SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Stato della sicurezza stradale in Italia: priorità delle politiche nazionali e protezione degli utenti deboli

LE DIMENSIONI QUANTITATIVE

- In Italia, nel 2011, si sono registrati **205.638** incidenti stradali. Hanno determinato **3.860** morti e **292.019** feriti

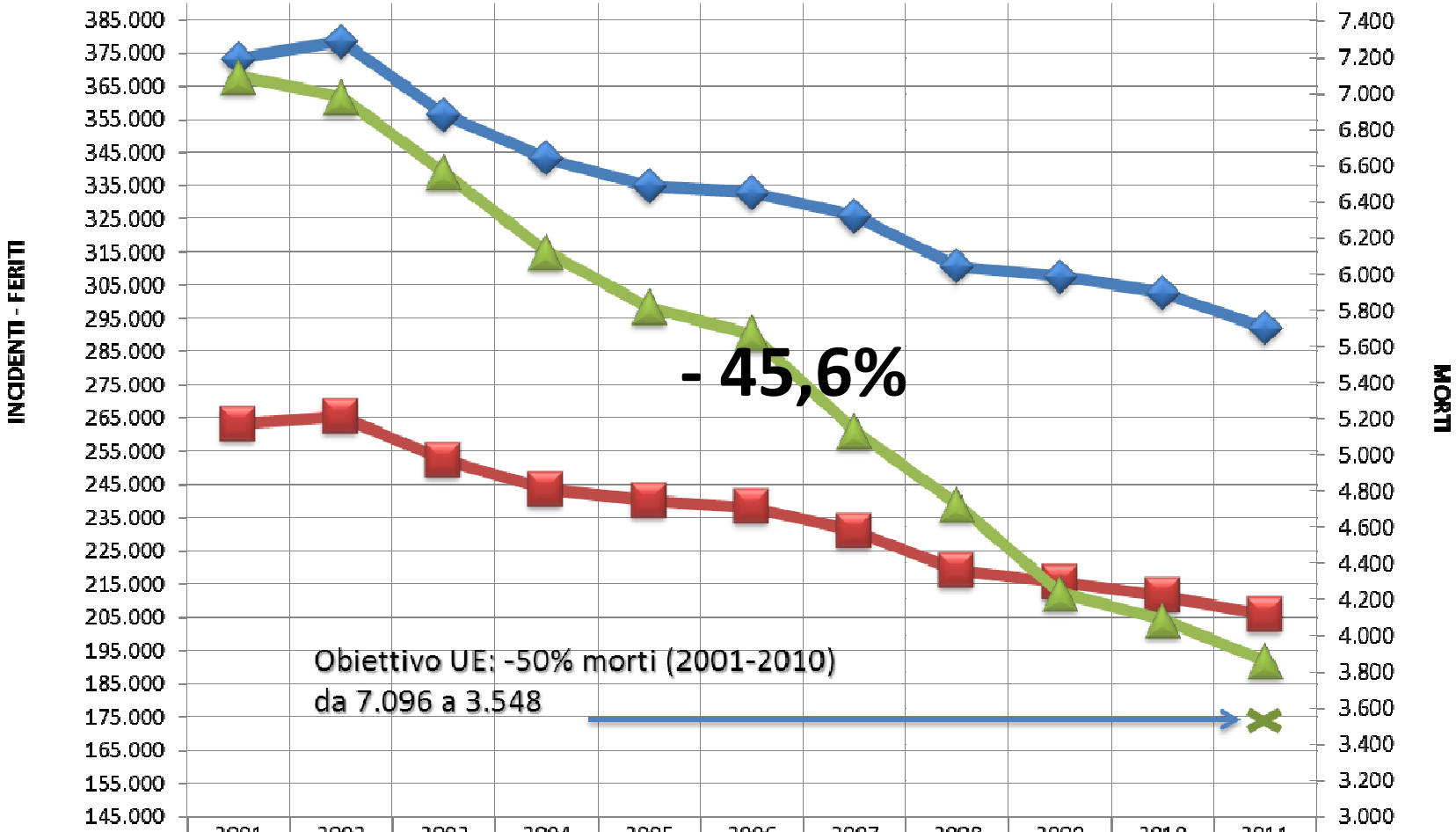
- Costo sociale circa 28,5 Mld di Euro

- circa 4 volte più numerosi dei morti per infortuni sul lavoro (920) al netto di quelli riconducibili ad incidenti stradali (470).

- circa **10** volte più numerosi dei morti per atti delittuosi;

- oltre **100** volte maggiori di quelli avvenuti in tutte le altre modalità di trasporto (nave, treno, aereo);

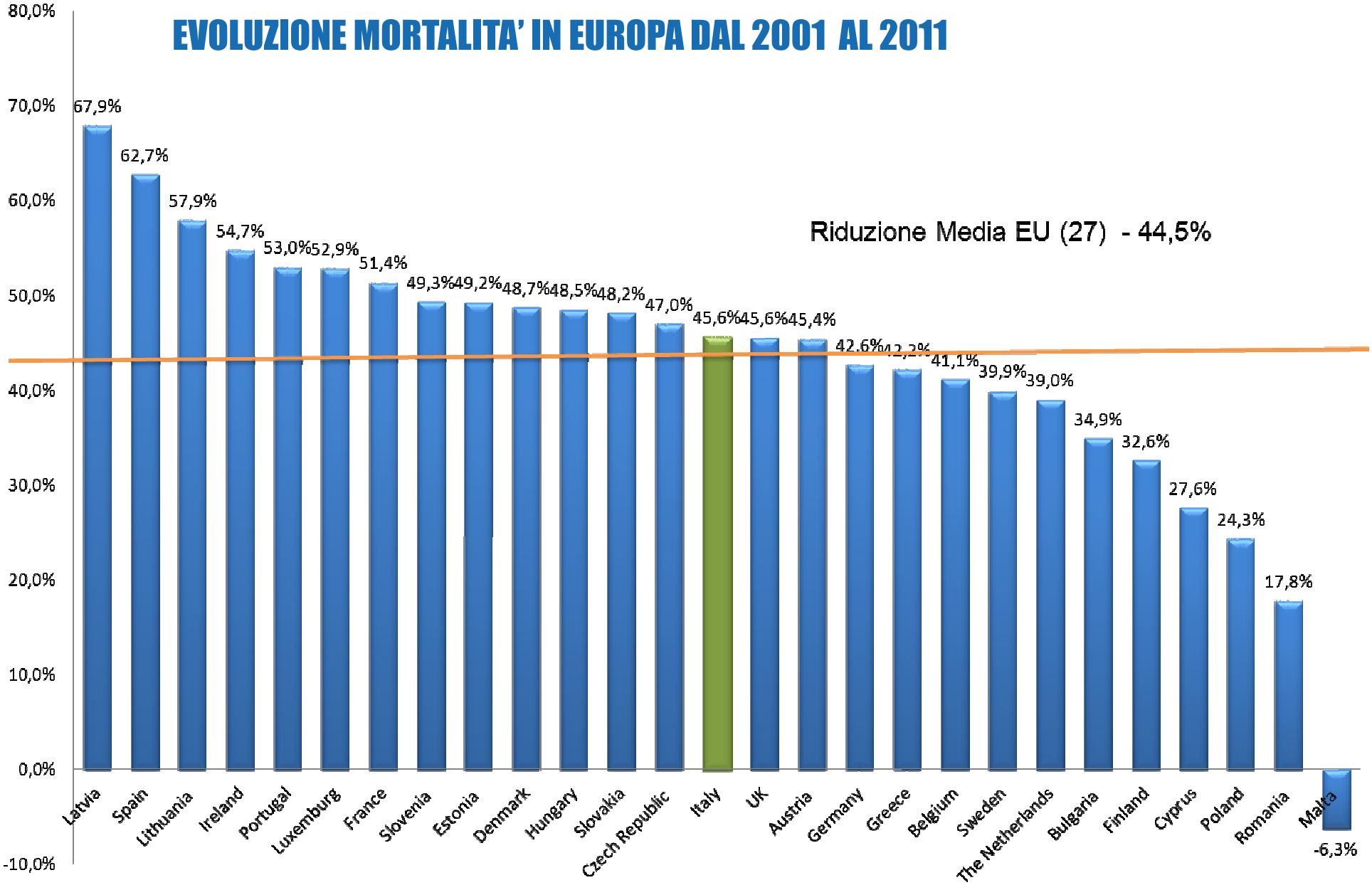
L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 2001 AL 2011



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
FERITI	373.286	378.492	356.475	343.179	334.858	332.955	325.850	310.739	307.745	302.735	292.019
INCIDENTI	263.100	265.402	252.271	243.490	240.011	238.124	230.871	218.963	215.405	211.404	205.638
MORTI	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.725	4.237	4.090	3.860

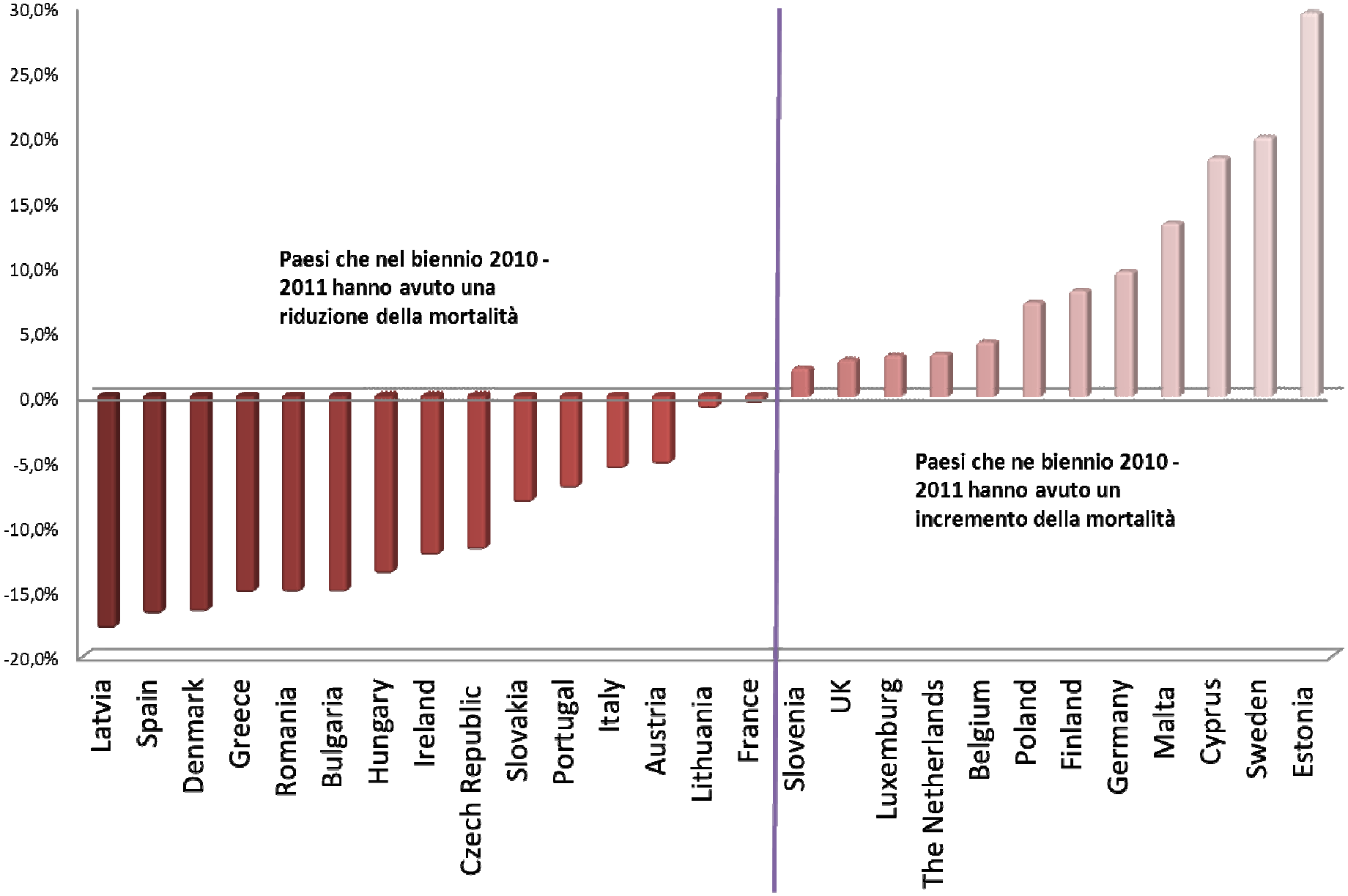
Dal 2001 al 2011 si è registrato una riduzione della mortalità pari al 45,6%.
Scostamento meno del 5% rispetto all'obiettivo UE.

EVOLUZIONE MORTALITA' IN EUROPA DAL 2001 AL 2011



Con riferimento all'ambizioso obiettivo fissato dall'Unione europea nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, l'Italia ha raggiunto quota -42,4% nel 2010, in linea con la media europea pari a 42,8%.

EVOLUZIONE MORTALITA' IN EUROPA NEL BIENNIO 2010 - 2011



AZIONI CHE HANNO GUIDATO IL CAMBIAMENTO (1)

Dal 2002 in poi l'Italia ha subito un processo di miglioramento della sicurezza stradale grazie anche ad un nuovo approccio sistematico e strutturato concretizzatosi con:

1. L'Adozione e l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (**PNSS)** che racchiude:

   - 5 programmi annuali di attuazione;
   - Più di 1600 interventi cofinanziati;
   - Circa 500 milioni di Euro a carico dello Stato nei 5 programmi che, con il coofinanziamento hanno attivato un volume di investimenti di circa 1000 milioni di Euro;

2. Un azione normativa più attenta e rigorosa nei confronti dei comportamenti a maggior rischio come ad esempio:

   - Introduzione della patente a punti;
   - Ampliamento dei poteri di accertamento degli organi di polizia e inasprimento delle sanzioni per guida sotto l'effetto di alcool o droghe;
   - Introduzione di misure specifiche quali ad esempio: "alcool zero" per i conducenti da anni 18 a 21, per i neopatentati e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o cose;

AZIONI CHE HANNO GUIDATO IL CAMBIAMENTO (2)

… e ancora con:

3. Una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale come ad esempio:

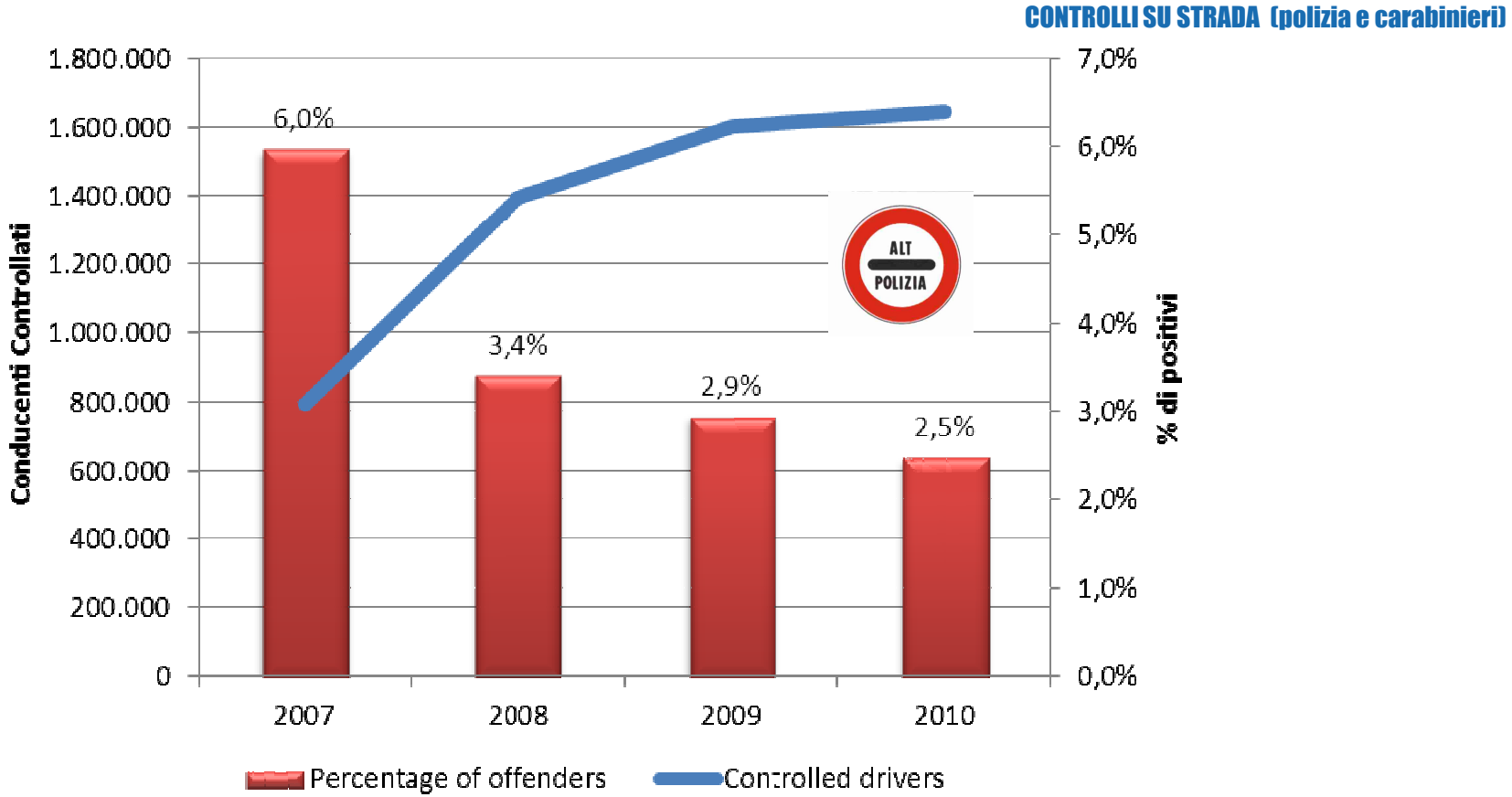
- Campagna di comunicazione istituzionale dal claim "..sulla buona strada" oltre agli aspetti di comunicazione che hanno visto la partecipazione di importanti testimonial del mondo dello sport e dello spettacolo la campagna è stata un importante contenitore all'interno del quale sono stati individuati specifici momenti di contatto diretto e di informazione con il grosso pubblico in occasione di eventi nazionali di rilievo (meeting di Rimini, mondiali di nuoto, motorshow, mondiali di volley, torneo delle 6 nazioni di Rugby, giornata del calcio, ecc.) ed iniziative specifiche da realizzarsi attraverso protocolli di intesa come ad esempio Corsi di Guida Sicura Avanzata, incidenti stradali sul lavoro

- Azioni di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado:

  - **Scuola primaria**, anno scolastico 2011/2012 : progetto della Direzione Generale per la Sicurezza stradale PROSESS per la sperimentazione in più di 20 istituti scolastici su tutto il territorio nazionale di un nuovo approccio all'educazione stradale con la partecipazione attiva di genitori e adulti di riferimento;
  - **Scuola secondaria**, anno scolastico 2012/2013 : progetto da realizzare in collaborazione con l'Agenzia della mobilità di Roma " Studenti di oggi cittadini di domani: lezioni di mobilità e sicurezza in strada" ;
  - **Scuola secondaria superiore** , anno scolastico 2012/2013 : ciclo di incontri in 20 istituti su tutto il territorio nazionale per approfondire specifiche tematiche di sicurezza stradale
  - **Università,** anno accademico 2011/2012 : nell'ambito del progetto Icaro, incontri con gli studenti di 11 atenei italiani.

AZIONI CHE HANNO GUIDATO IL CAMBIAMENTO (3)

4. Notevole incremento dei controlli mediante etilometro :
da 241.932 del 2006 a 1.654.094 del 2010 = + 6,8 volte



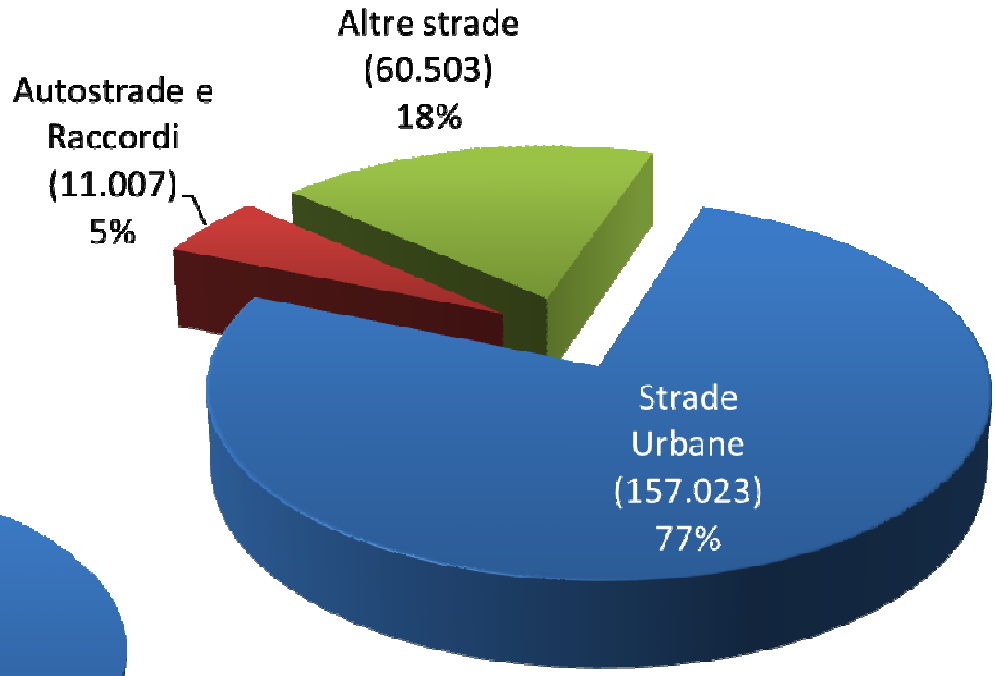
AZIONI CHE HANNO GUIDATO IL CAMBIAMENTO (4)

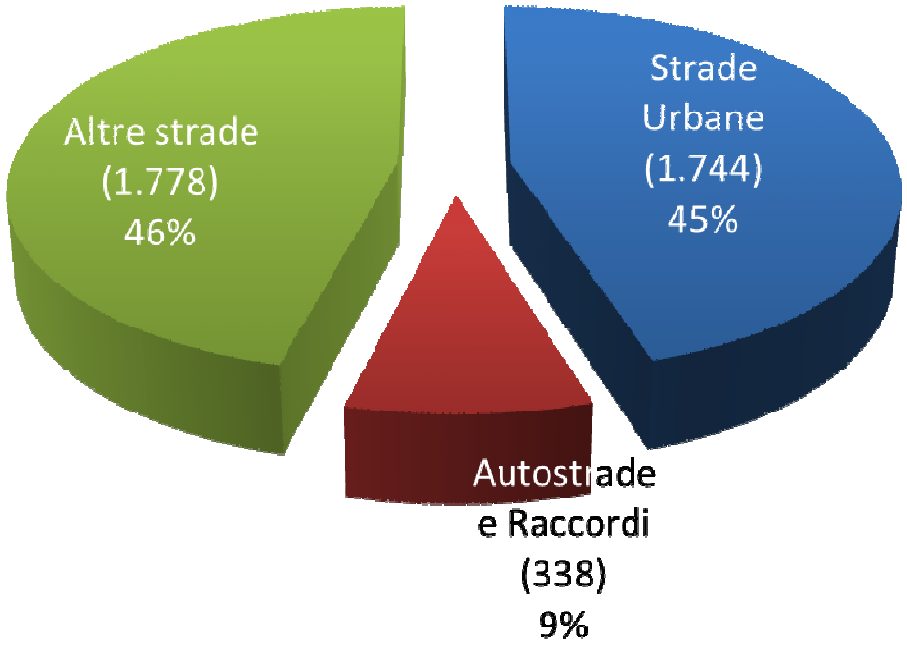
5. Grazie ad un'intensa collaborazione istituzionale tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con le Forze di Polizia Nazionali, è stato possibile oltre a quello di incrementare il numero e la specializzazione dei controlli su strada anche fornire alle stesse una serie di mezzi e dispositivi tecnici di controllo per una spesa complessiva di circa venti milioni di euro:

- 76 autoveicoli attrezzati;
- 6 Autovelox e manutenzione per 250 già in uso;
- 845 etilometri omologati;
- 2200 precursori etilometrici;
- 1250 kit per i controlli di screening sulle sostanze stupefacenti;
- 220 dispositivi elettronici per il controllo delle infrazioni al Codice della strada ed in particolare per la rilevazione della velocità dei veicoli;
- Software per la lettura di cronotachigrafi;
- Dispositivi per migliorare la visibilità e la sicurezza delle postazioni di controllo.
- Software per la rilevazione degli incidenti stradali (attualmente in uso all'Arma dei Carabinieri)

MAGGIORI CRITICITA'

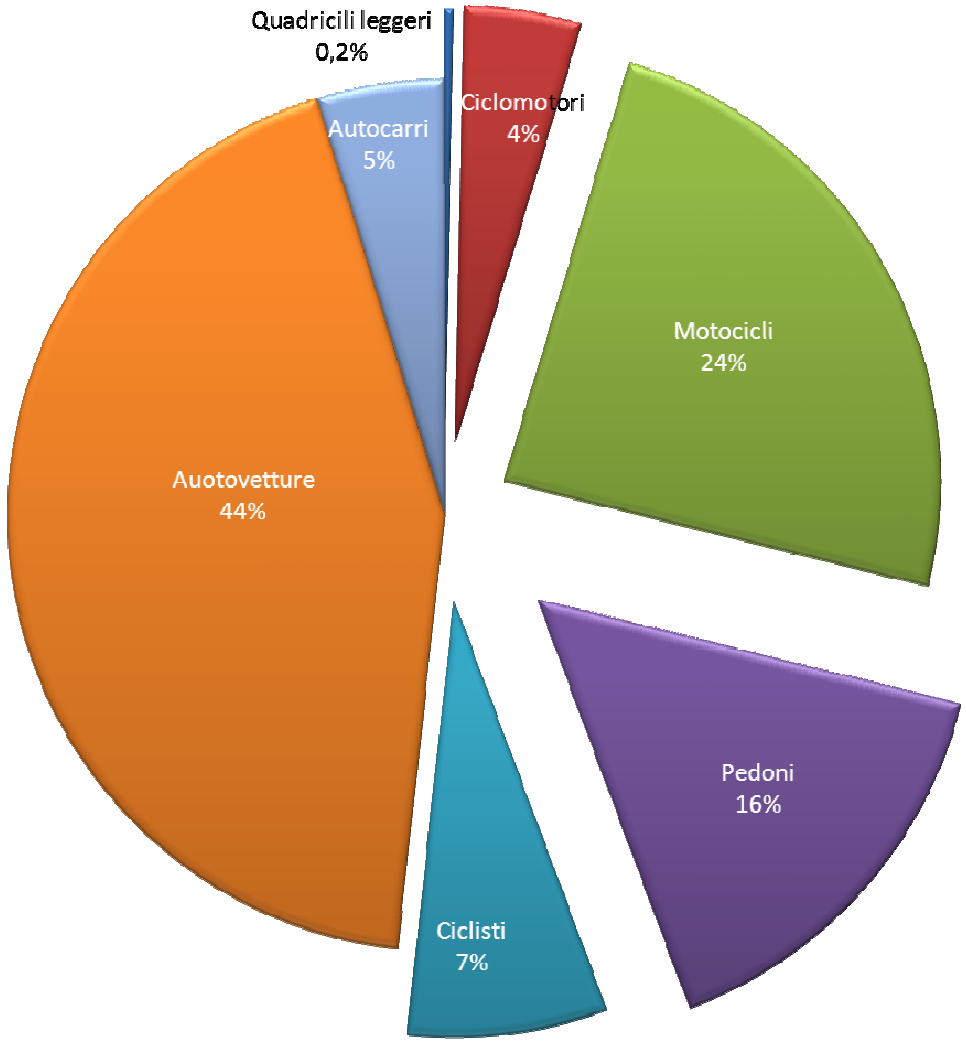
DOVE AVVENGONO GLI INCIDENTI.....





DISTRIBUZIONE DELLA MORTALITA' NEI DIVERSI AMBITI

Utenti vulnerabili : pedoni, ciclisti, motociclisti



La distribuzione della mortalità evidenzia che il 51% del totale sono utenti vulnerabili.

ESIGENZE E PROSPETTIVE

- **Monitoraggio** dei programmi e degli interventi regionali e locali di attuazione del PNSS 2001-2010: risultati conseguiti con valutazione di efficacia/efficienza al fine di consentire l'individuazione delle migliori/buone pratiche nei diversi settori;

- **Acquisizione** di una base informativa dettagliata dell'incidentalità sia da un punto di vista *quantitativo* che *qualitativo*. Maggiori informazioni -> Maggiori elementi utili all'individuazione delle cause -> Verifica degli effetti delle misure poste in essere, o da porre in essere. All'interno di questo si inserisce anche il Protocollo di intesa MIT – ANCI – UPI.

- Maggiore attenzione a politiche di intervento in ambito urbano, anche attraverso **un forte coinvolgimento dei vari livelli di Governo territoriale** che rappresenta senza dubbio una fra le maggiori criticità

- Maggiore attenzione agli utenti vulnerabili: pedoni, ciclisti, utenti 2RM, anziani e disabili.

E ANCORA…

- **Automatizzazione e completa Informatizzazione** del processo di raccolta dei dati di incidentalità dalle forze di Polizia nazionali e locali. Processo iniziato con l'Arma dei Carabinieri

- **Integrazione** dell'informazione sull'incidentalità stradale alle altre informazioni attualmente disponibili negli archivi del Dipartimento dei Trasporti: Archivio di tutti gli abilitati alla guida, Archivio veicoli circolanti.

IL NUOVO OBIETTIVO AL 2020

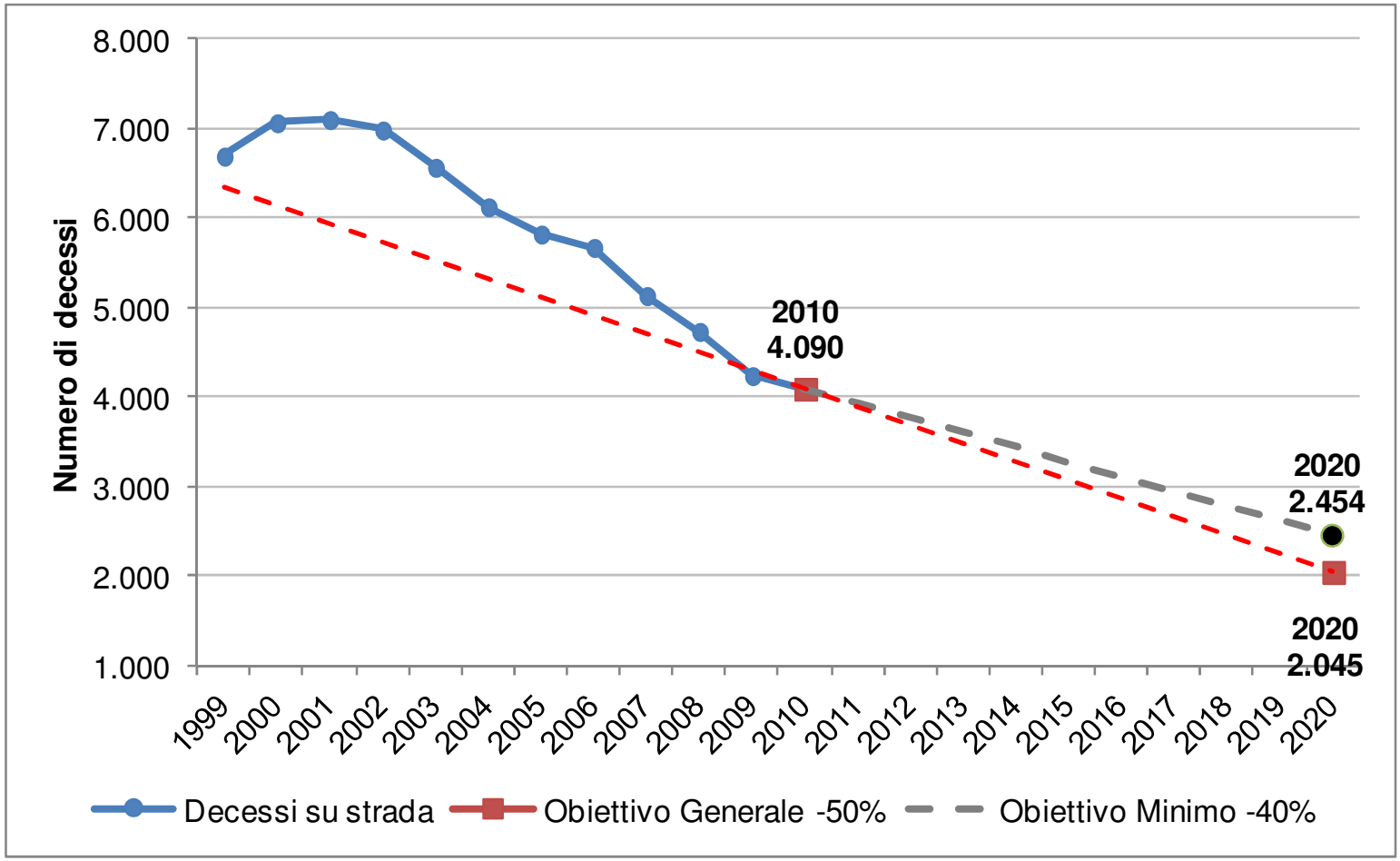
COMUNICAZIONE della Commissione Europea "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 - 2020 per la sicurezza stradale"

-50% del numero totale di vittime della strada nell'Unione nel periodo 2011 - 2020 a partire dal numero di decessi del 2010.

2010 ⇨ 4.090

2020 ⇨ 2.045

Obiettivo generale e obiettivo minimo stabiliti dal Piano per il 2020



Oltre all'obiettivo di dimezzamento delle vittime è stato fissato anche un **obiettivo minimo di riduzione del numero di vittime pari a -40%** (2.454 vittime al 2020).

AZIONI FUTURE

- il PNSS con Orizzonte 2020, in corso di predisposizione, muove dalle indicazioni fornite dalla **Commissione Europea** che ha previsto 7 specifiche aree di intervento:

1. miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada
2. rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale
3. miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali
4. miglioramento della sicurezza dei veicoli
5. promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale
6. miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
7. protezione degli utenti vulnerabili della strada

Categorie a rischio

- Motociclisti
- Ciclisti
- Pedoni
- Conducenti di veicoli merci.
- Giovani di età compresa tra 15 e 17 anni.
- Persone con età superiore a 65 anni.
- Spostamenti in ambito extraurbano.
- Spostamenti casa-lavoro (in itinere).

MOTOCICLI

- Nel decennio 2001-2010 il numero di **motociclisti** morti sulle strade è aumentato di circa 11%
- Nell'ultimo anno la percentuale è diminuita di 2 punti raggiungendo il 9%.
- La proporzione di motocicli coinvolti in incidenti stradali nelle grandi aree metropolitane è più elevata rispetto alla media nazionale.

GRANDI COMUNI	Autovetture	Autocarri e motocarri	Biciclette	Ciclomotori	Motocicli	Quadricicli	Altri veicoli	Totale	
Torino	5.112	353	207	133	659	2	446	6.912	
Milano	12.002	1.247	1.189	1.237	4.297	8	937	20.917	
Verona	1.778	184	215	295	481	3	95	3.051	
Venezia	890	98	132	71	165	1	42	1.399	
Trieste	838	83	17	78	426	1	39	1.482	
Genova	3.632	564	69	320	2.983	11	575	8.154	36,6%
Bologna	2.433	319	247	297	806	7	188	4.297	
Firenze	2.652	185	1	636	1.470	7	444	5.395	
Roma	22.003	1.728	226	991	8.883	139	1.491	35.461	
Napoli	2.306	93	16	226	1.349	5	160	4.155	32,5%
Bari	2.713	123	78	302	580	2	153	3.951	
Palermo	2.864	129	73	275	1.279	15	74	4.709	
Messina	958	58	18	99	414	6	69	1.622	
Catania	1.652	38	13	144	766	4	85	2.702	
Totale	**61.833**	**5.202**	**2.501**	**5.104**	**24.558**	**211**	**4.798**	**104.207**	

Veicoli coinvolti in incidenti stradali per categoria di veicolo e grande Comune – Fonte ISTAT

CICLISTI

- Nel 2011 in Italia sono state coinvolte in incidenti stradali 17.440 biciclette, il 4,5% del totale dei veicoli coinvolti in incidenti stradali.

- I ciclisti deceduti sono stati 282, 117 in più dei ciclomotoristi, e rappresentano circa l'11% dei morti per incidenti stradali, i feriti sono stati 16.171, circa l' 8% del totale.

Fonte: ISTAT

CONDUCENTI MORTI E FERITI PER SESSO E CATEGORIA DI VEICOLO. Anno 2011, valori assoluti

CATEGORIA DI VEICOLO	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
Autovetture	974	214	1.188	65.535	43.117	108.652
Autocarri e motocarri	147	4	151	6.233	422	6.655
Biciclette	230	52	282	10.816	5.355	16.171
Ciclomotori	138	17	155	13.949	5.010	18.959
Motocicli	837	27	864	42.800	5.468	48.268
Quadricicli	11	-	11	327	136	463
Altri veicoli	36	3	39	1.650	588	2.238
Totale	**2.373**	**317**	**2.690**	**141.310**	**60.096**	**201.406**

- La maggior parte degli incidenti avvengono in aree urbane e circa la metà in corrispondenza di incroci.

PEDONI

- Larga parte degli incidenti e dei decessi in ambito urbano coinvolgono utenti deboli.

- Nel 2011 i pedoni morti in incidenti stradali sono stati 589. Quasi 2 pedoni al giorno perdono la vita.

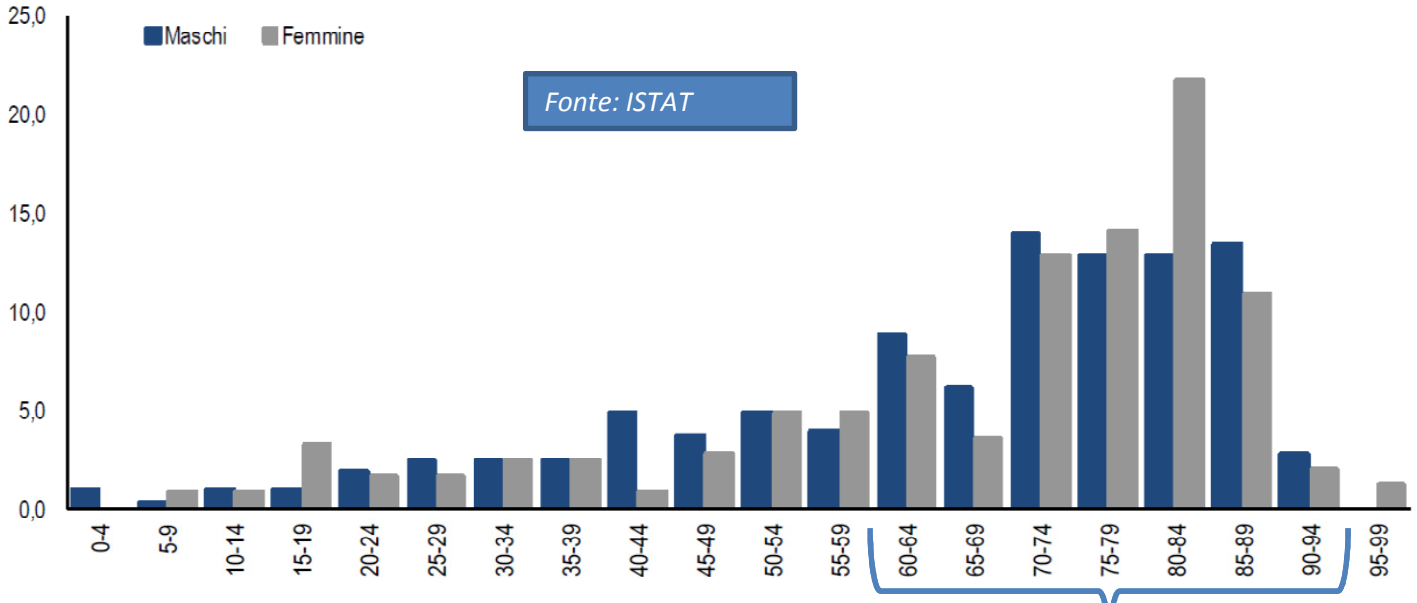
- la percentuale di pedoni deceduti coinvolti in investimento stradale, sul totale dei morti, è molto più elevata nei grandi centri urbani (circa il 20%) dell'analogo dato per la media dell'intero Paese (15%).

- Il rischio di infortunio stradale è particolarmente alto per la popolazione anziana che risulta quella più colpita in termini di mortalità e tasso di ferimento.

PEDONI

- La popolazione oltre i 60 anni rappresenta la percentuale maggiore di pedoni deceduti per incidente, circa il 73% del totale.

FIGURA 10. PEDONI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ
Anno 2011, composizione percentuale



- La percentuale di pedoni appartenenti alla fascia di età fino ai 14 anni è invece pari a circa il 2% sul totale dei pedoni deceduti.

- Inoltre, i dati evidenziano che circa il 43% dei pedoni deceduti è di sesso femminile.

Fattori di rischio specifici

- **Velocità**
- **Visibilità**
- **Uso di alcol e droghe**
- **Assenza o mancato utilizzo dei sistemi di protezione**
- **Fattori ambientali**
- **Massa e forma degli altri veicoli**, **Mancanza di** esperienza **alla guida e sovrastima delle proprie capacità**;
- **Limitazione funzionale delle capacità di guida**

Strategie di intervento relative ai fattori di rischio specifici del PNSS Orizzonte 2020

1 – Controllo delle velocità in ambito extraurbano

2 – Miglioramento delle caratteristiche di sicurezza delle strade extraurbane

3 – Moderazione delle velocità in ambito urbano

4 – Campagne informative di supporto agli interventi

5 – Studi e ricerche di supporto all'introduzione di interventi di carattere legislativo

6 – Aumento dei controlli

7 – Educazione stradale su alcol e sovrastima delle capacità di guida

8 – Protezione delle utenze vulnerabili (infrastruttura)

9 – Gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro

10 – Miglioramento del soccorso

Misure per pedoni e ciclisti

❑ Moderazione velocità in ambito urbano

- **Realizzazione di zone 30, interventi di traffic calming:** attraversamenti pedonali rialzati e avanzamento dei marciapiedi in corrispondenza degli attraversamenti, dossi, restringimenti della carreggiata

❑ Protezione

- **Realizzazione di percorsi pedonali sicuri**: marciapiedi, barriere di protezione per pedoni, attraversamenti pedonali rialzati, continuità dei percorsi
- **Realizzazione di piste e percorsi ciclabili sicuri**, interruzioni di pista, continuità dei percorsi
- **Realizzazione di attraversamenti pedonali e ciclabili sicuri:** attraversamenti pedonali semaforizzati, isole salvagente, illuminazione degli attraversamenti, barriere di protezione per pedoni, la linea avanzata di stop per i ciclisti alle intersezioni semaforizzate

❑ Visibilità

- **Studio di norme che migliorino la visibilità**
- **Campagne informative per utenti sull'uso di dispositivi per migliorare la visibilità**

❑ Sistemi ITS

- **Sistemi di illuminazione fissi per identificare le piste ciclabili e sistemi di illuminazione ad hoc che rilevano la presenza del pedone**

SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

GRAZIE PER L'ATTENZIONE