



REPUBBLICA ITALIANA

Regione Lombardia

BOLLETTINO UFFICIALE

MILANO - MARTEDÌ, 21 APRILE 2009

1° SUPPLEMENTO STRAORDINARIO

Sommario

C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

DELIBERAZIONE GIUNTA REGIONALE 30 MARZO 2009 - N. 8/9184	(5.2.0)	
Piano Regionale della Sicurezza Stradale (l.r. nn. 9/2001 e 4/2003)		2

C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

(BUR2008031)

D.g.r. 30 marzo 2009 - n. 8/9184

(5.2.0)

Piano Regionale della Sicurezza Stradale (ll.rr. nn. 9/2001 e 4/2003)

LA GIUNTA REGIONALE

Considerato che il Libro bianco «European transport policy for 2010: time to decide» della Commissione europea prevede l'elaborazione di un programma di azione per la sicurezza stradale per il periodo 2002-2010 e indica che il terzo programma sarà dedicato ad individuare le misure necessarie per ridurre del 50% il numero di morti per incidenti stradali entro il 2010;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144 «Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali» che - all'art. 32 - istituisce il «Piano Nazionale della Sicurezza Stradale» e ne fissa gli obiettivi e i contenuti di base, in accordo con quanto indicato dalla Commissione europea nel secondo programma per la sicurezza stradale «Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il programma 1997-2001»;

Visto il d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada) e successive modifiche e integrazioni;

Visti gli artt. 14, 15 e 16 della l.r. 4 maggio 2001, n. 9 «Programmazione e sviluppo della rete viaria di interesse regionale»;

Vista la d.g.r. n. 8/7243 dell'8 maggio 2008 «Programma regionale integrato di mitigazione dei rischi - PRIM 2007-2010» che individua l'incidentalità stradale come uno degli 8 «grandi rischi» sul territorio lombardo;

Visto l'art. 28, comma 1, lettera j, dello Statuto regionale che dispone che la Giunta regionale approvi piani e programmi non di competenza del Consiglio;

Tenuto conto che gli obiettivi e le azioni previste dal «Piano delle priorità» del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, rispondono a strategie di intervento orientate complessivamente a migliorare i livelli di sicurezza stradale, per conseguire non solo una riduzione delle vittime degli incidenti stradali ma anche una riduzione dei costi sociali da queste determinati;

Preso atto che il «Piano delle priorità» del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale indica come necessario nel processo di miglioramento della sicurezza stradale un maggior coinvolgimento di soggetti pubblici e privati;

Considerato che, in ottemperanza a tali orientamenti, Regione Lombardia si è impegnata a ridurre l'incidentalità stradale sul territorio regionale, rispondendo, tra l'altro, agli inviti delle Commissioni del Consiglio regionale ad un impegno della Giunta a realizzare interventi anche complessi nel campo della sicurezza stradale;

Richiamati:

- il Programma regionale di sviluppo dell'VIII legislatura, approvato con d.c.r. n. VIII/25 del 26 ottobre 2005 ed in particolare l'asse 4.1.3 - Sicurezza stradale;
- il Documento di programmazione economico-finanziaria regionale 2009-2011 approvato con d.g.r. n. 8/7507 del 27 giugno 2008 ed in particolare il punto 4.1. «Sistema integrato di sicurezza» che, in relazione alle logiche regolative del PRIM, tra le azioni prioritarie ha previsto anche l'approvazione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale;

Richiamato il decreto del direttore generale, 7 aprile 2008, n. 3379 «Nomina del gruppo tecnico-interdirezionale per la definizione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale» che istituisce un gruppo di lavoro tecnico-interdirezionale per la definizione del Piano Regionale della Sicurezza Stradale al fine di condividere obiettivi e strategie fra le Direzioni Generali che, in relazione alla rispettive deleghe, hanno competenze specifiche su temi che afferiscono anche alla sicurezza stradale;

Considerato che le Direzioni Generali più direttamente coinvolte in relazione alle diverse competenze sono: D.G. Giovani, Sport Turismo e Sicurezza, D.G. Protezione Civile, Prevenzione

e Polizia locale, D.G. Commercio, Fiere e Mercati, D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. Istruzione, Formazione e Lavoro, D.G. Sanità, D.G. Famiglia e Solidarietà sociale - in stretto raccordo con la D.C. Programmazione Integrata - poiché esse svolgono attività connesse al tema della sicurezza stradale in relazione ad ambiti quali:

- interventi infrastrutturali interessanti la rete viaria regionale;
- modelli formativi di educazione stradale nelle scuole;
- campagne di informazione e sensibilizzazione degli utenti della strada su temi specifici;
- definizione e condivisione delle principali politiche da attuare nel campo della sicurezza stradale sul territorio lombardo, fra i quali interventi di natura normativa/legislativa;
- azioni di prevenzione dei comportamenti ad rischio in ambito sanitario;

Visti gli esiti di un ulteriore approfondimento specifico sul tema da parte della D.C. Programmazione Integrata in raccordo con le Direzioni Generali interessate che hanno presentato ulteriori contributi in merito, recepiti nel documento finale;

Richiamati:

- la d.g.r. 8/6912 del 2 aprile 2008 «Sviluppo di un sistema informativo sulla incidentalità stradale. Adesione al Protocollo d'intesa tra ISTAT, Ministero dell'Interno, Ministero della difesa, Ministero dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, UPI, ANCI»;
- la d.g.r. 8/257 del 26 ottobre 2006 Piano Socio Sanitario 2007-2009 ed in particolare nell'allegato C, cap. 3.2 «Prevenzione e sicurezza negli ambienti di vita» - «Prevenzione degli incidenti stradali»;
- la d.g.r. 8/6918 del 2 aprile 2008 «Piano Regionale 2008-2010 per la promozione della sicurezza e salute negli ambienti di lavoro» nel quale è prevista la predisposizione di linee strategiche e di laboratori di approfondimento rivolti alla prevenzione di infortuni stradali ed alla promozione della sicurezza stradale in relazione alla mobilità per motivi di lavoro;

Visto il «Rapporto annuale sulla circolazione e sulla sicurezza stradale della Regione Lombardia» - previsto dalla l.r. 9/2001 - che contiene analisi e studi sull'incidentalità stradale del territorio lombardo, realizzato in collaborazione con IRER che ha fornito il necessario supporto scientifico;

Considerata la necessità di dare continuità alle azioni finora svolte, finalizzando gli interventi attraverso un sistema integrato di politiche di sicurezza stradale, in cui oltre alle Direzioni Generali competenti, sia prevista una «rete» di soggetti pubblici e privati che a vario titolo hanno compiti e mandati in tema di prevenzione e sicurezza stradale;

Ritenuto pertanto opportuno approvare il Piano Regionale della Sicurezza Stradale:

- quale strumento per lo sviluppo di politiche integrate per la sicurezza stradale che ha come obiettivo quello di creare le condizioni per una mobilità sicura, programmando azioni di mitigazione sostenibile dei rischi su scala regionale in coerenza con quanto disposto dalle leggi nazionali (ed in particolare del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale) e contenuto nelle indicazioni della Comunità Europea;
- quale strumento volto al supporto alle decisioni strategiche da parte della Giunta nel campo della sicurezza stradale e che rispondano fra l'altro alle indicazioni del Consiglio regionale;

Ritenuto inoltre opportuno affidare il coordinamento della gestione e del monitoraggio del Piano in argomento alla D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza in riferimento alla delega della sicurezza, demandando alle Direzioni Generali competenti per materia l'attuazione dei diversi interventi previsti dal Piano stesso in relazione delle deleghe assegnate;

Ritenuto conseguentemente di dover approvare il documento Piano Regionale della Sicurezza Stradale (allegato 1), predisposto dalla D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza in collaborazione con le diverse Direzioni Generali coinvolte sul tema, che tiene conto sia delle indicazioni delle Commissioni competenti

del Consiglio regionale che dei contenuti del «Rapporto annuale sulla circolazione stradale e sulla sicurezza stradale della Regione Lombardia»;

Visti tutti i provvedimenti organizzativi dell'VIII legislatura ed in particolare il Provvedimento organizzativo - d.g.r. n. 7782 del 30 luglio 2008 - che, con decorrenza 1 agosto 2008, affida le deleghe relative al tema della sicurezza e della sicurezza stradale alla D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza;

Richiamato l'Obiettivo operativo 4.1.3.1 «Sviluppo del programma di azioni per la sicurezza stradale»;

Tutto ciò premesso e considerato

All'unanimità dei voti espressi nelle forme di legge

DELIBERA

1. di approvare il documento Piano Regionale della Sicurezza Stradale (allegato 1), quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

2. di dare atto che il monitoraggio e il coordinamento degli interventi previsti dal Piano sopracitato sarà svolto dalla D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza, in collaborazione con le Direzioni Generali interessate, in raccordo con la D.C. Programmazione Integrata, demandando alle rispettive Direzioni Generali competenti per materia l'attuazione dei diversi interventi previsti dal Piano stesso in virtù delle deleghe assegnate;

4. di pubblicare il presente atto e il suo allegato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e sul sito web di Regione Lombardia.

Il segretario: Pilloni

_____ • _____

PIANO REGIONALE SICUREZZA STRADALE

INDICE

- 1. Introduzione: l'inquadramento del Piano Regionale per la Sicurezza Stradale nelle politiche di Regione Lombardia.**
 - 1.1 Le indicazioni del Consiglio Regionale
 - 1.2 Gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale
 - 1.3 Il PRIM e il "rischio incidentalità stradale"

- 2. Il Quadro normativo di riferimento.**
 - 2.1 Livello Europeo
 - 2.2 Livello Nazionale
 - 2.3 Livello Regionale

- 3. Analisi dello stato di fatto: il Rapporto annuale sulla circolazione e la sicurezza stradale**

- 4. Obiettivi del piano.**

- 5. Le azioni del Piano Regionale Sicurezza Stradale.**
 - 5.1 Azioni strategiche
 - 5.2 Le competenze e i campi di azione della Regione Lombardia
 - 5.3 Il raccordo fra le Direzioni generali della Giunta regionale
 - 5.3.1 Il sistema delle conoscenze e aspetti statistici
 - 5.3.2 Aspetti infrastrutturali
 - 5.3.3 La prevenzione su strada
 - 5.3.4 Aspetti sanitari
 - 5.3.5 Aspetti di comunicazione e sensibilizzazione
 - 5.3.6 Educazione stradale nelle scuole
 - 5.4 Azioni già avviate da Regione Lombardia
 - 5.5 Azioni previste a breve, medio e lungo termine da Regione Lombardia

- 6. Aspetti finanziari**

- 7. Gestione e monitoraggio del piano**
 - 7.1 Il centro di Monitoraggio regionale per il governo della sicurezza stradale
 - 7.2 L'Osservatorio Regionale del Traffico e della Sicurezza Stradale
 - 7.3 Processo per il miglioramento della sicurezza stradale

1. Introduzione: l'inquadramento del Piano Regionale per la Sicurezza Stradale nelle politiche di Regione Lombardia.

Il Piano Regionale per la Sicurezza Stradale che qui viene presentato è l'esito della forte crescita di attenzione nei confronti della sicurezza stradale promossa dagli organi di governo e dagli organi istituzionali della Lombardia.

Sul livello di consapevolezza raggiunto in merito alle conseguenze derivanti nella nostra regione dall'incidentalità stradale ha pesato, e non poco, la valutazione delle metodiche utilizzate e dell'efficacia delle stesse nel contrastare il fenomeno.

Vale inoltre la logica che un territorio ad alta infrastrutturazione e mobilità anche internazionale di transito, se non ben presidiato, diminuisce la propria attrattività.

Si è anche constatata la necessità di migliorare il sistema di *governance* attualmente disponibile per affrontare un problema dalle numerose interrelazioni tra attori pubblici e privati, livelli istituzionali e titolari di diritti e doveri riguardanti la mobilità.

Inoltre è da rilevare il profilo di attenzione alla persona costitutivo delle politiche regionali delle ultime legislature. In tal senso, anche se i dati assoluti dell'incidentalità in Lombardia relativizzati per abitante, veicoli, passeggeri al km e andamento nel tempo collocano la Regione in una buona posizione, è pur vero che il numero assoluto di incidenti, morti feriti e i costi sociali e sono sempre troppo alti.

Con quali tendenze problematiche si dovrà e vorrà misurare il Piano Regionale Sicurezza Stradale è anticipabile con alcune essenziali constatazioni. La più importante è l'andamento regressivo della mortalità che in Lombardia ha interessato mediamente l'intera regione ed è apparsa significativa specialmente in alcune province.

Da rammentare che tale diminuzione si è avuta in presenza di un aumento dei passeggeri/Km in circolazione nella regione maggiormente "trafficata", e in presenza di stanziamenti specifici, da parte dello Stato, in fase decrescente.

Rappresenta quindi già di per se un percorso virtuoso.

L'analisi degli incidenti stradali in rapporto alla popolazione mostra per la Lombardia un andamento positivo: passa infatti dai 117 morti per incidente stradale ogni milione di abitanti del 2000 agli 80 morti del 2007.

Si può quindi sottolineare un posizionamento favorevole rispetto all'obiettivo, simbolico ed operativo, di riduzione della metà della mortalità al 2010 che dall'Unione Europea ha pervaso tutte le politiche nazionali e regionali in materia di sicurezza stradale. Occorre peraltro rammentare che, il risultato indicato, è una conseguenza delle azioni messe in campo, oltre che da Regione Lombardia, anche dagli EELL che risultano essere, fra l'altro, gestori di strade.

Il Piano Regionale Sicurezza Stradale non viene quindi predisposto in concomitanza di una fase acuta del problema, ma con la consapevolezza di dover contribuire, anche con politiche territorialmente definite, ad accelerare un processo positivo di regressione e a consolidare le condizioni per una limitazione e prevenzione strutturale e sistematica dell'incidentalità e della mortalità stradale.

Per sostenere detto obiettivo il Piano Regionale Sicurezza Stradale intende confrontarsi sia con la multidimensionalità dei fenomeni che concorrono all'incidentalità stradale, da ultimo quelli derivanti dagli effetti sulla mobilità e sulla motorizzazione dalla recente crisi economica, che con il sistema istituzionalmente competente. I due livelli, quello di merito e quello istituzionale, sono proposti come fortemente relazionati per la consapevolezza che un miglioramento della governance può verificarsi con sistematici avanzamenti sul modo di conoscere ed intervenire sui fattori causali che concorrono a produrre incidentalità stradale. Si consideri a questo proposito che dovranno essere approfondite proprio le situazioni a migliore e a peggiore performance per verificare quali condizioni hanno favorito alcuni progetti rispetto ad altri.

In questa azione di convergenza e miglioramento operativo sono potenzialmente coinvolgibili più settori della società lombarda con competenze e ruoli attinenti alla gestione dei trasporti, della salute, dell'istruzione, dalle assicurazioni, alle autoscuole, dai costruttori di veicoli, ai mezzi di comunicazione, dalle agenzie di promozione e pubblicità, alle forze dell'ordine e alla polizia locale. Ognuno di essi può essere spinto ad agire con maggiore determinazione e coordinamento su alcuni fattori chiave, come, tra i più evidenti, il contrasto all'alcol durante la guida, l'eccesso di velocità, l'uso del casco e delle cinture di sicurezza, le caratteristiche dei veicoli, il disegno delle strade e delle infrastrutture, i programmi di educazione stradale, le azioni a tutela dei soggetti deboli della mobilità, le campagne di comunicazione.

In particolare si cerca, con uno strumento di gestione ordinaria, e senza ancora disporre di una Legge Regionale adeguata al fenomeno, di porre a sistema azioni svolte da una pluralità di attori.

Tali azioni sono previste, minimizzando la necessità economica degli interventi, e ponendo molto più l'accento sui processi di:

- conoscenza
- coordinamento e controllo
- prevenzione
- comportamento degli utenti.

Con queste premesse i principali ambiti della sicurezza stradale assunti dal Piano Regionale Sicurezza Stradale e validi per il breve periodo, ma sviluppati anche in un'ottica di medio termine possono essere qui sintetizzati:

- definizione degli aspetti istituzionali idonei a mettere in luce la responsabilità della Regione, delle Provincie e dei Comuni nel governo della sicurezza stradale e a determinare il migliore coordinamento con le competenze statali e delle forze dell'ordine;
- aspetti tecnici legati al miglioramento delle infrastrutture (il loro assetto, la loro capacità di soddisfare la domanda di mobilità in condizioni di uso elevato);
- aspetti legati al comportamento
- la formazione nei suoi vari ambiti;
- aspetti sanitari e assicurativi legati alla responsabilità nella produzione dei costi umani ed economici conseguenti dall'incidentalità stradale;
- aspetti legislativi e organizzativi connessi con le pratiche preventive e repressive,
- aspetti di comunicazione attinenti il modo con il quale sono trattati nell'informazione gli incidenti stradali;
- temi di raccordo e declinazione regionale delle raccomandazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale;
- aspetti territoriali connessi alle specificità provinciali;
- aspetti finanziari intesi come coordinamento delle poste di spesa corrente e in conto capitale che nel sistema lombardo sono attinenti alla viabilità, all'infrastrutturazione, alla mobilità, alla polizia locale.

Per tutti questi obiettivi varrà il principio della convergenza dell'impegno istituzionale, della concentrazione di risorse e professionalità per realizzare azioni di educazione e prevenzione, della migliore finalizzazione degli investimenti per il miglioramento delle infrastrutture e dei progetti per la diffusione di una cultura della sicurezza stradale fra i cittadini, in particolare fra i più giovani.

Visto inoltre l'orizzonte temporale su cui si deve dipanare un'azione di tale complessità, si è deciso di strutturare il Piano Regionale Sicurezza Stradale, su tre livelli:

- a breve (azioni che si concludono nella legislatura corrente),
- a medio termine (azioni che iniziano nella legislatura corrente, ma si concludono nella successiva legislatura),
- a lungo termine (azioni che si dipaneranno su più anni con continuità, partendo nella prossima legislatura).

Con una visione del Piano Regionale Sicurezza Stradale come piattaforma tecnica e istituzionale a favore della prevenzione e riduzione sostanziale della incidentalità stradale, saranno proposti interventi di breve periodo con la consapevolezza di costruire attraverso di essi azioni di lunga durata, supportati da un quadro normativo e finanziario a favore di un migliore governo dei problemi, occorrerà inoltre garantire il monitoraggio degli esiti e la valutazione della loro efficacia.

A tali considerazioni occorre aggiungere quanto già emerso dagli incontri e dal lavoro svolto dal Consiglio Regionale, che ha posto grande attenzione sul tema sicurezza stradale, proponendo interessanti interventi soprattutto in ambito normativo.

Tale lavoro costituisce un utile traccia di sviluppo per la predisposizione di un progetto di Legge Regionale sulla sicurezza stradale, che possa costituire un fattore di controllo e sviluppo delle azioni in tema di Sicurezza stradale, coordinate, continuative e sviluppate con modalità innovative.

In questa prospettiva Regione Lombardia intende aprire un capitolo innovativo, legando maggiormente le azioni di contrasto e prevenzione alla responsabilità e alla capacità di scelta e di comprensione delle singole persone, con la conseguente necessità anche di interventi di natura sanzionatoria.

Una siffatta azione di tipo normativo costituirà quindi anche un terreno di confronto con i livelli delle competenze statali, con il proposito di allargare ulteriormente sia gli spazi di negoziazione, che di accordo specifico sugli aspetti di sicurezza stradale, anche in assenza o carenza di competenze specificamente indicate come esclusive o concorrenti di Regione.

1.1 Le indicazioni del Consiglio Regionale.

Il Consiglio Regionale, ha posto grande attenzione al tema della sicurezza stradale ed ha ritenuto opportuno riunire in un Gruppo di lavoro le Commissioni che si occupano di questa materia: Commissione III (in relazione alla Sanità), la Commissione V (in relazione alla mobilità) e la commissione VII (in relazione alla Formazione).

Sono state convocate più audizioni nel corso del 2008 coinvolgendo diversi enti ed associazioni della società civile che si occupano del tema in relazione a diversi ambiti. In altre due audizioni specifiche ha interagito inoltre con quelle Direzioni generali che, in relazioni alle rispettive deleghe assegnate, si occupano di tematiche che investono anche il tema dell'incidentalità stradale, ritenendo tale problematica essere multidimensionale poiché influenzato sia da aspetti di natura infrastrutturale legati alle strade, che da aspetti legati alla sicurezza dei veicoli e, soprattutto ai comportamenti umani degli utenti della strada.

Come accennato il Consiglio Regionale si è mosso principalmente con la finalità di migliorare l'apparato normativo vigente in Regione Lombardia proponendo diversi interventi atti alla riduzione degli incidenti stradali e si è fatto supportare da uno studio tecnico appositamente commissionato dal Consiglio che contiene un dettagliata analisi dei diversi aspetti che concorrono al fenomeno e che presenta alcuni possibili approcci normativi.

Nel merito il Consiglio Regionale ha proposto delle linee guida per alcuni interventi prevalentemente di natura normativa, partendo dal criterio di concausalità delle tre macroaree: strade, veicoli, fattori umano, ritenendo opportuno un unico intervento normativo (rispetto a singole leggi relative a temi specifici) che richiami tutti i fattori in gioco e che investa complessivamente i diversi ambiti interessati dal tema sicurezza stradale. In particolare viene posta in grande evidenza l'importanza del "fattore umano" - principale causa di incidenti - che comprende la distrazione, la scarsa perizia di guida, l'inesperienza, l'insufficiente consapevolezza (e anzi la sottostima) dei rischi legati alla guida e alle conseguenze potenziale del proprio comportamento sulle strade.

Da qui la necessità di agire anche attraverso un percorso formativo e attività di sensibilizzazione per la responsabilizzazione del singolo, per l'aumento della consapevolezza delle proprie azioni, delle proprie decisioni e delle ricadute di queste ultime sulla mobilità e sulla collettività. Per conseguire tali obiettivi è allora necessario prevedere:

- l'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado organizzata in maniera strutturata;
- un percorso formativo più completo ed incisivo sia per i neopatentati che per coloro che devono rinnovare la patente di guida, per esempio anche attraverso l'incentivo a frequentare corsi di guida sicura.

Nel dettaglio, relativamente alle tre macroaree, il Consiglio propone i seguenti interventi, come sotto indicato:

IN RELAZIONE A STRADE – VIABILITÀ – TERRITORIO.

- L'adozione di un piano del traffico e dei trasporti regionale in cui si possa tenere conto sia delle esigenze generali che di quelle specifiche dei centri urbani in relazione alla sicurezza stradale. In questo piano generale, è essenziale l'accelerazione della redazione effettiva di un catasto delle strade.
- La predisposizione di un elenco dei Comuni che, secondo quanto previsto dall'art. 36 del Nuovo Codice della Strada, devono dotarsi di un piano del traffico anche se di popolazione inferiore ai 30.000 abitanti, soprattutto quando tali centri urbani si trovano lungo il percorso di strade extraurbane.
- Il coordinamento dei Piani urbani del traffico nei comuni che sono attraversati da Strade Provinciali, al fine di adottare gli stessi criteri ed evitare particolarismi e competizioni tra comuni confinanti.
- Mantenere una chiara ed effettiva distinzione tra i centri urbani e le strade extraurbane, in modo che anche quando queste ultime attraversano i centri urbani, mantengano le proprie caratteristiche ben definite ed evidenti di strade extraurbane da poter essere colta immediatamente dagli stessi utenti.
- Privilegiare, all'interno dei centri abitati la costruzione e comunque la messa in sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili, rispetto alla scorrevolezza e alla velocità del traffico (ricordando che nonostante l'estrema positività delle rotatorie, esse nei centri abitati sono da mettere in priorità secondaria rispetto ai percorsi separati per gli utenti deboli).
- Particolare attenzione deve essere rivolta alla segnaletica sui limiti di velocità, che necessità una razionalizzazione legata all'effettiva esigenza delle strade e ad un effetto educativo degli utenti.
- Rivisitazione dei criteri di deroga al divieto di utilizzo della cartellonistica pubblicitaria, riducendo al massimo sia l'uso dei paletti di sostegno che costituiscono pericolo per gli utenti a due ruote, sia lo studio delle possibilità percettive dei cartelli stessi quale condizione indispensabile per la concessione della deroga.

- Definizione di criteri per la posa di barriere stradali, affinché non risultino pericolose per loro natura e per modalità di posa per gli utenti della strada in caso di introducendo il criterio di destinare una percentuale predefinita di spese alla sostituzione delle barriere obsolete e inadatte, rispetto ai costi di apposizione di nuove barriere, secondo una tabella di criteri pratici sulle caratteristiche minime di sicurezza che devono avere le barriere in atto e sulle modalità idonee di montaggio dei vari tipi di barriera.
- Redazione di un regolamento di indicazione agli operatori tecnici dei vari enti proprietari delle strade, di norme di programmazione delle barriere e delle strutture stradali affinché esse abbiano requisiti di massima idoneità e sicurezza, dettando condizioni di ripristino delle strutture obsolete e inadatte in modo da destinare una percentuale fissa dei costi per le nuove costruzione, alla correzione dei difetti di tali strutture preesistenti; è auspicabile che tale messa in sicurezza delle strutture obsolete venga indicata nei piani pluriennali in modo tale da ottenere entro un periodo di tempo limitato e predefinito la sistemazione in ogni territorio locale delle strutture inadeguate.
- Formazione specifica per tecnici, e decisori degli EELL in relazione alla pianificazione, progettazione e manutenzione e gestione delle strade, con particolare riferimento agli uffici tecnici e agli operatori delle Polizie Locali.
- Prevedere per ogni finanziamento o preventivo di spesa relativo alle strade, una percentuale di spesa destinata alla formazione sia degli utenti che degli operatori del settore.
- Verificare attraverso appositi strumenti regionali i flussi finanziari degli enti gestori di strade in relazione agli introiti delle sanzioni, che dovrebbero essere dedicati (ex Codice della Strada) in parte alla sicurezza stradale e al miglioramento della rete viaria.

IN RELAZIONE AI VEICOLI

La Regione deve promuovere ogni attività atta a rendere meno pericolosa possibile per sé e per gli altri ciascuna categoria di veicoli, favorendo attività specifiche per ciascun tipo di veicolo. Le limitazioni alla circolazione nei centri abitati potrebbero estendersi per motivi di sicurezza e secondo gli aspetti delle norme antinquinamento, ad autocarri e autoveicoli che dispongano dei più moderni dispositivi di sicurezza attiva e passiva.

In particolare richiama l'attenzione sull'incidentalità relativa alle "due ruote a motore", in forte crescita in questi ultimi anni (anche perché tali mezzi sono considerati sempre di più una valida alternativa per la mobilità urbana), per i quali sarebbe opportuno prevedere strumenti che favoriscano un supplemento formativo per gli utenti di cicli e motocicli, proponendo limiti alla circolazione in taluni ambiti urbani pericolosi. Inoltre bisognerebbe promuovere l'utilizzo del casco per i ciclisti, suggerendo al legislatore statale di renderlo obbligatorio.

IN RELAZIONE AI FATTORI UMANI

Gli interventi relativi ai fattori umani sono raggruppabili, dato il loro gran numero e importanza, in due fondamentali gruppi: interventi relativi agli utenti e interventi relativi agli operatori nel campo della Sicurezza Stradale.

Nei confronti degli utenti, riguardano:

- Interventi di formazione alla cultura stradale intesa come conoscenza di tutti gli aspetti che riguardano la guida su strada e interventi di addestramento più specifico alle varie modalità di comportamento richieste dalla circolazione. Tali conoscenze risultano indispensabili anche per gli operatori nel settore della sicurezza, quale prima forma di sensibilizzazione e acculturazione.
- Interventi più specifici, sotto forma di mini-corsi per categorie di utenti, di addestramento alla percezione di rischi specifici.

Nei confronti degli operatori, sono proposti interventi in relazione a:

- Formazione e di acquisizione di nuovi strumenti operativi, in particolare per le forze di Polizia.
- Predisposizione di materiali utile sia all'educazione in ambito scolastico che per la preparazione per i neopatenati in collaborazione con le autoscuole e i centri di guida sicura.
- Proposte (in collaborazione con le autoscuole e il Ministero dei Trasporti) per la ridefinizione del percorso formativo sia per l'ottenimento della patente attraverso corsi teorici e pratici *ad hoc* orientati, all'incremento della perizia di guida, alla consapevolezza del rischio e alla conoscenza della strada e del veicolo, comprendenti nozioni base di primo soccorso.
- Possibili accordi con le Assicurazioni (per esempio attraverso ANIA) per promuovere incentivi a chi frequenta corsi di guida sicura.
- Integrazione della la sanzione pecuniaria a seguito dei controlli di polizia stradale con percorsi formativi e di sensibilizzazione "obbligatori".
- Formazione per gli uffici tecnici comunali, in relazione alla manutenzione e alla progettazione di interventi sulle strade, per le Polizie locali in relazione ad una migliore rilevazione degli incidenti stradali.
- Formazione di esperti e formatori per raggiungere tutte le categorie di utenti.
- L'organizzazione di una giornata regionale sulla sicurezza stradale, meglio se correlata a varie attività di sensibilizzazione.
- Promozione dell'attività del mondo dell'associazionismo (esempi: AREU, ASL, ACI, associazioni dei consumatori, associazioni no profit...) in relazione agli aspetti di prevenzione e sensibilizzazione e insegnamento di nozioni base di primo soccorso.

1.2 Gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale

Il Piano nazionale della sicurezza stradale (istituito dall'art. 32, L. 144/99) prevede azioni strategiche dedicate alla costruzione delle condizioni tecniche, organizzative e amministrative funzionali alla innovazione e al miglioramento della capacità di governo della sicurezza stradale anche a livello regionale e locale.

Esso costituisce un sistema di indirizzi e di incentivi per orientare le risorse e gli impegni delle amministrazioni locali e degli altri organismi sopra ricordati verso un sistema di pianificazione e programmazione complessivamente mirato a migliorare i livelli di sicurezza stradale. L'obiettivo è quello di conseguire non solo una riduzione delle vittime degli incidenti stradali ma anche una riduzione dei costi sociali da queste determinati.

Il conseguimento degli obiettivi indicati dalla Commissione europea comporta la definizione e l'attuazione di una strategia riferita alla generalità del traffico e delle sue componenti. Ciò naturalmente non implica un'azione genericamente riferita a tutto l'aggregato dell'incidentalità stradale ma una logica di intervento complessiva, che investa, con modalità diversificate, tutte le componenti della mobilità su strada e tutte le condizioni che si configurano come fattore di rischio per la sicurezza dei cittadini, intervenendo con una intensità tendenzialmente proporzionale all'entità del danno sociale ed economico determinato dagli incidenti stradali

I campi di intervento indicati come prioritari dal PNSS sono:

- Sistemi infrastrutturali di massimo rischio
- Aree urbane e strutture territoriali
- Utenti deboli e utenti a rischio
- Incidenti stradali sul lavoro.

Il “Piano delle priorità” del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale assume i seguenti criteri di riferimento in relazione alla tipologia di azioni da intraprendere:

- a) concentrare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale sulle situazioni di massimo rischio, dove gli incidenti stradali determinano circa il 50% dei morti e dei feriti gravi;
- b) estendere il campo di applicazione degli interventi per la sicurezza stradale, promuovendo misure di tipo innovativo in settori che, nel nostro Paese, sino ad ora sono stati trascurati o ignorati del tutto;
- c) favorire un più stretto coordinamento tra i diversi livelli e settori della pubblica amministrazione competenti in materia di sicurezza stradale o che possono contribuire al suo miglioramento;
- d) creare una rete di strutture tecniche coerenti con la natura e l'ampiezza degli obiettivi da raggiungere;
- e) promuovere un maggiore coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi di partenariato tra soggetti pubblici e soggetti privati che prevedano anche un impegno diretto di risorse professionali e finanziarie e di abilità organizzativo-progettuali da parte dei soggetti privati.

Il Piano delle priorità indica inoltre tre criteri per selezionare le priorità:

- l'entità del danno sociale determinato dalle diverse tipologie di incidenti stradali;
- l'immediata fattibilità degli interventi;
- la capacità di sviluppare strumenti e risorse per migliorare la capacità di governo della sicurezza stradale da parte degli organismi competenti in materia, con particolare riferimento alle Amministrazioni locali.

1.3 Il PRIM e il “rischio incidentalità stradale”.

Il Piano nasce tenendo presente anche il PRIM “Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi” 2007-2010, approvato dalla Giunta Regionale con d.g.r. n. 7243 dell'8 maggio 2008, uno strumento innovativo di programmazione in materia di politiche e azioni di governo per la sicurezza dei cittadini e delle attività economiche e che individua l'incidentalità stradale come uno degli 8 “grandi rischi” sul territorio lombardo.

In tale documento il ruolo del governo regionale in tema di sicurezza stradale è considerato essenziale in quanto suscettibile di sviluppare politiche di intervento preventivo, di impulso e di coordinamento, ponendosi come momento di congiunzione tra i livelli di governo nazionale e locale. Quest'ultimo risulta dotato di una più immediata capacità di percezione dei rischi.

L'incidentalità stradale, secondo la proposta di classificazione dei rischi considerati dal PRIM, rientra fra i *rischi antropici socialmente rilevanti* connessi ad eventi frequenti, ed è classificato come uno degli 8 “grandi rischi” sul territorio lombardo. Si tratta di rischi collettivi (e socialmente gravi se considerate nella loro totalità) percepiti come rischi individuali, sui quali le persone ritengono di avere un certo controllo e nei quali la responsabilità di una condotta inadeguata è in gran parte riconducibile proprio all'individuo e a relazioni tra individui.

Particolare rilievo meritano - secondo il PRIM - alcuni nodi critici che si strutturano intorno ai seguenti ambiti:

- **tecnologico e infrastrutturale**, in riferimento sia alla la sicurezza e l'affidabilità dei veicoli quanto delle infrastrutture, nonché alla capacità di queste ultime di soddisfare la domanda di mobilità e di minimizzare i contesti di rischio che possono favorire l'incidentalità;
- **urbanistico** e di qualità progettuale delle aree urbane, in cui si tenga conto sia delle esigenze di mobilità che delle esigenze delle categorie più deboli (ciclisti o i pedoni);
- **culturale e sociale**, legato, da un lato, ai comportamenti dei diversi attori sociali dall'altro lato ai costi umani, sociali ed economici delle conseguenze dell'incidentalità stradale;
- **legislativo e organizzativo**, connesso con le pratiche repressive, il controllo e la vigilanza, la formazione degli operatori e l'educazione degli utenti della strada, la prevenzione e la mitigazione del rischio.

2. Il quadro normativo di riferimento.

Prima di esaminare la legislazione di riferimento che a livello comunitario, nazionale e regionale definisce competenze ed ambiti di operatività in tema di sicurezza stradale e concorre a fornire un sostegno normativo alla realizzazione del Piano Regionale per la Sicurezza Stradale, è opportuno considerare innanzitutto il Programma Regionale di Sviluppo della VIII legislatura (D.C.R. 26 ottobre 2005 – VIII/25) che rappresenta l'inquadramento del programma di governo della VIII legislatura.

Tra gli aspetti che possono contribuire a delineare un più complessivo sistema regionale sicuro, vanno citate le politiche adeguate ad affrontare le nuove emergenze e a migliorare la prevenzione e la protezione dei cittadini, tra queste anche la sicurezza stradale.

In particolare tra le linee strategiche dell'azione di governo regionale, per un reale miglioramento delle sicurezze sulle strade sono state previste politiche attive quali ad esempio il miglioramento della dotazione di dati, qualitativi e quantitativi, relativi agli incidenti stradali, una maggiore diffusione sul territorio di iniziative di educazione stradale rivolte ai giovani, soggetti maggiormente a rischio e, tra l'altro, la realizzazione di una rete di centri regionali di guida sicura con il coinvolgimento di associazioni di categoria ed operatori privati.

Lo stesso Documento di Programmazione Economico Finanziario Regionale 2007-2009 che riprende l'articolazione del PRS, aggiornandone i contenuti, ha previsto la definizione del Piano Regionale per la Sicurezza Stradale.

2.1 Livello Europeo

La sicurezza stradale, da anni, è sottoposta all'attenzione della Comunità Europea che svolge un ruolo molto importante nei confronti degli Stati membri al fine di coinvolgere e responsabilizzare tutti i soggetti istituzionali nazionali, regionali e locali e gli attori economici, nei rispettivi ambiti di attività.

L'art. 71 (Miglioramento delle sicurezze stradali), l'art. 5 (Principio di sussidiarietà), l'art. 95 (Standard tecnici dei veicoli) e l'art. 249 (Direttiva) previsti nel Trattato CE (*Trattato di Maastricht - 7 febbraio 1992 - che istituisce la Comunità Europea*) costituiscono la base giuridica che permette alla Comunità di legiferare in materia.

In particolare la direttiva comunitaria che: "vincola lo Stato membro cui è rivolta per quanto riguarda il risultato da raggiungere, salva restando la competenza degli organi nazionali in merito alla forma e ai mezzi (art. 249 TCE, 3° comma)", rappresenta, anche in tema di sicurezza stradale, lo strumento giuridico più efficace per obbligare gli Stati membri ad osservare il principio e il fine fissato in ambito comunitario, dando allo Stato la facoltà di disciplinare la materia obbligata dalla Comunità coi mezzi che ritiene più idonei.

Risulta, infatti, una notevole produzione normativa in materia, oltre 50 direttive e successive modifiche sugli aspetti più vari: l'uso delle cinture di sicurezza, i sedili per bambini, il sistema di protezione da urti laterali e frontali, il peso e la dimensione dei veicoli, l'installazione dei limitatori di velocità, il trasporto di merci pericolose, i controlli periodici dei veicoli e molti altri ancora.

Sul fronte della prevenzione degli incidenti stradali e dell'incremento della sicurezza, l'Unione Europea ha promosso:

- il primo Programma di azione in materia, redatto dalla Commissione nel 1993, che proponeva, tra l'altro, attraverso il progetto CARE, la creazione di un banca dati comunitaria sugli incidenti stradali al fine di rendere noto e confrontabile il numero di feriti e di morti nei vari Paesi dell'Unione Europea;
- il secondo Programma di azione 1997-2001, poneva come obiettivo la riduzione del numero di morti a seguito di incidente stradale del 40% entro il 2010; il Libro bianco "*European transport policy for 2010: time to decide*" ha modificato tale obiettivo chiedendo agli Stati membri di ridurre del 50% le morti rispetto al 2000;
- il terzo Programma di azione 2002-2010, tuttora in vigore, si intitola "Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa".

Il titolo del Programma si riferisce al traguardo posto dall'Unione che non è un requisito legale, ma un obiettivo mobilitatore, volto a motivare il lancio di azioni condivise e a stimolarne l'attuazione, a tutti i livelli d'intervento. Il Programma dedica una prima parte alla valutazione dei risultati conseguiti dal precedente programma mentre la seconda parte è riservata all'analisi dei benefici derivanti dal contenimento della sicurezza stradale e delle misure concrete per migliorare il comportamento dei conducenti.

Infine la recente Direttiva 2008/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 novembre 2008 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali richiede l'istituzione e l'attuazione di procedure relative alle valutazioni d'impatto sulla sicurezza stradale, ai controlli sulla sicurezza stradale, alla gestione della sicurezza della rete stradale ed alle ispezioni di sicurezza da parte degli Stati membri.

2.2 Livello Nazionale

Il d.lgs. n. 285 del 30 aprile 1992, Codice della Strada e successive modifiche e integrazioni, attribuisce la competenza in materia di sicurezza stradale al Ministero dei Trasporti.

Il testo ha subito numerose modifiche e adeguamenti dal 1992 ad oggi tra cui si riportano i più importanti:

- Legge 22 marzo 2001 n. 85 che modifica l'art. 119 dello stesso codice, ovvero la disciplina dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida.
- Decreto Legge n. 121 del 20 giugno 2002 che abbassa il tasso alcolemico a 0,5 mg.
- Legge delega del 27 giugno 2003 n. 151, convertito con modifiche nella Legge dell'1 agosto 2003 n. 214, introduce il sistema della cosiddetta "patente a punti".
- Legge 21 febbraio 2006 n. 102 sugli incidenti stradali. Le modifiche della presente legge riguardano la sospensione della patente stradale.
- Decreto legislativo 13 marzo 2006 n. 150 che modifica le norme inerenti l'utilizzo delle cinture di sicurezza, introducendo l'obbligatorietà.
- Decreto legislativo 3 agosto 2007 n. 117 è stato convertito in legge recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione.

La legge n. 144 del 17 maggio 1999 che all'art. 32 istituisce il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale, fissa gli obiettivi e i contenuti di base, in coerenza con quanto stabilito dalla Commissione Europea nel secondo Programma di azione 1997-2001 per la sicurezza stradale.

In particolare il Piano, reso operativo dal decreto del CIPE n. 100 del 29 novembre 2002, si configura come uno strumento di indirizzo, di coordinamento e di incentivazione rivolto a tutti i soggetti, pubblici e privati che hanno competenze istituzionali in materia di sicurezza stradale o che possono collaborare al suo miglioramento con particolare riferimento alle Amministrazioni comunali provinciali e ai Governi regionali.

Il Piano intende incentivare tre diverse tipologie di azioni:

- interventi di carattere multisettoriale integrati e mirati a migliorare la sicurezza stradale nelle situazioni dove si rilevano maggiori quantità di vittime di incidenti stradali (messa in sicurezza della rete stradale, campagne di sensibilizzazione, riorganizzazione del traffico, rafforzamento dell'attività di prevenzione e controllo, ecc.);
- piani e programmi finalizzati a definire un sistema di interventi coordinato e concordato tra tutti i principali soggetti coinvolti che hanno responsabilità di sicurezza stradale o che possano concorrere al suo miglioramento (Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale);
- creazione di strutture tecniche (a livello regionale, provinciale e comunale specificamente dedicate alla sicurezza stradale), centri di monitoraggio, strumenti per l'analisi della dell'incidentalità, l'individuazione dei principali fattori di rischio, la valutazione dell'efficacia delle misure intraprese per migliorare la sicurezza stradale.

Il Piano nazionale della sicurezza stradale si realizza attraverso programmi di attuazione e prevede fra l'altro l'avvio di progetti pilota, cofinanziati da Stato ed enti locali per la realizzazione di interventi integrati e multisettoriali anche a carattere sperimentale.

2.3 Livello Regionale

La legge costituzionale n. 3/2001 di riforma del titolo V della Costituzione (art. 117 Cost., comma II e III) ha individuato le materie soggette alla disciplina dello Stato e il riconoscimento della potestà legislativa regionale in tutte le altre. La potestà legislativa statale risulta così distinta in esclusiva o concorrente.

Il governo del territorio e le grandi reti di trasporto e di navigazione sono materia di competenza legislativa concorrente, nel senso che lo Stato è tenuto a porre i principi fondamentali della disciplina, mentre alle Regioni spetta ogni restante potestà legislativa e regolamentare per la concreta attuazione sul territorio di tali direttive.

La più recente giurisprudenza della Corte Costituzionale è consolidata nel senso che la circolazione stradale è materia di competenza esclusiva statale rientra nelle materie dell'"ordine pubblico e sicurezza", dell'ordinamento civile e della giurisdizione.

La competenza statale si estende ai relativi profili sanzionatori e alla disciplina dell'assicurazione obbligatoria, ambiti rispetto ai quali non è stato consentito l'intervento da parte delle Regioni.

Il governo del territorio e le grandi reti di trasporto e di navigazione sono materia di competenza legislativa concorrente, nel senso che lo Stato è tenuto a porre i principi fondamentali della disciplina, mentre alle Regioni spetta ogni restante potestà legislativa e regolamentare per la concreta attuazione sul territorio di tali direttive.

Spettano alle Regioni, in generale, "tutte le funzioni amministrative non espressamente indicate" a favore dello Stato ed in particolare:

- 1) l'attuazione degli interventi promossi dal Piano nazionale sulla sicurezza stradale;
- 2) le attività attuate sul piano educativo da parte degli enti preposti.

Pertanto, mentre l'integrale disciplina della circolazione stradale è di esclusiva competenza statale, è invece riconducibile alla competenza amministrativa regionale quel settore dell'ordinamento volto a prevenire gli incidenti favorendo la sicurezza nella viabilità stradale.

In tale direzione la legge regionale n. 9 del 4 maggio 2001 sulla programmazione e lo sviluppo della rete viaria regionale introduce novità, in tema di sicurezza stradale: all'art. 14 la presente richiamando espressamente, al I comma, il Piano nazionale della sicurezza stradale in vigore all'epoca stabilisce che la Regione Lombardia "*promuove ed assume iniziative per il miglioramento della sicurezza stradale sulla rete viaria di interesse regionale*".

Il comma sancisce gli strumenti attraverso cui viene perseguito l'obiettivo:

- gli interventi a carattere strutturale, tra cui gli interventi per il contenimento della velocità;
- l'installazione e la gestione di strumenti informativi, di monitoraggio e controllo per un generale miglioramento delle condizioni di circolazione;
- le iniziative di regolamentazione della circolazione, anche con specifici riferimenti a situazioni periodiche o climatiche;
- l'analisi dello stato delle infrastrutture esistenti e dei livelli di funzionamento delle stesse;
- l'attuazione diretta, ovvero la partecipazione agli interventi previsti dal Piano nazionale della sicurezza stradale.

La Giunta regionale predisporre e approva il programma degli interventi qui presentati, definisce i criteri, l'ammontare della spesa di budget e le relative procedure di assegnazione dei finanziamenti.

L'art. 15 contiene la previsione d'iniziativa volte alla sensibilizzazione ed educazione stradale, con la prospettiva di una partecipazione degli enti locali, associazioni interessate, università e scuole.

L'articolo 16 istituisce e disciplina il funzionamento dell'Osservatorio regionale del traffico e della sicurezza stradale.

Infine la legge regionale n. 4 del 14 aprile 2003 "*Riordino e riforma della normativa regionale in materia di Polizia Locale e sicurezza urbana*", ripercorre una definizione delle competenze della Regione nei confronti del Comune e della Provincia, al fine di favorire un coordinamento tra le varie amministrazioni locali, anche prevedendo un supporto di carattere finanziario, promuovendo operazioni congiunte tra le forze dell'ordine e le polizie locali in ambiti e distretti territoriali determinati in materia di controlli di polizia amministrativa ed in particolare controlli preventivi di polizia stradale.

Il coordinamento trova espressione nel Comitato regionale per la sicurezza urbana (art. 22) costituito presso la Giunta regionale e presieduto dal Presidente della Giunta che rappresenta sede di confronto per la realizzazione di politiche integrate di sicurezza urbana quali, ad esempio, il miglioramento della sicurezza urbana/stradale.

Scheda 1. Principali competenze nei campi più rilevanti della sicurezza stradale

Attori principali	Competenze dirette *	Ruolo *	Note	Riferimenti normativi
Stato – Ministero dei Trasporti	Codice della strada	Regolamento viabilità e circolazione, programmi formazione neopatentati svolti dalle autoscuole	competenza esclusiva dello Stato	d.lgs. 285/92
	PNSS (Piano nazionale sicurezza stradale)	Finanziamento interventi e iniziative per la sicurezza stradale attuati dagli EELL		art. 32, L. 144/99
	Servizi di polizia stradale	Controllo traffico e viabilità, rilevazione incidenti stradali	Svolto da Arma dei Carabinieri e Polstrada	
	Gestione strade statali in capo ad ANAS	Manutenzione, realizzazione nuovi interventi, messa in sicurezza strade esistenti, gestione viabilità (semafori, segnaletica...)		
Regione	Programmazione e gestione nuove autostrade regionali	Definizione direttrici di interesse per lo sviluppo di autostrade regionali e programmazione attuazione		I.r. 9/2001
	Coordinamento enti locali, promozione, finanziamento e attuazione di iniziative di sicurezza stradale	Attività di comunicazione, formazione e sensibilizzazione		I.r. 9/2001
	Coordinamento Polizie locali	Le Polizie locali svolgono anche servizi di polizia stradale (ma dipendono dai Comuni) e attività di educazione stradale nelle scuole	In capo alla D.G. PCPPL	I.r. 4/03
	Programmazione e finanziamento interventi sulla rete viaria regionale e sulla mobilità in generale	Programmazione e finanziamento interventi sulla rete viaria regionale di interesse regionale in collaborazione con EELL, bandi FRISL per la sicurezza stradale	In capo alla D.G. Infrastrutture e Mobilità	I.r. 9/2001 I.r. 33/91 d.lgs 112/98
	Formazione nelle scuole (quota regionale piano di studi) nonché nei percorsi di istruzione e formazione professionale	Regione ha la competenza nei percorsi di istruzione e formazione professionali nonché per il 20% dei programmi delle scuole	In capo alla D.G. Istruzione, formazione e lavoro	I.r.19/07
	PNSS (Piano nazionale sicurezza stradale)	Assegnazione finanziamenti dello Stato agli EELL		I.r. 9/2001
	Monitoraggio incidentalità stradale	Produzione dati ISTAT sull'incidentalità sul territorio regionale		
	Tutela della salute e SSR	Sorveglianza e prevenzione sanitaria negli stili di vita anche in relazione alle condizioni psicofisiche dei conducenti.	In capo alla D.G. Sanità	I.r.31/97
Province	Programmazione e gestione rete stradale provinciale e mobilità	Manutenzione, realizzazione nuovi interventi, messa in sicurezza strade esistenti, gestione viabilità (semafori, segnaletica...)	Ente gestore di strade provinciali ed ex statali	
Comuni	Programmazione e gestione rete stradale comunale e mobilità	Manutenzione, realizzazione nuovi interventi, messa in sicurezza strade esistenti, gestione viabilità (semafori, segnaletica...)	ente gestore di strade comunali e declassificate	
	Servizi di polizia stradale attraverso le Polizie locali	Controllo traffico e viabilità, rilevazione incidenti stradali	Svolto dalle Polizie locali	
Autoscuole	Formazione neopatentati	svolgimento dei programmi ministeriali previsti dal Cds	soggetti privati	d.lgs. 285/92 d.m. 317/95

3. Analisi dello stato di fatto: il Rapporto annuale sulla circolazione e la sicurezza stradale della Regione Lombardia

L'analisi dei dati sugli incidenti stradali non può prescindere dalla conoscenza della rete viaria della nostra regione che conta oltre 12mila Km di autostrade e di strade statali e provinciali nelle quali, nel 2007, hanno circolato oltre 7,4 milioni di veicoli di cui circa 5.700.000 autoveicoli, 854.000 motoveicoli e 860.000 mezzi pesanti.

Dall'analisi degli indici di mortalità (RM = numero di morti ogni 100 incidenti), di gravità (RG = numero di morti ogni 100 infortunati) e di lesività (RL = numero di feriti ogni 100 incidenti) la Lombardia presenta una situazione migliore sia rispetto a quella nazionale che rispetto alla maggior parte delle altre regioni del nord.

Il maggior numero di incidenti avviene nelle strade urbane ma le strade extra urbane (provinciali e statali) e le autostrade risultano più pericolose; nel 2007 queste due ultime tipologie mostrano un calo del numero di persone decedute per incidente di oltre 15 punti percentuali.

Il Rapporto annuale sulla circolazione e la sicurezza stradale della Regione Lombardia (realizzato in collaborazione con IRER, l'Istituto regionale di ricerca) presenta una parte generale ed una tematica: la prima riguarda la normativa in materia di sicurezza stradale e, più in generale, il ruolo e le diverse competenze dei principali attori istituzionali (Stato, Regione, Provincia e Comune). Inoltre, viene presentata una panoramica sulla popolazione, parco veicolare, andamento dell'incidentalità stradale in Lombardia negli ultimi tre anni comprendente un'analisi puntuale sulla "classificazione delle rete stradale" da un punto di vista incidentistico: in particolare è stato realizzato un approfondimento delle tratte maggiormente pericolose. La seconda, invece, approfondisce il tema della prevenzione analizzando le azioni e gli interventi realizzati nell'ultimo quinquennio dalla Regione Lombardia e, più in generale, dai Comuni lombardi relativamente all'impiego di risorse economiche.

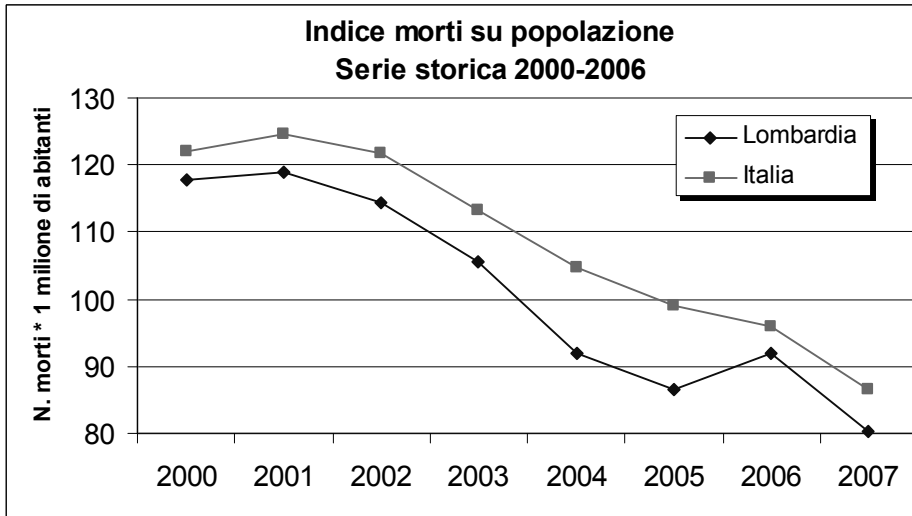
È stato definito e inquadrato il contesto del fenomeno, introducendo delle macro variabili che lo identificano: la popolazione coinvolta, la rete stradale scenario degli eventi, il parco veicolare come mezzo di trasporto, la mobilità, le caratteristiche attrattive e il comportamento dell'utente.

È stata effettuata inoltre un'analisi del trend dell'incidentalità nel triennio 2004-2006, ponendo l'accento sulla specificità di ciascuna provincia lombarda. Particolare attenzione è stata posta all'analisi della tipologia di strada, alla natura dell'evento incidentale, alle categorie di utenti maggiormente coinvolti, ai tipi di veicolo e all'andamento temporale degli eventi.

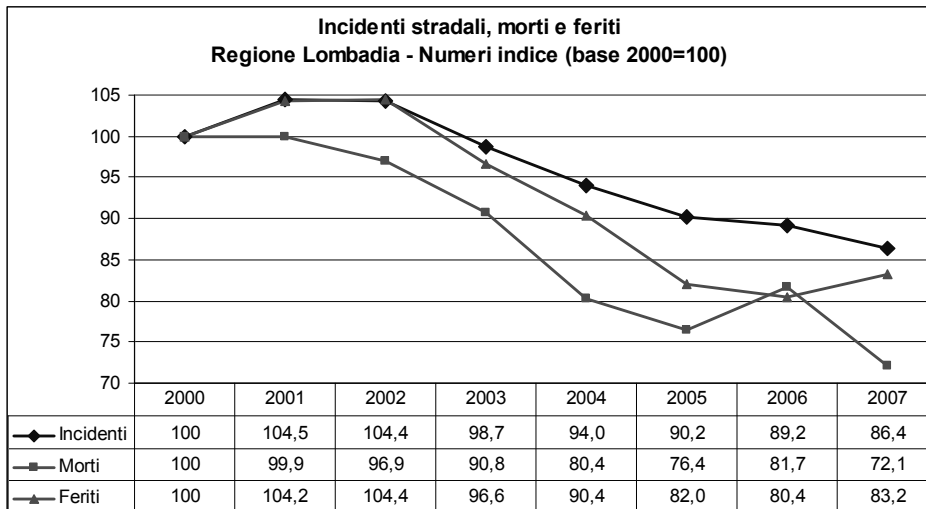
In questa sede si riporta brevemente che, in base agli ultimi dati disponibili (dati ISTAT 2007) in Lombardia si verificano ogni giorno circa 122 incidenti stradali, muoiono mediamente 2 persone e altre 166 rimangono ferite. Nel 2007 i risultati dell'indagine sul numero e le caratteristiche degli incidenti stradali hanno evidenziato per la Lombardia 44.688 incidenti che hanno causato il decesso di 774 persone e il ferimento di altre 60.546.

Nel confronto con le regioni italiane si rileva che quasi 1/5 degli incidenti stradali registrati sono avvenuti nella nostra regione con il 15,1% di morti e il 18,6% di feriti. Nonostante questo, la Regione Lombardia presenta indici di mortalità, gravità e lesività non solo inferiori alla media nazionale ma anche alla maggior parte delle altre regioni italiane.

Anche l'analisi degli incidenti stradali in rapporto alla popolazione mostra per la Lombardia valori positivi: infatti passa dai 117 morti per incidente stradale ogni milione di abitanti del 2000 agli 80 morti del 2007. Come risulta dal grafico, la Lombardia, nonostante nel 2006 abbia rilevato una picco al rialzo che ha riportato i valori al 2004, presenta una media di vittime inferiore a quella rilevata a livello nazionale.



Dall'analisi delle serie storica 2000-2007 si rileva una costante diminuzione sia degli incidenti che delle morti (se si esclude il 2006); si arresta invece nel 2007 la flessione positiva relativa al numero dei feriti che nel confronto con il 2006 mostra una crescita del 3,5% pari a 2.062 unità.

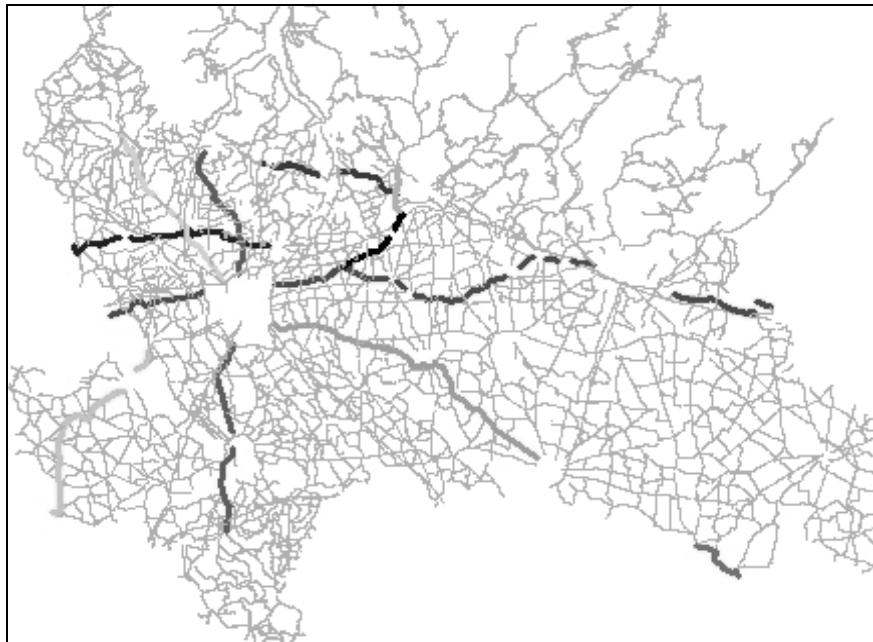


Infine sono stati identificati i primi dieci "punti neri" della rete stradale regionale, ovvero delle prime dieci tratte in ambito extraurbano che, sulla base di una approfondita analisi ed elaborazione dei dati ISTAT ed ACI-ISTAT (facendo riferimento al triennio 2004, 2005 e 2006).

Sulla base dei criteri di selezione definiti (si è scelto come parametro di classificazione il numero di incidenti al chilometro, rapportando così gli eventi accaduti alla lunghezza dell'intera tratta stradale) le prime 10 strade provinciali che hanno il livello di incidentalità più elevato sono:

- Ex SS 470 dir della Valle Brembana
- Ex SS 035 dei Giovi
- Ex SS 358 di Castelnovo
- Ex SS 415 Paultese

- Ex SS 494 Vigevanese
- Ex SS 525 del Brembo
- Ex SS 527 Bustese
- Ex SS 011 Padana Superiore
- Ex SS 233 Varesina
- Ex SS 342 Briantea

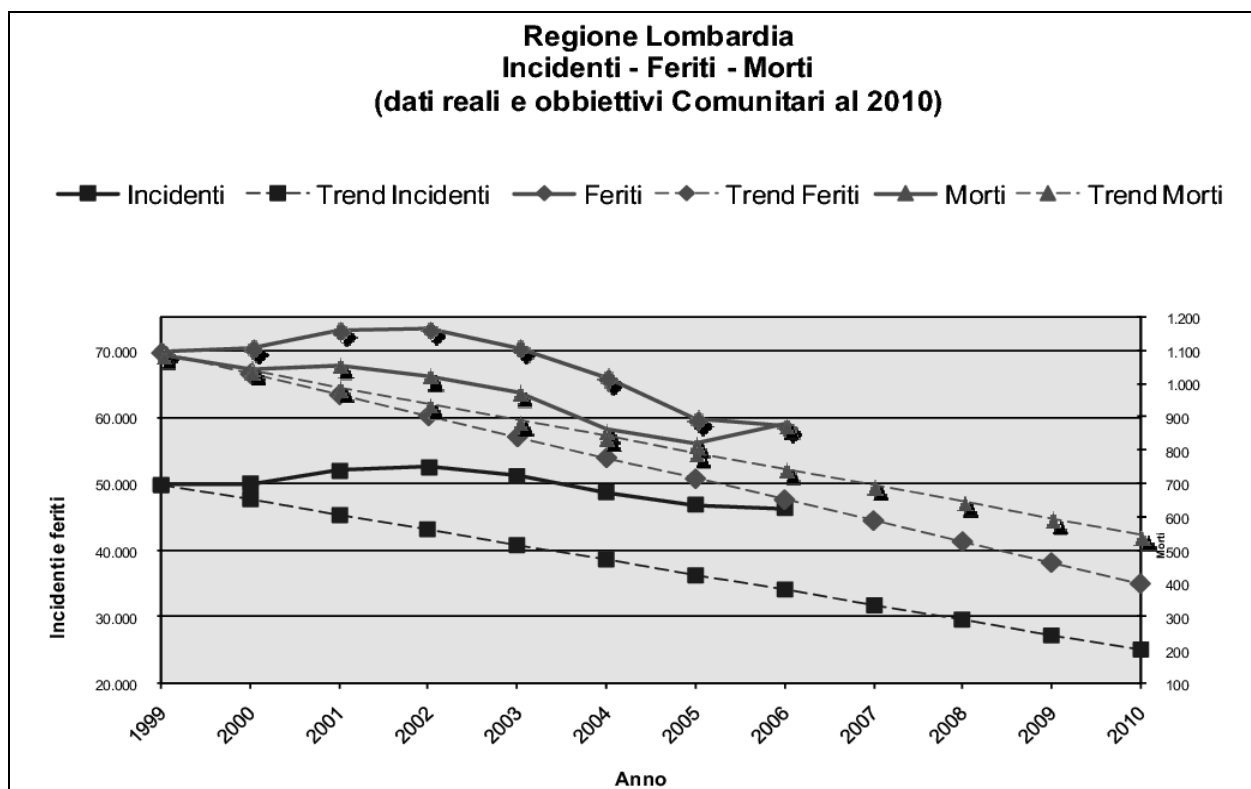


Localizzazione delle strade provinciali con il più elevato livello di incidentalità

4. Obiettivi del Piano

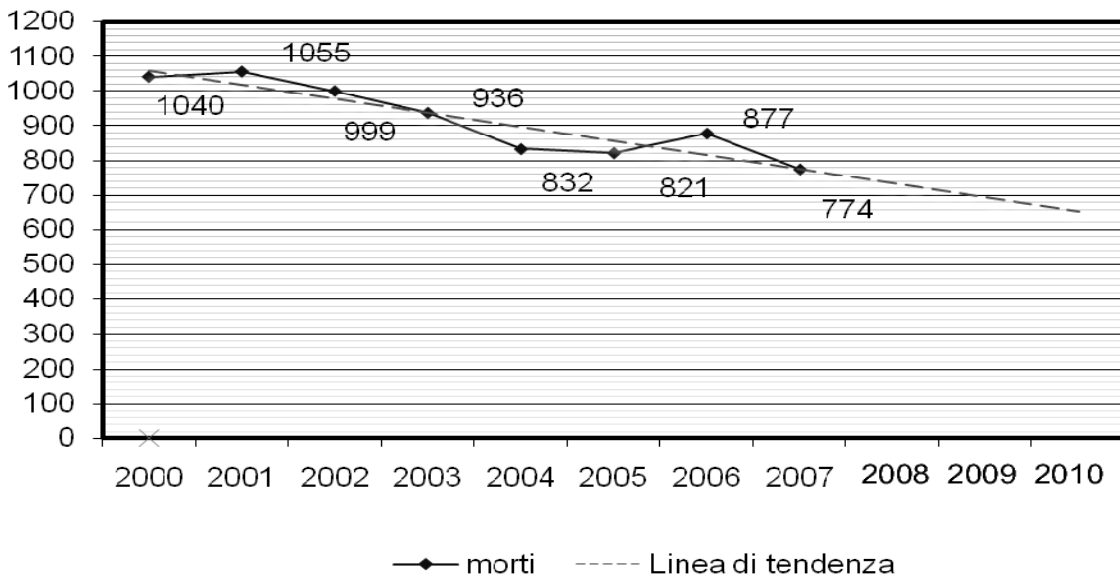
Il Piano Regionale Sicurezza Stradale ha come obiettivo la riduzione degli incidenti, dei feriti e dei morti sulla rete stradale lombarda.

In termini quantitativi e con riferimento all'obiettivo fissato dall'Unione Europea che prevede la riduzione della mortalità sulle strade entro il 2010 la Lombardia ha raggiunto quota -27,9% superiore a quello registrato a livello nazionale (-27,3%). Finora le Province che risultano avere già dimezzato il numero di morti sono Como e Varese.



In termini strettamente numerici per perseguire l'obiettivo quantitativo posto dalla UE si dovrebbe nei prossimi 3 anni ridurre la mortalità di circa 237 unità con un tasso medio annuo non inferiore al 7,4% per i il 2008, 2009 e 2010, arrivando ad avere un numero di morti pari a 520 nel 2010. Tale obiettivo risulta ormai difficilmente raggiungibile.

Trend numero decessi in Lombardia



Come obiettivi quantitativi pertanto la Regione Lombardia si pone quello di ridurre la mortalità sulla rete viaria regionale del 30% entro il 2010 e del 50% entro il 2012 anche attraverso l'individuazione di infrastrutture critiche (siti prioritari: tratte e punti con alta concentrazione di incidenti, in particolare dove si registrano più morti e feriti, misurata anche in funzione della correlazione tra incidentalità e volume di traffico).

Come obiettivi strategici il Piano individua sia il sistema delle conoscenze sia un sistema di *governance* e di coordinamento sul territorio, intesa come sistema di governo delle azioni e verifica del raggiungimento della loro efficacia, al fine di perseguire:

- La conoscenza analitica del fenomeno incidentalità sia quantitativamente che qualitativamente anche per identificarne le cause principali anche mediante un ascolto del territorio per avere una descrizione completa ed esaustiva del fenomeno, individuando i target critici e diventando Ente locale di produzione dei dati ISTAT.
- Il coordinamento, pianificazione e programmazione di azioni ed interventi mirato a incrementare il livello complessivo di sicurezza stradale.
- La costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale con iniziative rivolte al contrasto di comportamenti ad alto rischio (mediante prevenzione, informazione, educazione, sensibilizzazione), dove per "cultura della sicurezza stradale" si intende l'insieme di conoscenze e di valori che orientano comportamenti e scelte verso un tipo di mobilità sicura e sostenibile, incidendo sul sistema dei valori e sull'atteggiamento della popolazione nei confronti della sicurezza stradale.

Per perseguire tali obiettivi il Piano regionale vuole essere uno strumento condiviso e articolato che veda il coinvolgimento sia delle diverse Direzioni Generali all'interno di Regione Lombardia con specifiche competenze, sia degli EELL, istituzioni e di tutti gli altri attori in campo con lo scopo di "razionalizzare" e ottimizzare le diverse iniziative in corso o previste affinché ne scaturisca una politica efficace ed evidente a beneficio del territorio.

Più in generale nel pianificare azioni per contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale l'obiettivo è quello di considerare non solo la prevenzione ma tutti i fattori che concorrono all'evento incidente stradale che possono essere suddivisi in 4 differenti fasi o "momenti" al fine di poter agire su ciascuno di essi come indicato nello schema sottostante.

Fasi	Tematiche coinvolte	Esempi
INFO	Infomobilità, tematica applicata al traffico, informazioni al guidatore, informazioni a bordo del veicolo	Dispositivi di allarme, simulatori di guida, formazione, corsi di guida sicura, segnaletica d'emergenza (pannelli a messaggio variabile, segnaletica fissa luminosa), isoradio
PRE CRASH	Sistemi di sicurezza attiva a bordo del veicolo Sistemi integrati di sicurezza dell'infrastruttura	ABS, ESP, lane departure warning, lane keeping assistant, obstacle and collision warning...
CRASH	Sistemi di sicurezza passiva a bordo veicolo e dell'infrastruttura	Airbag, cinture di sicurezza con pretensionatore, protezione pedoni, compatibilità tra i veicoli....
POST CRASH	Allertamento SSR (118), intervento mezzi di soccorso rilievo dell'incidente, ricostruzione delle dinamiche e analisi degli eventi	Raccolta e archiviazione dati, analisi cause incidentalità, identificazione dei fattori di rischio, valutazione epidemiologica degli incidenti

5. Le azioni del Piano Regionale Sicurezza Stradale

5.1. Azioni strategiche

Regione Lombardia, al fine di sostenere la realizzazione di interventi a favore della sicurezza stradale e sviluppare azioni per il miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione sul territorio regionale - conformemente con i principi ispiratori e le indicazioni del Piano nazionale della sicurezza stradale e in coerenza con la l.r. 9/2001 - persegue le seguenti strategie:

- sviluppare ed attuare alcune azioni dirette in relazione alle proprie competenze giuridiche e amministrative in un'ottica di governance (governo delle azioni e verifica dei risultati attesi), mettendo in campo anche risorse proprie, in collaborazione con EELL e Istituzioni;
- promuovere ed avviare forme di paternariato con alcuni stakeholder pubblici o privati che hanno le stesse finalità di Regione Lombardia nel perseguire una riduzione dell'incidentalità stradale e favorire una diffusione capillare della sicurezza stradale; tale collaborazione è finalizzata alla condivisione, razionalizzazione e ottimizzazione delle risorse, creando un "effetto rete" sul territorio;
- cofinanziare iniziative di sicurezza stradale nel campo della prevenzione (con metodologie di comprovata efficacia) proposte da soggetti pubblici o privati in forma associata attraverso strumenti di cofinanziamento predefiniti.

Gli Assi di intervento sui quali è possibile ricondurre le azioni di Regione Lombardia sono cinque:

1. **Sistema delle conoscenze.** Descrizione completa ed esaustiva del fenomeno sul territorio di propria competenza e monitoraggio dell'evoluzione del fenomeno.
2. **Comunicazione per la promozione di comportamenti responsabili.** Iniziative di comunicazione per la sensibilizzazione alla corretta percezione del rischio, al rispetto della legalità e al perseguimento di stili di vita corretti e sani.
3. **Educazione e formazione per target specifici.** Formazione per giovani neopatentati, formazione nelle scuole, formazione per tecnici e decisori, sensibilizzazione per target specifici (es. utenza debole).
4. **Messa in sicurezza e prevenzione sulla rete stradale.** Riduzione dei fattori di rischio sulle strade (messa in sicurezza, adeguamento segnaletica, enforcement...) in collaborazione con gli EELL.
5. **Interventi in materia normativa/legislativa.** Revisione e aggiornamento delle normativa regionale in relazione alla sicurezza stradale e proposte allo Stato di modifica al Codice della strada.

Ogni azione inoltre deve essere sempre accompagnata da una corretta e mirata attività di comunicazione ai cittadini per la valorizzazione e l'incremento dell'efficacia dell'azione stessa e per facilitarne la valutazione dell'impatto sul territorio.

5.2 Le competenze e i campi di azione della Regione Lombardia.

Sono qui definite le azioni dirette cioè quelle che la Regione promuove direttamente e che rivestono carattere generale, che hanno valenza territoriale regionale e che realizzano e/o incentivano il coordinamento con gli Enti che hanno tra i propri fini istituzionali il miglioramento delle condizioni della sicurezza stradale.

Regione Lombardia vuole mettere in atto tutti gli strumenti possibili per almeno avvicinarsi il più possibile all'obiettivo europeo di riduzione del numero di morti del 50%. Il Piano Regionale della Sicurezza Stradale sarà un piano che prevede interventi realizzabili, per quanto possibile, in tempi relativamente brevi.

La D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza - Struttura Sicurezza si propone inoltre come capofila per il coordinamento di tutte le attività promosse o realizzate da Regione per la riduzione dell'incidentalità stradale pur muovendosi in stretto raccordo con le altre Direzioni Generali a vario titolo coinvolte sul tema in virtù ed in coerenza delle diverse competenze ed attività in corso, per perseguire un approccio integrato al tema.

Di seguito sono riassunte le competenze delle Direzioni Generali della Giunta sul tema sicurezza stradale e, successivamente la previsione delle diverse attività, da attuarsi anche attraverso il coordinamento di un gruppo di lavoro appositamente costituito.

Scheda 2 – Ruoli, competenze delle Direzioni generali di Regione Lombardia in relazione alla sicurezza stradale

Direzioni	Ruoli e competenze	I.r.
D.C. Programmazione	DPEFR, Programma Regionale di Sviluppo (Programmazione e monitoraggio delle azioni nel campo della sicurezza stradale).	
D.C. REIC	Rilevazione statistica dell'incidentalità stradale e produzione dati ISTAT (in collaborazione con la D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza). Eventi e comunicazione	
Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza	Coordinamento attività regionale per la sicurezza stradale ed attuazione di iniziative proprie anche in collaborazione con EELL, Istituzioni e altri soggetti. Promozione di iniziative di comunicazione e sensibilizzazione con particolare riferimento ai giovani Gestione 3° Programma di attuazione PNSS.	I.r. 9/01 I.r. 4/03
D.G. Protezione civile, Prevenzione Polizia locale	Coordinamento Polizie locali PRIM "Programma Regionale Integrato di Mitigazione dei Rischi".	I.r. 4/03
Infrastrutture e mobilità	Programmazione e cofinanziamento interventi infrastrutturali sulla rete stradale provinciale e comunale, programmazione ex d.lgs. 112/98 e l.r.31/96 (fondi FIP). Gestione bandi FRISL (ex. l.r.33/91) Gestione 1° e 2° Programma di attuazione PNSS	I.r. 9/01 I.r. 33/91

Direzioni	Ruoli e competenze	I.r.
Sanità e Famiglia	Supporto metodologico/formativo allo sviluppo di Piani integrati locali di promozione della salute e di Promozione della sicurezza e salute nei luoghi di lavoro delle ASL. Coordinamento attività integrata con Ufficio scolastico regionale per la Lombardia. Valutazione epidemiologica delle problematiche sanitarie. Realizzazione di attività formative in ambito scolastico e lavorativo, nel campo della prevenzione dei comportamenti a rischio provocati dall'assunzione di alcol e droghe.	I.r. 31/97
Istruzione, Formazione e Lavoro	Educazione stradale nelle scuole (limitatamente alla quota regionale dei piani di studio) e nei Centri di formazione Professionale ex I.r. 19/2007.	I.r. 19/07
Commercio, Fiere e Mercati	Interventi di sensibilizzazione a comportamenti corretti e responsabili alla guida previsti nella programmazione di iniziative di tutela dei consumatori e utenti.	I.r. 6/03

5.3 Il raccordo fra le Direzioni Generali della Giunta regionale

In ragione dei diversi fattori che incidono sul fenomeno incidentalità stradale e, in conseguenza di questo, dei diversi settori coinvolti, è indispensabile creare una sinergia fra le Direzioni Generali della Regione Lombardia le cui competenze sono intrecciate in relazione al tema della sicurezza stradale contribuendo ad implementare un rafforzamento delle capacità di governo della sicurezza stradale attraverso proficue sinergie.

È stato istituito un apposito Gruppo tecnico di lavoro regionale interdirezionale (con decreto n. 3379 del 7 aprile 2008) con i rappresentanti delle Direzioni Generali interessate coinvolgendo successivamente anche il sistema regionale allargato, con particolare riferimento all'IRER e all'IREF, quale osservatorio interno e contributo scientifico al tema della sicurezza stradale.

Inoltre la D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza ha iniziato da tempo una collaborazione specifica con IRER al fine di individuare strumenti e metodologie volti a valutare l'efficacia dell'azione regionale ed in particolare predisporre gli strumenti tecnico-scientifici idonei a valutare le azioni che saranno adottate per la mitigazione dell'incidentalità stradale.

In tal modo è stato possibile fra l'altro realizzare un confronto fra il costo sociale, i miglioramenti attesi ed i costi da sostenere per realizzare le linee d'azione che possono determinare tali miglioramenti ed identificare e successivamente raffinare il sistema delle priorità.

Di seguito sono illustrate sia le attività in corso che le prospettive di sviluppo delle Direzioni Generali coinvolte (in relazione alle rispettive deleghe e competenze) che contribuiscono alla riduzione dell'incidentalità stradale e che rientrano nel Programma Regionale di Sviluppo e nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria della Regione Lombardia in capo alla D.G. Presidenza – D.C. Programmazione, anch'essa coinvolta nel Gruppo tecnico di lavoro regionale interdirezionale poiché il Piano è uno strumento programmatico volto a promuovere gli indirizzi regionali e le azioni per conseguire una riduzione significativa degli incidenti stradali.

5.3.1 Sistema delle conoscenze e aspetti statistici

I DATI SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE

Un sistema delle conoscenze dell'incidentalità stradale è indispensabile per pianificare azioni efficaci per ridurre l'incidentalità stradale poiché permette di identificare i principali sistemi di rischio, l'analisi della loro evoluzione e della loro distribuzione territoriale e sulla rete stradale, distinti anche per componente di mobilità, per tipologia di utente e di vettore.

Migliorare e potenziare la rilevazione quantitativa e qualitativa dei dati degli incidenti stradali attraverso la conoscenza sia macroscopica che puntuale del fenomeno è alla base di qualsiasi iniziativa tesa al suo contrasto e mitigazione; tale finalità deve essere perseguita attraverso:

- l'implementazione una metodologia per la rilevazione tempestiva ed accurata dei dati di incidentalità stradale e per la raccolta e la trasmissione degli stessi;
- la standardizzazione delle informazioni raccolte (per esempio attraverso l'unificazione informatizzata dei verbali).

In tale direzione Regione Lombardia sta sviluppando un sistema che prevede l'acquisizione - da parte delle Polizie locali e delle Forze dell'ordine competenti (ed in collaborazione con le Province) - dei dati relativi al rilievo degli incidenti stradali con l'obiettivo di migliorare la completezza e la qualità delle informazioni sul fenomeno incidentistico. Tale sistema, che permetterà di avere una banca dati completa dell'incidentalità stradale che fornirà un quadro conoscitivo esaustivo ed omogeneo del fenomeno sul territorio regionale.

La Regione Lombardia ha inoltre assunto la funzione di organo intermedio di rilevazione con il recepimento (ex d.g.r. n. 6912 del 2 aprile 2008) del Protocollo d'intesa tra ISTAT, Ministero dell'interno, Ministero della difesa, Ministero dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, UPI, ANCI per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica dell'incidentalità stradale.

La d.g.r. n. 6912 del 2 aprile 2008, al fine di attivare la produzione di dati ISTAT sul territorio regionale, istituisce un Gruppo di coordinamento regionale con i rappresentanti del Ministero di Trasporti - Direzione Generale Territorio del nord-ovest, Comando regionale Carabinieri Lombardia, Polizia stradale Compartimento per la Lombardia, UPL, ANCI Lombardia e ISTAT Lombardia.

In collaborazione con la D.G. Presidenza – Struttura centrale Statistica e Osservatori la D.G. Giovani, sport, turismo e Sicurezza ha avviato una collaborazione in relazione alla raccolta e gestione dei dati sull'incidentalità stradale anche per l'elaborazione di grafici, cartografia e mappe tematiche per analizzare e rappresentare in maniera significativa il fenomeno incidentistico sul territorio della Regione Lombardia. Per questo sono stati selezionati ed elaborati i dati e gli indici più rappresentativi.

Tale progetto, supportato da un apposito sistema informatico per la raccolta dei dati, è ulteriormente valorizzata in relazione al ruolo che alcune Regioni assumono di Organi intermedi di rilevazione dell'incidentalità stradale nel momento in cui aderiscono al Protocollo d'intesa sottoscritto da ISTAT, Ministero dell'interno, Ministero della difesa, Ministero dei Trasporti,

Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, UPI, ANCI per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale. Regione Lombardia ha aderito infatti a tale Protocollo con d.g.r. n. 6912 del 2 aprile 2008 attivando di conseguenza una collaborazione con le Province e con le Forze dell'ordine che, per competenza, si occupano di rilevazione degli incidenti stradali.

IL SISTEMA DELLE RICERCHE REGIONALI

L'Istituto Regionale per le Ricerche (IRER) ha fornito e continua a fornire un indispensabile e fondamentale supporto per lo studio e l'approfondimento del fenomeno incidentistico e la ricerca di possibili soluzioni concrete da attivare sul territorio regionale.

Nel corso del 2007 è stata condotta una ricerca che mette in luce sia la natura multidimensionale del fenomeno dell'incidentalità stradale sia il fatto che non è possibile eliminare tutti i fattori di rischio; l'elemento della casualità, infatti, gioca un ruolo imprescindibile.

L'obiettivo, ambizioso ma realizzabile, è quello di eliminare, nella misura più efficace possibile, quei fattori di rischio per l'incidentalità che hanno delle cause riconoscibili e che possono, quindi, in qualche modo essere previsti.

La sicurezza stradale, proprio in quanto fenomeno multifattoriale, necessita una sinergia e una collaborazione tra una pluralità di istituzioni e di responsabili dei diversi ambiti (sicurezza, sanità, mobilità, infrastrutture, autoscuole, scuole, aziende del trasporto pubblico...) per la messa in opera di misure d'intervento e d'indirizzo condivise.

Le più significative considerazioni emerse dalla ricerca si possono così sintetizzare:

- coniugare la coerenza nei messaggi diffusi sul tema della sicurezza stradale e la promozione della consapevolezza che aumentare il livello della sicurezza dipende in primo luogo da ciascuno di noi; la creazione di un tavolo di concertazione permanente in materia di sicurezza stradale potrebbe contribuire al raggiungimento di tali obiettivi;
- rafforzare, in accordo con le raccomandazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, le azioni di prevenzione, controllo e dissuasione, sia a livello centrale che a livello locale, prevedendo a tal fine un più stretto coordinamento tra le forze di polizia;
- investire nei sistemi alternativi alla mobilità individuale con azioni quali: programmi di mobilità sostenibile, tasse sui trasporti pesanti, abbonamenti a prezzi agevolati per gli utenti dei mezzi pubblici, miglioramento dei veicoli ferroviari (comodità e velocità), ampliamento della rete del trasporto pubblico locale.

La ricerca IRER del 2006 ha approfondito i nodi fondamentali inerenti un incremento della sicurezza stradale, dal legame tra infrastrutture e tecnologia all'educazione. A tal proposito evidenzia, in coerenza con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, l'importanza della costituzione di una cultura della sicurezza stradale attraverso un'azione di informazione, educazione ai cittadini, di sensibilizzazione e formazione dei tecnici (istruttori di scuola guida, agenti di Polizia Locale...) e dei decisori (amministratori locali). Invita soprattutto a promuovere una cultura della strada incentrata sul rispetto degli altri e sulla responsabilità delle proprie azioni e va favorita una maggiore attenzione al bene pubblico in termini di salute e sostenibilità ambientale.

Nell'azione di contrasto all'insicurezza stradale la ricerca evidenzia la necessità di adottare un approccio sistemico, in cui le azioni di contrasto all'insicurezza debbano coinvolgere:

- **gli utenti della strada**, ai quali è richiesto il rispetto delle regole della circolazione e un comportamento responsabile;
- **gli amministratori e le forze dell'ordine**, ai quali da un lato è affidato il compito di costruire e gestire la rete stradale, di redigere e far rispettare le regole della circolazione, e dall'altro quello di intervenire tramite azioni educative e di monitoraggio;
- **il sistema educativo (scuole, autoscuole...)**, che devono farsi carico del problema a tutti i livelli e non solo limitatamente alle fasce infantili e giovanili della popolazione;
- **i settori dell'industria e del commercio**, che sono i responsabili della messa a norma, della sicurezza e dell'affidabilità delle vetture che producono e vendono;
- **l'impatto mediatico** della promozione dei veicoli, che devono tener conto dell'influenza dei loro messaggi e che devono essere coerenti e non in contraddizione con una cultura della sicurezza.

È chiaro quindi che solo un'azione sinergica che coinvolga una molteplicità di attori, dalla famiglia alla scuola, dalle scuole guida all'università, dalle istituzioni politiche locali (Regione, Provincia e Comune) a quelle nazionali, può sperare di avere successo.

La ricerca inoltre propone possibili strategie d'azione per ciascuno dei soggetti coinvolti in coerenza con i differenti ruoli e competenze quali le scuole, gli Istituti di ricerca regionali (per interventi formativi rivolti agli operatori di Polizia Locale ed agli Amministratori locali; per promuovere la cultura della sicurezza stradale anche fra i decisori politici e gli operatori di polizia che si occupano di sicurezza stradale) le università, le autoscuole (in collaborazione con le istituzioni).

Nel corso del 2008 una nuova ricerca mirata all'identificazione dei primi dieci "punti neri" della rete stradale regionale ha portato all'identificazione puntuale delle dieci strade che, sulla base di una approfondita analisi ed elaborazione dei dati ISTAT ed ACI-ISTAT facendo riferimento al triennio 2004, 2005 e 2006 e sulla base dei criteri di selezione definiti (si è scelto come parametro di classificazione il numero di incidenti al chilometro, riportando così gli eventi accaduti alla lunghezza dell'intera tratta stradale) hanno il livello di incidentalità più elevato. In tal modo si potrà agire puntualmente per il contrasto dei fattori di rischio insiti nella mobilità automobilistica e motociclistica.

L'obiettivo è quello di mettere in sicurezza in tempi brevi tali tratte in collaborazione con gli EELL.

5.3.2 Aspetti Infrastrutturali

A seguito del trasferimento di competenze in materia di viabilità dallo Stato alla Regione operato dalle "Leggi Bassanini" e delle norme regionali che hanno attribuito parte di tali funzioni agli enti locali (l.r. 1/2000 e l.r. 9/2001), la Regione Lombardia ha acquisito una funzione programmatica di ampio respiro nel campo infrastrutturale.

Tale funzione si esplica soprattutto sulla rete viaria trasferita, poiché dall'ottobre 2001 sono passate alle competenze delle province - per effetto della l.r. 1/2000 - circa 2.400 km di strade prima statali (mentre sono rimaste di competenza ANAS SpA

circa 900 km di strade); negli ultimi anni la Regione è stata il soggetto di riferimento per ogni intervento viabilistico di livello sovracomunale.

La l.r. n. 9/2001 assegna, in pratica, per la rete trasferita un ruolo programmatico e di coordinamento alla Regione, come la gestione delle procedure di concertazione inerenti i progetti infrastrutturali di maggior rilievo o di livello sovra provinciale.

Alle Province è affidata la funzione di progettazione, costruzione e manutenzione. Tutti gli enti istituzionali, pur assumendo ruoli differenti, agiscono sempre in un quadro di complessiva programmazione negoziata e partecipata.

Più specificatamente in merito all'aspetto della programmazione degli interventi infrastrutturali viari la Regione è tenuta (ai sensi della l.r. 22/98) ad individuare le linee di indirizzo e le azioni strategiche in relazione all'offerta infrastrutturale e alla domanda di mobilità generata dal sistema territoriale lombardo, nonché dagli scenari socio-economici di breve e medio periodo ed a indicare l'assetto delle reti infrastrutturali prioritarie ed il sistema degli interventi (da attuare in base a espliciti criteri di congruità territoriale, funzionalità, sicurezza...).

La l.r. 9/2001 ha poi attribuito alla Regione un ruolo cardine nell'ambito della definizione e programmazione delle infrastrutture viabilistiche lombarde.

Se infatti da un lato la Regione è tenuta a classificare funzionalmente la rete viaria attribuendo alle varie arterie stradali ruoli e livelli di servizio appropriati, dall'altro deve, in stretta collaborazione con le Province, provvedere alla programmazione di interventi di potenziamento e messa in sicurezza che rendano la rete stradale sempre più adeguata al ruolo ed al livello di servizio per cui è utilizzata.

In particolare sono ormai prossime alla cantierizzazione importanti infrastrutture viarie, quali il Sistema Viabilistico Pedemontana, la direttissima BreBeMi, la TEM – Tangenziale Est Milanese, l'autostrada regionale Cremona – Mantova, oltre a numerose opere di ammodernamento della rete autostradale (terza corsia A9, Tangenziale Sud Esterna di Brescia, ...) e stradale esistente (raddoppio ex S.S. 415 "Paulesse", nuova S.S. 38 (dello Stelvio", S.S. 36 "del lago di Como e dello Spluga", ...). Con la realizzazione delle opere prioritarie sono, inoltre, previsti numerosi interventi di ammodernamento della rete ordinaria in risposta ad esigenze di tipo locale, oltre a interventi di messa in sicurezza di punti singolari.

Con l'aggiudicazione di Milano per l'Expo 2015 sono state inoltre programmati ulteriori interventi di potenziamento del sistema della mobilità lombarda, dalla realizzazione di nuove linee metropolitane di Milano al rafforzamento del sistema tangenziale di Milano, con il progetto di completamento della Tangenziale Nord Milano, la IV corsia dinamica della tratta urbana della A4, la V corsia della A8 Lainate-Milano.

A livello locale sono, inoltre, stati realizzati o prossimi alla realizzazione ulteriori interventi di messa in sicurezza della rete esistente definiti nell'ambito dell'attuazione dei centri commerciali, in genere cofinanziati da soggetti privati interessati dall'intervento.

Dal punto di vista del Trasporto Pubblico Locale la competenza di programmazione e affidamento del servizio è degli Enti locali.

Le Province ed i Comuni capoluogo hanno sviluppato i piani di bacino del Trasporto Pubblico Locale, approvati da Regione Lombardia, che prevedono l'attuazione dei piani triennali dei servizi definiti rispetto a indirizzi dati da Regione Lombardia, al fine orientare e armonizzare gli interventi in un ottica di mobilità sostenibile e di un miglioramento della qualità, efficacia ed efficienza dei servizi di trasporto.

Nell'ambito di sviluppo di queste iniziative infrastrutturali sono state ampliate le indagini di traffico e di analisi della mobilità, partendo in particolare dai dati dell'Indagine Origine – Destinazione regionale del 2002. Risulterà opportuno, a seguito della realizzazione delle opere prioritarie e degli interventi locali che i Comuni e le Province sviluppino dei nuovi piani della mobilità urbana ed extraurbana.

La D.G. Infrastrutture e Mobilità ha sviluppato iniziative specifiche destinate a cofinanziare interventi mirati per la messa in sicurezza di incroci e tratti di strade che presentano particolari criticità, nonché interventi di moderazione del traffico, interventi per la salvaguardia dell'utenza debole (mobilità ciclopedonale) in ambito "extraurbano", realizzazione di rotatorie a raso, opere ed interventi complementari alla inibizione della "svolta a sinistra", tramite sia iniziative FRISL (ex l.r. 33/91) che il 1° e 2° Programmi di attuazione PNSS per il complessivo miglioramento della viabilità attraverso diverse forme di finanziamento (d.lgs. 112/98, FIP), al fine di migliorare l'assetto infrastrutturale complessivo secondo la gerarchia di rete definita dalla classificazione funzionale regionale (ai sensi dell'art. 3 della l.r. 9/2001 e definita con d.g.r. 7/19709 del 3 dicembre 2004).

Ha inoltre elaborato il Documento di indirizzi in cui sono stati definiti gli Standard prestazionali ed i Criteri di Manutenzione delle Pavimentazioni Stradali (approvati dalla d.g.r. 8/1790 del 25 gennaio 2006) al fine di incentivare presso gli enti gestori l'ottimizzazione delle risorse disponibili e quindi delle spese per la manutenzione delle pavimentazioni stradali per garantire la sicurezza della circolazione dei veicoli ed un servizio adeguato alla domanda a seconda della classificazione di ciascuna strada.

Gli standard minimi di manutenzione sulla pavimentazione stradale sono stati sviluppati attraverso un gruppo di lavoro coordinato dalla D.G. Infrastrutture e Mobilità e costituito da tecnici di Province e Comuni campione con la collaborazione del Politecnico di Milano; l'esperienza ha permesso di mettere in contatto e discutere di problematiche inerenti la manutenzione stradale e la gestione stessa della rete, costruendo un confronto su temi operativi e di programmazione degli investimenti per mantenere un livello qualitativo minimo della pavimentazione.

Sviluppare una cultura della manutenzione stradale non legata alla soluzione del momento (di emergenza) ma ad una programmazione della manutenzione ordinaria e straordinaria, anche tramite il confronto con esperienze internazionali, permette di ottimizzare le risorse destinate alla manutenzione e di conoscere ed incrementare/mantenere la qualità dell'infrastruttura viaria.

È opportuno programmare nel breve periodo interventi formativi specifici a tecnici addetti alla manutenzione stradale, da attivare con la D.G. Istruzione, Formazione e Lavoro e IREF, al fine di rendere operativi gli standard già elaborati ed, in tal senso, sono anche già previste a bilancio risorse specifiche per finanziare progetti pilota (€ 500.000 anno 2010, € 500.000 anno 2011) di pianificazione della manutenzione stradale ordinaria e straordinaria della pavimentazione stradale della rete principale di competenza. Il bando cofinanzierà progetti di Province e Comuni.

In riferimento ai risultati raggiunti con l'iniziativa formativa ed i progetti pilota sull'applicazione degli standard minimi di manutenzione delle strade relativi alla pavimentazione stradale, nel medio periodo si potrà estendere la proposta a tutti gli Enti

gestori della rete stradale ordinaria al fine di ottimizzare l'uso delle risorse per la manutenzione stradale con interventi di lunga durata e di qualità.

Si potrà, inoltre, ampliare l'approfondimento agli standard delle opere d'arte stradali (ponti, viadotti, gallerie, muri di sostegno, sottopassi, tombini, ...), dei sistemi di smaltimento delle acque e alla segnaletica stradale orizzontale e verticale, ai sensi dell'art. 4 della l.r. 9/2001, eventualmente da sviluppare in collaborazione con il Politecnico di Milano o altro soggetto di analoga autorevolezza in materia.

In riferimento alla progettazione e realizzazione di nuove strade nonché alle riqualifiche e messa in sicurezza di tratte esistenti, Regione Lombardia ha emanato il Regolamento regionale 24 aprile 2006, n. 7 inerente le "Norme tecniche per la costruzione delle strade". Una successiva d.g.r. n. 3219 del 27 settembre 2006 (in attuazione al regolamento sopraccitato) approva gli "elementi tecnici puntuali" per la progettazione stradale e precisamente:

- 1) "Progettazione degli assi stradali";
- 2) "Progettazione delle zone di intersezione";
- 3) "Elaborati progettuali";
- 4) "Analisi di traffico".

Tali documenti definiscono i criteri per la redazione dei progetti di infrastrutture stradali da realizzarsi sul territorio lombardo, da applicarsi sia in caso di nuovi tronchi viari che di ammodernamento e potenziamento degli esistenti e disciplina le modalità per la concessione di deroghe ai suddetti criteri.

In particolare si segnalano le indicazioni relative alla progettazione e la realizzazione delle rotatorie (contenute nel documento "Progettazione delle zone di intersezione") il cui dimensionamento deve essere attentamente valutato in relazione al contesto territoriale, alle analisi di traffico e a quelle di incidentalità stradale affinché siano uno strumento viabilistico effettivamente efficace sia in termini di sicurezza che di fluidificazione del traffico. È opportuno valutare l'entità e la tipologia dei flussi che impegneranno l'intersezione, la distribuzione percentuale delle manovre di svolta e le caratteristiche morfologiche dell'ambito su cui insiste l'intersezione.

La Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità costituisce inoltre tavoli tecnici specifici per grandi cantieri stradali sia per monitorare la durata dei lavori che mitigarne l'impatto sulla circolazione e sulla sicurezza stradale (in riferimento ad esempio alla riqualifica della Monza-Cinisello, e all'ammodernamento dell'Autostrada A4 MI-TO), nonché partecipa al tavolo coordinato dalla D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza in occasione dei principali eventi fieristici, con la presenza del cantiere sulle infrastrutture.

Si intende quindi proporre l'istituzione dell'Osservatorio cantieri per le infrastrutture stradali di prossima realizzazione, in particolare entro fine anno 2009 estensione dell'Osservatorio già istituito in Regione Piemonte sull'ammodernamento dell'A4 MI-TO, al fine di anticipare la risoluzione delle criticità per la presenza del cantiere, evitare il ripetersi di fenomeni di incidentalità in prossimità dei cantieri e risoluzione tempestiva delle problematiche durante i lavori (per risoluzione interferenze, viabilità alternative, tavolo di confronto diretto e costante con soggetti pubblici e privati interessati dalle opere).

Per le opere prioritarie per cui è stato sottoscritto uno specifico Accordo di Programma, quali il Sistema Viabilistico Pedemontana, la direttissima BreBeMi, la TEM-Tangenziale Est Milanese, l'accessibilità alla Valtellina e alla Valchiavenna, lo stesso Collegio di Vigilanza seguirà la fase attuativa dell'intervento e farà funzione di Osservatorio per gli aspetti legati alla sicurezza stradale in presenza del cantiere.

Infine il recente bando FRISL 2008-2010 (ex l.r. 33/91) "Iniziativa per il miglioramento della mobilità stradale" ha come obiettivo la realizzazione di interventi per il miglioramento della mobilità stradale con risvolti anche in tema di sicurezza lungo strade Provinciali e Comunali extraurbane. Tale bando prevede in particolare interventi per la messa in sicurezza delle gallerie e interventi per la realizzazione di impianti tecnologici a favore della sicurezza e di monitoraggio per il governo della mobilità (segnaletica, enforcement...).

Dal punto di vista infrastrutturale, sono anche in atto con Ferrovie Nord e RFI iniziative di eliminazione dei passaggi a livello, nodi più critici sulla rete ferroviaria nazionale e regionale, al fine di proseguire e implementare la progettazione e il finanziamento degli interventi di eliminazione.

Ulteriore iniziativa, che si intende sviluppare nel medio periodo, è lo studio di fattibilità per l'attivazione di servizi-navetta serali/notturni di collegamento di locali di ritrovo frequentati da giovani (es. discoteche) con i principali centri urbani e le stazioni ferroviarie. Tale studio implica la raccolta di dati relativi a:

- numerosità e ubicazione dei locali (mappa sul territorio),
- distanza dai principali centri abitati e stazioni ferroviarie,
- frequentazione dei locali,
- provenienza dei clienti,
- presenza di servizi automobilistici serali/notturni sulle direttrici di collegamento interessate,
- orari serali e notturni del servizio ferroviario regionale.

Andrà anche valutata attentamente l'implicazione dell'iniziativa dal punto di vista finanziario e, per garantire il reperimento delle risorse necessarie a copertura del costo dei nuovi servizi, saranno coinvolti i soggetti privati.

5.3.3 La prevenzione su strada

Un importante contributo alla sicurezza stradale consiste nell'incrementare e rendere più efficace e sistematica l'azione di prevenzione, controllo e repressione, con particolare attenzione a punti e tratte ad alto rischio incidente, prevedendo a tal fine un più stretto coordinamento tra le forze di polizia locale, così come ha previsto la D.G. Protezione civile, Prevenzione e Polizia locale.

In un'ottica di coordinamento con gli EELL è fondamentale infatti considerare il ruolo delle forze di Polizia locale regionali sia nel campo del controllo, della prevenzione e dell'educazione stradale che nella raccolta di informazioni quando intervengono per i rilievi degli incidenti stradali.

Contemporaneamente è utile che venga istituito un “dialogo” costruttivo tra i Comandi e gli uffici tecnici (provinciali e comunali) per una risoluzione rapida ed efficiente di specifiche criticità in ambito locale.

I servizi di polizia stradale danno infatti in ogni caso un contributo fondamentale sia mediante il controllo del rispetto delle più elementari (ma non per questo meno importanti) norme del Codice della strada sia mediante l'organizzazione di task force mirate a controlli in contesti particolari e a fenomeni sociali pericolosi legati a particolari contesti o fenomeni.

In merito al primo caso è opportuno e necessario che le azioni di controllo e repressione siano indirizzate soprattutto a quelle violazioni delle norme che potenzialmente creano situazioni di pericolo con la finalità di limitare efficacemente i fattori di rischio derivanti dai comportamenti pericolosi dell'utente della strada. A tale proposito l'utilizzo di strumenti automatici per la rilevazione delle infrazioni al Codice della Strada costituiscono un valido ed efficace ausilio agli operatori nel controllo e nella repressione su strada.

Tuttavia il “potere di erogare sanzioni” delle Amministrazioni locali non deve essere ispirato tanto dall'intento di sorprendere ingannevolmente l'automobilista indisciplinato o da una logica di prelievo patrimoniale, quanto dall'attività di prevenzione-dissuasione nell'ottica di garantire la sicurezza della circolazione stradale e della riduzione dei costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare. Pertanto è necessario ed opportuno che le apparecchiature sopraccitate, la loro installazione ed il loro utilizzo siano sempre conformi e coerenti con la normativa vigente. Le amministrazioni devono sincerarsi che tali dispositivi siano omologati e che vengano utilizzati correttamente al fine di non esporre l'Amministrazione alle procedure di ricorso previste dall'ordinamento giuridico, che incide sulla legittimità dell'installazione delle apparecchiature e, quindi, sulla legittimità dell'eventuale accertamento stesso dell'infrazione vanificando così l'operato dei controlli su strada.

Inoltre è da segnalare che gli orientamenti giurisprudenziali anche recenti, di fatto impongono l'obbligo di informare gli utenti ogni volta che siano installati dispositivi e mezzi di controllo del loro comportamento alla guida su ogni tipo di strada. D'altronde la preventiva informazione ha la sua *ratio* nell'obbligo di civile trasparenza della Pubblica Amministrazione, che deve agire principalmente in un'ottica di prevenzione utilizzando la repressione quale “*estrema ratio*”.

A tale proposito si intende avviare uno studio in collaborazione con le Polizie locali per far fronte al fenomeno in aumento dei ricorsi ai Giudici di pace, da parte dei cittadini che incorrono in una contravvenzioni al Codice della strada, al fine di effettuare un'analisi del fenomeno, favorire una corretta interpretazione del Codice della strada e della legislazione vigente in relazione alla legittimità e correttezza delle sanzioni pecuniarie.

Accanto ai tradizionali controlli su strada è opportuno ed utile promuovere e favorire iniziative coordinate e mirate alla sensibilizzazione di target di automobilisti protagonisti di quelli che possono essere considerati ormai come “fenomeni sociali” legati ad abitudini e a psicologie ben identificabili - quali la guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche e/o di sostanze stupefacenti - anche in riferimento a specifici eventi o situazioni peculiari.

A tal fine può essere proficua, qualora ne emerga l'opportunità, la costituzione di Patti locali ai sensi dell'art. 32 della l.r. 4/2003 del territorio di riferimento e ridurre i fattori di rischio su quelle realtà che spiccano per connotazioni di significativa omogeneità sotto il profilo della sicurezza stradale, sperimentando nuove modalità di relazione e tra gli EELL stessi, altre istituzioni di riferimento, operatori del settore, associazioni di volontariato, soggetti anche privati direttamente o indirettamente coinvolti.

Infine si ricorda che Regione Lombardia ogni 2 anni assegna finanziamenti per progetti di sicurezza urbana, ai sensi della l.r. 4/03, per l'acquisto di strumentazione specifica anche per attività di enforcement e per servizi di sicurezza stradale.

5.3.4 Aspetti sanitari

Il Piano Socio Sanitario 2007-2009 approvato con d.g.r. 8/257 in data 26 ottobre 2006, ha individuato le azioni preventive prioritarie prevedendo - in relazione alla “Prevenzione e sicurezza negli ambienti di vita” (allegato C, cap. 3.2) - anche la “Prevenzione degli incidenti stradali”.

La Direzione Generale Sanità promuove e sostiene la realizzazione da parte delle ASL di Piani Integrati Locali di promozione della salute.

In tale ambito le ASL predispongono una pianificazione di interventi integrati, fondati su evidenze di efficacia e intersettoriali, e a tal fine attivano processi di concertazione con le agenzie educative del territorio nonché con tutti i soggetti della comunità locale al fine di definire ambiti di priorità sulla base dei reali problemi di salute coerenti all'analisi di contesto.

Da un punto di vista epidemiologico la Direzione Generale Sanità, affrontando il tema della sicurezza stradale, ha predisposto nel 2002 le “Linee guida per la prevenzione degli infortuni da traffico autoveicolare” (d.d.g. 6 maggio 2002, n. 7616) e il Piano regionale Prevenzione attiva - Progetto Sorveglianza e Prevenzione degli Incidenti Stradali in Regione Lombardia 2006-2008 (d.g.r. 22 dicembre 2005, n. 8/1534).

Inoltre ha organizzato un corso di Formazione nei mesi di ottobre-novembre 2006, presso IREF in collaborazione con Università degli Studi di Pavia - Istituto di Statistica Medica e con l'ISS, a cui hanno partecipato 60 operatori in rappresentanza di tutte le 15 ASL lombarde.

Con la D.G. Sanità si prevede di avviare una collaborazione per la condivisione dei dati degli incidenti stradali presenti nella banca dati SSR di tutta la Lombardia (comprendendo l'analisi delle Schede di Dimissione Ospedaliera – SDO), anche con la finalità di possibili miglioramenti del servizio in termini di riduzione dei tempi di intervento e di una migliore localizzazione sul territorio dei mezzi di soccorso intervenuti.

Inoltre nel recente Piano della Sicurezza e della Salute nei luoghi di Lavoro 2008-2010 (d.g.r. 8/6918 del 2 aprile 2008) è prevista la predisposizione di linee strategiche e di laboratori di approfondimento rivolti alla prevenzione di infortuni stradali ed alla promozione della sicurezza stradale in relazione alla mobilità per motivi di lavoro.

Poiché le esperienze dei Paesi europei che hanno ottenuto significative riduzioni dell'incidentalità stradale sono fondate sul rispetto delle regole della circolazione si ritiene opportuno agire, a breve termine, in due direzioni:

- 1. Sollecitare una modifica del Codice della Strada (attualmente non sufficientemente in grado di esercitare l'effetto di deterrenza necessario a disincentivare i comportamenti più spesso all'origine degli incidenti).**

2. Emanare linee di indirizzo regionali per i medici che rilasciano i certificati di idoneità alla guida e alle Commissioni Medico locali (organi di secondo livello che esaminano i soggetti già incorsi in sospensione della patente per guida in stato di ebbrezza).

Infine, quali interventi a medio termine, stante la non provata efficacia della certificazione medica, effettuata in occasione del rilascio/rinnovo della patente, nell'incidere sulla prevenzione degli incidenti, verranno adottati provvedimenti relativi alla sua eliminazione - anche in ottemperanza alla Direttiva Europea sulla materia che ne prevede il mantenimento solo per la guida professionale - prevedendo comunque autocertificazioni o altre misure di verifica ritenute utili - sulla base di validate expertise - al contenimento degli incidenti stradali.

Per quanto riguarda invece i livelli di **assistenza sanitaria** correlati all'incidentalità stradale con esiti da traumi maggiori possono essere suddivisi in tre livelli:

- a) Soccorso extraospedaliero.
- b) Assistenza sanitaria in fase acuta: prestazioni di ricovero e di assistenza specialistica ambulatoriale, immediatamente successivi e persistenti sino a risoluzione o stabilizzazione di eventuale esiti.
- c) Follow-up e sostegno in caso di esiti invalidanti.

A) Soccorso extraospedaliero

Dai dati della letteratura internazionale emerge che la mortalità negli incidenti stradali presenta un primo picco durante i primi minuti successivi all'evento, un secondo picco nelle prime due ore dal trauma e un terzo picco più tardivo fino a giorni o settimane per sopravvenute complicanze.

Le prime ore successive al politrauma da incidente stradale risultano essere quindi decisive per la sopravvivenza e per gli esiti invalidanti del traumatizzato grave.

In questa fase è dimostrato che risultano fondamentali: la tempestività dell'intervento, la professionalità degli operatori sanitari, l'individuazione e il trasporto nella sede ospedaliera più idonea; nelle fasi successive l'esistenza e l'accessibilità di strutture intensive di cura e di riabilitazione incidono ancora sulla mortalità ed in misura maggiore sulla qualità di vita di chi sopravvive.

In Lombardia è inoltre operativa dall'aprile 2008 l'Azienda regionale Emergenza Urgenza (AREU), che ha la missione di garantire, implementare e rendere omogeneo, nel territorio della Regione, il soccorso sanitario di Emergenza Urgenza.

Alla luce di queste considerazioni la D.G. Sanità, in forte collaborazione con AREU si propone di:

- Garantire l'efficacia e la tempestività del primo e pronto soccorso e la qualità dell'intervento territoriale.
- Implementare l'organizzazione delle Centrali Operative del 118 e delle risorse per garantire che i più adeguati mezzi di soccorso giungano il più rapidamente possibile sul luogo dell'evento e che, successivamente, il traumatizzato venga condotto nel luogo di cura più indicato al caso specifico.
- Predisporre strumenti e procedure per il miglioramento del livello di coordinamento, con gli opportuni strumenti di comunicazione, tra gli organismi non sanitari che intervengono in seguito ad incidenti stradali e i servizi di emergenza dell'AREU.
- Integrare il soccorso extra e intraospedaliero dal punto di vista professionale, tecnologico e organizzativo
- Organizzare un sistema integrato per la gestione del trauma maggiore
- Organizzare i trasporti secondari con personale formato
- Informare e formare al primo soccorso sanitario i soggetti facenti capo agli organismi non sanitari che intervengono nell'immediatezza degli incidenti stradali.
- Predisporre strumenti e piani di formazione specifici del personale sanitario addetto al pronto soccorso sanitario presso tutte le strutture territoriali.

B) Assistenza sanitaria in fase acuta: prestazioni di ricovero e di assistenza specialistica ambulatoriale, immediatamente successivi e persistenti sino a risoluzione o stabilizzazione di eventuale esiti

Per quanto riguarda questi aspetti, posto che i percorsi per i soggetti vittime di incidenti stradali non sono distinti e specifici, rientrando nella più generica assistenza sanitaria per patologie traumatiche (e si ritiene debba rimanere tale) sarebbe in qualche modo necessario rivedere il meccanismo di finanziamento da parte delle assicurazioni al SSN. Attualmente infatti nel premio assicurativo è compresa una quota standard - "contributo SSN" - che viene poi riversata nel fondo sanitario nazionale, seguendo poi i meccanismi di ripartizione tra le regioni "a quota capitaria".

Si ritiene quindi necessario, a medio termine:

- Valutare se la quota attualmente erogata dalle assicurazioni sia congrua per il carico assistenziale sostenuto dal SSN (considerando anche i costi degli esiti permanenti);
- Valutare se la ripartizione tra le regioni del relativo contributo non possa essere scorporata da quella per quota capitaria, a vantaggio delle regioni che sostengono i maggiori oneri (non va dimenticato che la quota capitaria è sostanzialmente pesata sull'anzianità della popolazione, mentre l'assistenza per incidenti stradali riguarda la popolazione giovane-adulta).

C) Follow-up e sostegno in caso di esiti invalidanti

Ci si riferisce alle prestazioni concesse in caso di invalidità permanente: infatti oltre all'eventuale risarcimento assicurativo (compreso quello derivante dall'INAIL per gli incidenti stradali dei lavoratori), in caso di esiti invalidanti le persone rientrano anche nel percorso del riconoscimento dell'invalidità civile, cui consegue l'eventuale erogazione di pensione/indennità di accompagnamento, la fruizione dei benefici della Legge 104/92 (permessi giornalieri/mensili) e, per quanto riguarda il SSN, l'esenzione dalla compartecipazione alla spesa per le prestazioni farmaceutiche, specialistiche e di protesica.

In tale ambito risulta opportuno - a partire dalle problematiche che affrontano i soggetti affetti da invalidità conseguente all'incidentalità stradale - rivedere a medio termine i percorsi degli invalidi civili, improntandoli ai principi di centralità della persona e della semplificazione delle procedure, ancora molto complesse e sicuramente non di "presa in carico" e accoglienza del cittadino.

5.3.5 Aspetti di comunicazione e sensibilizzazione

Esistono in Regione Lombardia diverse realtà che, a vario titolo, già si occupano di sicurezza stradale. Regione Lombardia mira fra l'altro a promuovere forme di partnership con quegli stakeholder che hanno le stesse finalità di Regione Lombardia nel perseguire una riduzione dell'incidentalità stradale e favorire una diffusione capillare della sicurezza stradale.

L'obiettivo è quello di valorizzare e promuovere quelle realtà presenti sul territorio lombardo (ma non solo) che da tempo hanno preso a cuore il tema sicurezza stradale a vario titolo. È possibile e necessario quindi creare un effetto rete, per raggiungere differenti target, fungendo da volano alle iniziative di sensibilizzazione più utili ed efficaci e contribuendo alla diffusione più capillare sul territorio di una cultura della sicurezza stradale, evitando possibili sovrapposizioni.

Tali soggetti possono essere di diverso livello territoriale – europeo, statale, regionale e locale – e di diversa natura, legati sia al settore pubblico che alla società civile (associazioni di categoria, fondazioni, università, associazioni dei consumatori, associazioni *no profit*...) e a quel settore privato che ha come "mission" - fra gli altri - il perseguimento della sicurezza stradale.

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale d'altronde favorisce iniziative anche sperimentali per diffondere una nuova cultura della sicurezza e promuove il coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi di paternariato tra soggetti pubblici e soggetti privati riguardanti in modo specifico azioni per migliorare la sicurezza stradale.

La D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza ha avviato forme di collaborazione di questo genere con:

- Centri di guida sicura
- ACI Milano
- Fondazione 3M
- UNASCA
- ISTAT
- Ministero dei Trasporti - Direzione Generale Territoriale del Nord – Ovest.

I CENTRI DI GUIDA SICURA

La D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza sta realizzando una rete regionale di centri di guida sicura per consentire ai cittadini di frequentare corsi in apposite strutture convenzionate con Regione Lombardia.

I corsi di guida sicura sono corsi di formazione mirati a rendere l'utente da un lato più consapevole dei potenziali pericoli e dei limiti di conducente, veicolo, e infrastruttura, dall'altro a insegnargli comportamenti corretti per un approccio "sicuro" di guida in ogni frangente e a controllare il veicolo anche in situazioni di emergenza e a controllare il veicolo anche in situazioni di emergenza.

L'obiettivo è quello di favorire una cultura della sicurezza stradale agendo in termini di prevenzione anche attraverso l'educazione alla corretta percezione del rischio.

La rete regionale sarà costituita solo da quelle strutture attrezzate, organizzate e dotate di adeguate competenze tecniche, professionali e gestionali in grado di erogare corso di guida sicura con standard predefiniti da Regione Lombardia con le "Linee guida regionali per l'organizzazione e la gestione di corsi per la guida sicura" definite con d.g.r. n. 5059 del 4 luglio 2007 (Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n. 29 del 16 luglio 2007). Tali strutture dovranno essere accreditate dalla Regione Lombardia attraverso la stipula di una convenzione e dovranno rispettare gli standard minimi richiesti.

Attualmente sono stati accreditati i centri di guida sicura di ASC s.r.l. – GuidasicuraQuattroruote (appartenente al Gruppo Editoriale Domus) - dotato di Certificazione ISO 9001:2000 per progettazione ed erogazione corsi di formazione nell'ambito dei trasporti, piste omologate CSAI, pista Velocità omologata FIA - la cui "missione" è quella di diffondere la cultura della Sicurezza Stradale trasmettendo tecniche e comportamenti corretti per guidare in sicurezza, sensibilizzando i privati, le aziende e gli enti pubblici. Il centro di guida sicura di ASC s.r.l. – Quattroruote si trova presso Vairano di Vidigulfo in Provincia di Pavia.

Il secondo centro di guida sicura accreditato è l'Autodromo di Franciacorta in località Bargnana presso Castrezzato (BS) che si avvale del supporto tecnico e professionale dell'Automobile Club d'Italia, che gestisce anche il Centro di guida sicura di Vallelunga.

L'iniziativa dei Centri di guida sicura è in linea con quanto prevede il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che favorisce iniziative anche sperimentali volte alla diffusione di una nuova cultura della sicurezza e promuove il coinvolgimento del settore privato, attraverso convenzioni tra soggetti pubblici e soggetti privati riguardanti azioni specifiche per migliorare la sicurezza stradale.

Inoltre segue l'esempio di altre esperienze europee. In Austria, per esempio, esistono numerosi Centri di guida sicura, anche perché in questo Paese è obbligatorio frequentare questi corsi di guida entro un anno dal conseguimento della patente istituzionale. I risultati di questo provvedimento sono stati positivi, come dimostra la fredda e incontestabile legge delle percentuali: il numero degli incidenti, con protagonisti giovani austriaci fra i 18 e i 21 anni, si è ridotto del 30%. Un risultato che sicuramente è di buon auspicio per gli esiti del progetto promosso dalla D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza, per creare una rete regionale dei Centri di guida sicura con lo scopo di contribuire alla diffusione della cultura della sicurezza stradale.

I corsi dei centri di guida sicura sono aperti a tutti i cittadini muniti di patente ed in particolare a: utenti professionali quali tassisti, autisti dei mezzi di trasporto pubblico e dei veicoli commerciali; utenti delle Forze dell'Ordine e della Polizia locale; addetti ai servizi di emergenza; autisti di scuolabus; operatori di soccorso sanitario; autisti di mezzi pesanti (in particolare, per il trasporto di merci pericolose). Non si esclude, infine, la possibilità di aprire i Centri di guida sicura anche alle scolaresche, ovviamente per attività educative e formative sulla sicurezza stradale.

In futuro per implementare la rete regionale saranno stipulate altre convenzioni con i centri esistenti e con quelli che saranno adeguati alle linee guida regionali.

PATERNARIATO CON ACI MI

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, Azioni Prioritarie, nel capitolo 3.9 “Incidentalità sul lavoro e per il lavoro” individua alcuni obiettivi e strategie di intervento tra cui l’informazione e sensibilizzazione delle imprese e delle Amministrazioni competenti in materia di sicurezza stradale.

Il documento promuove la realizzazione di azioni e informazione e sensibilizzazione rivolte al sistema delle imprese in accordo con altre amministrazioni tra quali INAIL, e l’incentivazione economico finanziaria di Progetti Pilota nel campo della messa in sicurezza della mobilità professionale e della mobilità sistematica casa-lavoro.

È stata avviata pertanto nel corso del 2008 un’iniziativa specifica relativa alla riduzione dell’incidentalità stradale riguardante i percorsi casa-lavoro e altri spostamenti effettuati per motivi professionali in collaborazione con ACI Milano (incidenti *in itinere*).

L’iniziativa, denominata “Muoversi in sicurezza” e promossa dalla D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza è realizzata infatti dalla società di studi e servizi Acinnova dell’Automobile Club Milano che da anni è attiva nel campo della prevenzione e informazione della sicurezza stradale, con la collaborazione di INAIL Lombardia che tra i suoi obiettivi ha anche quello di contribuire a ridurre il fenomeno infortunistico ed è impegnato a sviluppare la funzione di prevenzione in termini di informazione e formazione. Inoltre i due Enti hanno firmato un Protocollo d’Intesa nel 2006 la cui finalità è quella di collaborare alla realizzazione di possibili iniziative in materia di sicurezza stradale e prevenzione degli incidenti.

È stato formato un gruppo di lavoro/esperti che promuoveranno azioni di formazione e di educazione presso 40 aziende scelte nel territorio lombardo. Per questo Progetto Pilota, per questo primo anno, è stata richiesta la collaborazione dell’associazione Assogomma che riunisce tutti i produttori di pneumatici e che metterà a disposizione specifiche informazioni sull’uso corretto e sulla manutenzione del pneumatico. A tale iniziativa infine partecipa e collabora anche Assolombarda.

Inoltre è stato avviato, sempre in collaborazione con ACI - Milano, un progetto di informazione multimediale e sensibilizzazione in relazione alle condizioni del traffico della rete viaria lombarda che viene erogato attraverso emittenti locali radiofoniche e televisive ed è accessibile dal sito istituzionale di Regione Lombardia.

Il servizio inoltre è intensificato in relazione a possibili situazioni critiche del traffico legate ad importanti eventi fieristici o manifestazioni sul territorio regionale (ed in particolare presso la Fiera di Rho-Però) e prevede inoltre un’attività di sensibilizzazione volta a favorire la cultura della sicurezza stradale.

INIZIATIVA PILOTA FAVORE DEI CICLISTI

La D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza ha realizzato un’iniziativa sperimentale per la realizzazione di un progetto pilota denominato “Occhio al ciclista” per garantire una maggiore tutela dei ciclisti, utenza debole della strada.

Il progetto, in coerenza con quanto previsto peraltro dal Libro Bianco della Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che prevede di coinvolgere anche soggetti non istituzionali, sarà attuato in collaborazione con la “Fondazione 3M”, un’istituzione culturale senza scopo di lucro che persegue esclusivamente finalità di educazione, istruzione, ricreazione e ricerca scientifica ed è impegnata in diverse attività di prevenzione e comunicazione sociale anche in relazione alle problematiche legate all’incidentalità stradale e ha messo a disposizione di Regione Lombardia il proprio *know how*.

Fondazione 3M infatti, attraverso il proprio “Centro Studi 3M per la Sicurezza Stradale” (parte integrante della fondazione stessa), opera da tempo nel campo della sicurezza stradale avvalendosi della collaborazione di ricercatori e professionisti tecnico-scientifici ed da anni è un riferimento costante per Enti locali ed operatori del settore della sicurezza stradale.

Tale progetto pilota di carattere sperimentale è stato attuato nel corso del 2008 a seguito dell’analisi dei dati disponibili, nei Comuni di Pavia, Abbiategrosso (MI) e Casalmaggiore (CR) - in collaborazione con le Polizie locali - poiché tali Comuni risultano essere quelli più significativi in termini di numero di ciclisti circolanti ed incidenti in cui sono coinvolti.

IL PROGETTO SPERIMENTALE “PATENTE PLUS”

Al fine di contribuire a ridurre l’incidentalità stradale sul territorio regionale attraverso la sensibilizzazione, l’educazione e la formazione la D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza ha realizzato un progetto innovativo di carattere sperimentale che prevede di coinvolgere un massimo di 4000 giovani neopatentati tra i 18 e i 29 anni (che dalle statistiche risultano essere quelli più coinvolti in incidenti gravi sulle strade) proponendo loro un modulo formativo supplementare e integrativo alla patente B ministeriale (art. 116 d.lgs. 285/92).

Tale progetto sperimentale è rivolto ai giovani neopatentati (che hanno conseguito la patente B tra il 1° ottobre 2007 ed il 31 dicembre 2008) fino ad un massimo di 4.000 posti ed è attuato in collaborazione con alcune autoscuole lombarde (che dovranno convenzionarsi con Regione Lombardia), UNASCA e i centri di guida sicura accreditati a Regione Lombardia: ASC – GuidasicuraQuattroruote (Vairano di Vidugulfo - Pavia), Autodromo di Franciacorta in località Bargnana – Castrezzato (BS).

Anche il Ministero dei Trasporti – Direzione Generale Territoriale del nord - ovest ha contribuito a dare spessore al progetto sperimentale “Patente Plus” mettendo a disposizione le proprie strutture per il monitoraggio di 2 anni, a partire dalla conclusione del corso, della verifica della perdita punti patente dei neopatentati e dell’andamento dell’efficacia del corso.

LE ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI

In relazione al tavolo del CRCU (Comitato Regionale Consumatori e Utenti) la D.G. Commercio, Fiere e Mercati propone di collaborare sia la sicurezza stradale che il consumo consapevole (consumo di alcolici...) sono temi legati fra loro nei quali le Associazioni dei Consumatori da anni informano ed educano i giovani a comportamenti corretti e a stili di vita sani.

In sede di CRCU sarà valutata la possibilità di coinvolgere tali associazioni sugli aspetti più operativi nelle fasi di realizzazione delle azioni, sia per la competenza acquisita in materia sia per la possibilità di veicolare informazioni attraverso i loro canali dedicati

In particolare la D.G. Commercio, Fiere e Mercati propone interventi di sensibilizzazione a comportamenti corretti e responsabili alla guida nell’ambito della programmazione di iniziative di tutela dei consumatori e utenti ai sensi della l.r. 6/2003.

5.3.6 Educazione stradale nelle scuole

L'art. 230 del Codice della strada (d.lgs. 285/92) prevede che siano realizzati “appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche”.

Inoltre prevede che “il Ministro dell' Istruzione, dell'università e della ricerca scientifica con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai Corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private”.

Poiché attualmente tali disposizioni non sono ancora state ancora pienamente attuate dal Ministero dell'Istruzione, il Piano regionale della sicurezza stradale intende prevedere interventi realizzabili in tempi relativamente brevi nel campo dell'educazione stradale, valorizzando e riorganizzando professionalità ed esperienze già esistenti, avvalendosi delle attuali competenze regionali in merito alla formazione nelle scuole (in capo alla D.G. Istruzione, Formazione e Lavoro ex l.r. 19/07) ed in merito alla sicurezza stradale (poiché l'art. 14, l.r. 9/2001 prevede azioni dirette da parte di Regione Lombardia da attuare sul piano educativo in materia di sicurezza stradale).

In particolare la D.G. Istruzione, Formazione e Lavoro tramite IREF è impegnata infatti da tempo nel campo dell'educazione stradale nelle scuole. Pertanto si intende operare, all'interno delle proprie competenze, nel campo della sicurezza stradale in relazione ad esempio all'incremento, all'interno del sistema educativo di istruzione e di formazione, di una specifica offerta formativa dedicata alla sicurezza stradale in ogni ciclo scolastico.

In tale modo si potrà affiancare, alle già sperimentate lezioni di educazione stradale già svolte ad esempio dalle ASL e dalle Polizie locali, un modulo formativo in grado di approfondire le diverse tematiche che abbracciano il tema della sicurezza stradale: sostenibilità ambientale, attenzione al bene pubblico, educazione all'utilizzo di mezzi alternativi all'automobile, rapporto tra responsabilità personale e collettiva, rispetto del diritto alla mobilità sicura di tutti gli utenti della strada, cittadinanza attiva, atteggiamenti nei confronti della legalità.

Per questo tema di concerto con la D.G. Istruzione, Formazione e Lavoro si prevede l'inserimento di specifici moduli didattici in tema di sicurezza stradale nei piani di studio delle scuole e dei Centri di formazione professionale dove si svolgono i percorsi triennali di Qualifica per l'assolvimento del Diritto Doveri di Istruzione e Formazione.

Considerati i tempi e le risorse umane richieste per l'attivazione di tale intervento, si prevede inizialmente un'azione pilota sperimentale indirizzata agli allievi dei percorsi triennali di Qualifica dei Centri di formazione professionale. Per mantenere una uniformità di target e di intervento tale progetto pilota sarà inizialmente quindi focalizzato sulla fascia di età 14-17 anni che attualmente risulta quella meno coperta da tali iniziative formative. Tale progetto costituirà un utile test per verificare l'efficacia della strada intrapresa anche attraverso le risposte del territorio, in particolare dei centri CFP coinvolti e dei dirigenti scolastici coinvolti per avere indicazioni sui risultati dell'iniziativa e sull'impatto che ha avuto sugli studenti.

In sintesi il progetto pilota sopracitato rivolto ai CFP prevede:

- di riferirsi alle soli classi del 3° anno dei CFP;
- di inserire uno specifico modulo didattico all'interno dell'orario minimo annuale;
- di avvalersi del bacino di formatori che già operano nel campo della formazione/educazione stradale, con coinvolgimento eventuale di associazioni no profit attive sul tema (per un'opera di sensibilizzazione);
- di sensibilizzare un potenziale complessivo di beneficiari pari a 30.000 frequentanti i percorsi triennali di Qualifica;
- per quanto attiene gli Operatori del sistema regionale di Istruzione e Formazione Professionale si provvederà ad integrare il documento approvato con decreto n. 3618 del 10 aprile 2007 che definisce gli standard minimi di apprendimento da raggiungere nei percorsi triennali di Qualifica.

Per quanto attiene i contenuti di merito delle competenze da raggiungere e dei moduli didattici, è previsto uno stretto raccordo tra IREF, D.G. Giovani, Sport Turismo e Sicurezza, D.G. Protezione Civile, Prevenzione e Polizia Locale, D.G. Istruzione, formazione e Lavoro prevedendo inoltre un successivo coinvolgimento diretto delle Polizie locali e di altri operatori sociali (ed eventualmente di quelle associazioni no profit o associazioni di categoria delle autoscuole che possono portare una testimonianza o fornire un utile contributo sul tema) che costituiranno il "bacino" naturale e privilegiato cui le istituzioni scolastiche e formative potranno attingere per disporre dei formatori.

Come già anticipato, tale progetto pilota sarà realizzato quale sperimentazione di un progetto di più ampio respiro con l'obiettivo di inserire a regime nei programmi scolastici dei prossimi anni (sia dei CFP che delle scuole) specifici moduli didattici di educazione stradale in collaborazione con IREF, D.G. Giovani, Sport e Sicurezza, D.G. Istruzione, Formazione e Lavoro, D.G. Sanità e D.G. Protezione Civile, Prevenzione e Polizia Locale avvalendosi delle competenze regionali nel campo della formazione nelle scuole e valorizzando le professionalità esistenti.

In particolare per i percorsi scolastici si intende fruire della quota regionale dei piani di studio ai sensi dell'art. 9 della l.r. 19/07, che permette l'inserimento di moduli didattici legati alle specificità e ai fabbisogni del territorio.

Inoltre si potrebbe sfruttare l'esperienza delle Polizie locali nelle scuole in coerenza fra l'altro con l'art. 14 della l.r. 4/2003 prevede esplicitamente che la Polizia locale svolga attività di formazione nel campo della sicurezza stradale.

5.4 Azioni già avviate da Regione Lombardia.

Nella successiva *tabella A* sono sintetizzate le azioni già avviate e finanziate nel 2008 da Regione Lombardia per la sicurezza stradale.

TABELLA A – Azioni avviate nel 2008

	Azioni	Descrizione	Attori coinvolti
1	SISTEMA DELLE CONOSCENZE		
1.1	Rilevazione statistica dell'incidentalità stradale per la produzione di dati ISTAT.	Acquisizione dati incidentalità stradale sul territorio regionale	D.G. GSTS, DC REIC (Statistica e osservatori), EELL, Carabinieri, Polizia stradale, Polizie locali
1.3	Redazione Rapporto annuale 2008 sulla circolazione e la sicurezza stradale	Conoscenza dell'evoluzione del fenomeno incidentistico in Regione Lombardia	D.G. GSTS, IRER. Gdl interdirezionale regionale
1.4	Identificazione punti critici sulla rete viaria regionale	Conoscenza puntuale dei punti critici e identificazione dei fattori di rischio per la successiva messa in sicurezza	D.G. GSTS, D.G. Infrastrutture e Mobilità, IRER, EELL, FFOO
2	COMUNICAZIONE PER LA PROMOZIONE DI COMPORTAMENTI RESPONSABILI		
2.1	Messa in sicurezza degli spostamenti casa - lavoro e riduzione incidenti in itinere	Informazione e sensibilizzazione lavoratori / utenti della strada presso le aziende stesse	D.G. GSTS, ACI Milano, Assolombarda, INAIL, Assogomma
2.2	Informazioni multimediali in tempo reale agli utenti della strada	Progetto "In strada sicuri" Informazioni a tutti gli utenti della strada sulle condizioni di traffico e viabilità su eventuali situazioni critiche contingenti	D.G. GSTS, ACI - Milano
2.3	Promozione dei corsi di guida sicura.	Miglioramento formazione conducenti ed educazione alla corretta percezione del rischio.	Centri di guida sicura convenzionati
2.4	Iniziative per utenza debole	Progetto pilota a favore dei ciclisti	D.G. GSTS, Fondazione 3M
3	EDUCAZIONE E FORMAZIONE PER TARGET SPECIFICI		
3.1	Miglioramento formazione neopatentati	Progetto sperimentale "Patente plus"	D.G. GSTS, Centri di guida sicura convenzionati, autoscuole accreditate, UNASCA
4	PREVENZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLA RETE STRADALE		
4.1	Bando FRISL 2008 – 2010 per il miglioramento della mobilità stradale	Messa in sicurezza delle gallerie e interventi per la realizzazione di impianti tecnologici a favore della sicurezza e di monitoraggio per il governo della mobilità	D.G. Infrastrutture e Mobilità, EELL
4.2	1 e 2° Programma di Attuazione del PNSS	Miglioramento e messa in sicurezza della rete stradale	D.G. Infrastrutture e Mobilità, EELL

5.5 Azioni previste a breve, medio e lungo termine da Regione Lombardia.

Nello *tabella B* sono illustrate, in sintesi, le azioni di Regione Lombardia a breve termine, programmate per il biennio 2009-2010, in relazione al Piano Regionale di Sviluppo e soprattutto con particolare riferimento all'obiettivo PRS 4.1.3.1 - *Sviluppo del programma di azioni per la sicurezza stradale*.

Nella successiva *tabella C* invece sono sintetizzate le azioni proposte a medio - lungo termine.

TABELLA B- Azioni proposte per il 2009 – 2010 (azioni a breve termine)

	Azioni	Descrizione	Attori
1	SISTEMA DELLE CONOSCENZE		
1.1	Attivazione flussi informativi dal SSR. Analisi delle SDO e delle schede di mortalità per incidente stradale	Conoscenza del fenomeno degli incidenti stradali sul territorio e dei costi sanitari	D.G. Sanità, D.G. GSTS, SSR, D.G. Presidenza (Struttura Statistica e Osservatori)
1.2	Rapporto annuale 2009 e 2010 sulla circolazione e la sicurezza stradale	Conoscenza dell'evoluzione del fenomeno incidentistico in Regione Lombardia	D.G. GSTS, IRER. Gdl interdirezionale regionale
1.3	Centro di monitoraggio regionale.	Attivazione di un centro di monitoraggio per il governo della sicurezza stradale	D.G. Presidenza, D.G. GSTS, EELL, Gdl interdirezionale regionale
1.4	Rilevazione statistica incidentalità stradale	Conoscenza del fenomeno incidentistico sul territorio	D.G. GSTS, LISPA, D.G. Presidenza (Struttura Statistica e Osservatori)
2	COMUNICAZIONE E PROMOZIONE DI COMPORTAMENTI RESPONSABILI		
2.1	Messa in sicurezza degli spostamenti casa - lavoro e riduzione incidenti in itinere	Informazione e sensibilizzazione lavoratori / utenti della strada presso le aziende stesse	D.G. GSTS, ACI Milano, Assolombarda, INAIL, Assogomma
2.2	Informazioni multimediali in tempo reale agli utenti della strada	Progetto "In strada sicuri" Informazioni a tutti gli utenti della strada sulle condizioni di traffico e viabilità su eventuali situazioni critiche contingenti	D.G. GSTS, ACI - Milano
2.3	Cofinanziamento di iniziative di sicurezza stradale	Promozione di iniziative realizzate dagli stakeholders	D.G. GSTS, soggetti pubblici o privati in associazione

	Azioni	Descrizione	Attori
2.4	Integrazione contributi per la sostituzione di mezzi inquinanti con veicoli a minore impatto ambientale e anche con migliori dotazioni di sicurezza	Integrazione del bando l'assegnazione di contributi a soggetti con reddito limitato, finalizzato alla sostituzione di mezzi inquinanti con veicoli a minore impatto ambientale ed equipaggiati più moderne dotazioni di sicurezza attiva e passiva	D.G. Qualità dell'ambiente
2.5	Presidio del territorio da parte delle Polizie locali e Polstrada	Incremento dei servizi di polizia stradale per controllo e dissuasione prevenzione sulle strade	D.G. PCPPL
2.6	Campagna di sensibilizzazione per l'incentivazione al consumo responsabile di alcol prima di guidare	Iniziativa di comunicazione/sensibilizzazione per consumo responsabile di alcol prima di guidare	D.G. Commercio, Fiere e Mercati, D.G. Presidenza DC REIC, D.G. GSTS, associazioni di categoria/associazioni di consumatori
2.7	Prevenzione dall'utilizzo di sostanze alcoliche e stupefacenti su strada in riferimento ai giovani	Progetto "Sulla strada ... della prevenzione selettiva": intervento preventivo mirato alla riduzione dell'incidentalità stradale correlata all'uso/abuso di alcol e droghe.	D.G. Famiglia e solidarietà sociale
2.8	Progetto per i giovani "Occhio alla strada"	Sensibilizzazione dei ragazzi tra i 13 ed i 16 anni sulle tematiche della sicurezza stradale attraverso le scuole	D.G. Commercio, fiere e Mercati, scuole
2.9	Progetto per i giovani "È tutta questione di stile"	Campagne informative e di sensibilizzazione sociale in relazione ai pericoli della circolazione stradale, dal punto di vista sia delle alterazioni indotte (assunzione di droghe, farmaci, alcool), sia dei comportamenti negativi.	D.G. Commercio, fiere e Mercati, scuole, pubblici esercizi.
3	EDUCAZIONE E FORMAZIONE PER TARGET SPECIFICI		
3.1	Educazione stradale nelle scuole.	Istituzione di un modulo formativo dedicato esclusivamente alla sicurezza stradale nelle scuole (subordinatamente alla realizzazione del progetto pilota)	D.G. GSTS, D.G. PCPPL, D.G. Formazione, Istruzione e Lavoro, D.G. sanità, P.L.
3.2	Progetto pilota per i CFP	Progetto pilota Educazione alla sicurezza stradale nei CFP per i giovani.	D.G. GSTS, D.G. PCPPL, D.G. Formazione, Istruzione e Lavoro, P.L.
3.3	Formazione per tecnici e decisori	Formazione per tecnici e decisori delle Province (enti gestori di strade)	IRER, Province
3.4	Formazione neopatentati	Progetto sperimentale Patente Plus	D.G. GSTS, UNASCA, Centri di guida sicura
4	PREVENZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLA RETE STRADALE		
4.1	1° e 2° Programma di Attuazione del PNSS	Miglioramento e messa in sicurezza della rete stradale	D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. GSTS, D.G. PCPPL, Province
4.2	3° Programma di Attuazione del PNSS	Miglioramento e messa in sicurezza della rete stradale	D.G. GSTS, D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. PCPPL, Province
4.3	4° e 5° Programma di Attuazione del PNSS	Miglioramento e messa in sicurezza della rete stradale	D.G. GSTS, D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. PCPPL, Province
4.4	FRISL: gestione progetti finanziati e monitoraggio attuazione	Miglioramento, messa in sicurezza della rete stradale e interventi di monitoraggio del governo della mobilità	D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. GSTS, D.G. PCPPL, Province
4.5	Rapporto sugli interventi infrastrutturali realizzati in relazione alla sicurezza stradale	Rapporto sugli interventi finanziati da Regione in relazione alla loro efficacia per la sicurezza stradale	D.G. Infrastrutture e Mobilità
4.6	Eliminazione passaggi a livello	Miglioramento e messa in sicurezza della rete stradale	D.G. Infrastrutture e Mobilità
4.7	Osservatorio cantieri	Prevenire fenomeni di incidentalità per la presenza del cantiere	D.G. Infrastrutture e Mobilità, Province, Prefetture e soggetti attuatori
4.8	Progetti pilota su standard minimi manutenzione pavimentazione stradale	Promuovere iniziative degli Enti gestori della rete stradale di pianificazione della manutenzione ordinaria e straordinaria	D.G. Infrastrutture e Mobilità, Province, Comuni
5	INTERVENTI IN MATERIA NORMATIVA/LEGISLATIVA		
5.1	Analisi dei possibili interventi normativi e/o legislativi e definizione linee di intervento in materia di sicurezza stradale	Definizione dei possibili interventi normativi e/o legislativi regionali sul tema sicurezza stradale anche in relazione alle indicazioni del Consiglio regionale	D.G. GSTS, D.G. Presidenza – D.C. Affari istituzionali e legislativo, D.G. Sanità, D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. Territorio e Urbanistica
5.2	Intervento in relazione ai rilasci dei certificati di idoneità alla guida	Linee guida per la regolamentazione delle modalità di rilascio del certificato di idoneità alla guida da parte delle Commissioni Mediche locali e revisione delle altre certificazioni attualmente previste	D.G. Sanità
5.3	Analisi possibili modifiche al Codice della Strada	Proposta di di modifica parziale al CdS per favorire comportamenti responsabili alla guida, la prevenzione dall'utilizzo di alcole e stupefacenti e ai requisiti per il conseguimento della patente	D.G. Sanità

TABELLA C - Misure a medio lungo termine.

	<i>Azioni</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Attori</i>
1	SISTEMA DELLE CONOSCENZE		
1.1	Sistema informativo integrato	Integrazione dei database sulle diverse tematiche che contribuiscono al governo della sicurezza stradale sul territorio	D.G. GSTS, D.G. Sanità, SSR, D.G. Presidenza (Struttura Statistica e Osservatori), D.G. PCPPL, D.G. Infrastrutture e Mobilità
1.2	Raccordo con Osservatorio delle opere pubbliche	Coordinamento per il monitoraggio degli interventi di messa in sicurezza	D.G. Presidenza – DC REIC (Struttura Statistica e Osservatori)
1.3	Gestione integrata e coordinata delle centrali operative presenti sul territorio regionale	Raccordo per interfacciamento e coordinamento delle centrali operative con la centrale operativa di Regione	D.G. PCPPL, EELL, Società autostradali
2	COMUNICAZIONE E PROMOZIONE DI COMPORTAMENTI RESPONSABILI		
2.1	Prevenzione contro l'abuso di sostanze stupefacenti	Promozione e monitoraggio degli interventi per la prevenzione, la cura ed il recupero delle tossicodipendenze	D.G. Famiglia e Solidarietà sociale
3	EDUCAZIONE E FORMAZIONE PER TARGET SPECIFICI		
3.1	Miglioramento della formazione dei neopatentati presso le autoscuole	Iniziativa di collaborazione con le autoscuole per il miglioramento della formazione dei neopatentati	D.G. Famiglia e Solidarietà sociale, D.G. GSTS, autoscuole
4	PREVENZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELLA RETE STRADALE		
4.1	Razionalizzazione del sistema radio regionale	Realizzazione di un sistema radio regionale per le centrali operative	D.G. PCPPL
4.2	Attivazione di un numero unico europeo di emergenza	Numero telefonico unico per l'attivazione di adeguati sistemi integrati d'emergenza	D.G. PCPPL
4.3	Provvedimento in materia di Piani urbani del traffico	Provvedimento regionale per l'individuazione di quei Comuni al di sotto dei 30.000 ab per i quali è necessario il Piano urbano del traffico (ex Codice della strada – d.lgs 285/92)	D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. GSTS.
4.4	Servizi – navetta serali/notturni	Studio di fattibilità e attivazione di servizi-navetta serali/notturni di collegamento a locali di ritrovo	D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. GSTS, soggetti pubblici e privati
4.5	Estensione iniziativa progetti pilota su standard minimi manutenzione pavimentazione stradale	Promuovere iniziative degli Enti gestori della rete stradale di pianificazione della manutenzione ordinaria e straordinaria	D.G. Infrastrutture e Mobilità, Province, Comuni
5	INTERVENTI IN MATERIA NORMATIVA/LEGISLATIVA		
5.1	Sviluppo di interventi normativi e/o legislativi in materia di sicurezza stradale	Realizzazione di un progetto di legge sulla sicurezza stradale e di eventuali regolamenti in merito	D.G. GSTS, D.G. Presidenza – DC Affari istituzionali e legislativo, D.G. Sanità, D.G. Infrastrutture e Mobilità, D.G. Territorio e Urbanistica
5.2	Iniziativa normativa relativa alla possibile modifica del Codice della Strada in ambito sanitario	Iniziativa normativa relativamente al CdS in relazione agli articoli che hanno ricadute sugli aspetti sanitari e di prevenzione.	D.G. Sanità
5.3	Verifica dell'idoneità alla guida	Individuazione di misure di verifica dell'idoneità alla guida alternative alla certificazione e relativo superamento della stessa	D.G. Sanità
5.4	Proposta revisione ripartizione quota assicurativa al SSN	Revisione del meccanismo di finanziamento da parte delle assicurazioni al SSN in relazione al carico assistenziale sostenuto dal SSN e della ripartizione tra le regioni " a quota capitaria"	D.G. Sanità
5.5	Revisione del percorso "invalidità civile"	Revisione del percorso "invalidità civile" per coloro che sono stati interessati da incidentalità stradale, in un'ottica di centralità della persona e relativa semplificazione delle procedure	D.G. Sanità
5.6	Sviluppo di standard di manutenzione sulle opere d'arte stradali (ponti, viadotti, gallerie, ...)	Realizzazione e sviluppo di un documento di indirizzo per Enti gestori che definisce standard minimi di manutenzione delle opere d'arte stradali	D.G. Infrastrutture e Mobilità, soggetti pubblici e privati

6. Aspetti finanziari

Nella tabella sottostante sono riportate le nuove azioni regionali previste per il 2009 e 2010 e le relative necessità finanziarie.

TABELLA D – Previsione di spesa per nuove azioni previste per il 2009 e 2010.

	<i>Azioni</i>	<i>previsione di spesa 2009</i>	<i>previsione di spesa 2010</i>	<i>totale</i>
1	SISTEMA DELLE CONOSCENZE			
1.01	Attivazione flussi informativi dal SSR. Analisi delle SDO e delle schede di mortalità per incidente stradale (1)			
1.02	Rapporto annuale 2009 e 2010 sulla circolazione e la sicurezza stradale	80.000	80.000	160.000
1.03	<i>Centro di monitoraggio regionale (2)</i>	<i>100.000</i>	<i>1.000.000</i>	<i>1.100.000</i>
1.04	Rilevazione statistica incidentalità stradale	310.959	150.000	460.959
2	COMUNICAZIONE E PROMOZIONE DI COMPORTAMENTI RESPONSABILI			
2.01	Messa in sicurezza spostamenti casa - lavoro e riduzione incidenti in itinere (3)	68.000		68.000
2.02	Informazioni multimediali in tempo reale agli utenti della strada (3)	148.500		148.500
2.03	Cofinanziamento di iniziative di sicurezza stradale		200.000	200.000
2.04	Contributi per la sostituzione di mezzi inquinanti con veicoli a minore impatto ambientale e con migliori dotazioni di sicurezza (4)			
2.05	Presidio del territorio da parte delle Polizie locali e Polstrada (4)			
2.06	Campagna di sensibilizzazione per l'incentivazione al consumo responsabile di alcol prima di guidare (5)			
2.07	Prevenzione dall'utilizzo di sostanze alcoliche e stupefacenti su strada in riferimento ai giovani	82.000	322.906	404.906
2.08	Progetto per i giovani "Occhio alla strada"	60.000		60.000
2.09	Progetto per i giovani "È tutta questione di stile"	40.000		40.000
3	EDUCAZIONE E FORMAZIONE PER TARGET SPECIFICI			
3.01	Educazione stradale nelle scuole (1).			
3.02	Progetto pilota per i CFP	100.000	100.000	200.000
3.03	Formazione per tecnici e decisori	60.000		60.000
3.04	Formazione neopatentati	246.793		246.793
4	MESSA IN SICUREZZA E PREVENZIONE SULLA RETE STRADALE			
4.01	<i>1° e 2° Programma di Attuazione PNSS (2)</i>	<i>2.500.000</i>	<i>2.500.000</i>	<i>5.000.000</i>
4.02	<i>3° Programma di Attuazione PNSS (2)</i>	<i>6.385.835</i>		<i>6.385.835</i>
4.03	<i>4° e 5° Programma di Attuazione PNSS (2)</i>		<i>6.400.000</i>	<i>6.400.000</i>
4.04	FRISL 2008/2010 "Miglioramento della mobilità stradale e sicurezza e iniziative precedenti	<i>15.000.000</i>	<i>10.000.000</i>	<i>25.000.000</i>
4.05	Rapporto sugli interventi infrastrutturali realizzati (4)			
4.06	<i>Eliminazione passaggi a livelli (2)</i>	<i>3.500.000</i>		<i>3.500.000</i>
4.07	Osservatorio cantieri (4)			
4.08	Progetto pilota standard minimi manutenzione pavimentazione stradale		500.000	500.000
5	INTERVENTI IN MATERIA NORMATIVA/LEGISLATIVA			
5.01	Analisi dei possibili interventi normativi e/o legislativi e definizione linee di intervento in materia di sicurezza stradale (4)			
5.02	Intervento in relazione ai rilasci dei certificati di idoneità alla guida (4)			
5.03	Analisi possibili modifiche al Codice della Strada (4)			
Risorse regionali totali		16.196.252	11.352.906	27.549.158
Risorse statali totali		12.485.835	9.900.000	22.385.835
TOTALI		28.682.087	21.252.906	49.934.993

Note:

(1) Da definire a seguito di progetto esecutivo

(2) È previsto un finanziamento statale, al quale è subordinata l'attività.

(3) Iniziative sperimentali in esaurimento nel corso del 2009.

(4) L'iniziativa, in relazione alla sicurezza stradale, non comporta oneri di spese aggiuntive.

(5) Finanziamento da definire con la D.G. di competenza per il progetto

7. Gestione e monitoraggio del piano

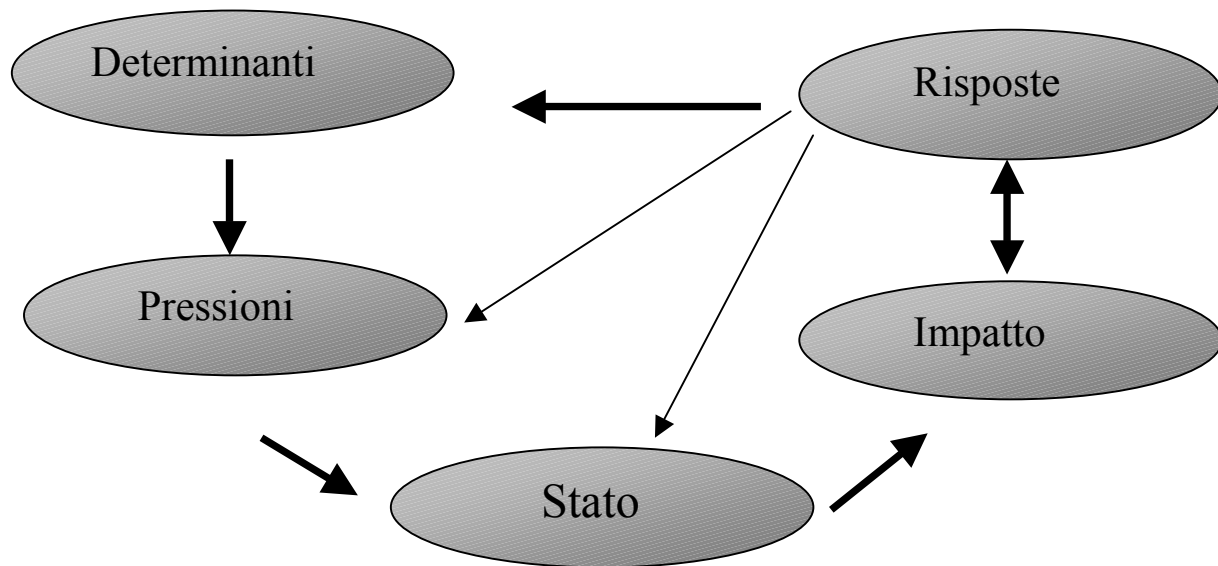
Occorre verificare il perseguimento tramite il monitoraggio per la verifica dell'efficacia del processo di piano (valutazione *in itinere*) che dovrebbe avvenire in piena trasparenza, ovvero essere resa accessibile al largo pubblico per dar conto pubblicamente dell'efficacia del piano, al fine di rispondere reale principio basilare della responsabilità pubblica dell'azione politica.

Per monitorare e valutare il piano si deve definire l'insieme di indicatori relativi alla sequenza cause-impatti-risposte.

L'OCSE definisce indicatore “un parametro o un valore derivato da parametri che indica/fornisce informazioni sullo stato di un fenomeno/ambito/area con un significato che va oltre ciò che è direttamente associato al valore del parametro stesso”. Viene inoltre definito, con il termine *indice*, “un insieme di parametri, ovvero di proprietà misurabili o osservabili, o di indicatori aggregati o pesati”.

L'utilizzo degli indicatori permette di rappresentare in forma sintetica un qualsiasi fenomeno caratterizzato da una realtà articolata e complessa e può costituire per i vari organismi di governo un utile strumento di supporto alle decisioni.

Il modello DPSIR (**D**eterminanti/**P**ressioni/**S**tati/**I**mpatti/**R**isposte) è un modello organizzativo delle informazioni sul tema ambientale proposto dall'Agenzia Europea per l'ambiente: esso tende a descrivere la sequenza causale tra: azioni antropiche (Determinanti e Pressioni), condizioni di stato/qualità ambientale (Stato e Impatti), azioni per risolvere eventuali criticità (Risposte).



Mutuando tale modello per il tema specifico “sicurezza stradale” si ipotizza di definire le categorie strutturate dal modello DPSIR:

Determinanti	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Comportamento dell'utente della strada ▪ Infrastruttura viaria ▪ Veicolo
Pressioni	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Guida imprudente, distratta, pericolosa ▪ Guida in stato psicofisico o di salute non ottimale (stress, stanchezza, anzianità dell'utente...) ▪ Guida sotto l'effetto di alcol, sostanze stupefacenti, medicine che danno sonnolenza ▪ Condizioni meteorologiche avverse che determinano asfalto sdruciolevole e/o condizioni di scarsa visibilità ▪ Manutenzione non ottimale dell'infrastruttura e sua dotazione (segnaletica, manto stradale, barriere di sicurezza, illuminazione...) ▪ Manutenzione veicolo ▪ Dotazione sistemi di sicurezza attiva e passiva a bordo del veicolo
Stato	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualità dell'infrastruttura ▪ Qualità della mobilità in termini di sicurezza e facilità della circolazione ▪ Qualità della guida (perizia, informazione, consapevolezza, salute e stato psicofisico) ▪ Qualità e condizioni del veicolo (dotazione, manutenzione)
Impatto	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sulla salute (perdite umane, danni morali e materiali causati da morti, feriti, handicap permanenti) ▪ Sull'economia (costi esterni: costi sociali dovuti ai costi sanitari e di intervento, perdita di produttività, costi per le famiglie) ▪ Sulla mobilità (rallentamenti, disagi, pericoli e limiti nella circolazione...)
Risposte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Legislazione ▪ Pianificazione ▪ Iniziative di educazione, formazione, comunicazione, sensibilizzazione... ▪ Controlli su strada ▪ Messa in sicurezza dell'infrastruttura

Tipologia di risposte	Categoria (lettura DPSIR)
Misure strutturali (es. legislazione, dotazione di sicurezza dei veicoli)	Determinanti
Interventi di formazione, comunicazione, sensibilizzazione...	Pressioni
Controlli su strada	Pressioni
Messa in sicurezza dell'infrastruttura	Stato
Infomobilità	Stato

In sintesi è necessario identificare i fattori che determinano l'incidentalità, gli impatti (le conseguenze dell'incidentalità, in particolare sulla salute umana) e le risposte, vale a dire sono le misure messe in campo dal piano per rimuovere le cause e raggiungere i traguardi prefissati; è con riferimento alle risposte che occorre valutare, sulla base di determinati criteri, l'efficacia e l'efficienza del piano.

Per la valutazione dell'efficacia e dell'efficienza delle azioni, è opportuno fare riferimento ai metodi ormai consolidati a livello dell'Unione europea, che utilizzano i seguenti tipi di indicatori:

- **indicatori di input:** sono utilizzati per valutare l'insieme dei mezzi finanziari, umani, materiali, organizzativi e regolamentari impiegati nelle risposte del piano (ad esempio: gli investimenti economici da parte delle amministrazioni, i tecnici impiegati, il sistema di monitoraggio, ecc.);
- **indicatori di output:** valutano i prodotti delle risposte, cioè tutto ciò che è ottenuto in cambio della spesa pubblica (ad esempio: gli interventi infrastrutturali realizzati, il numero di assemblee pubbliche svolte, i mezzi informativi e formativi dispiegati, ecc.);
- **indicatori di risultato:** stimano i vantaggi immediati delle risposte del piano per i diretti beneficiari, cioè per le varie categorie di utenti della strada (riduzione delle situazioni di pericolo per pedoni, ciclisti, automobilisti, ecc.);
- **indicatori di impatto:** valutano il cambiamento che le risposte hanno prodotto sugli impatti nel medio-lungo periodo (riduzione del numero di incidenti stradali e del numero di morti e feriti, riduzione delle spese sanitarie e assicurative, riduzione delle ore lavorative perse, ecc.).

La sequenza cause-impatti-risposte non pone solo il problema della identificazione degli indicatori più appropriati per valutare ciascun elemento della sequenza, ma pone anche un problema di conoscenza delle complesse connessioni causali tra tali elementi.

Regione Lombardia, e in particolare la D.G. Giovani, Sport, Turismo e Sicurezza, provvederà a monitorare le azioni del Piano e lo stato dell'incidentalità stradale sul territorio regionale in collaborazione con le altre Direzioni Generali coinvolte, mediante l'istituzione di un nuovo *Gruppo tecnico di lavoro regionale interdirezionale*, coinvolgendo anche il sistema regionale allargato.

L'Osservatorio regionale del Traffico e della Sicurezza stradale (di cui si parlerà più avanti) fornirà inoltre un ulteriore supporto esterno con una più visione più diretta sul territorio.

Infine attraverso un'analisi scientifica e approfondita dello stato dell'arte – in collaborazione con IRER - sarà redatto il Rapporto annuale sulla circolazione e la sicurezza stradale previsto dalla l.r. 9/2001.

7.1 Il Centro di monitoraggio regionale per il governo della sicurezza stradale.

Il *Gruppo tecnico di lavoro regionale interdirezionale* di cui sopra permetterà di costituire il nucleo del Centro di Monitoraggio e Governo della sicurezza stradale che rappresenterà un riferimento fondamentale nel governo delle azioni del Piano e nello studio analitico del fenomeno incidentalità sul territorio lombardo. Il progetto del Centro di Monitoraggio sarà cofinanziato dal Ministero dei Trasporti.

7.2 L'Osservatorio Regionale del Traffico e della Sicurezza Stradale.

In questo contesto assume un'importanza strategica l'Osservatorio Regionale del Traffico e della Sicurezza Stradale, organo tecnico consultivo istituito ai sensi dell'art. 16, l.r. n. 9/2001, che deve essere valorizzato quale luogo privilegiato di ascolto, di dialogo e di confronto col territorio per raccoglierne le istanze e confrontarsi con le diverse realtà regionali.

Ex comma 3, art. 16, l.r. 9/2001 "l'Osservatorio valorizza ogni esperienza e compito già svolto da altro ente o soggetto, operando nella prospettiva di un'articolazione provinciale delle funzioni in coordinamento con le attività di privati, pubbliche amministrazioni, autonomie funzionali ed organi dello Stato".

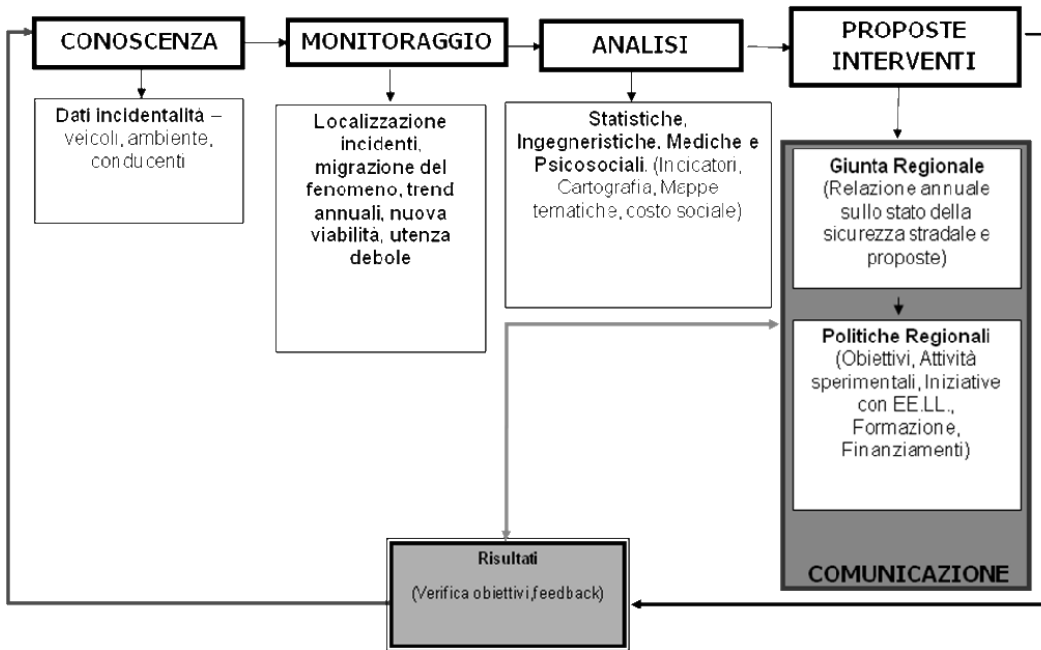
Già precedentemente attivato dalla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità, l'Osservatorio coinvolge ad ampio spettro non solo Province e Comuni ma anche tutti gli altri soggetti coinvolti nel campo della sicurezza stradale: le parti sociali, gli stakeholders, le istituzioni, le università, il mondo imprenditoriale in coerenza con quanto indicato dal Piano nazionale della sicurezza stradale che invita a promuovere un maggiore coinvolgimento del settore privato laddove tali soggetti mettano direttamente in campo risorse professionali e finanziarie e abilità organizzativo-progettuali che concorrono a perseguire la sicurezza stradale

La Regione Lombardia svolgerà sul territorio un ruolo di governance (da perseguire anche mediante accordi con i livelli istituzionali) con un approccio strategico all'incidentalità stradale al fine di sviluppare una programmazione integrata di azioni differenziate e complesse ma condivise nel perseguire il contrasto dei fattori di rischio.

7.3 Processo per il miglioramento della sicurezza stradale.

Nello schema sottostante è indicato il processo per il miglioramento della sicurezza stradale, il monitoraggio dell'evoluzione del fenomeno, la verifica degli obiettivi con il coinvolgimento delle diverse Direzioni generali di Regione Lombardia, del sistema regionale allargato e dei diversi attori in campo.

PROCESSO PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE



PROCESSO PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE ATTORI COINVOLTI

