

TAB. A.1

SISTEMI URBANI MAGGIORI							
	POPOLAZIONE	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num.	Per 10.000 Ab	Num.	Per 10.000 Ab	Num.	Per 10.000 Ab
1 PESARO	87.790	711	81,0	22	2,5	926	105,5
2 ORISTANO	32.076	358	111,6	7	2,2	471	146,8
3 RAVENNA	137.216	838	61,1	33	2,4	1204	87,7
4 REGGIO EMILIA	135.406	1.278	94,4	27	2,0	1697	125,3
5 SIENA	55.090	324	58,8	12	2,2	414	75,1
6 AREZZO	90.805	532	58,6	19	2,1	687	75,7
7 VITERBO	60.430	591	97,8	11	1,8	786	130,1
8 ROVIGO	51.146	223	43,6	11	2,2	272	53,2
9 PISTOIA	86.267	425	49,3	18	2,1	533	61,8
10 FORLÌ	108.017	942	87,2	20	1,9	1232	114,1
11 LATINA	110.233	616	55,9	21	1,9	1030	93,4
12 GROSSETO	21.932	397	181,0	14	6,4	521	237,6
13 MODENA	174.518	1.227	70,3	32	1,8	1639	93,9
14 MANTOVA	50.125	385	76,8	9	1,8	499	99,6
15 MACERATA	42.489	242	57,0	8	1,9	332	78,1
16 FERRARA	135.135	721	53,4	26	1,9	905	67,0
17 PARMA	167.516	1.017	60,7	30	1,8	1412	84,3
18 VERONA	254.145	1.363	53,6	47	1,8	1772	69,7
19 VICENZA	107.786	618	57,3	19	1,8	767	71,2
20 BRINDISI	95.027	247	26,0	18	1,9	386	40,6
21 TREVISO	81.195	512	63,1	14	1,7	610	75,1
22 FOGGIA	156.032	355	22,8	29	1,9	522	33,5
23 CUNEO	54.878	343	62,5	9	1,6	445	81,1
24 ANCONA	99.732	767	76,9	15	1,5	1052	105,5
NEL COMPLESSO	2.394.986	16.032	62,8	471	2,0	20.114	84,0
RISPETTO AL TOTALE IT	14,1%	17,4%		30,9%		17,5%	
RESTO DEL PAESE	14.667.291	71.234	48,9	1.062	0,7	95.101	65,3
TOTALE NAZIONALE	16.962.277	86.266	50,9	1.523	0,9	115.215	68,0
OBIETTIVO DI SETTORE		INCIDENTI		MORTI		FERITI	
OBIETTIVO		Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab
		11.720	48,9	173	0,7	15.646	65,3
DIFFERENZA		-3.312		-298		-4.468	
RIDUZIONE NELLE AREE A MAX RISCHIO		-22,0%		-63,3%		-22,2%	
RIDUZIONE RISPETTO AL PAESE		-3,8%		-19,6%		-3,9%	

Elaborazione RST su dati ISTAT 1995, 1997

maxrisk3.wk4

TAB. A.2

STRUTTURE INSEDIATIVE DIFFUSE

	POPOLAZIONE	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab
1 RAVENNA	212.776	1.744	82,0	76	3,6	2466	115,9
2 PIACENZA	166.401	667	40,1	52	3,1	1061	63,8
3 PARMA	224.502	863	38,4	73	3,3	1137	50,6
4 GORIZIA	100.213	583	58,2	28	2,6	787	78,5
5 REGGIO EMILIA	294.459	1.459	49,5	75	2,5	2005	68,1
6 BOLOGNA	519.347	2.031	39,1	133	2,6	3080	59,3
7 TREVISO	678.669	2.639	39,0	175	2,6	3756	55,5
8 AOSTA	83.431	325	39,0	21	2,5	498	59,7
9 SIENA	196.127	730	37,2	48	2,4	1113	56,7
10 ASTI	136.298	360	26,4	34	2,5	592	43,4
11 FERRARA	220.206	777	35,3	52	2,4	1162	52,8
12 VENEZIA	518.682	2.452	47,3	112	2,2	3555	68,5
13 PORDENONE	227.050	983	43,3	51	2,2	1336	58,8
14 UDINE	424.526	1.428	33,6	97	2,3	2084	49,1
15 FORLI'	507.299	3.342	65,9	89	1,8	4706	92,8
16 ROVIGO	194.168	565	29,1	44	2,3	798	41,1
17 LIVORNO	172.190	707	41,1	36	2,1	930	54,0
18 ALESSANDRIA	344.104	1.417	41,2	67	1,9	2087	60,7
19 CUNEO	496.495	1.426	28,7	103	2,1	2236	45,0
20 NOVARA	398.404	1.388	34,8	79	2,0	2098	52,7
NEL COMPLESSO	6.113.347	25.886	42,3	1.443	2,4	37.487	61,3
RISPETTO AL TOTALE IT	15,1%	26,8%		28,9%		26,0%	
RESTO DEL PAESE	34.267.372	70.609	20,6	3.546	1,0	106.869	31,2
TOTALE NAZIONALE	40.380.719	96.495	23,9	4.989	1,2	144.356	35,7
OBIETTIVO DI SETTORE		INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab
OBIETTIVO		12.597	20,6	633	1,0	19.066	31,2
DIFFERENZA		-13.289		-810		-18.421	
RIDUZIONE NELLE AREE A MAX RISCHIO		-51,34%		-56,16%		-49,14%	
RIDUZIONE RISPETTO AL PAESE		-13,77%		-16,24%		-12,76%	

Elaborazione RST su dati ISTAT 1995, 1997

maxrisk3.wk4

TAB. A.3

SISTEMI TERRITORIALI NEL COMPLESSO

SISTEMI TERRITORIALI NEL COMPLESSO							
	POPOLAZIONE	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab
NEL COMPLESSO	8.508.333	40.918	48,1	1.914	2,2	57.601	67,7
RISPETTO AL TOTALE IT	14,8%	22,4%		29,4%		22,2%	
RESTO DEL PAESE	48.824.663	141.843	29,1	4.598	0,9	201.970	41,4
TOTALE NAZIONALE	57.332.996	182.761	31,9	6.512	1,1	259.571	45,3
OBIETTIVO DI SETTORE		INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab	Num	Per 10.000 Ab
OBIETTIVO		24.316	28,6	806	0,9	34.712	40,8
DIFFERENZA		-16.602		-1.108		-22.888	
RIDUZIONE NELLE AREE A MAX RISCHIO		-40,57%		-57,91%		-39,74%	
RIDUZIONE RISPETTO AL PAESE		-9,08%		-17,02%		-8,82%	

Elaborazione RST su dati ISTAT 1995, 1997

maxrisk3.wk4

TAB. A.4

RETE STRADALE STATALE							
	RETE (KM)	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num.	Per 100 Km	Num.	Per 100 Km	Num.	Per 100 Km
1 PADOVA	241	265	110,0	27	11,2	394	163,5
2 LATINA	341	412	120,8	30	8,8	792	232,3
3 VERONA	322	242	75,2	32	9,9	392	121,7
4 TRIESTE	68	115	169,1	4	5,9	195	286,8
5 BRINDISI	274	106	38,7	25	9,1	190	69,3
6 VICENZA	395	262	66,3	33	8,4	407	103,0
7 ROMA	977	977	100,0	68	7,0	1560	159,7
8 BARI	943	443	47,0	64	6,8	858	91,0
9 CASERTA	499	264	52,9	36	7,2	500	100,2
10 ALESSANDRIA	387	311	80,4	24	6,2	512	132,3
11 SIRACUSA	228	141	61,8	15	6,6	241	105,7
12 NOVARA	494	318	64,4	30	6,1	529	107,1
13 BRESCIA	693	460	66,4	40	5,8	760	109,7
14 RAGUSA	122	70	57,4	7	5,7	126	103,3
15 MODENA	431	273	63,3	25	5,8	430	99,8
16 MANTOVA	295	184	62,4	17	5,8	291	98,6
NEL COMPLESSO	6.710	4.843	72,2	477	7,1	8.177	121,9
<i>RISPETTO AL TOTALE IT</i>	<i>14,6%</i>	<i>25,6%</i>		<i>29,3%</i>		<i>25,8%</i>	
RESTO DEL PAESE	39.161	14.108	36,0	1.150	2,9	23.476	59,9
TOTALE NAZIONALE	45.871	18.951	41,3	1.627	3,5	31.653	69,0
OBIETTIVO DI SETTORE		INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km
OBIETTIVO		2.417	36,0	197	2,9	4.022	59,9
DIFFERENZA		-2.426		-280		-4.155	
RIDUZIONE NELLE AREE A MAX RISCHIO		-50,1%		-58,7%		-50,8%	
RIDUZIONE RISPETTO AL PAESE		-1,3%		-4,3%		-1,6%	

Elaborazione RST su dati ISTAT 1995, 1997

maxrisk3.wk4

TAB. A.5

RETE STRADALE PROVINCIALE

	RETE (KM)	INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km
1 VARESE	663	161	24,3	19	2,9	252	38,0
2 BERGAMO	1.200	304	25,3	29	2,4	524	43,7
3 BRESCIA	1.029	254	24,7	24	2,3	401	39,0
4 PADOVA	1.144	272	23,8	26	2,3	383	33,5
5 MANTOVA	856	178	20,8	19	2,2	255	29,8
6 LATINA	1.050	287	27,3	19	1,8	500	47,6
7 MILANO	1.446	350	24,2	28	1,9	561	38,8
8 CREMONA	736	115	15,6	15	2,0	183	24,9
9 ROMA	1.959	382	19,5	32	1,6	617	31,5
10 FIRENZE	1.005	244	24,3	15	1,5	329	32,7
11 VICENZA	1.017	165	16,2	16	1,6	246	24,2
12 MODENA	739	140	18,9	11	1,5	201	27,2
13 SONDRIO	283	53	18,7	4	1,4	69	24,4
14 RAGUSA	959	126	13,1	14	1,5	199	20,8
15 COMO	847	157	18,5	10	1,2	237	28,0
16 BOLZANO	1.219	144	11,8	16	1,3	203	16,7
17 ANCONA	1.212	304	25,1	10	0,8	506	41,7
NEL COMPLESSO	17.364	3.638	20,9	307	1,8	5.888	32,8
RISPETTO AL TOTALE IT	15,3%	31,0%		29,7%		30,6%	
RESTO DEL PAESE	95.985	8.097	8,4	727	0,8	12.843	13,4
TOTALE NAZIONALE	113.349	11.733	10,4	1.034	0,9	18.509	16,3
OBIETTIVO DI SETTORE		INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km
OBIETTIVO	17.364	1.485	8,4	132	0,8	2.323	13,4
DIFFERENZA		-2.171		-175		-3.343	
RIDUZIONE NELLE AREE A MAX RISCHIO		-59,71%		-57,16%		-59,00%	
RIDUZIONE RISPETTO AL PAESE		-1,2%		-2,7%		-1,3%	

Elaborazione RST su dati ISTAT 1995, 1997

maxrisk3.wk4

TAB. A.6

RETE AUTOSTRADALE							
	RETE (KM)	INCIDENTI (*)		MORTI		COINVOLTI IN INCIDENTI (**)	
		Num.	Per 100 Km	Num.	Per 100 Km	Num.	Per 100 Km
1 TANGENZIALE NAPOLI	20	625	3.125,0	5	25,0	423	2.115,0
2 MILANO - BRESCIA	94	1.165	1.239,4	25	26,6	655	696,8
3 NAPOLI - SALERNO	52	720	1.384,6	12	23,1	352	676,9
4 GENOVA - SAVONA	46	730	1.587,0	6	13,0	308	669,6
5 MILANO - VARESE / LAINATE - COMO	78	1.042	1.335,9	16	20,5	466	597,4
6 MILANO - BOLOGNA	192	2.094	1.090,6	51	26,6	1056	550,0
7 BOLOGNA - ANCONA	236	2.626	1.112,7	36	15,3	1311	555,5
8 ROMA - NAPOLI	202	1.907	944,1	42	20,8	1004	497,0
9 BOLOGNA - FIRENZE	91	1.201	1.319,8	21	23,1	353	387,9
10 GENOVA - SESTRI	49	601	1.226,5	4	8,2	200	408,2
11 GENOVA - SERRAVALLE	50	579	1.158,0	10	20,0	182	364,0
12 PADOVA - MESTRE	23	272	1.182,6	3	13,0	59	256,5
NEL COMPLESSO	1.133	13.662	1.197,0	231	2.038,8	6.369	662,1
RISPETTO AL TOTALE IT	21,1%	41,2%		37,9%		43,8%	
RESTO DEL PAESE	4.235	19.388	457,8	378	892,6	8.166	192,6
TOTALE NAZIONALE	5.368	32.960	613,8	609	1.134,6	14.525	270,6
OBIETTIVO DI SETTORE		INCIDENTI		MORTI		FERITI	
		Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km	Num	Per 100 Km
OBIETTIVO	1.133	6.187	457,8	101	892,6	22	192,6
DIFFERENZA		-8.375		-130		-6.347	
RIDUZIONE NELLE AREE A MAX RISCHIO		-61,8%		-56,2%		-99,7%	
RIDUZIONE RISPETTO AL PAESE		-4,6%		-2,0%		-2,4%	

Elaborazione RST su fonte AISCAT 1995, 1997

maxrisk4.wk4

(*) L'AISCAT registra tutti gli incidenti e le persone coinvolte, anche quando non si verificano ferimenti o decessi. L'ISTAT registra unicamente gli incidenti con feriti e/o morti. Ne deriva che il dato AISCAT (32.950 incidenti, 609 morti, 14.525 persone coinvolte) è diverso dal dato ISTAT (10.860 incidenti, 725 morti, 19.116 feriti).

(**) Il dato sui decessi ovviamente coincide in quanto determinato con la stessa metodologia.

4.2.3 I risultati dell'assunzione di un obiettivo di riduzione dell'incidentalità nelle aree a massimo rischio

Per valutare gli effetti di una "normalizzazione" dei tassi di incidentalità nelle **"situazioni di massimo rischio"**, e cioè dell'attuazione di un intervento specifico sulle situazioni di massimo rischio, è stato assunto un *coefficiente obiettivo* di riduzione dell'incidentalità fissato sulla base degli indicatori di incidentalità registrati nel **"resto del Paese"**. Tali coefficienti esprimono il livello di incidentalità media di ciascuno dei sistemi presi in esame, *escluse le "situazioni a massimo rischio"*.

I risultati della simulazione mostrano che nelle *"aree di massimo rischio"* si potrebbe pervenire ad una riduzione:

- del 47% degli incidenti (- 33.385);
- del 57,8% dei decessi (- 1.694);
- del 47,2% dei ferimenti (- 36.734).

Cfr. Tab. A7

Rispetto agli incidenti che annualmente si verificano nel Paese e alle conseguenze sociali che comportano, il beneficio si tradurrebbe in una contrazione:

- del 16,2% dei feriti totali;
- del 26% dei morti;
- del 14,2% dei feriti.

Il decremento maggiore potrebbe conseguirsi nelle "strutture urbane diffuse". In queste un intervento sulla mobilità e sull'incidentalità dell'intero contesto territoriale comporterebbe il beneficio maggiore in assoluto con un decremento di 633 morti e di 19.066 feriti. In particolare la struttura degli effetti conseguibili, mostra un **forte beneficio in termini di riduzione delle "conseguenze gravi"** da un'azione sulle reti principali, in primo luogo sulla rete statale e sulle autostrade, mentre più contenuto sarebbe il beneficio in termini di contenimento dei feriti.

L'azione sulle aree urbane maggiori (capoluoghi) porterebbe a significativi risultati nell'ambito del contenimento del numero di incidenti (-11.720) delle conseguenze meno gravi. I feriti si ridurrebbero di oltre 15.600 unità.

4.3 LINEE DI AZIONE PER LA SICUREZZA STRADALE E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

4.3.1 Aspetti generali

In relazione allo stato e alle linee evolutive degli incidenti stradali e dell'impatto del traffico sull'ambiente sembra opportuno dotare il Paese di uno strumento in grado di svolgere una **funzione di incentivazione, di indirizzo e di raccordo** tra i molti soggetti che, direttamente e indirettamente, incidono sui fattori della sicurezza stradale e della sostenibilità dei trasporti. In particolare sembra necessario definire uno strumento che favorisca:

- una **più esplicita e più diretta finalizzazione verso obiettivi di sicurezza e sostenibilità** non solo in sede di progettazione delle reti e dei mezzi ma anche in sede di definizione dei piani, dei programmi, e più in generale dei provvedimenti che, direttamente o indirettamente, riguardano il sistema della mobilità.
- **l'internalizzazione dei costi sociali, sanitari e ambientali del trasporto** (per creare i presupposti per un uso più razionale delle diverse modalità di trasporto - e del trasporto in generale - e per limitare i fenomeni di razionamento per congestione);
- un **più efficace coordinamento tra pianificazione territoriale/urbanistica e governo della mobilità**, comprendendo in questo secondo termine non solo i provvedimenti di regolamentazione del traffico ma anche la programmazione e progettazione delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto.

Si tratta in sostanza di costruire una nuova cultura della mobilità sostenibile e della sicurezza:

- per ridurre il numero di morti e di feriti causati dagli incidenti dei mezzi di trasporto;
- per migliorare la qualità dell'ambiente urbano in cui viviamo;
- per ridurre i disagi che gravano sulle fasce sociali più deboli (la Commissione europea stima che 80 milioni di cittadini che subiscono disagi gravissimi a causa dell'attuale modello di mobilità);
- per raggiungere un modello di mobilità complessivamente più efficiente e in grado di contribuire direttamente al miglioramento della competitività e allo sviluppo economico.

Il nuovo modello di mobilità dunque si configura come "strumento" per definire le condizioni di coerenza tra misure finalizzate al miglioramento della qualità della vita, al miglioramento dei livelli di mobilità/accessibilità per la popolazione e per le imprese, a favorire lo sviluppo economico e occupazionale. In questa logica la riorganizzazione della mobilità si configura come una delle componenti fondamentali di una strategia di sviluppo in grado di conciliare obiettivi di competitività ed efficienza economica con obiettivi di coesione, di solidarietà sociale e di sostenibilità dello sviluppo.

A tale proposito il Consiglio d'Europa fin dal 1993 evidenziava che *"... nei grandi agglomerati urbani e nelle zone industriali, nonché lungo le principali arterie di traffico, la situazione è evoluta in modo tale da creare uno squilibrio tra una mobilità su strada sproporzionata, un traffico eccessivo e una conseguente congestione. Una pianificazione di infrastrutture non coordinata e l'uso irrazionale delle capacità di trasporto esistenti hanno portato in molte zone al razionamento dovuto alla congestione. Le attuali tendenze dei trasporti su strada e aerei fanno temere un aumento dell'inefficienza, della congestione, dell'inquinamento, della perdita di tempo e di denaro, di danno alla salute, addirittura di pericolo per la vita umana e di perdite economiche generali. Le barriere fisiche, in particolare quelle ambientali, non consentiranno più di organizzare i trasporti in futuro, come lo si è fatto in passato, basandosi unicamente sulla domanda"*.⁽¹⁴⁶⁾

Per costruire un nuovo modello di mobilità nella accezione sopra indicata appare necessario definire e attuare un **PROGRAMMA NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE** come strumento di raccordo di interventi, azioni, programmi, di scala e contenuti diversi, che svolge sostanzialmente una funzione di incentivazione, indirizzo e coordinamento riferita ai diversi livelli e settori della pubblica amministrazione e agli organismi (pubblici e privati) che operano nel campo della mobilità.

Il *Programma Nazionale per la Sicurezza Stradale e la Mobilità Sostenibile* si configura dunque come **strumento per organizzare e dare forma ad un impegno comune, per incentivare la formazione di sedi di concertazione e cooperazione, per promuovere forme di**

⁽¹⁴⁶⁾ Consiglio d'Europa, "Risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio del 1° febbraio 1993 riguardante un programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile", 93/C. 138/01, GUCE, 17.5.93, Nc 138, § 4.3.

partenariato pubblico privato, per assicurare maggiore organicità e coerenza agli interventi in questo settore.

Ma soprattutto il *Programma Nazionale per la Sicurezza Stradale e la Mobilità Sostenibile* dovrà diventare una sede di innovazione e diffusione di nuovi strumenti, di nuove forme organizzative e di nuove modalità di intervento, basate su studi, indagini, sperimentazioni e su un programma di interventi pilota. Solo un forte impegno di innovazione e sperimentazione potrà infatti assicurare le conoscenze e le esperienze necessarie per la realizzazione di un modello di mobilità sostenibile in grado di soddisfare più efficacemente le valenze di sicurezza e di benessere dei cittadini.

Si ritiene infine opportuno organizzare il Programma su **base triennale e prevederne un'attuazione graduale**, costruendo nella prima fase gli strumenti e le condizioni operative necessarie per assicurare la piena operatività delle successive.

4.3.2 Principi base

In relazione agli obiettivi indicati sopra appare utile promuovere un insieme coordinato di azioni che si ispiri ai seguenti principi base:

- a) promuovere una maggiore **coerenza** delle misure normativo-regolamentari nonché dell'azione di programmazione, pianificazione e gestione della mobilità rispetto agli obiettivi di miglioramento della sostenibilità e della sicurezza stradale;
- b) rafforzare l'**obbligo alla sicurezza** dei cittadini e delle Amministrazioni pubbliche su alcuni fattori chiave (cinture di sicurezza, limiti di velocità, tutela delle utenze deboli e a rischio attraverso misure specifiche, etc.);
- c) favorire un **approccio integrato** sia per quanto riguarda lo studio e il controllo della mobilità e dell'impatto di questa sul piano sociale, economico e ambientale, sia per quanto riguarda la definizione di progetti, programmi, strumenti, misure normative e regolamentari;
- d) incentivare attivamente la **sperimentazione** di nuove forme di governo della mobilità e della sicurezza, basate su una conoscenza del fenomeno dell'incidentalità e delle sue cause più articolata e più certa e favorire la **diffusione** di piani, programmi, progetti che tendano a conseguire in modo esplicito e diretto risultati, chiaramente misurabili, sul piano della sostenibilità e della sicurezza stradale;

- e) intervenire sui fattori di generazione dell'incidentalità nelle **situazioni e i fattori di massimo rischio** sotto il profilo della sostenibilità e della sicurezza stradale attraverso un programma di interventi specifici.

4.3.3 Linee guida

In relazione a quanto indicato sopra sembra opportuno sviluppare una robusta azione in quattro campi distinti.

1) **Incentivare le capacità progettuali/realizzative**

Appare necessario **potenziare le capacità complessive di progettazione/attuazione di coloro che sono chiamati a svolgere funzioni di governo della mobilità**. Senza costruire queste maggiori capacità di programmazione e di intervento non appare credibile assumere obiettivi e riferimenti così impegnativi come quelli indicati sopra. Questo potrebbe essere fatto:

- creando una sede per il confronto e per la valutazione delle azioni più efficaci da intraprendere in materia di governo della mobilità;
- mettendo in comune le esperienze con maggiori prospettive di successo e costituendo canali di concreta diffusione delle stesse.

2) **Nuove regole per la mobilità sostenibile e la sicurezza stradale**

È necessario costruire un collegamento più sistematico e più diretto con il legislatore per mettere a disposizione di questi un corpo organico di informazioni sui problemi, sulle tendenze in atto, nonché sulle esigenze e sulle priorità espresse dalle Amministrazioni locali (che sono a contatto diretto con gli specifici problemi) e per consentire, allo stesso legislatore, di valutare le possibili linee di intervento, le possibili modificazioni normative e regolamentari.

La *Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale* non intende essere solo un resoconto sullo stato di fatto e sulle linee evolutive della sicurezza stradale e dell'impatto socio-economico e ambientale dell'attuale modello di mobilità ma anche uno strumento attraverso il quale vengono evidenziati al legislatore (nazionale e regionale) nodi problematici, esperienze, linee di possibile intervento, al fine di rendere disponibile una **base conoscitiva utile per la definizione di regole, di standard e di azioni in grado di rimodellare il sistema della mobilità verso configurazioni coerenti con i criteri di sostenibilità e di sicurezza**.

3) *Sostenere l'elaborazione di piani e programmi*

Appare necessario incentivare la elaborazione, da parte delle Amministrazioni locali, di Piani, di Programmi e di interventi in grado di incidere non solo sugli effetti ma anche sulle cause, sui fattori di rischio, sui fattori di degrado ambientale, di sofferenza sociale e di inefficienza economica derivanti da un inadeguato modello di mobilità.

4) *Intervento sulle cause dell'incidentalità e sulle situazioni di massimo rischio*

Occorre infine definire e avviare uno specifico sistema di interventi sui fattori di incidentalità presenti nelle situazioni di massimo rischio, nelle aree in cui il rapporto tra mobilità e incidenti è più sfavorevole o dove gli effetti degli incidenti sono più gravi. Come è stato evidenziato in precedenza, **questi fattori sono presenti in modo molto differenziato sul territorio italiano, in alcune aree si determina un elevatissimo incremento delle condizioni di rischio, dei costi sociali, del danno ambientale**, fino a determinare uno scadimento della qualità urbana, della qualità della vita dei cittadini, della competitività del sistema delle imprese. Intervenire in modo selettivo su queste situazione non solo corrisponde a criteri di equità e di efficace allocazione delle risorse ma favorisce anche la formazione di esperienze utili per ribaltare la logica di intervento sulla mobilità: dal soddisfacimento della domanda al governo dei fattori che la determinano, dall'intervento sugli effetti all'intervento sulle cause. ⁽¹⁴⁷⁾

4.3.4 Strumenti, misure e azioni

In relazione ai principi base e alle linee guida richiamati in precedenza vengono individuati quattro gruppi di misure in materia di mobilità sostenibile e sicurezza stradale:

- A MISURE A SUPPORTO DELLE FUNZIONI DI INDIRIZZO, INCENTIVAZIONE E RACCORDO;**
- B AZIONE NORMATIVO-REGOLAMENTARE DEL GOVERNO;**
- C SUPPORTI ALLE AMMINISTRAZIONI LOCALI;**
- D INCENTIVI PER INTERVENTI NELLE SITUAZIONI DI MASSIMO RISCHIO.**

I primi due gruppi di misure riguardano direttamente l'azione del Governo, gli ultimi due sono diretti alle Amministrazioni locali o ad

⁽¹⁴⁷⁾ Tale linea di azione risulta pienamente coerente con le indicazioni della Commissione europea e dei maggiori organismi internazionali in questa materia.

organismi preposti alla programmazione e gestione delle reti infrastrutturali.

4.3.5 Misure a supporto delle funzioni di indirizzo, incentivazione e raccordo

La transizione ad un nuovo modello di mobilità richiede la predisposizione di strumenti specifici sia per delineare nuove linee strategiche sia per individuare le forme e gli strumenti più opportuni per favorire l'innovazione e la sperimentazione presso le amministrazioni chiamate a esercitare direttamente le funzioni di regolamentazione e governo della mobilità e della sicurezza stradale.

AI) CENTRO DI MONITORAGGIO E STUDIO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E LA SICUREZZA STRADALE

Costituzione, presso l'Ispettorato di un Centro di monitoraggio e studio della mobilità e dell'impatto di questa sul piano sociale economico e ambientale (incidentalità, deterioramento della qualità dell'aria, inquinamento sonoro, costi sociali della mobilità, etc.). Il Centro dovrebbe operare in stretto raccordo con le amministrazioni regionali, provinciali e comunali e collaborare con ISTAT, Ministero Interno, Ministero Sanità, ANIA, AISCAT, etc.

L'obiettivo è di costituire una struttura in grado di offrire supporti tecnici e valutativi alle Amministrazioni e agli organismi competenti in tale materia.⁽¹⁴⁸⁾ Gli interventi prioritari del Centro di Monitoraggio potrebbero riguardare:

- la raccolta e il confronto delle esperienze di governo della mobilità a livello urbano, con particolare riferimento alla analisi sulla effettiva capacità dei Piani Urbani del Traffico di migliorare i livelli di sicurezza stradale nonché l'impatto sociale, economico e ambientale del traffico;
- la messa a disposizione di informazioni utili per la razionalizzazione della distribuzione delle forze di vigilanza in funzione delle aree di massimo rischio;
- il miglioramento e la riorganizzazione delle informazioni sull'incidentalità per renderle più agevolmente utilizzabili dalle Amministrazioni locali a fini di

⁽¹⁴⁸⁾ Si nota che strutture di tale genere sono presenti (in forma di organismi governativi centrali) nella maggior parte dei Paesi europei.

programmazione e gestione della sicurezza stradale.
(149)

A2) STRUTTURA DI VALUTAZIONE DEGLI ESITI DEGLI INTERVENTI PER LA SICUREZZA STRADALE E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

L'avvio di un processo di innovazione strutturale impone la verifica degli effetti conseguiti. La Commissione europea indica come sia necessario dotarsi di strumenti per valutare i risultati effettivamente conseguiti dai nuovi interventi di riorganizzazione della mobilità e di miglioramento della sicurezza e per analizzare il rapporto tra costi sostenuti e benefici conseguiti.

Tra i compiti fondamentali di questa struttura rientra dunque quello di valutare la **resa economica e sociale** dei provvedimenti posti in essere in materia di sicurezza e di fornire elementi conoscitivi certi per il monitoraggio degli esiti conseguiti dai diversi provvedimenti e per valutare le **opportunità di aggiornamento**, sviluppo, modificazione delle azioni intraprese dai soggetti pubblici e privati in questo settore.

A3) FORMAZIONE TECNICA

E' necessario avviare un processo di formazione che consenta ai tecnici del settore di affrontare con maggiori e più efficaci strumenti tecnici e culturali la fase di transizione verso un nuovo modello di mobilità.

Sotto questo aspetto appare indispensabile un'azione volta a sollecitare e incentivare un maggiore impegno formativo nel settore da parte delle Università, in relazione ai profili professionali richiesti dalle Amministrazioni chiamate a programmare e gestire la mobilità e la sicurezza stradale.

A4) CAMPAGNE INFORMATIVE E DI SENSIBILIZZAZIONE

E' infine necessario rafforzare l'impegno relativo alle campagne di sensibilizzazione/convincimento, ipotizzando anche lo svolgimento di studi sui profili sociali dell'incidentalità e sulla resa delle campagne al fine di avviare un sistema di campagne selettive e mirate e di disporre di elementi certi per valutarne l'effettiva efficacia.

(149) Schema della relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale, §

4.3.6 Azione regolamentare

Gli ultimi anni sono stati ricchi di importanti esperienze nel campo della pianificazione e gestione del traffico. Più di 800 Comuni si sono impegnati nella realizzazione dei Piani Urbani del Traffico e alcune Province hanno avviato studi e piani per il governo della mobilità e della sicurezza a livello di area vasta (strutture insediative diffuse da un lato e aree metropolitane dall'altro). Oggi è possibile trarre un primo bilancio delle esperienze realizzate e avviare una riflessione per migliorare la normativa e i regolamenti esistenti in materia in relazione a obiettivi di sicurezza e sostenibilità. In particolare si individuano due ambiti prioritari di applicazione:

- lo sviluppo del regolamento riguardante i Piani Urbani del Traffico al fine di conseguire una più decisa finalizzazione degli stessi verso obiettivi di sicurezza e di mobilità sostenibile;
- la definizione di Piani Extraurbani del Traffico in relazione alle esigenze di governo della mobilità a livello di area metropolitana o di area vasta.

BI) LA SECONDA GENERAZIONE DEI PUT

L'analisi dei Piani Urbani del Traffico di prima generazione, quelli adottati entro il giugno 1996 che, in base alla normativa, dovranno essere aggiornati nei prossimi dodici mesi e le riunioni del Gruppo di Lavoro Tecnico costituito dal Ministero dei Lavori Pubblici hanno evidenziato l'opportunità di avviare una linea di azione specifica inerente:

- il rafforzamento delle valenze inerenti il miglioramento della sicurezza stradale e dell'impatto ambientale, individuando con chiarezza modi e strumenti di analisi e di monitoraggio dei risultati conseguiti al fine di disporre di elementi certi (e confrontabili su tutto il territorio nazionale) di valutazione;
- la differenziazione dei PUT nelle grandi aree metropolitane (generalmente costituite da diverse circoscrizioni comunali) e nei piccoli comuni turistici; ⁽¹⁵⁰⁾
- l'opportunità di rendere più esplicito e diretto il rapporto tra i Piani Urbani del Traffico e gli altri strumenti

⁽¹⁵⁰⁾ In questa materia è in corso una riflessione spontanea da parte di molte Amministrazioni comunali che sarebbe utile inquadrare e valorizzare. Cfr. *Schema della relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale*, § 3.4, *La prima generazione dei Piani Urbani del Traffico*.

programmatori e pianificatori che incidono sull'assetto della mobilità. ⁽¹⁵¹⁾

In particolare i risultati del monitoraggio dei PUT e le indicazioni emerse nel corso dell'attività del Gruppo di Lavoro evidenziano l'opportunità di utilizzare l'occasione della redazione dei PUT di seconda generazione per mettere a frutto le esperienze di governo della mobilità realizzate nei primi 44 PUT al fine di verificare e sviluppare strumenti, indicazioni, procedure. Tale linea d'azione dovrebbe utilmente svilupparsi nell'ambito di una concertazione tra diversi livelli e settori della PA, con particolare riferimento alle Amministrazioni locali. ⁽¹⁵²⁾

B2) I PIANI PROVINCIALI DEL TRAFFICO

I risultati degli studi sulla mobilità promossi dall'Ispettorato per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, evidenziano infine l'opportunità di sviluppare una seconda linea di azione accanto a quella illustrata nel precedente paragrafo. Ci si riferisce in particolare al fatto che la crescita della componente di mobilità intercomunale, specialmente nelle aree ad insediamenti diffusi o reticolari, determina configurazioni di incidentalità, di impatto ambientale e di flussi di traffico che sono pienamente governabili solo a scala sovracomunale. ⁽¹⁵³⁾

In particolare si verifica che in un numero sempre più ampio di casi i livelli di congestione della rete stradale, la dimensione e il tipo dei flussi di traffico, le modalità di spostamento che si verificano nel territorio di un determinato comune sono determinate da scelte effettuate da altre amministrazioni, da interventi posti in essere in comuni limitrofi o maggiormente distanti.

⁽¹⁵¹⁾ Si veda anche quanto indicato sopra, nel punto A1, a proposito del monitoraggio dei risultati conseguiti dai PUT sul piano della sicurezza.

⁽¹⁵²⁾ Relativamente alla tematica dei PUT di "seconda generazione" il Comune di Bologna esprime due indicazioni. La prima è relativa alla ricerca, nei PUT di "seconda generazione", di più efficaci forme di sanzionamento e di un abbassamento dei limiti di velocità all'interno dei centri abitati, nella seconda si sottolinea l'esigenza di istituire forme di incentivazioni al fine di stimolare le stesse Amministrazioni locali.

⁽¹⁵³⁾ Su questo argomento sono numerose le sollecitazioni pervenute da parte delle Amministrazioni. In particolare, il comune di Bologna, quello di Taranto e le province di Pisa e Milano