenziamento segnaletica, barriere stradali
- interventi specifici per la messa in sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti).

La definizione della misura di messa in sicurezza stradale più efficace ed efficiente a raggiungere l'obiettivo dovrà derivare da una approfondita analisi riguardante a :

- dati dell'incidentalità;
- comportamenti degli utenti della strada;
- situazione di rischi evidenziati
- analisi costi benefici, con individuazione dell'alternativa migliore.
- Stima degli effetti in termini di riduzione incidentalità

L'azione della Regione potrà consistere in un sostegno economico agli enti proprietari della rete stradale o ad altri enti interessati all'intervento.

L'individuazione di tali punti dovrà avvenire mediante i dati disponibili dall'applicativo regionale TWIST ove sono raccolti e georeferenziati tutti gli incidenti rilevati dalle forze dell'ordine.

Gli interventi da finanziare dovranno garantire la massima riduzione dell'incidentalità nel tratto oggetto di intervento e l'eliminazione di tutti i possibili fattori di rischio.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2010 con lo "Studio di valutazione dei costi sociali dell'incidentalità stradale" ha determinato il costo medio umano per decesso ed il costo medio per ferito pari rispettivamente a 1.509.990 Euro e 42.219 Euro. L'individuazione degli interventi dovrà avvenire dando priorità a quelle opere che portino ad un effettiva riduzione, entro un periodo di riferimento, del costo sociale dell'incidentalità.

Con la realizzazione della presente azione è auspicabile che la riduzione attesa del costo sociale dell'incidentalità sia pari all'importo dell'investimento iniziale.

Fabbisogno finanziario di massima :

€ 2.000.000 nel 2017

€ 3.000.000,00 nel 2018-2019-2020

Azione 5

Messa in sicurezza rete stradale urbana

Campo di azione INFRASTRUTTURA

Linea Strategica 1.1.0. Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane

Descrizione :

L'incidentalità stradale si conferma un fenomeno prettamente urbano. Il 73% dei sinistri, avviene nei centri abitati. I morti in centro abitato rappresentano nel 2014 il 41%.

Il Documento "*Verso uno spazio condiviso della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale*" della Commissione Europea, individua tra le strategie principali per la riduzione dell'incidentalità:

- miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali locali;
- protezione degli utenti vulnerabili della strada (pedoni, ciclisti, motociclisti, anziani e bambini) anche attraverso la creazione di infrastrutture adeguate.

Il documento "*Piano Nazionale della Sicurezza stradale: Orizzonte 2020*" del 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, individua le seguenti linee strategiche prioritarie che possono trovare applicazione in particolar modo nell'ambito urbano :

- moderazione delle velocità in ambito urbano;
- protezione degli utenti vulnerabili (infrastruttura).

E' prioritaria dunque la messa in sicurezza della rete stradale nei centri abitati, a partire dagli ambiti più critici che presentano tassi di incidentalità più elevati.

L'individuazione di tali punti dovrà avvenire mediante i dati disponibili dall'applicativo regionale TWIST ove sono raccolti e georeferenziati tutti gli incidenti rilevati dalle forze dell'ordine.

L'individuazione dei punti critici, l'analisi dell'incidentalità, la definizione degli

interventi prioritari a seguito di un'analisi costi benefici, dovrà avvenire secondo i principi delle "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" (D.M. del 2 maggio 2012 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) in attuazione del D. Lgs. n. 35/2011.

Gli interventi di messa in sicurezza stradale potranno consistere, (a titolo di esempio, elenco non esaustivo) in :

- realizzazione di zone 30, zone a traffico moderato, aree pedonali/ciclabili;
- messa in sicurezza di intersezioni stradali;
- interventi di regolamentazione del traffico, potenziamento segnaletica,
- interventi specifici per la messa in sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti).

La definizione della misura di messa in sicurezza stradale più efficace ed efficiente a raggiungere l'obiettivo dovrà derivare da una approfondita analisi riguardante a :

- dati dell'incidentalità;
- comportamenti degli utenti della strada;
- situazione di rischi evidenziati
- analisi costi benefici, con individuazione dell'alternativa migliore.
- Stima degli effetti in termini di riduzione incidentalità

L'azione della Regione potrà consistere in un sostegno economico agli enti proprietari della rete stradale o ad altri enti interessati all'intervento.

L'individuazione degli interventi da finanziare avverrà mediante una procedura concertata o competitiva, aperta agli Enti Locali, che dovrà garantire la maggiore efficienza ed efficacia nell'investimento delle risorse. Gli interventi da finanziare dovranno garantire la massima riduzione dell'incidentalità nel tratto oggetto di intervento e l'eliminazione di tutti i possibili fattori di rischio.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2010 con lo "Studio di valutazione dei costi sociali dell'incidentalità stradale" ha determinato il costo medio umano per decesso ed il costo medio per ferito pari rispettivamente a 1.509.990 Euro e 42.219 Euro. L'individuazione degli interventi dovrà avvenire dando priorità a quelle opere che portino ad un'effettiva riduzione, entro un periodo di riferimento, del costo sociale dell'incidentalità.

Con la realizzazione della presente azione è auspicabile che la riduzione attesa del costo sociale dell'incidentalità sia pari all'importo dell'investimento iniziale.

**Fabbisogno finanziario di massima : € 2.000.000 per il 2017
€ 3.000.000,00 per ciascun anno successivo**

Azione 6

Formazione in materia di sicurezza stradale per il personale delle amministrazioni pubbliche

Campo di azione GOVERNO e GOVERNANCE

Linea Strategica 5.5.0. Attivare la formazione professionale permanente

Descrizione :

Il documento “Piano Nazionale della Sicurezza stradale: Orizzonte 2020” del 2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, evidenzia la necessità di promuovere le attività di formazione verso le figure professionali delle amministrazioni pubbliche, responsabili per la sicurezza stradale, al fine di migliorare le capacità di governo e gestione della sicurezza stradale e di favorire la diffusione delle buone pratiche, e della conoscenza.

La formazione professionale ed il continuo aggiornamento dei tecnici delle amministrazioni pubbliche nonché del personale delle forze dell'ordine è un elemento chiave per la diffusione delle migliori pratiche per la prevenzione dell'incidentalità stradale.

Obiettivo della presente azione è avviare la formazione professionale basata sulla ricerca, selezione e trasmissione degli aspetti più avanzati in materia di prevenzione dell'incidentalità stradale, tra gli operatori che a vario titolo possono contribuire alla sicurezza stradale.

L'attività formativa potrà riguardare diverse tematiche, tra cui la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali e le migliori pratiche in materia di educazione/informazione e controlli su strada.

Fabbisogno finanziario : € 150.000 per gli anni 2017-2018

Azione 7

Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale

Campo di azione UOMO

Linea Strategica 2.5.0. Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale

Descrizione :

Azione 7.1.

SafeNight – Prevenzione comportamenti a rischio legati a uso alcool e droghe

La vita notturna rappresenta un fenomeno della modernità legato al divertimento, ma nello stesso tempo una delle principali sfide per la salute pubblica; infatti le ricerche e le osservazioni evidenziano l'alto consumo di alcool e di altre sostanze sia nei luoghi del loisir (discoteche, locali notturni, piazze), sia nei grandi e piccoli eventi (Festival di musica techno, feste di paese, sagre, etc.). Occorre quindi promuovere la salute rendendo la notte un tempo ed uno spazio sufficientemente sicuro per tutti, da vivere piacevolmente.

Il coordinamento SafeNight è stato creato nel 2011 all'interno del progetto nazionale CCM “Guadagnare salute in adolescenza” e comprendeva 6 diversi progetti territoriali (ASL TO1/TO 2, un progetto; ALS TO 3, due progetti; ASL TO4 , un progetto; ASL VCO, un progetto; ASL BI, un progetto) che si occupano di

prevenzione dei comportamenti a rischio relativi all'uso di alcol e sostanze stupefacenti. Oggi sono attivi soltanto 4 di questi progetti per mancanza di finanziamenti.

L'operatività dei progetti si caratterizza per la presenza costante, di operatori (educatori professionali, operatori esperti, psicologi, insieme a volontari e tirocinanti) nei luoghi del divertimento in orario serale e notturno. Questi promuovono, all'interno della relazione con le persone incontrate, la consapevolezza dei rischi e dei possibili danni legati al consumo di sostanze, sia quelle legali (alcol e tabacco) sia quelle illegali (cannabis, cocaina, ketamina, ecstasy, ecc..). L'offerta del servizio consiste nell'informazione sui rischi del consumo, nel counseling, nella misurazione del tasso alcolico attraverso l'etilometro e in informazioni sui servizi disponibili nel territorio di appartenenza. Durante gli interventi viene distribuito materiale informativo relativo a ciascuna sostanza, profilattici e informazioni sulla sessualità, generi di conforto e alcoltest monouso. Tutte queste attività vanno ad incidere sulla consapevolezza dei rischi, sulla dissuasione dai comportamenti a rischio e vengono incentivati, attraverso counseling brevi, comportamenti di guida responsabili.

Il Piano di Prevenzione Regionale ha inserito il coordinamento Safe Night, e relativi progetti, nell'azione 2.4.1 (Prevenzione del consumo dannoso di alcolici nel contesto del divertimento e Promozione della guida responsabile: Rete Regionale e Progetti multi-componente) sottolineando così l'importanza di tale strategia.

Si ritiene fondamentale proseguire le attività fin qui intraprese, promuovere alleanze a livello locale tra gestori dei locali pubblici, prefettura, associazionismo, decisori e operatori della sanità al fine di sviluppare empowerment di comunità sul problema, aumentare l'utilizzo di peer educator all'interno dei diversi progetti per una maggior efficacia dei messaggi preventivi.

Obiettivo della presente azione è l'implementazione dei progetti già esistenti e la ripresa di quelli sospesi, la costruzione di sinergie con i gestori di locali e organizzatori di eventi nel mondo del divertimento, la diffusione delle strategie di peer education anche nei contesti territoriali.

Le azioni saranno quindi:

- riattivazione di 2 progetti;
- creazione di un logo e realizzazione di materiale informativo comune per tutti i progetti su
- alcol, sostanze stupefacenti e guida sicura;
- realizzazione di corsi di formazione per gli operatori impegnati nei diversi progetti per la
- costruzione di linguaggi e strategie comuni;
- realizzazione di corsi di formazione per i gestori dei locali e operatori del mondo del divertimenti
- al fine di costruire sinergie e strategie comuni;
- realizzazione di corsi di formazione per i volontari - peer educator dei progetti coinvolti

BUDGET ANNUALE PREVISTO € 60.000,00 di cui

25.000 euro per la riattivazione di 2 progetti
10.000 euro per la realizzazione del logo e del materiale e stampa dello stesso
15.000 per i corsi di formazione

Azione 7.2.

Progetto IUS

Il nome del progetto richiama sia lo IUS inteso come complesso di norme che disciplinano i rapporti sociali sia, come acronimo, l'Incidente (evento negativo improvviso), l'Usanza (cosa solita, abituale, che si ripete) e la Strada (ambiente di vita rigidamente normato, pericoloso, con alta frequenza di infrazioni). Il progetto, di durata triennale, presenta un approccio originale ed innovativo nell'analisi del contesto, prima e dopo l'incidente stradale.

1) "Prima dell'incidente stradale": specialmente in materia di circolazione stradale, settore in cui la regolamentazione dei comportamenti risulta di fondamentale importanza per l'incolumità propria ed altrui, il rispetto della normativa rivela tutta la sua fragilità nello spirito dei nostri concittadini. La norma sanzionatoria diviene efficace se il cittadino, da un lato, la riconosce e comprende e, dall'altro, la considera giusta. Non può esserci rispetto per il prossimo se non all'interno di un chiaro e preciso sistema normativo: occorrono leggi chiare e sanzioni puntuali. Purtroppo i numerosissimi interventi di novellazione del C.d.S. hanno inciso negativamente sulla sua organicità, determinando problemi di chiarezza espositiva del dettato normativo anche per difetti di coordinamento interno. Non solo chiarezza, ma anche stabilità delle norme sono presupposti indispensabili per il rispetto della disciplina: se il ruolo della chiarezza è indiscutibile, la stabilità ha un peso fondamentale perché incide sia sull'attività degli organi accertatori (che soltanto nel tempo possono raggiungere adeguati livelli di efficienza), sia sulla conoscenza delle norme e sulla stessa percezione di utilità delle singole disposizioni. L'azione principale di questa area progettuale riguarderà pertanto una specifica indagine (cittadini e addetti ai lavori) sul problema di conoscenza ed accettazione delle norme stradali, problema che, nonostante la sua rilevanza per la programmazione di interventi in tema di sicurezza stradale, risulta essere assai poco indagato, si pensi alle tante domande ancora in cerca di risposta (es. Il codice stradale è davvero conosciuto, accettato, rispettato dagli utenti della strada? Nel caso che non sia così, quali sono le cause di questa disaffezione o mancata conoscenza? Viene messo in discussione il principio della regolamentazione o la sua applicazione? Si agisce per un atteggiamento globale oppure sono alcune norme ad essere contestate dagli utenti?)

2) "Dopo l'incidente stradale": l'analisi si concentrerà sia sulle vittime sia sugli autori degli eventi lesivi. Specie a fronte di gravi sinistri, l'attenzione si focalizza prevalentemente sull'emergenza caratterizzata da aspetti sanitari e legali, mentre risultano limitati e disorganici gli interventi sia a favore delle vittime sia quelli destinati a responsabilizzare l'autore del danno.

Rispetto al tema della vittimizzazione per coordinare meglio, ma soprattutto per incidere maggiormente sulla situazione vittimologica, occorre conoscere più approfonditamente il vissuto, i bisogni, le necessità di coloro che, direttamente o indirettamente, hanno vissuto la tragica esperienza di un

incidente stradale. Le azioni principali riguarderanno pertanto una ricerca sul fenomeno vittimologico (disturbi funzionali, desiderio di giustizia, ricerca di comprensione del proprio dolore, rispetto per la memoria della persona scomparsa e per il luogo della tragedia, ecc.) nella nostra Regione, i cui risultati potranno essere utili per programmare interventi a favore delle vittime, anche attraverso percorsi tematici di sensibilizzazione e formazione per il personale della Polizia stradale e degli operatori del soccorso.

Rispetto al tema della giustizia riparativa, orientata verso il soddisfacimento dei bisogni delle vittime e della comunità specifica in cui viene vissuta l'esperienza di vittimizzazione, va sottolineato che la riparazione, essendo realizzabile tramite azioni positive, ha una valenza molto più profonda e, soprattutto, uno spessore etico che la rende ben più complessa del mero risarcimento e che affonda le proprie radici nel percorso di mediazione-riconciliazione che la precede. Quest'ultima parte della ricerca sarà prevalentemente orientata all'analisi dei programmi di responsabilizzazione per l'autore dell'evento lesivo, grazie anche ai recenti strumenti legislativi, con lo studio di interventi strutturabili sul territorio per concorrere alla riduzione delle recidive, riparare il danno nella sua dimensione "globale", contenere l'allarme sociale e, non ultimo, dare il giusto riconoscimento alle vittime.

Con riguardo agli aspetti organizzativi del progetto IUS, si sottolinea il presupposto importante del coinvolgimento delle realtà locali piemontesi in ragione del fatto che il modello proposto dovrà occuparsi anche della gestione di un cambiamento culturale, proponendo esperienze mirate all'orientamento dei comportamenti verso il "valore della sicurezza".

Budget : €25.000,00 annui

Fabbisogno finanziario di massima :

€ 85.000,00 nel 2017

€ 85.000,00 nel 2018

Tabella riepilogo fabbisogno finanziario *

Azione	2016	2017	2018	2019	2020
Azione 1 Monitoraggio incidentalità stradale	50.000	50.000	50.000		
Azione 2 Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale	150.000	100.000	100.000		
Azione 3 Educazione nelle scuole	100.000	150.000	150.000		
Azione 4 ** Messa in sicurezza della rete stradale provinciale extraurbana	0	2.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Azione 5 ** Messa in sicurezza rete stradale urbana	0	2.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Azione 6 Formazione in materia di sicurezza stradale per il personale delle amministrazioni pubbliche	0	150.000	150.000		
Azione 7 Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale	0	85.000	85.000		
totale	300.000	4.535.000	6.535.000	6.000.000	6.000.000

* nb. Tutti gli importi dei fabbisogni finanziari stimati per ciascuna azione sono da intendersi come indicativi e potranno essere meglio quantificati (in

umento e in diminuzione) nell'ambito dei singoli programmi annuali di attuazione.

** nb. Trattandosi di interventi infrastrutturali, le azioni 4 e 5, richiedono per il loro completamento un arco temporale più esteso rispetto al triennio di riferimento. Qualora gli interventi infrastrutturali siano avviati nel 2018, le opere potranno essere completate e collaudate nel corso delle annualità 2019 e 2020.

Cap. 10

La valutazione del programma

La valutazione di un programma di azioni/interventi è finalizzata alla raccolta di informazioni che dovranno consentire di pervenire alla formulazione di un giudizio su ciò che il Programma ha prodotto, evidenziando gli eventuali scostamenti fra ciò che è stato realizzato rispetto quanto programmato.

L'attività di valutazione potrà consistere nella definizione ed interpretazione di un set di indicatori di risultato (o di output) che dovranno fornire una rappresentazione qualitativa e quantitativa delle azioni per misurare il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati. Il presente Programma propone di definire un primo set di indicatori di risultato (o di output); un secondo set di indicatori potrà essere definito nell'ambito dei singoli Programmi di azione annuale.

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 ed interpretati.

Un primo set di indicatori di risultato è formalizzato, a titolo esemplificativo, nella matrice presentata di seguito. Sono stati inseriti indicatori da utilizzare per quantificare ciò che le azioni hanno prodotto e indicatori per capire se le azioni realizzate sono state adeguate/utili.

Per le azioni molto puntuali (ad esempio interventi infrastrutturali, regolazione velocità ecc..) è ragionevole ipotizzare indicatori di efficacia sul fenomeno dell'incidentalità o sul comportamento dei guidatori in quello specifico tratto stradale confrontando i dati prima e dopo la realizzazione dell'azione.

In particolare uno degli indicatori potrà consistere nel "costo sociale dell'incidentalità stradale" che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2010 con lo "Studio di valutazione dei costi sociali dell'incidentalità stradale" ha determinato a 1.509.990 per ciascun decesso ed 42.219 Euro per ciascun ferito.

La determinazione del costo sociale può costituire la base per misurare correttamente le risorse da investire per ridurre l'incidentalità stradale.

Uno dei risultati auspicati con le azioni 4 e 5 del presente programma potrebbe essere quello di una riduzione del costo sociale, in un periodo di riferimento, per un importo pari alla somma delle risorse investite.

Tabella indicatori di risultato

Azione	Risultati attesi	Indicatori
Azione 1 Monitoraggio incidentalità stradale	<ul style="list-style-type: none"> • Conoscenza approfondita degli incidenti stradali 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualità dati incidente; • Numero di incidenti geo-referenziati;
Azione 2 Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusione tra la collettività la cultura della sicurezza stradale 	<ul style="list-style-type: none"> • Numero destinatari raggiunti; • Numero messaggi veicolati;
Azione 3 Educazione nelle scuole	<ul style="list-style-type: none"> • Diffondere tra i giovani la cultura della sicurezza stradale 	<ul style="list-style-type: none"> • Numero e percentuale di studenti coinvolti nelle attività; • Fasce di età coinvolte; • Temi specifici affrontati;
Azione 4 Messa in sicurezza di nodi e tratte critiche della rete stradale provinciale extraurbana	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminazione fattori di rischio sulle tratte oggetto di intervento; • Riduzione del numero di incidenti morti e feriti nell'ambito di intervento; • Riduzione del danno sociale per un importo pari alle somme dell'investimento 	<ul style="list-style-type: none"> • Numero di incidenti, morti e feriti (prima e dopo realizzazione intervento); • Valore danno sociale (prima e dopo realizzazione intervento); • Fattori di rischio risolti;
Azione 5 Messa in sicurezza rete stradale urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminazione fattori di rischio sulle tratte oggetto di intervento; • Riduzione del numero di incidenti morti e feriti nell'ambito di intervento; • Riduzione del danno sociale, per un importo pari alle somme dell'investimento 	<ul style="list-style-type: none"> • Numero di incidenti, morti e feriti (prima e dopo realizzazione intervento); • Valore danno sociale (prima e dopo realizzazione intervento); • Fattori di rischio risolti;
Azione 6 Formazione in materia di sicurezza stradale per il personale delle amministrazioni pubbliche	<ul style="list-style-type: none"> • Incremento della conoscenza specifica tra figure professionali 	<ul style="list-style-type: none"> • Numero di ore formative; numero di soggetti formati

<p>Azione 7 Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analisi delle variabili circa la conoscenza ed il rispetto del Codice della Strada • Analisi del fenomeno vittimologico e dei percorsi riparativi/rieducativi per i responsabili di incidenti stradali • Incremento della conoscenza specifica tra figure professionali 	<ul style="list-style-type: none"> • Temi specifici affrontati • Numero di soggetti coinvolti nelle diverse azioni • Numero di ore formative; numero di soggetti formati
--	---	---

Cap. 11 **Il Programma delle azioni per il 2016**

Il Bilancio di previsione 2016 ha previsto lo stanziamento di € 300.000,00 sul capitolo 175806 di spese correnti denominato "quota di cofinanziamento regionale del piano nazionale della sicurezza stradale (legge 144/99 e l.r. 9/2004)" da destinare ad azioni di prevenzione dell'incidentalità stradale.

Mediante le suddette risorse disponibili, si intende avviare nel corso del 2016 le seguenti azioni, prioritarie:

Azione	Fabbisogno 2016
Azione 1 Monitoraggio incidentalità stradale	€ 50.000,00
Azione 2 Campagne informative ed attività di prevenzione sulla sicurezza stradale	€ 150.000,00
Azione 3 Educazione nelle scuole	€ 100.000,00

La definizione dei contenuti e delle modalità attuative, saranno definite in conformità a quanto stabilito al cap. 9 del presente documento dai Settori Regionali competenti mediante successivi atti amministrativi.