

SECONDO FATTORE: L'AZIONE DI CONTROLLO

I CONTROLLI TELEMATICI

Esiste poi un secondo aspetto dell'azione di controllo/dissuasione: quello della utilizzazione di apparati telematici di rilevazione, verifica e sanzionamento.

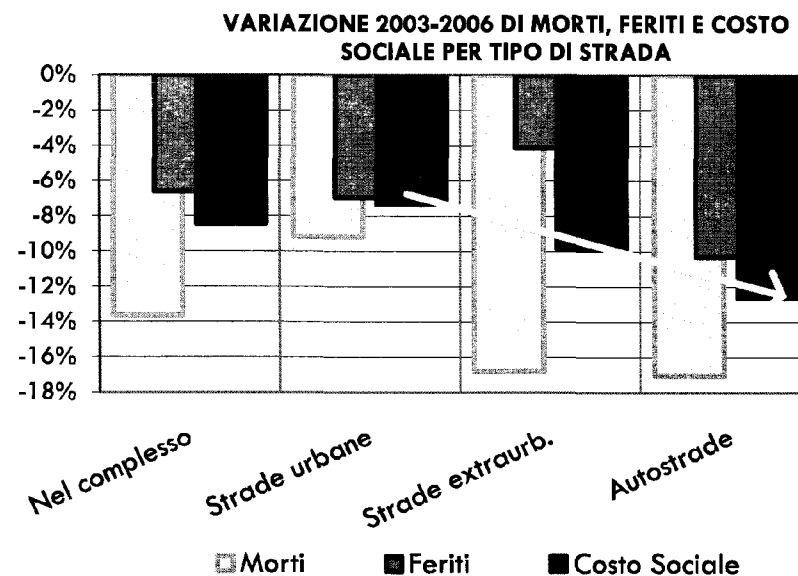
Il sistema infrastrutturale che fa maggiormente ricorso a questi apparati è quello delle autostrade in concessione e ciò accade sia perché il contratto di concessione prevede incentivi economici per il miglioramento della sicurezza stradale, sia perché il tipo di rete e il tipo di traffico si prestano, meglio di altri, a verifiche automatiche. Prendiamo dunque il sistema delle autostrade in concessione come rappresentativo delle potenzialità dei controlli telematici, senza con ciò affermare che le tecnologie e le modalità di controllo autostradali siano meccanicamente trasferibili ad altri tipi di rete, senza adeguati accorgimenti.

Il sistema autostradale è quello che nel quadriennio 2003-2006 ha registrato la più ampia riduzione del numero di vittime.

Alle tendenze evolutive attuali, l'obiettivo del dimezzamento del numero di morti sarebbe raggiunto in meno di 12 anni nel sistema autostradale, in poco più di 12 nelle strade extraurbane, in 22 anni nella viabilità urbana, in 15 anni sulla rete nel suo complesso. Il dimezzamento complessivo delle vittime sarebbe raggiunto: in 16 anni dal sistema autostradale, in 20 dalla rete extraurbana, in 26 dalla viabilità urbana e in poco più di 24 dal sistema infrastrutturale nel suo complesso.

VARIAZIONE DELLE VITTIME E DEL COSTO SOCIALE PER TIPO DI STRADA.				
PERIODO 2003-2006				
	TUTTA LA RETE	STRADE URBANE(*)	STRADE EXTRAURB.(**)	AUTOSTRADE CONCESSE
MORTI	-13,6%	-9,2%	-16,8%	-17,0%
FERITI	-6,6%	-6,9%	-4,1%	-10,3%
COSTO SOCIALE	-8,2%	-7,7%	-9,9%	-12,5%

(*) Comprese SS e SP di attraversamento delle aree urbane
 (***) Esclusa la rete autostradale in concessione



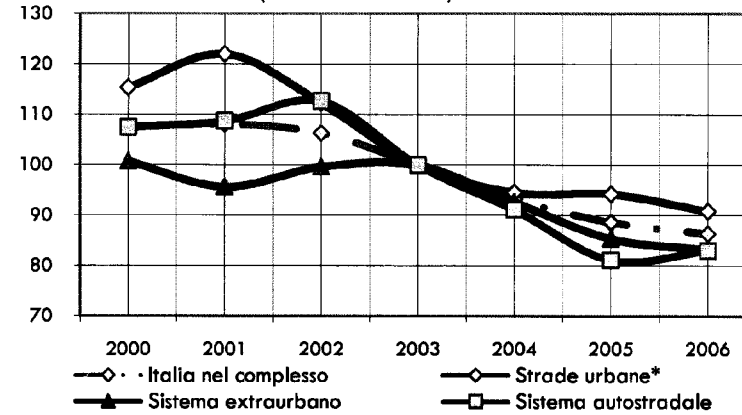
SECONDO FATTORE: L'AZIONE DI CONTROLLO

L'EVOLUZIONE DELLE VITTIME SUL SISTEMA AUTOSTRADALE

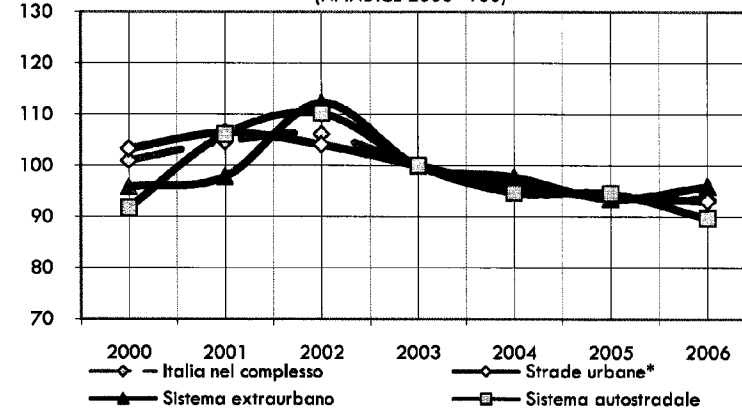
MORTI FERITI E COSTO SOCIALE PER TIPO DI STRADA				
MORTI				
	Italia nel complesso	Strade urbane*	Sistema extraurbano	Sistema autostradale
2000	7.061	3.167	3.130	764
2001	7.096	3.351	2.972	773
2002	6.980	3.083	3.096	801
2003	6.563	2.746	3.106	711
2004	6.122	2.596	2.878	648
2005	5.818	2.588	2.653	577
2006	5.669	2.494	2.585	590
FERITI				
	Italia nel complesso	Strade urbane*	Sistema extraurbano	Sistema autostradale
2000	360.013	268.638	68.221	23.154
2001	373.286	276.839	69.659	26.788
2002	378.492	270.755	79.910	27.827
2003	356.475	260.072	71.166	25.237
2004	343.179	249.709	69.562	23.908
2005	334.858	244.448	66.548	23.862
2006	332.955	242.042	68.267	22.646
COSTO SOCIALE				
	Italia nel complesso	Strade urbane*	Sistema extraurbano	Sistema autostradale
2000	36.340	24.187	9.384	2.769
2001	37.366	25.047	9.270	3.049
2002	37.587	24.225	10.197	3.165
2003	35.385	22.969	9.568	2.849
2004	33.792	21.997	9.132	2.663
2005	32.756	21.599	8.596	2.561
2006	32.408	21.291	8.628	2.489

(*) Sono compresi gli attraversamenti

ANDAMENTO DEL NUMERO DI MORTI PER TIPO DI STRADA
(N. INDICE 2003=100)



ANDAMENTO DEL NUMERO DI FERITI PER TIPO DI STRADA
(N. INDICE 2003=100)



SECONDO FATTORE: L'AZIONE DI CONTROLLO

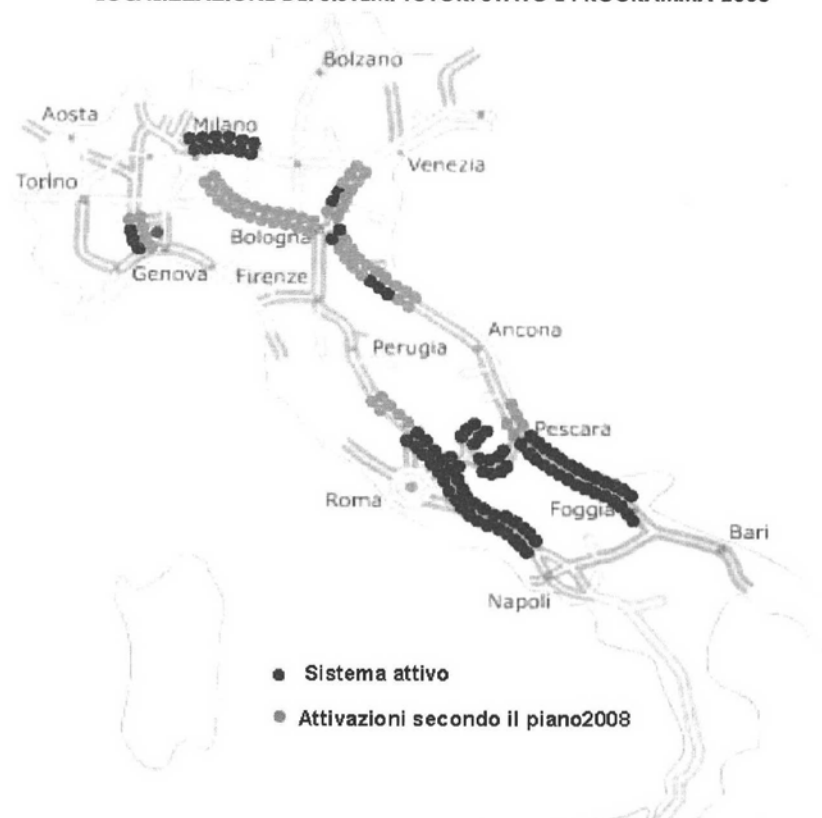
I CONTROLLI SUL SISTEMA AUTOSTRADALE E IL "SISTEMA TUTOR"

I rilevanti miglioramenti di sicurezza stradale del sistema autostradale sono stati resi possibili dalle caratteristiche intrinseche della rete, dal buono stato di manutenzione, dalla qualità della segnaletica, da diverse campagne di informazione e sensibilizzazione piuttosto efficaci e dalla numerosità dei controlli diretti (effettuati dalla Polizia Stradale) e telematici (tutta la rete è controllata da autovelox e monitorata da telecamere).

Inoltre, nel 2006, con la collaborazione del Ministero dell'Interno, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Autostrade per l'Italia, è stato sviluppato il "sistema tutor" per rafforzare i controlli e migliorarne la qualità attraverso la verifica della velocità media.

Allo stato attuale il sistema è presente su circa 620 chilometri della rete autostradale della concessionaria Autostrade per l'Italia (11% del totale). Nel corso del 2008 il sistema tutor coprirà altri 450 chilometri (+8%).

LOCALIZZAZIONE DEI SISTEMI TUTOR. STATO E PROGRAMMA 2008



Fonte: Autostrade per l'Italia, 17 Aprile, 2008

SECONDO FATTORE: L'AZIONE DI CONTROLLO

I RISULTATI DEL "SISTEMA TUTOR"

Stando ai dati forniti da "Autostrade per l'Italia", nel primo anno di applicazione si è registrata una netta riduzione delle velocità medie di percorrenza e un ancor più rilevante miglioramento della sicurezza. In un solo anno^(*), si sono rilevati i seguenti dati:

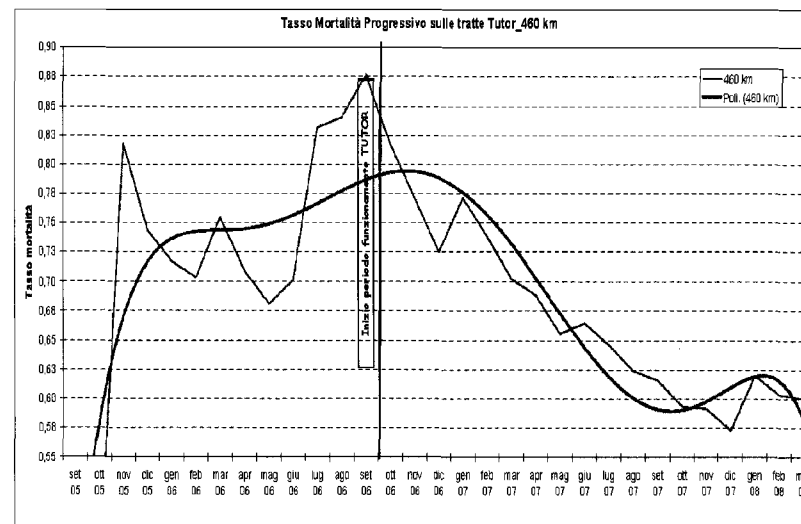
- tasso di incidentalità -19%
- tasso di ferimento -27%
- tasso di mortalità -51%

La diminuzione di velocità media indotto dal "tutor" non solo riduce il numero di incidenti ma tende ancor più a ridurre la gravità (il numero di morti si riduce ad un tasso 2,5 volte maggiore del tasso di riduzione degli incidenti).

Per valutare in modo più approfondito l'efficacia del "sistema tutor" occorrerà tuttavia attendere almeno un altro anno e disporre di una copertura più ampia della rete ma sulla base dei dati attualmente disponibili si può affermare che il controllo costante della velocità media sia uno degli strumenti più efficaci per la riduzione della mortalità sulla rete autostradale.

(*) Periodo settembre 2006 - agosto 2007 sul periodo settembre 2005 - agosto 2006.

EVOLUZIONE DEL NUMERO DI MORTI PER 100 MILIONI DI VEICOLI/CHILOMETRO PERIODO: OTTOBRE 2005 - MARZO 2008



A04	Grumello - Senale dir. ovest; Ravaro - Ospitaletto dir. est	13,6 km
A13	Occhiobello - Ferrara nord dir. sud	7,2 km
A14	Faenza - Cesena nord dir. sud	29,1 km
A14	Pescara ovest - CC DT7/DT8 dir. Sud; CC DT7/DT8 - Pescara ovest dir. nord	248,4 km
A14	CC DT7/DT8 - Cerignola est dir. sud; Foggia - CC DT8/DT7 dir. nord	133,3 km
A26	Orada - allacciamento A10/A26	28,8 km

Fonte. Autostrade per l'Italia

Fattore **3**

**PIANI, PROGRAMMI E
INTERVENTI**

PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

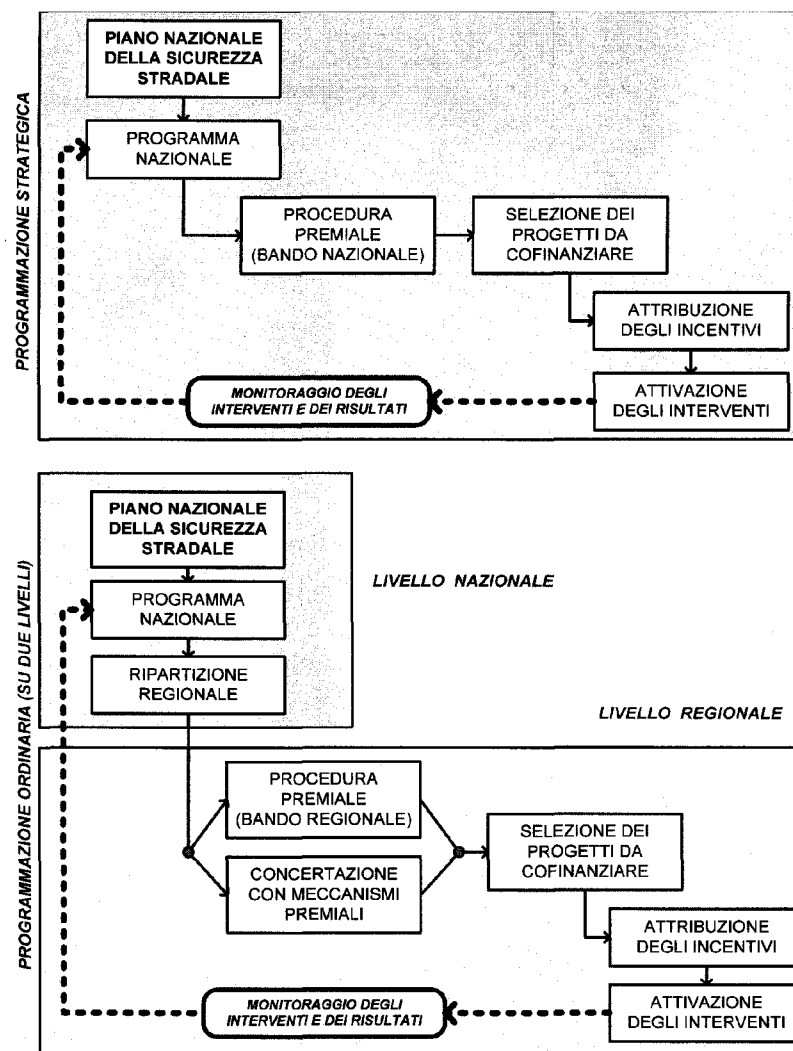
Il 29 novembre 2002 il CIPE approva il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)** e il 1 Programma di attuazione.

Il PNSS individua due livelli di intervento:

- **azioni prioritarie**, interventi puntuali su situazioni di elevato rischio con effetti nel breve periodo;
- **azioni di sistema**, che tendono a creare un contesto più favorevole al miglioramento della sicurezza stradale, operando sul sistema dei trasporti, su quello infrastrutturale, sul sistema sanitario, etc.

Il PNSS viene attuato tramite programmi di due tipi:

- **programmazione strategica**, gestita direttamente dal Governo nazionale e riservata alle azioni ad alto impatto per tutto il sistema Paese;
- **programmazione ordinaria**, gestita dalle Regioni, che riguarda azioni per migliorare l'efficacia degli interventi, la collaborazione interistituzionale, il partenariato pubblico-privato, lo sviluppo di azioni intersettoriali, etc.



TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

IL LIBRO BIANCO SULLA SICUREZZA STRADALE

Nel mese di aprile 2007 la Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale ha presentato il **“Libro bianco sulla sicurezza stradale”** che analizza contenuti e stato di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e formula le prime valutazioni di efficacia sui programmi e sugli interventi attuativi.

Il Libro bianco esamina un periodo di 8 anni (compresa la fase di elaborazione del Piano) durante i quali:

- sono stati definiti 46 programmi attuativi regionali e nazionali;
- sono state elaborate e presentate 2.600 proposte di interventi per migliorare la sicurezza stradale;
- sono stati finanziati 1.122 progetti, con un impegno finanziario pubblico pari a 1.186 milioni di euro, di cui:
 - 553 milioni di Euro a carico della finanza nazionale;
 - 563 milioni di Euro a carico della finanza locale.

Per descrivere il terzo sistema di fattori che ha determinato la nuova fase di miglioramento della sicurezza stradale si fa riferimento ai risultati del suddetto libro bianco, al quale si rimanda per ogni approfondimento

MINISTERO DEI TRASPORTI
CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE - SEGRETERIA TECNICA

LIBRO BIANCO
STATO DELLA SICUREZZA STRADALE,
ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE,
PRIME VALUTAZIONI DI EFFICACIA



BILANCIO
GENERALE

A P R I L E 2 0 0 7



EST RICERCHE E SERVIZI PER IL TERRITORIO

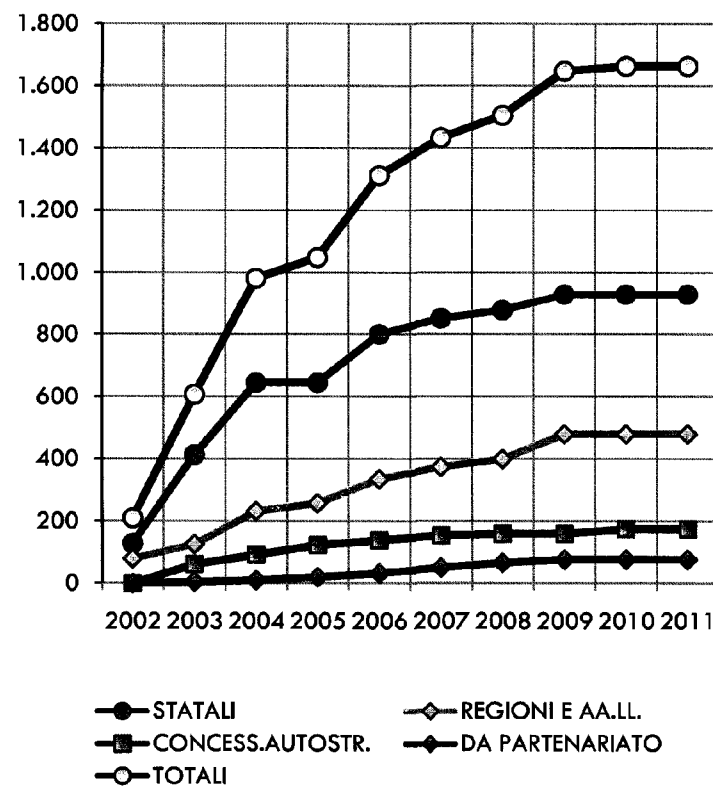
TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Sotto il profilo economico finanziario il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS):

- definisce uno scenario decennale di impegni finanziari per i diversi soggetti che partecipano al processo di miglioramento della sicurezza stradale;
- distingue tra investimenti aggiuntivi e rifinalizzazioni delle spese in essere verso la sicurezza stradale;
- prevede stanziamenti crescenti a carico della finanza centrale per incentivare interventi a favore della sicurezza stradale da parte di Regioni, Province e Comuni;
- assume l'obiettivo di arrivare ad una spesa annua **allineata ai parametri medi procapite e per vittima di molti paesi europei** (da 10 a 25 Euro procapite o da 100.000 a 300.000 Euro per vittima, valori che, nel nostro Paese, equivalgono ad un investimento medio annuo compreso tra 570 e 1.600 milioni di Euro).

FABBISOGNO FINANZIARIO DEL PIANO

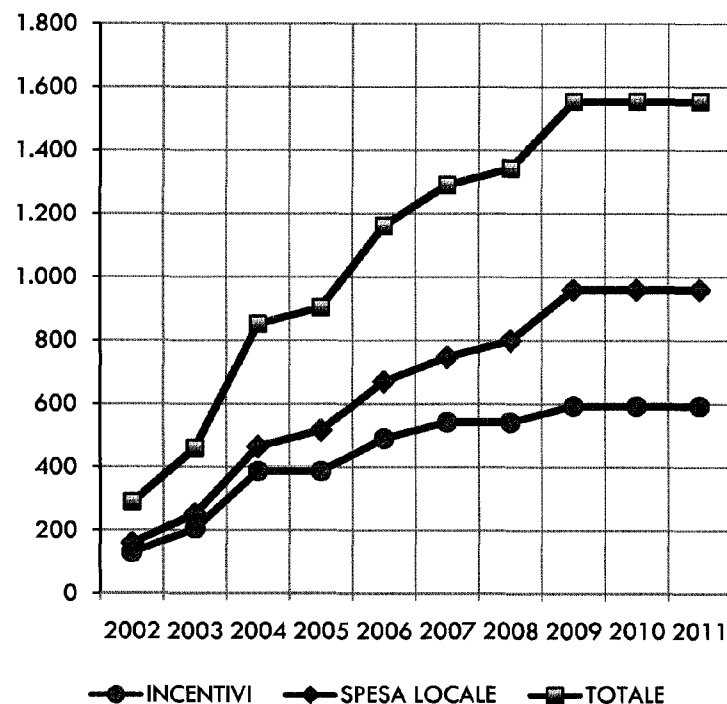


TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

I FINANZIAMENTI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO

- Il PNSS favorisce gli investimenti delle Regioni e delle Amministrazioni locali verso la sicurezza stradale, attraverso il cofinanziamento degli interventi per quote che vanno da 35% al 70% (in funzione delle politiche regionali).
- Gli interventi da ammettere ai finanziamenti del PNSS sono scelti attraverso procedure premiali che orientano gli interventi verso gli obiettivi, le linee di azione e le misure prioritarie indicate dal Piano in termini generali e specificate di anno in anno dai Programmi.
- Lo scenario finanziario del PNSS prevede che gli incentivi a Regioni e Amministrazioni locali passino progressivamente da 120 milioni di Euro (dimensione economica del 1 Programma) a 600 milioni di Euro (ultimi tre programmi attuativi del Piano, a partire dal 2009).

**PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE.
SPESA PER INCENTIVI STATALI E ONERI LOCALI**

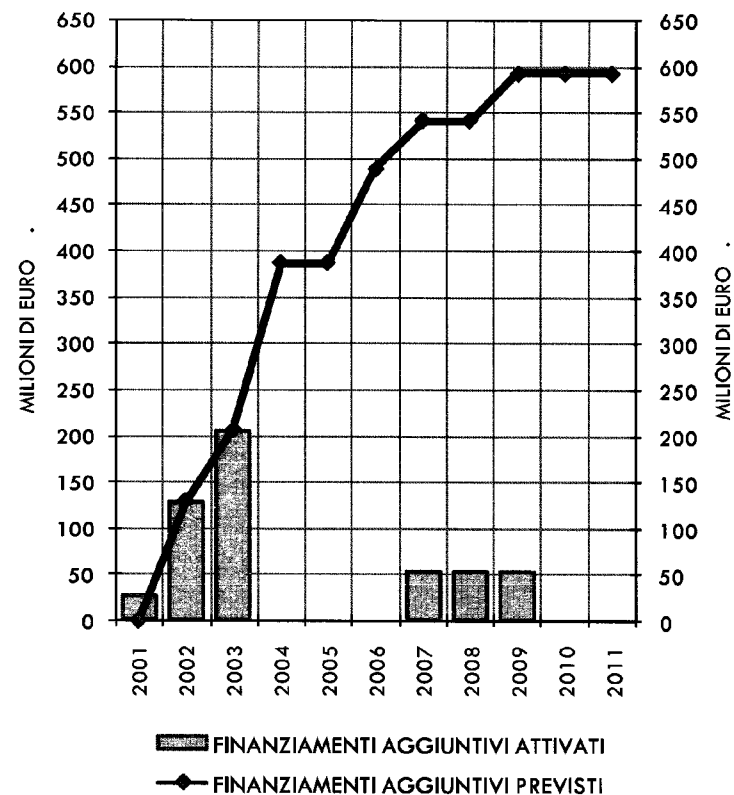


TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

LA "CRISI FINANZIARIA" DEL PNSS

- L'attuazione del PNSS è stata "anticipata" dal programma "Progetti pilota" che investiva 35 milioni di Euro per verificare le prime risposte delle Amministrazioni locali alle proposte e agli indirizzi del Piano.
- Il 1° Programma di attuazione ha reso disponibili 125 milioni di Euro, il 2° Programma ne ha resi disponibili 210. Entrambi hanno seguito fedelmente le previsioni del PNSS.
- Nel triennio 2004-2006 non si è avuto alcuno stanziamento, con uno sbilancio rispetto alle previsioni del PNSS di 1.265 milioni di euro.
- Per il triennio 2007-2009, a fronte di una previsione di spesa di 1.679 milioni di Euro, è stato assunto l'impegno per uno stanziamento annuo di 53 milioni di Euro, per un complesso di 165 milioni di Euro, con uno sbilancio di 1.524 milioni di Euro.
- Le poste indicate in finanziaria collocano l'Italia agli ultimi posti nella graduatoria della spesa per la sicurezza stradale tra i Paesi europei che hanno fornito indicazioni in questa materia.

SPESA AGGIUNTIVA. INCENTIVI DELLO STATO
E COFINANZIAMENTI LOCALI.
RISORSE PREVISTE DAL PNSS E RISORSE ATTIVATE

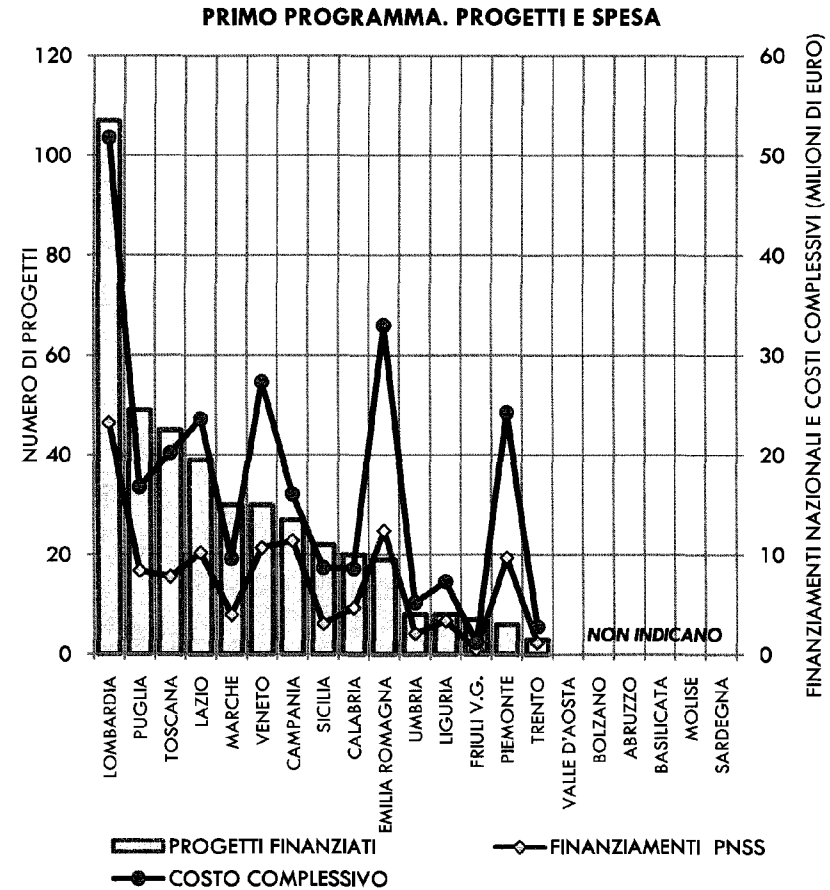


TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

I FINANZIAMENTI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO

Con il 1 programma nazionale di attuazione e i connessi programmi regionali:

- sono stati finanziati e attivati 420 progetti (al completamento saranno oltre 500);
- le proposte presentate sono state oltre 700;
- le amministrazioni partecipanti sono state 684;
- l'onere a carico della finanza centrale è pari a 110,1 milioni di euro (crescerà fino a 129,1);
- il costo complessivo degli interventi è pari a 246,7 milioni di euro (diventerà pari a 280 milioni);
- le quote di cofinanziamento adottate dalle Regioni sono variate da un minimo pari al 35% (Sicilia) ad un massimo del 70% (Campania);
- il costo medio degli interventi è stato di 0,59 milioni di euro, con una variazione regionale compresa tra 2,42 milioni e 0,18 milioni di euro.

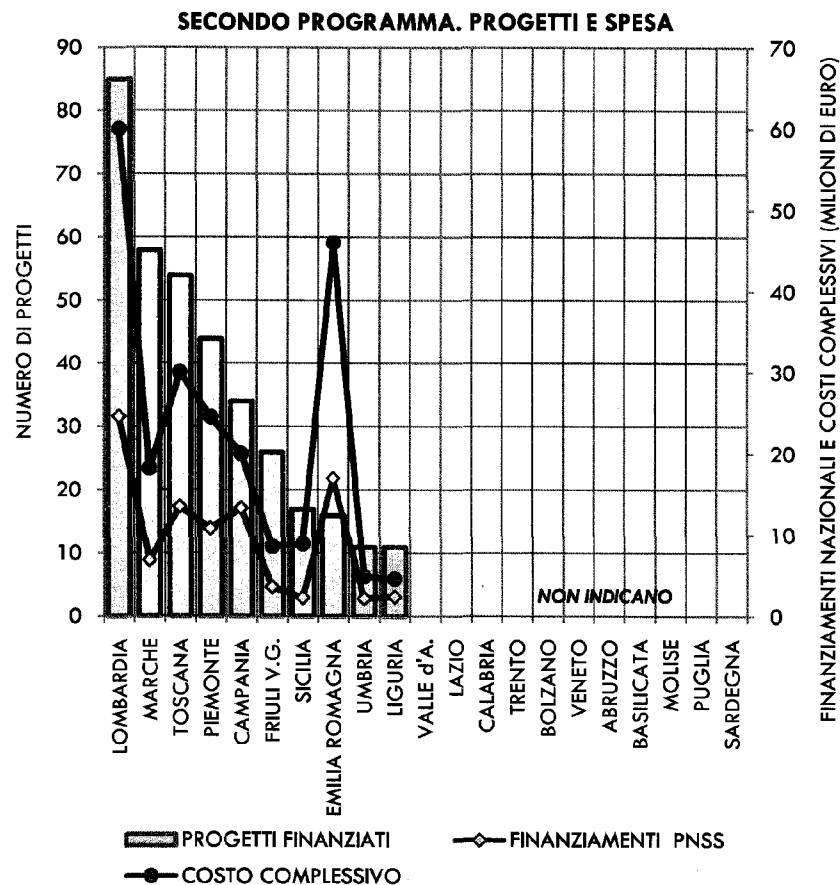


TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

I FINANZIAMENTI PER L'ATTUAZIONE DEL PIANO

Il **2 programma** nazionale di attuazione e i connessi programmi regionali hanno consentito:

- Di finanziare e attivare 356 progetti (al completamento dei programmi saranno 560);
- Le proposte presentate sono state oltre 629;
- Le amministrazioni partecipanti sono state 967;
- L'onere a carico della finanza centrale è pari a 85,7 milioni di euro (crescerà fino a 154,9 milioni);
- Il costo complessivo degli interventi è di 225,6 milioni di euro (arriverà a 380 milioni);
- le quote di cofinanziamento adottate dalle Regioni variano da un minimo pari al 25% (Sicilia) ad un massimo del 66% (Campania);
- Il costo medio degli interventi è stato di 0,63 milioni di euro, con una variazione regionale compresa tra 2,87 milioni e 0,31 milioni di euro.



TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

EFFETTI DIFFUSIVI DEL PIANO NAZIONALE

- Il **Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**, oltre a svolgere una funzione di indirizzo e sostegno finanziario diretti, ha stimolato la predisposizione di numerosi piani, programmi e interventi a livello regionale e locale e, soprattutto, ha contribuito alla costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale.
 - Dal 2003 a oggi, un numero progressivamente più ampio di Regioni, Province e Comuni ha adottato logiche, criteri e indirizzi del PNSS per definire semplici interventi puntuali o vere e proprie strategie, anche in assenza di una prospettiva di accesso ai finanziamenti resi disponibili dallo stesso PNSS.
 - Sotto questo profilo il PNSS si è comportato come un efficace fattore diffusivo, in grado di orientare scelte tecniche e, ciò che più conta, decisioni politiche e investimenti dei governi regionali e delle amministrazioni locali in materia di sicurezza stradale.
- Per contro occorre segnalare che l'attuazione sussultante del Piano e la mancanza delle strutture di gestione, di monitoraggio e di supporto, la inusuale complessità delle procedure, ne ha fortemente limitato l'impatto.
 - Infine occorre segnalare che l'attuazione del Piano non solo è stata bloccata dalla mancanza di stanziamenti per tre anni ma che, durante tutto il periodo di attuazione del PNSS (dal giugno 2003 al marzo 2008) **l'accesso ai fondi del Piano è rimasto inibito per la maggior parte del tempo e questa condizione ha messo in crisi i programmi di sicurezza stradale di quelle Amministrazioni che avevano fatto legittima assegnazione sugli indirizzi, sui supporti e sui finanziamenti del PNSS.**

TERZO FATTORE: PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

LA RIORGANIZZAZIONE DEI FINANZIAMENTI: DA CONTO INTERESSI A CONTO CAPITALE

- Fino alla data del 31 dicembre 2006 le risorse rese disponibili dal 1 e dal 2 Programma di attuazione hanno consentito di accendere circa 350 mutui per l'avvio di altrettanti interventi. Restavano da finanziare oltre 600 interventi attuativi del Piano e assegnatari di finanziamenti statali.
- Con la Legge finanziaria 2007 (n. 296/07, art.1, commi 511 e 512) sono subentrate nuove norme sui mutui a carico dello Stato che impongono una verifica degli eventuali aggravii sul bilancio pubblico di precedenti norme di finanziamento. La verifica, svolta dal competente Ministero dell'Economia e delle Finanze ha rilevato un aggravio non previsto che non consentiva di accendere ulteriori mutui.
- Per superare questo vincolo e dare continuità ai programmi di sicurezza stradale di Regioni e Amministrazioni locali, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota del 12 maggio 2008, ha proposto al Ministero dell'Economia e delle Finanze di procedere all'erogazione diretta delle risorse rese disponibili dalla norma di finanziamento dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale sotto forma di contributi per la sola parte capitale.
- In termini sostanziali, le risorse disponibili a luglio 2008 sono complessivamente pari a 88 milioni di Euro, con una disponibilità di cassa per la spesa immediata pari a 30 milioni di Euro per l'anno 2008 e 58 milioni di Euro per l'anno 2009. Inoltre, sempre dal 2009, la norma rende disponibile un flusso di risorse finanziarie pari a 12 milioni di Euro/anno fino al 2017 e di 20 milioni di Euro/anno fino al 2018, per un montante di 32 milioni di Euro/anno.
- Il passaggio dall'erogazione di risorse in conto interesse, che consentiva di accedere direttamente al complesso delle somme necessarie per la realizzazione degli interventi, all'erogazione in conto capitale con una cadenza di 30 milioni di Euro nel 2008, 90 milioni di Euro nel 2009, 32 milioni di Euro per ogni anno tra il 2010 e il 2017 e 20 milioni di Euro nel 2018, costituisce l'unica modalità per utilizzare le risorse, rispettando i vincoli posti dalla legge finanziaria 2007 ma **comporta una complessa riorganizzazione delle procedure di accesso ai finanziamenti e la modificazione di accordi già sottoscritti tra il Ministero competente, le Regioni e le Amministrazioni locali.**

Fattore 4
INFORMAZIONE,
SENSIBILIZZAZIONE,
FORMAZIONE

INQUADRAMENTO

Il quarto fattore che ha contribuito ad innescare il nuovo processo di miglioramento della sicurezza stradale è costituito dall'azione di informazione e sensibilizzazione svolta da un numero sempre più ampio di soggetti pubblici e privati.

Negli ultimi cinque anni l'azione informativa e di sensibilizzazione:

- si è fatta sempre più chiara e diretta, toccando aspetti che in precedenza erano stati trascurati;
- ha cominciato ad utilizzare canali e situazioni che in precedenza non erano stati usati perché restii a offrire spazio a un tipo di informazione giudicata inadatta;
- è stata sviluppata non solo dai soggetti istituzionali ma anche da un numero crescente di imprese, di associazioni volontarie, di rappresentanze sociali;
- si è giovata di un contributo di idee e di iniziative locali sempre più maturo.

Il risultato è stato un proliferare di iniziative diverse, in parte sovrapposte, in parte complementari ma tutte, o quasi tutte, coerenti con i principi e gli obiettivi di sicurezza stradale indicati dalla Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Gli effetti sui comportamenti della popolazione, in particolare dei conducenti, sono cominciati a risultare evidenti da un paio di anni, con una forte accelerazione nell'ultimo anno. Allo stato attuale evitare la guida in stato di ebbrezza, il rispetto dei limiti di velocità, l'uso del casco e delle cinture di sicurezza costituiscono riferimenti solidi e condivisi da gran parte del Paese che comincia ad uniformare i propri comportamenti a questi principi.

Ovviamente il processo è solo all'inizio e siamo ben distanti dai livelli raggiunti dalla cultura della sicurezza stradale espressi da alcuni Paesi come l'Olanda, il Regno Unito, la Svezia, la Danimarca e, recentemente, la Francia e la Spagna.