SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Lo stato e le prospettive della sicurezza stradale in Italia

Ing. Sergio Dondolini

LE DIMENSIONI QUANTITATIVE DEL PROBLEMA

- In Italia, nel 2009, si sono registrati **215.405** incidenti stradali. Hanno determinato **4.237** morti e **307.258** feriti, per un costo sociale di circa 30 miliardi di Euro (2 % del PIL nazionale);

- mediamente i morti per incidenti stradali sono circa 10 volte più numerosi dei morti per infortuni sul lavoro (al netto degli infortuni stradali, che rappresentano circa il 52% di questi);

- i morti per incidenti stradali risultano circa 10 volte più numerosi dei morti per atti delittuosi;

- i morti per incidenti stradali sono oltre 100 volte maggiori di quelli avvenuti in tutte le altre modalità di trasporto (nave, treno, aereo);

- gli incidenti stradali sono la prima causa di morte nella fascia d'età fino a 40 anni e la prima causa di morte traumatica in assoluto;

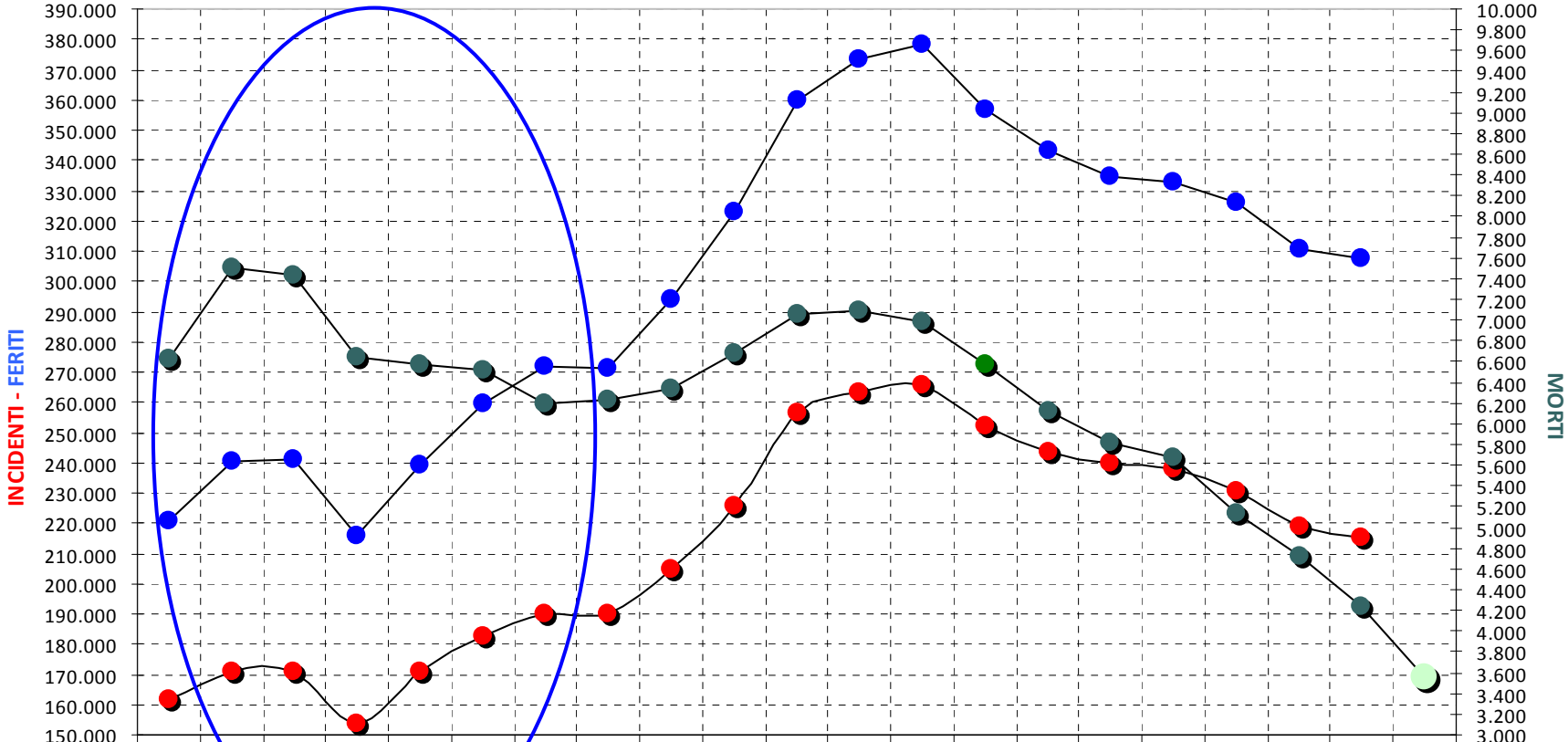
- non esiste nel nostro Paese (e in nessun altro Paese sviluppato) una causa violenta di mortalità e ferimento che per dimensioni e impatto sociale ed economico si avvicini anche lontanamente agli incidenti stradali.

DALLA REGRESSIONE AL MIGLIORAMENTO

L’evoluzione della sicurezza stradale italiana,prima del miglioramento degli ultimi anni, è caratterizzata da una fase di stagnazione e regressione di notevole durata e ampiezza; In particolare:

- **STAGNAZIONE (1993-1995)**
- **REGRESSIONE (1996 – 2000)**
- **MIGLIORAMENTO (2001-2009)**

L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 1990 AL 2009



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
INCIDENTI	161.782	170.702	170.814	153.393	170.679	182.761	190.068	190.031	204.615	225.64	256.54	263.100	265.40	252.271	243.49	240.011	238.124	230.871	218.963	215.405	
FERITI	221.024	240.68	241.094	216.100	239.184	259.571	272.115	270.96	293.84	322.99	360.013	373.28	378.49	356.47	343.179	334.85	332.95	325.85	310.745	307.25	
MORTI	6.621	7.498	7.434	6.645	6.578	6.512	6.193	6.226	6.342	6.688	7.061	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.725	4.237	3.548

STAGNAZIONE (1990-1995)

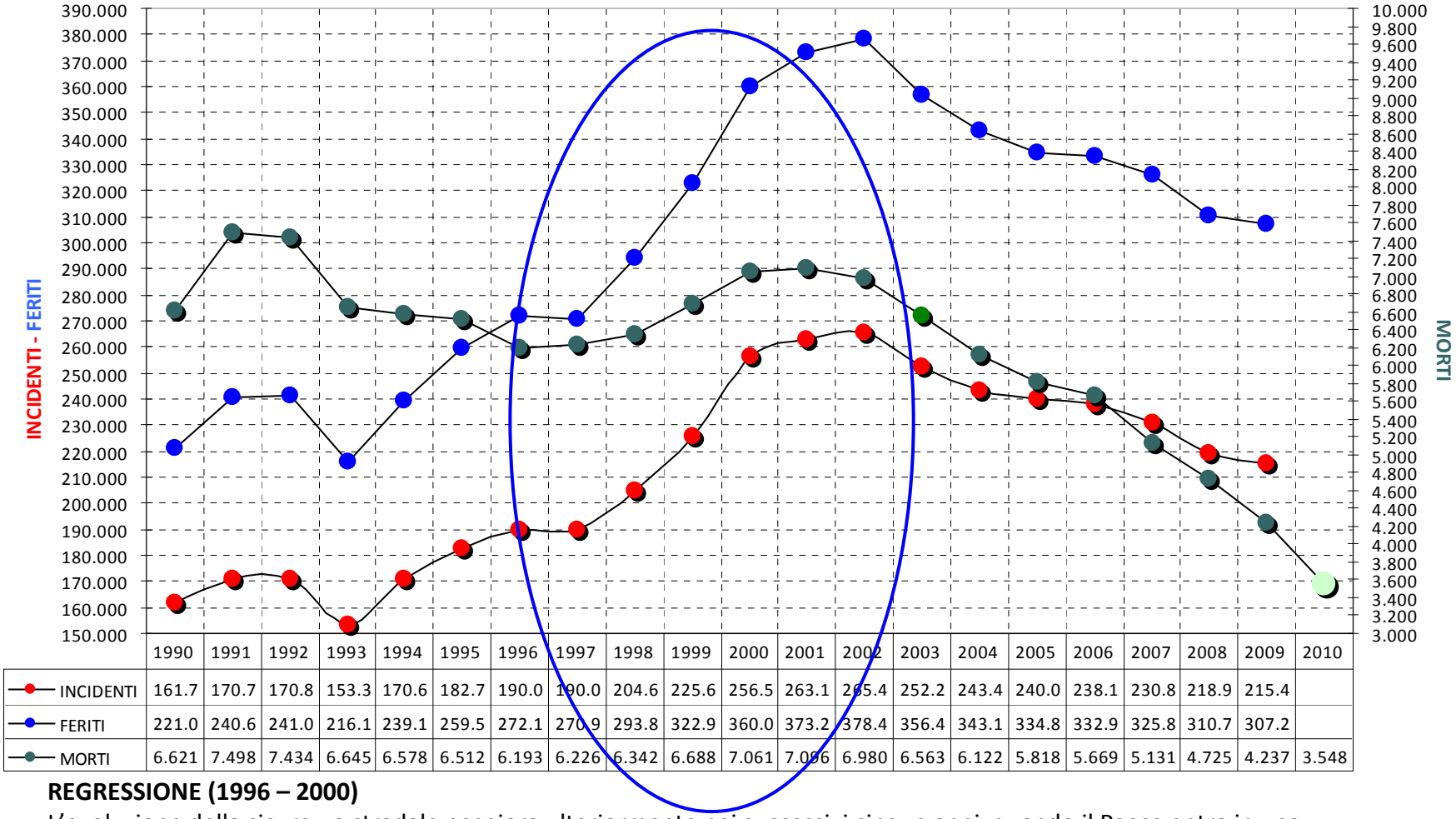
Dopo venti anni di progressivo miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione del numero di morti e feriti, nel 1990 l'Italia - in netta controtendenza rispetto al resto dell'UE15 - entra in una fase di stagnazione con riduzioni minime del numero di morti e consistenti incrementi del numero di feriti. In questi anni la sicurezza stradale italiana è caratterizzata da:

una riduzione di **–109 morti** (variazione intorno al -2%);

una crescita di **+38.547 feriti** (variazione +17%);

un aumento del costo sociale di **+3.198 milioni di Euro** (+1,8% all'anno).

L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 1990 AL 2009



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
INCIDENTI	161.7	170.7	170.8	153.3	170.6	182.7	190.0	190.0	204.6	225.6	256.5	263.1	265.4	252.2	243.4	240.0	238.1	230.8	218.9	215.4	
FERITI	221.0	240.6	241.0	216.1	239.1	259.5	272.1	270.9	293.8	322.9	360.0	373.2	378.4	356.4	343.1	334.8	332.9	325.8	310.7	307.2	
MORTI	6.621	7.498	7.434	6.645	6.578	6.512	6.193	6.226	6.342	6.688	7.061	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.725	4.237	3.548

REGRESSIONE (1996 – 2000)

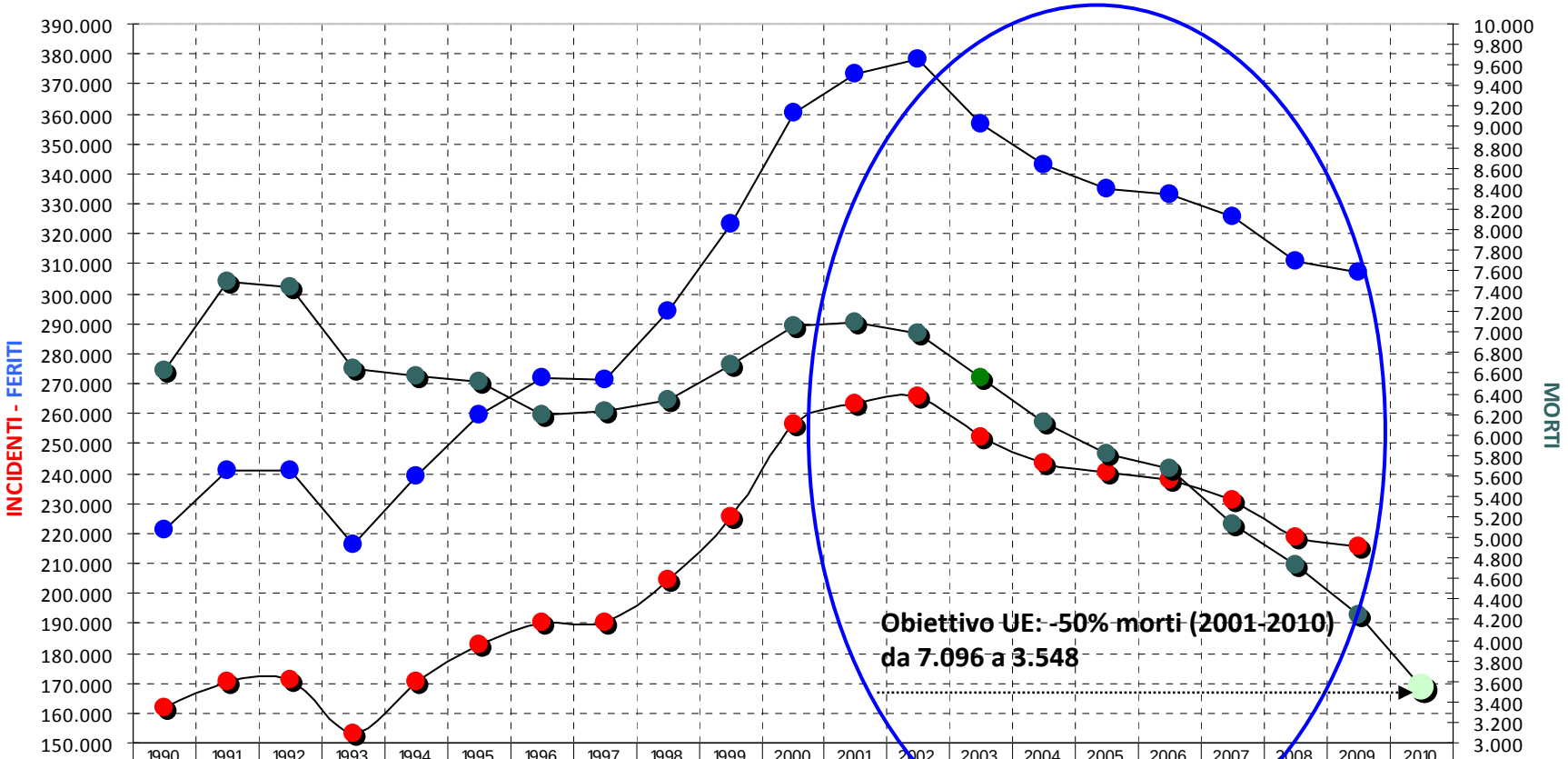
L'evoluzione della sicurezza stradale peggiora ulteriormente nei successivi cinque anni, quando il Paese entra in una fase di regressione della sicurezza stradale che coincide con una fase di generale e intenso miglioramento della sicurezza stradale dell'UE15. In questo periodo l'Italia registra:

una crescita di **+868 morti** (+14% in cinque anni);

una crescita di **+87.898 feriti** (+32% in cinque anni);

un aumento del costo sociale di **+8.835 milioni di Euro** (+5,1% all'anno).

L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 1990 AL 2009



	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
INCIDENTI	161.782	170.702	170.814	153.393	170.679	182.761	190.068	190.031	204.615	225.64	256.54	263.100	265.40	252.271	243.49	240.011	238.124	230.871	218.963	215.405	
FERITI	221.024	240.68	241.094	216.100	239.184	259.571	272.115	270.96	293.84	322.99	360.013	373.28	378.49	356.47	343.179	334.85	332.95	325.85	310.745	307.25	
MORTI	6.621	7.498	7.434	6.645	6.578	6.512	6.193	6.226	6.342	6.688	7.061	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.609	5.131	4.725	4.237	3.548

MIGLIORAMENTO (2001-2009)

Nel 2001 inizia la fase di miglioramento che, nel periodo 2001-2009, verifica una generalizzata e intensa riduzione di vittime, pari a:

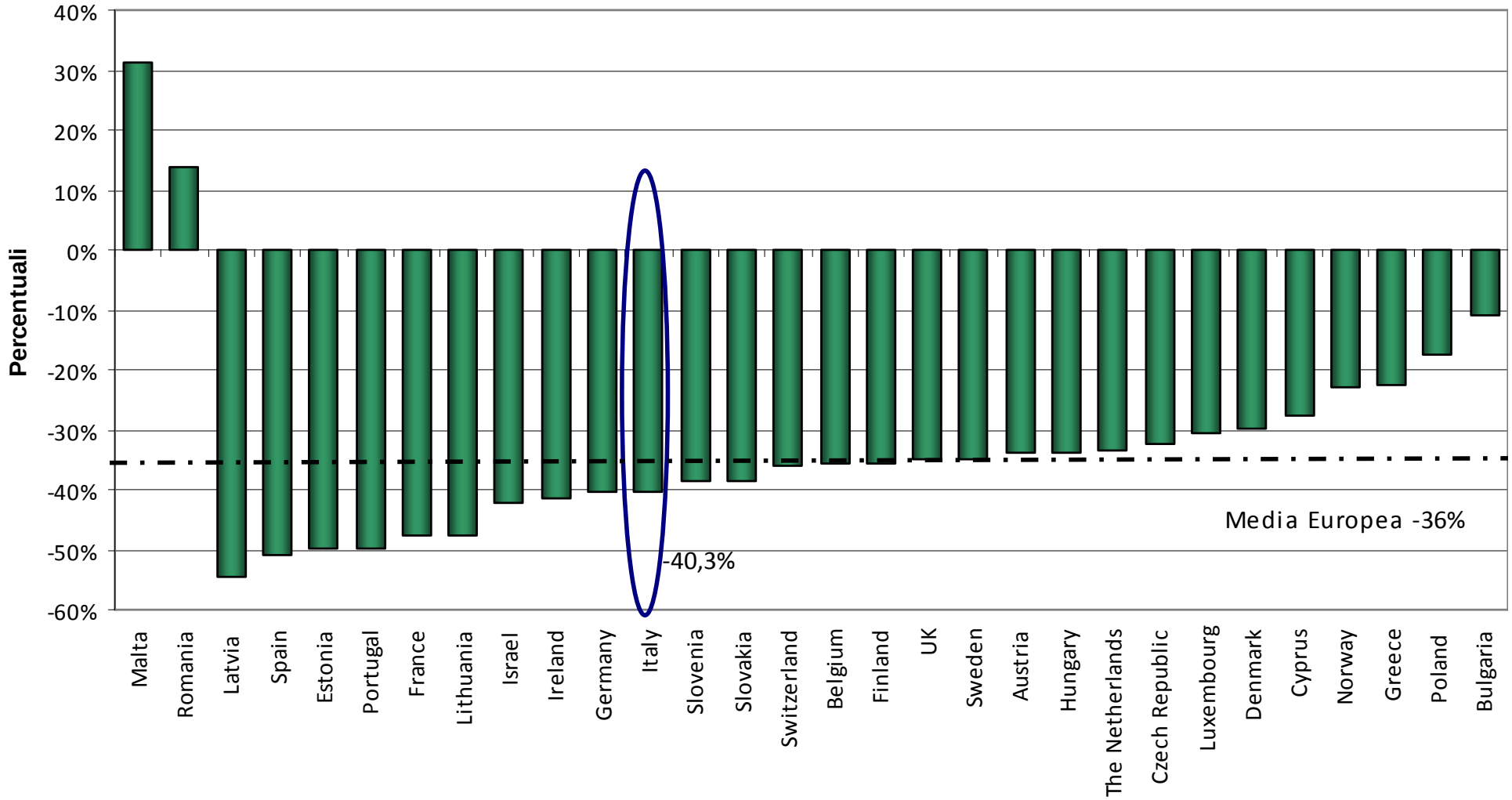
una riduzione di **-2.859 morti** (-40% in nove anni);

una riduzione di **-66.028 feriti** (-18% in nove anni);

Rispetto solo al 2008, si è riscontrata un'ulteriore diminuzione di oltre il 10%.

Nel periodo 2001-2009 abbiamo avuto una riduzione del -40%, molto prossimi all'obiettivo della UE di -50% nel 2010

EVOLUZIONE MORTALITA' IN EUROPA DAL 2001 AL 2009



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 -40% nel 2009, a fronte di una media europea del 36%.

I PRINCIPALI FATTORI DI MIGLIORAMENTO

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 della disciplina speciale "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;

I PRINCIPALI FATTORI DI MIGLIORAMENTO

… 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 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, ecc.) ed iniziative specifiche da realizzarsi attraverso protocolli di intesa.
- In collaborazione con il Ministero dell'istruzione, dell'Università e della Ricerca interventi per la promozione dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.

4. Aumento dei controlli su strada esempio:

- Notevole incremento dei controlli mediante etilometro;
- Controllo tecnico-amministrativo su strada nel settore dell'autotrasporto merci e passeggeri in collaborazione con Polizia e Carabinieri attraverso l'utilizzo di 27 Centri Mobili di Revisione (CMR) in dotazione al Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informativi e Statistici.

Il PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

PIANI, PROGRAMMI E INTERVENTI

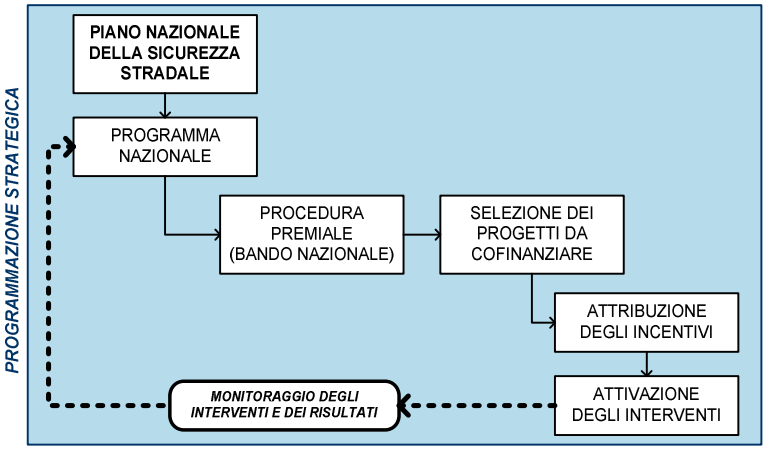
Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), approvato dal CIPE nel 2002 individua due livelli di intervento:

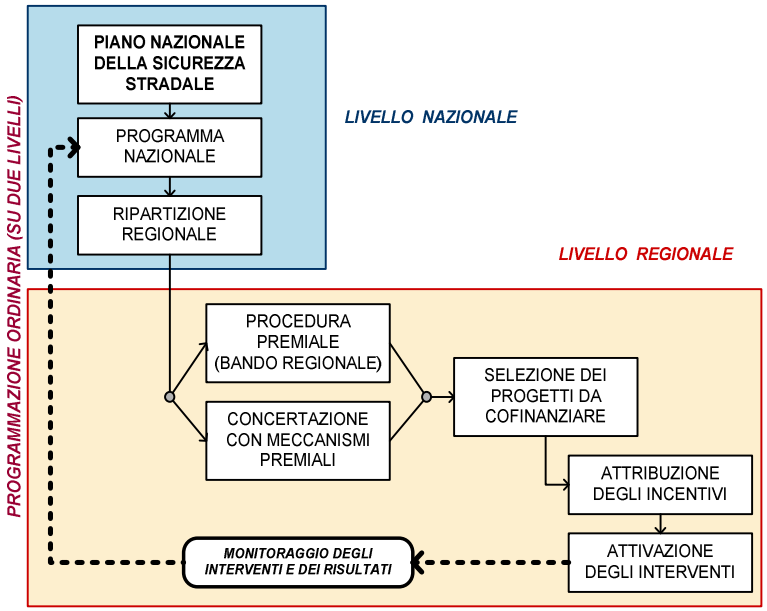
- **azioni prioritarie**, interventi puntuali su situazioni di elevato rischio con effetti nel breve periodo;

- **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.

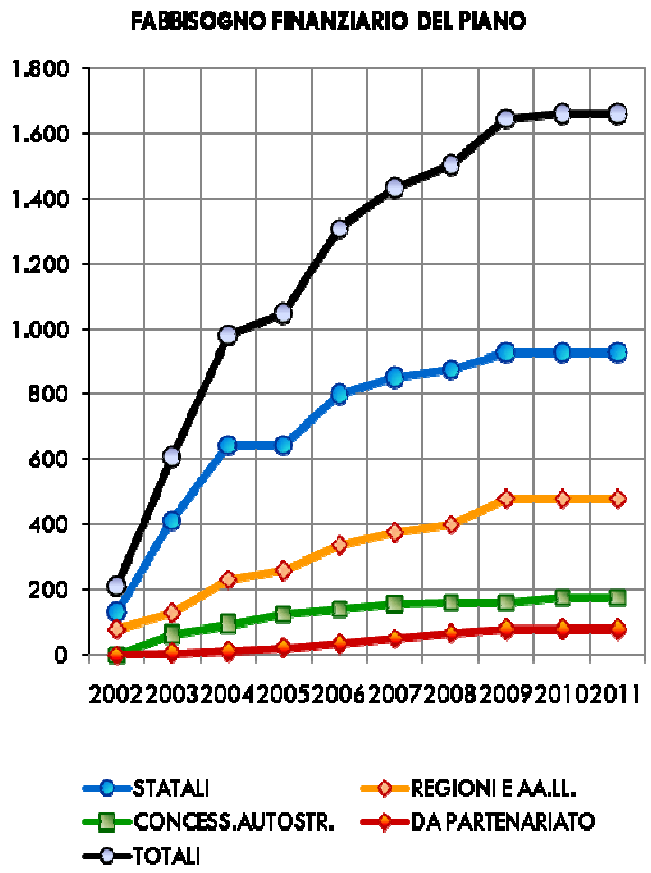




Il PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

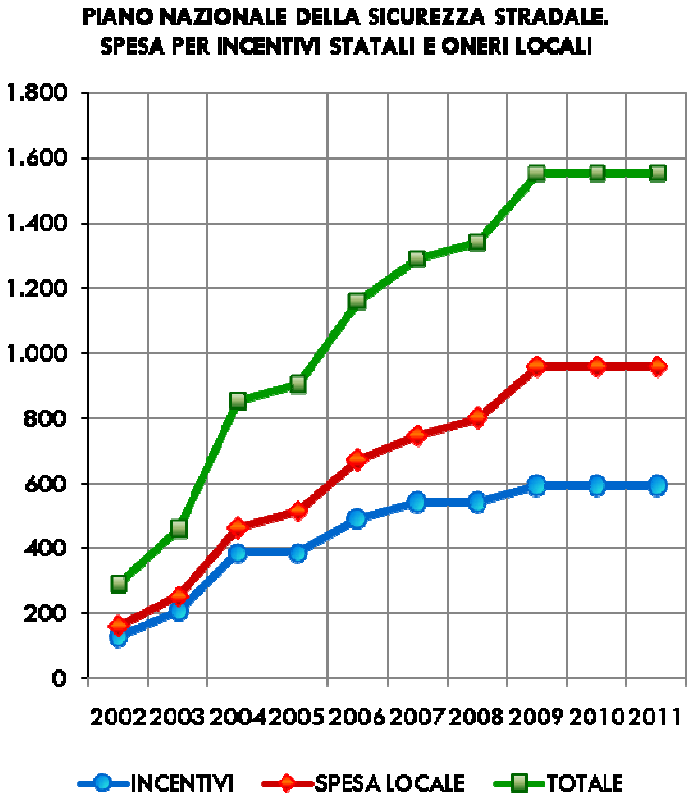
Sotto il profilo economico finanziario il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS):

- 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).



Il PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

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 ha previsto 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 partiti nel 2009).

GLI UTENTI DEBOLI

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

Circa 56 pedoni ogni giorno sono coinvolti in incidenti stradali riportando ferite più o meno gravi e quasi 2 pedoni al giorno perdono la vita.

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.

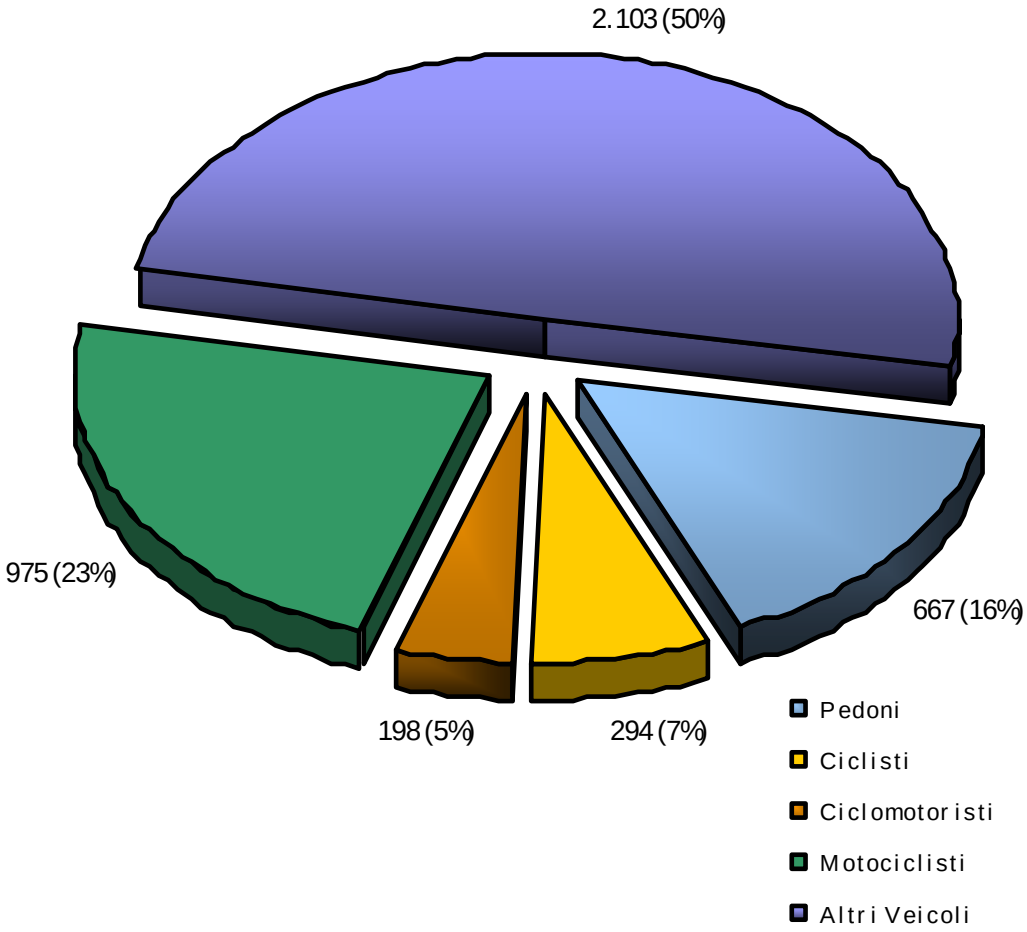
La mortalità che coinvolge i veicoli a due ruote motorizzati è ancora molto elevata nonostante nel 2008 per la prima volta si sia registrata una riduzione .

Nel suo complesso la mortalità riguardante i veicoli a due ruote motorizzati è pari a circa il 28% di quella totale. (-2% rispetto al 2008)

In definitiva gli utenti deboli deceduti nel 2009 sono stati 2120 pari al 50% del totale.

Sono diminuiti i morti in valore assoluto, ma in totale l'utenza debole è più penalizzata

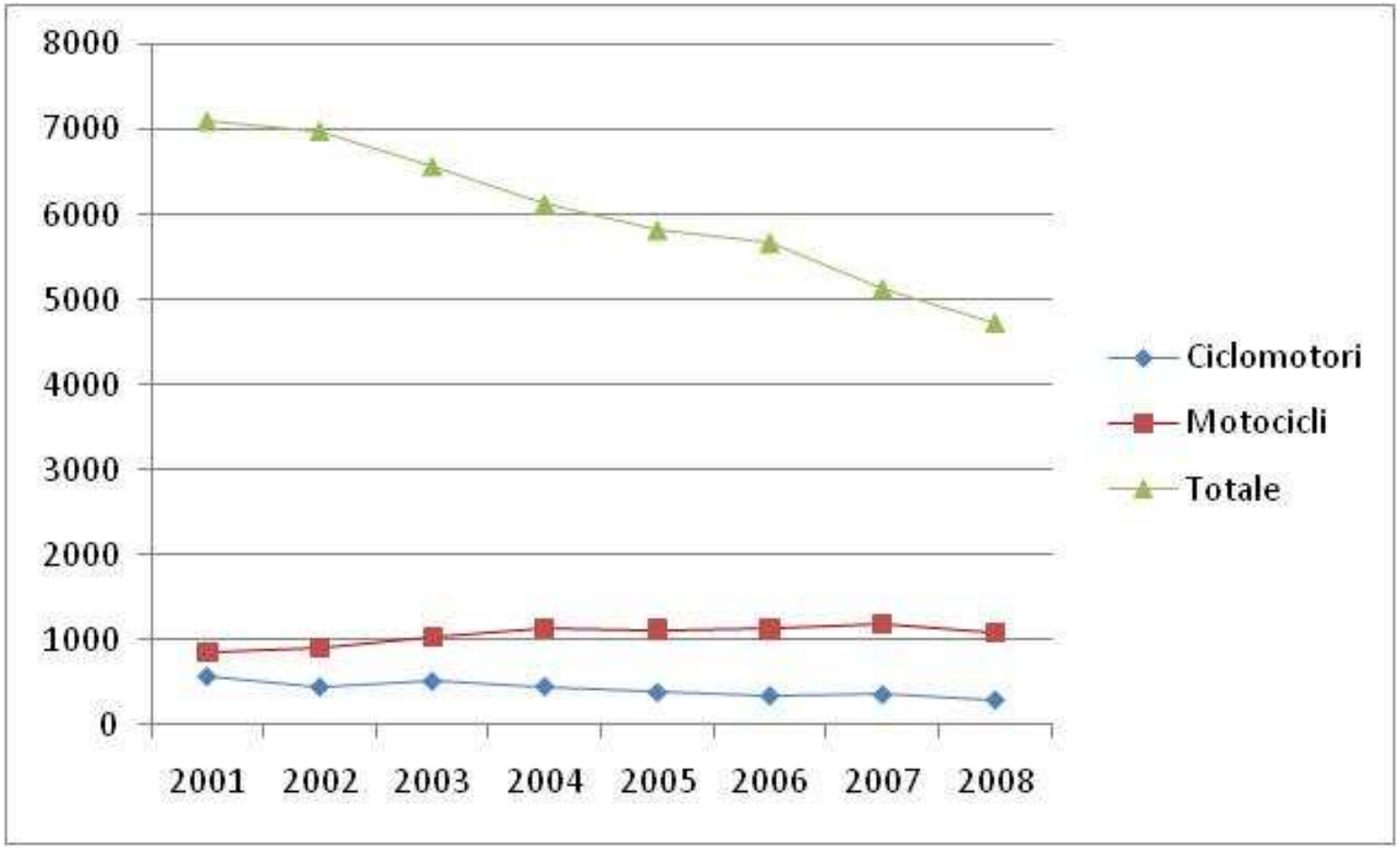
Distribuzione della mortalità – Utenti Deboli Anno 2009



Totale utenti deboli 50%

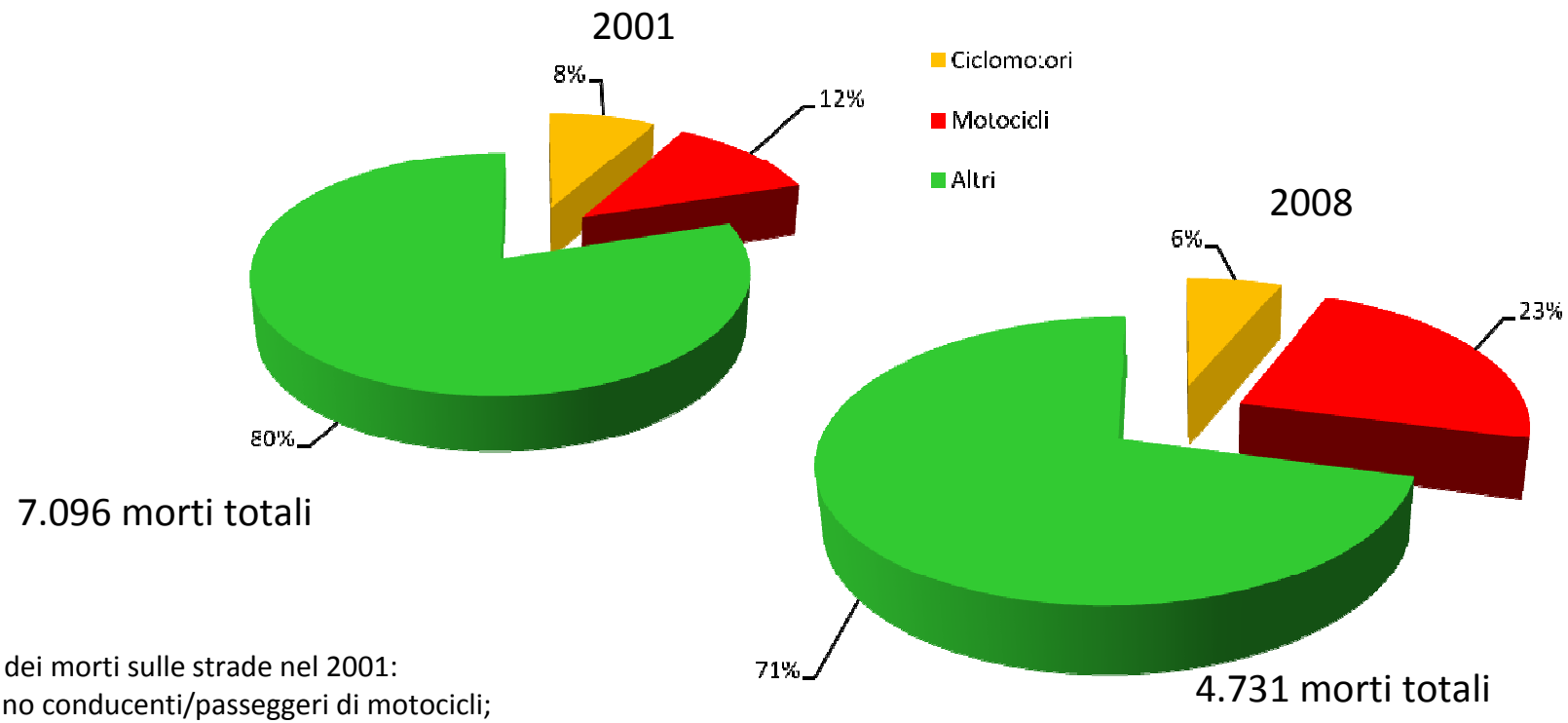
Motoveicoli

MOTOVEICOLI – MORTI IN SINISTRI STRADALI



A fronte di una riduzione consistente del numero complessivo di morti sulle strade (-33% dal 2001 al 2008) per i motoveicoli si osserva:
Riduzione marcata della mortalità sui ciclomotori (conducenti/passeggeri) morti sulle strade (-49% dal 2001 al 2008);
Aumento consistente della mortalità dei motociclisti (conducenti/passeggeri) morti sulle strade (+28% dal 2001 al 2008)

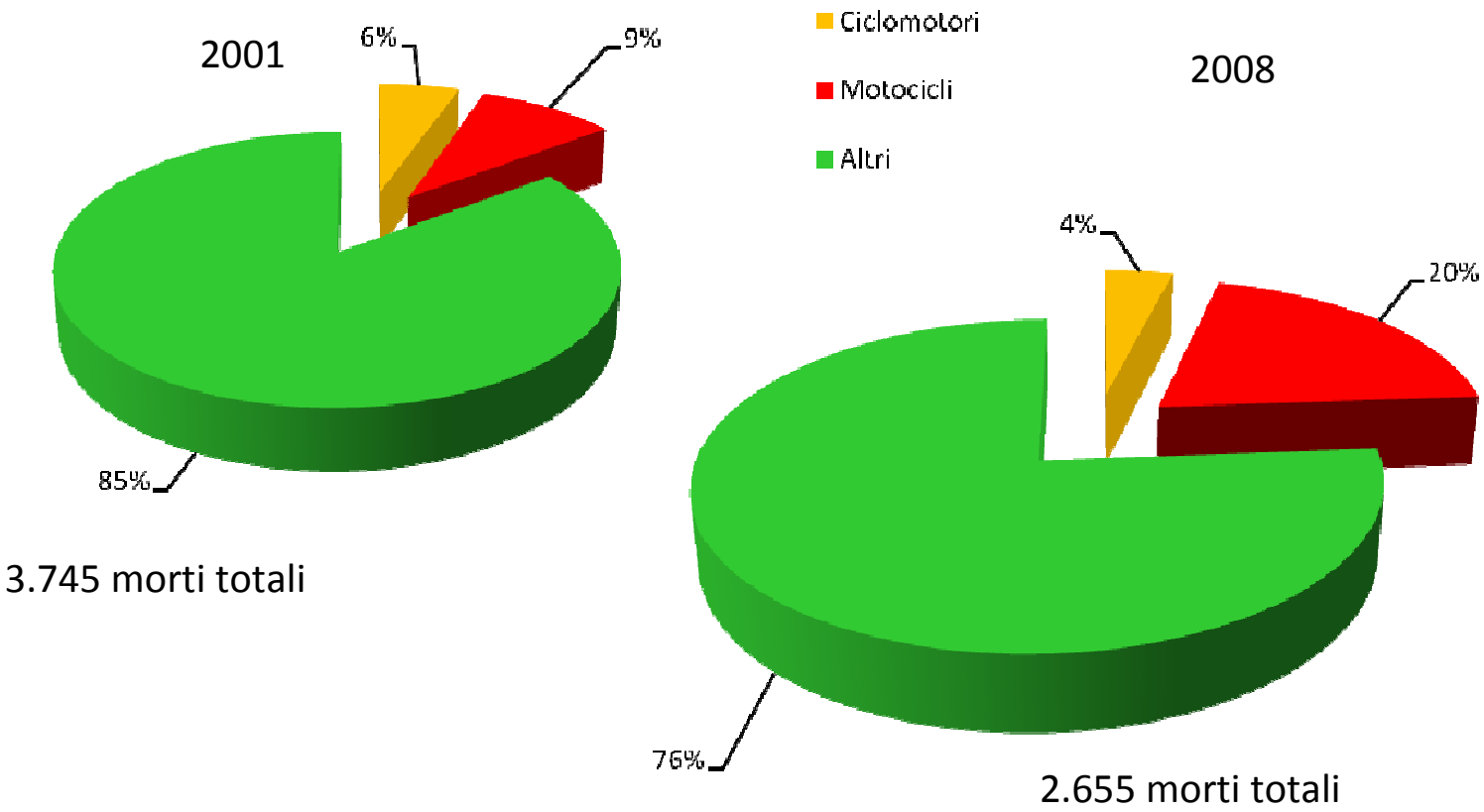
UTENTI DEBOLI: MOTOCICLISTI – MORTI, RIPARTIZIONE PERCENTUALE



Sul totale dei morti sulle strade nel 2001:
Il 12% erano conducenti/passeggeri di motocicli;
L'8% erano conducenti/passeggeri di ciclomotori;
Complessivamente il 20% erano conducenti/passeggeri di motoveicoli.
Nel 2008:
Il 23% erano conducenti/passeggeri di motocicli;
Il 6% erano conducenti/passeggeri di ciclomotori;
Complessivamente intorno al 29% erano conducenti/passeggeri di motoveicoli.
Quasi un morto su tre sono conducenti/passeggeri di motoveicoli.
Per ottenere una riduzione consistente dei morti sulla strada è necessario affrontare questa criticità

Fonte: Elaborazioni su dati CARE

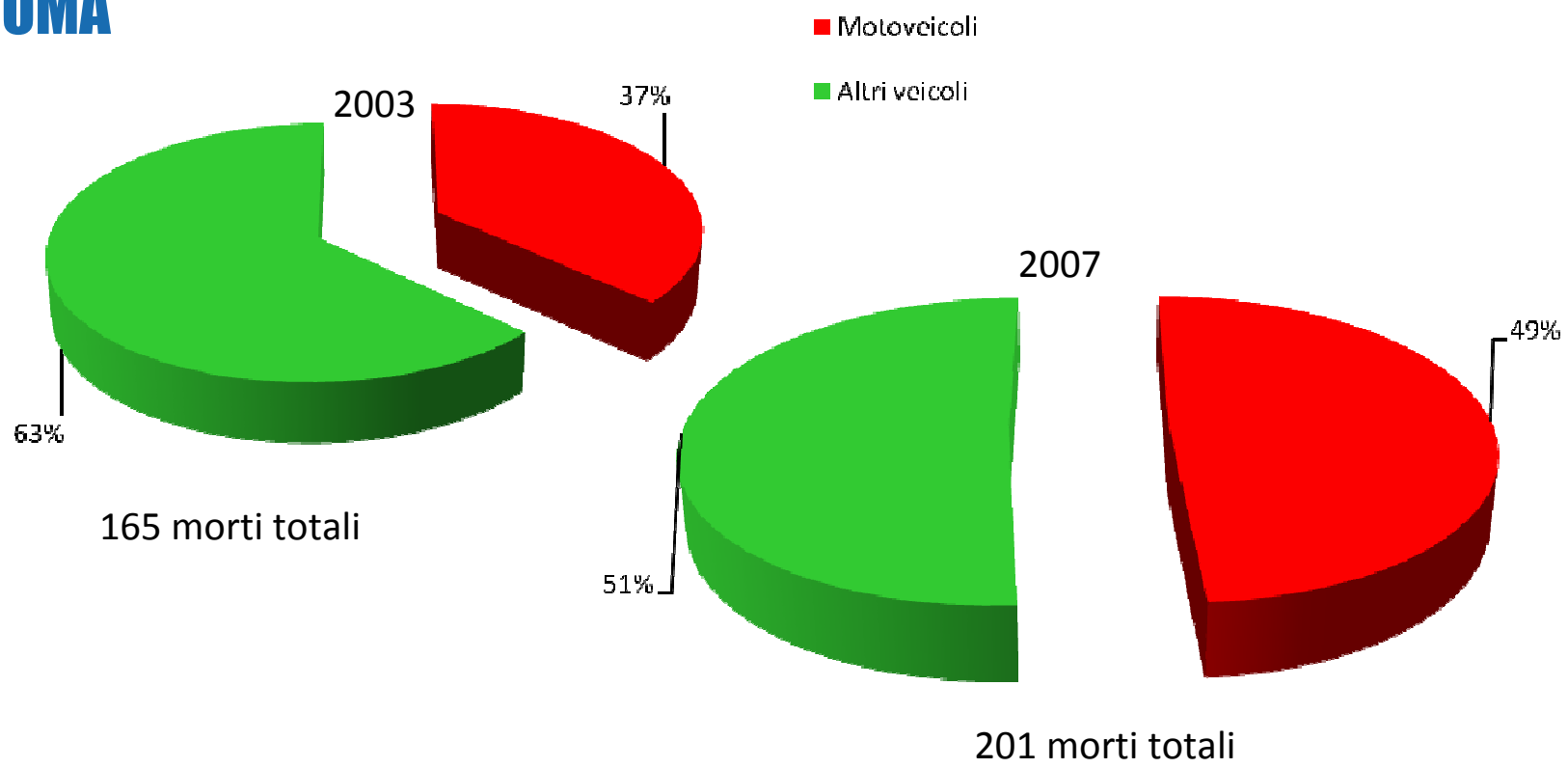
MOTOVEICOLI – CONTESTO EXTRAURBANO



In ambito extraurbano il fenomeno è simile a quanto osservato in ambito urbano anche se il peso dei motoveicoli, anche se in generale è minore rispetto all'ambito urbano, è cresciuto in termini relativi molto di più.

Fonte: Elaborazioni su dati CARE

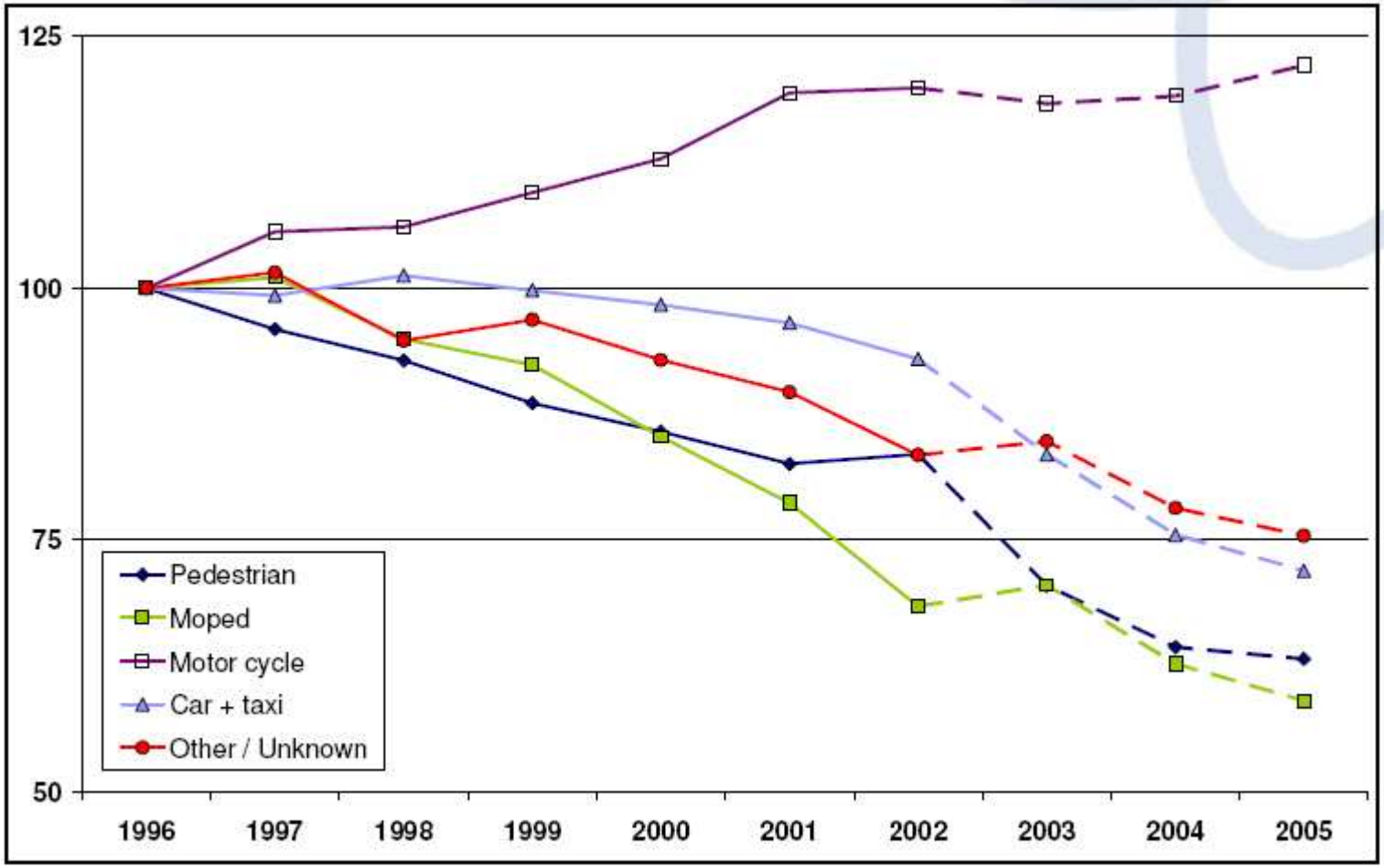
MOTOVEICOLI – I GRANDI CENTRI URBANI – ESEMPIO DEL COMUNE DI ROMA



L'esempio di Roma indica che il peso dei conducenti/passeggeri di motoveicoli morti sulle strade è aumentato significativamente e, nel 2007, rappresentava quasi la metà dei morti sulla strada nel Comune di Roma.

Fonte: ACI-ISTAT

MOTOVEICOLI – SITUAZIONE IN EUROPA



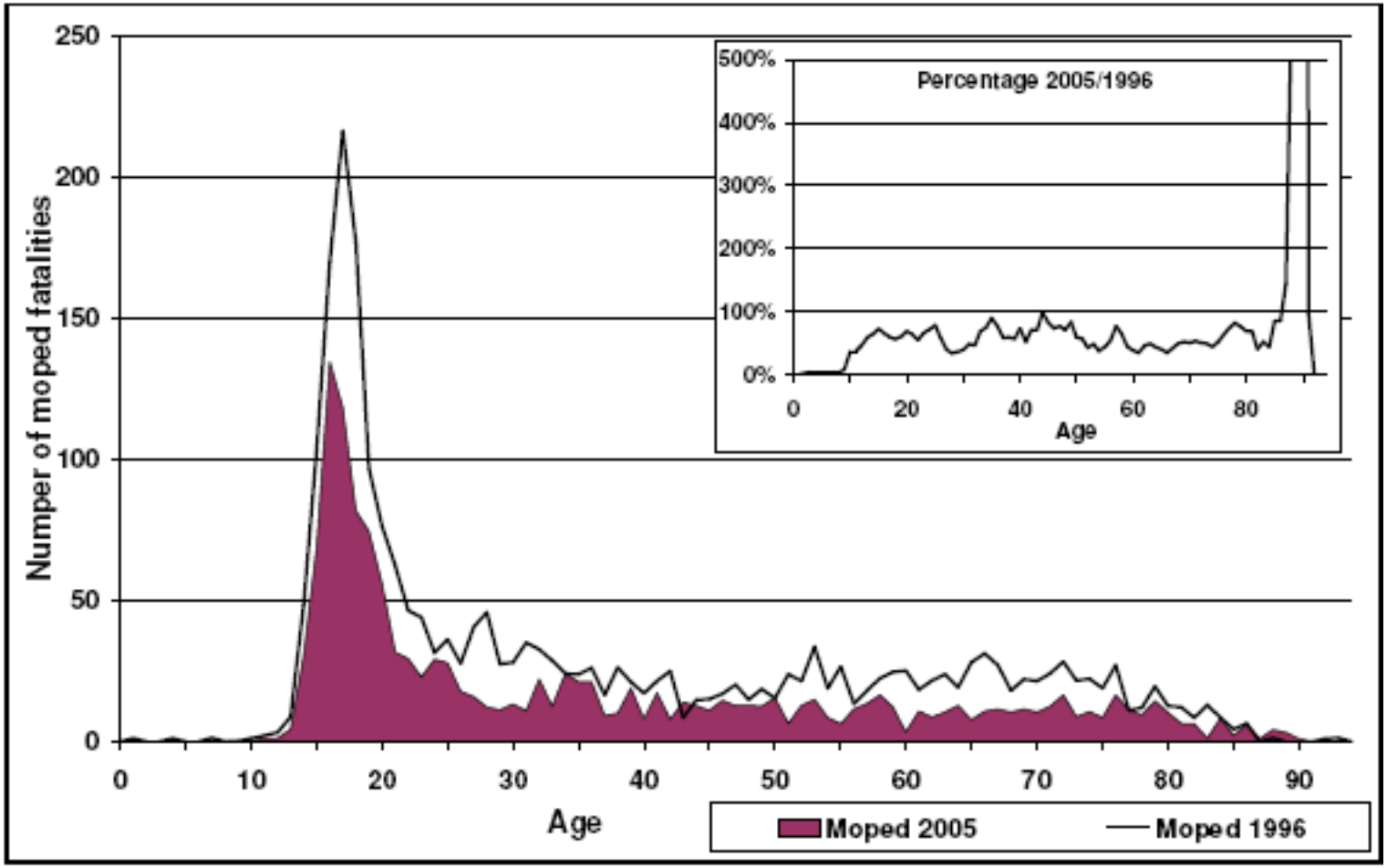
Fonte: ERSO

Indice dei morti per modo di trasporto (1996=100) nella UE-14 (esclusa la Germania). Dal 2002 i dati di alcuni paesi mancano.

L'aumento di morti fra i conducenti di motocicli è un fenomeno comune a livello Europeo e deriva anche da un aumento del parco veicolare di questi veicoli.

Il dimezzamento dei morti sulla strada posto dalla commissione Europea entro il 2020 è quindi possibile solo con un intervento coordinato e forte sulla sicurezza dei motoveicoli ed in particolare dei motocicli.

CICLOMOTORI – ETÀ E MORTALITÀ IN EUROPA

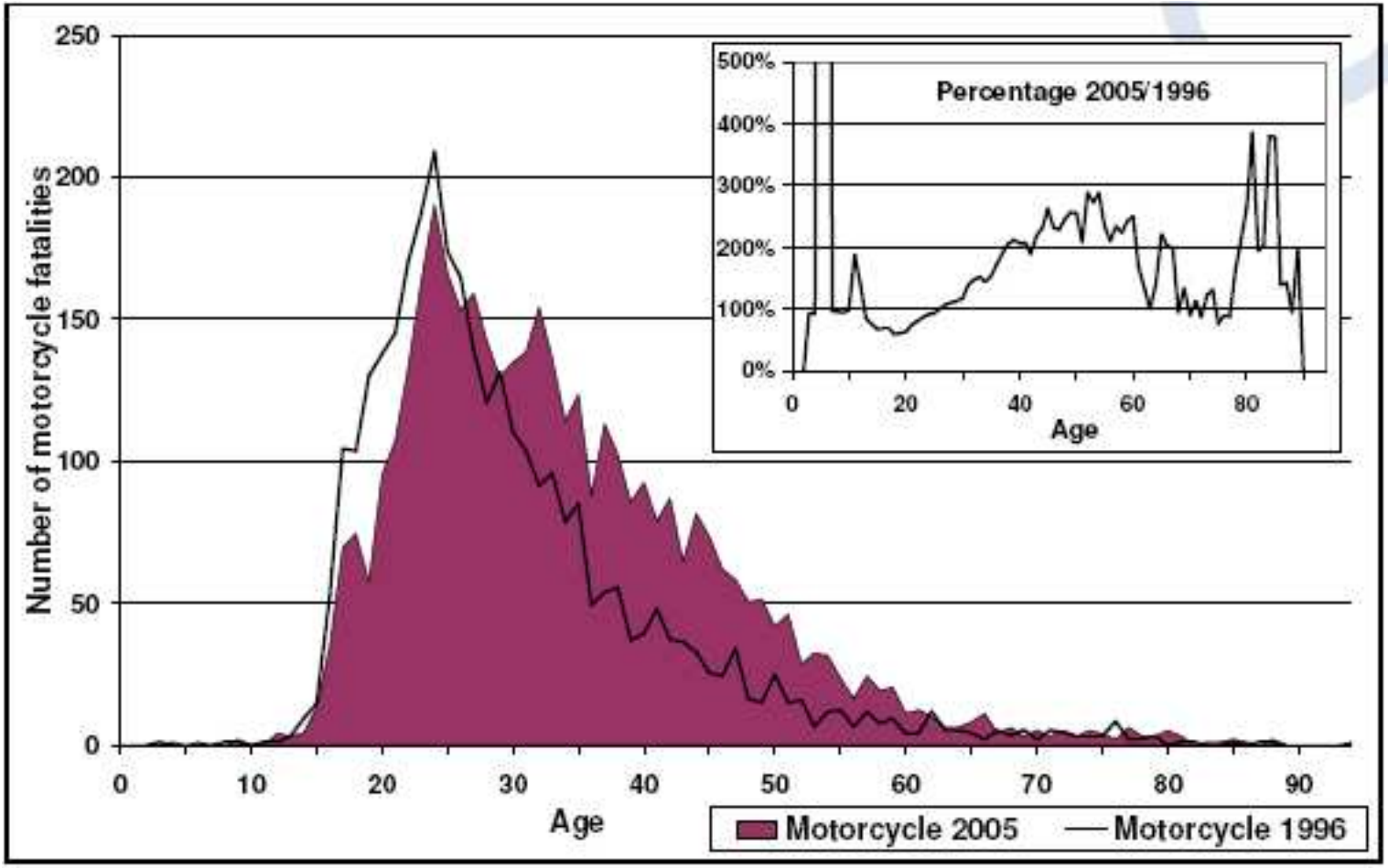


Ciclomotori – Confronto morti per fascia di età nella UE-14 (esclusa la Germania per mancanza di dati al 2005).
In alto a destra variazione % dei morti per fascia di età. (1996-2005).
In pratica tra il 2005 e il 1996 vi è stato:

- un aumento di circa 5 volte della mortalità nella fascia di età > 85anni (conducenti o passeggeri di ciclomotori)
- Una riduzione della mortalità nella fascia di età più giovane

Complessivamente di osserva una riduzione dei morti fra i conducenti/passeggeri di ciclomotori fra il 1996 ed il 2005.

MOTOVEICOLI – ETÀ E MORTALITÀ IN EUROPA



Motocicli – Confronto morti per fascia di età nella UE-14 (esclusa la Germania).
In alto a destra variazione % dei morti per fascia di età. (1996-2005).
In pratica tra il 2005 e il 1996 vi è stato:

- Aumento percentuale della mortalità in età infantile (ovviamente solo passeggeri)
- Aumento complessivo della mortalità concentrata soprattutto nelle fasce di età sopra i 30 anni.

Questo indica un diffusione di questi mezzi anche fra gli utenti più anziani che una volta prediligevano l'uso della macchina.

MOTOVEICOLI – SINTESI

1. La stretta normativa sui ciclomotori avvenuta in particolare con l'introduzione del patentino ha determinato un andamento in diminuzione della mortalità fra gli utenti dei ciclomotori.
2. Il peggioramento delle condizioni della mobilità, soprattutto in ambito urbano, ha determinato un incremento dell'utilizzo dei motocicli che costituisce un mezzo che ha un indice di rischio di circa 19 volte quello dei veicoli a quattro ruote;
3. La conseguenza è stata un crescita dei morti sulla strada fra i motociclisti e tale crescita ha più che compensato la riduzione fra gli utenti dei ciclomotori; in ogni caso la mortalità dei relativa ai veicoli a motore a due ruote nel 2009 è arrivata a sfiorare il 30% di quella complessiva;
4. L'aumento dei morti fra i motociclisti è un fenomeno comune agli altri paesi Europei.
5. A livello Europeo si è anche evidenziato un progressivo invecchiamento degli utenti dei motocicli morti sulla strada soprattutto nelle fasce di età oltre i 30 anni;
6. L'esempio di Roma evidenzia che particolare attenzione va posta sulla sicurezza dei motoveicoli nei grandi centri urbani.

MOTOVEICOLI – POSSIBILI LINEE DI AZIONE

I dati relativi ai motocicli rappresentano un criticità che è necessario affrontare secondo le seguenti linee di azione:

1. Formazione dei motociclisti sia sulla consapevolezza dei rischi sia per promuovere/diffondere uno stile di guida sicuro;

2. Maggiore attenzione ai motociclisti durante la fase di progettazione e gestione dell'infrastruttura;

3. Implementazione lato veicolo e infrastruttura di misure di sicurezza passive e attive;

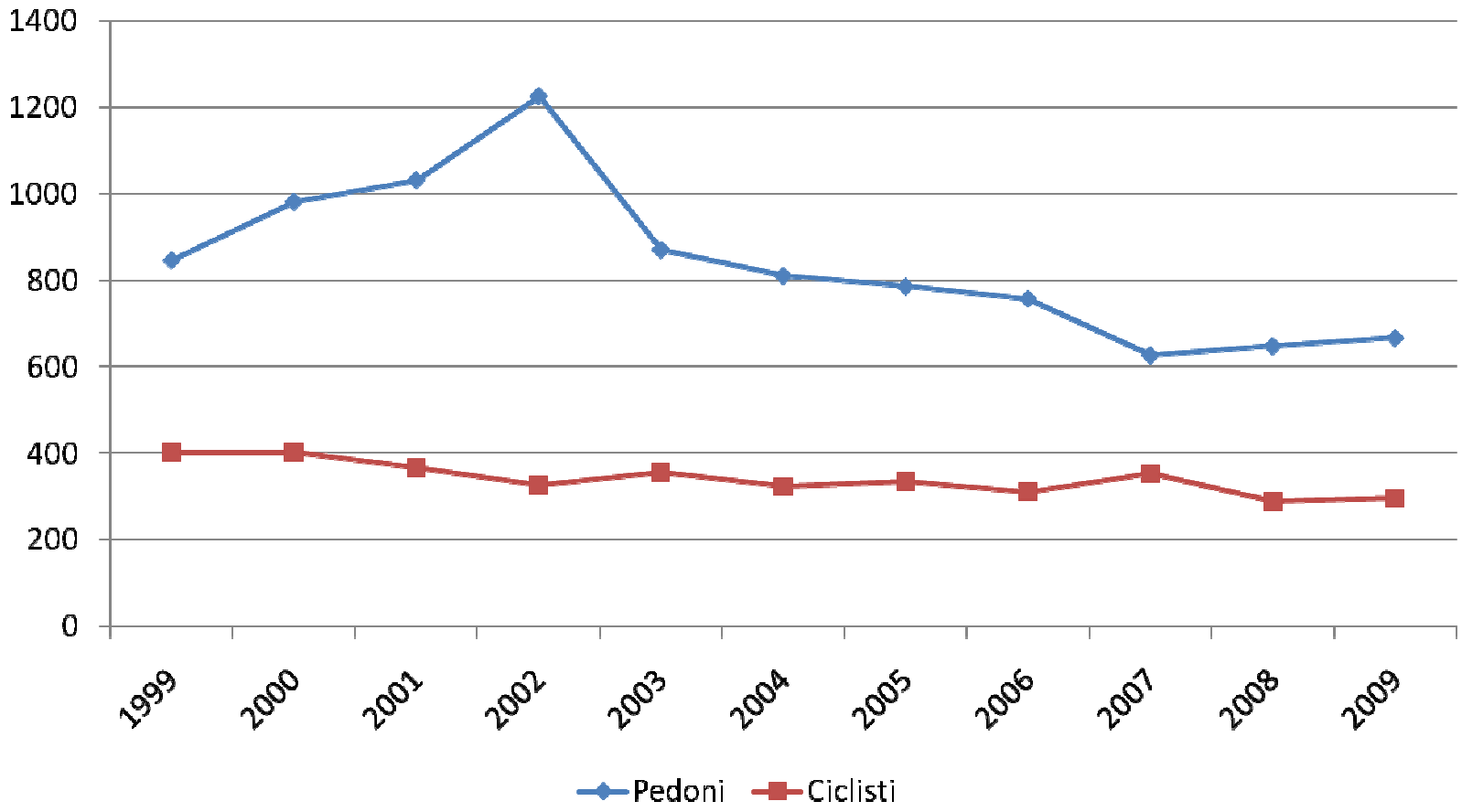
Il MIT è impegnato anche a livello europeo a seguire i lavori per Individuare le buone pratiche già applicate in altri paesi e per definire le migliori strategie e misure per affrontare questa criticità comune a molti paesi Europei.

Utenti Vulnerabili (Pedoni e Ciclisti)

UTENTI VULNERABILI (PEDONI E CICLISTI)

- I pedoni e i ciclisti vengono definiti utenza vulnerabile perché in caso di impatto con un veicolo hanno un'elevata probabilità di ferimento o morte.
- Tale vulnerabilità è legata alla disparità che tali utenti hanno, rispetto ai mezzi motorizzati, di massa e di velocità.
- La massa è rilevante soprattutto nel rischio di ferimento. La velocità incide sia sulla probabilità di accadimento che sulla probabilità di ferimento.

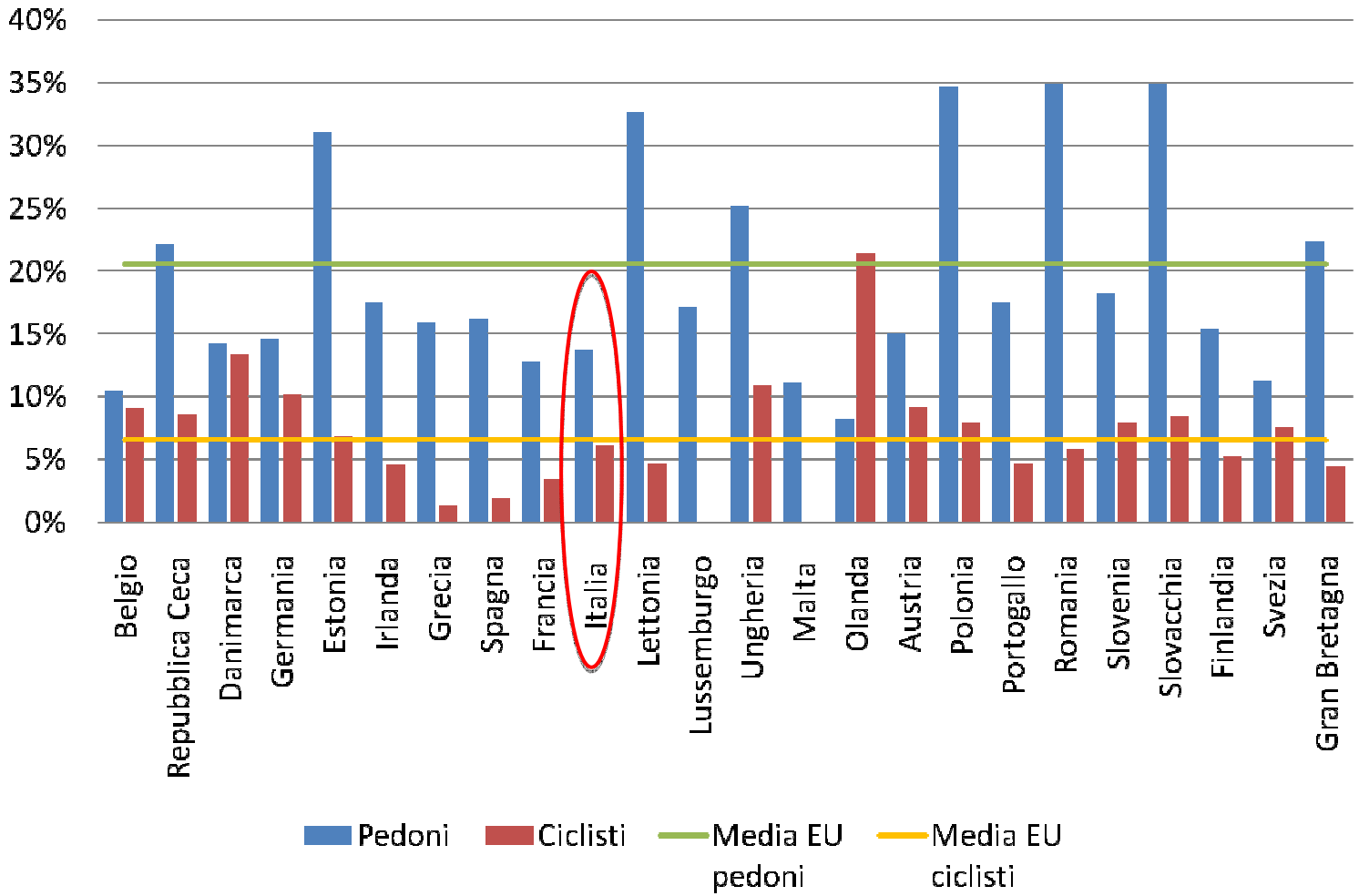
MORTALITÀ IN ITALIA DAL 1999 – 2009: UTENTI VULNERABILI (PEDONI E CICLISTI)



Fonte: ISTAT 1999-2009

Confronto Europeo mortalità Utenti Vulnerabili (Pedoni e Ciclisti)

Percentuale di pedoni e ciclisti deceduti sul totale dei decessi in Europa al 2008



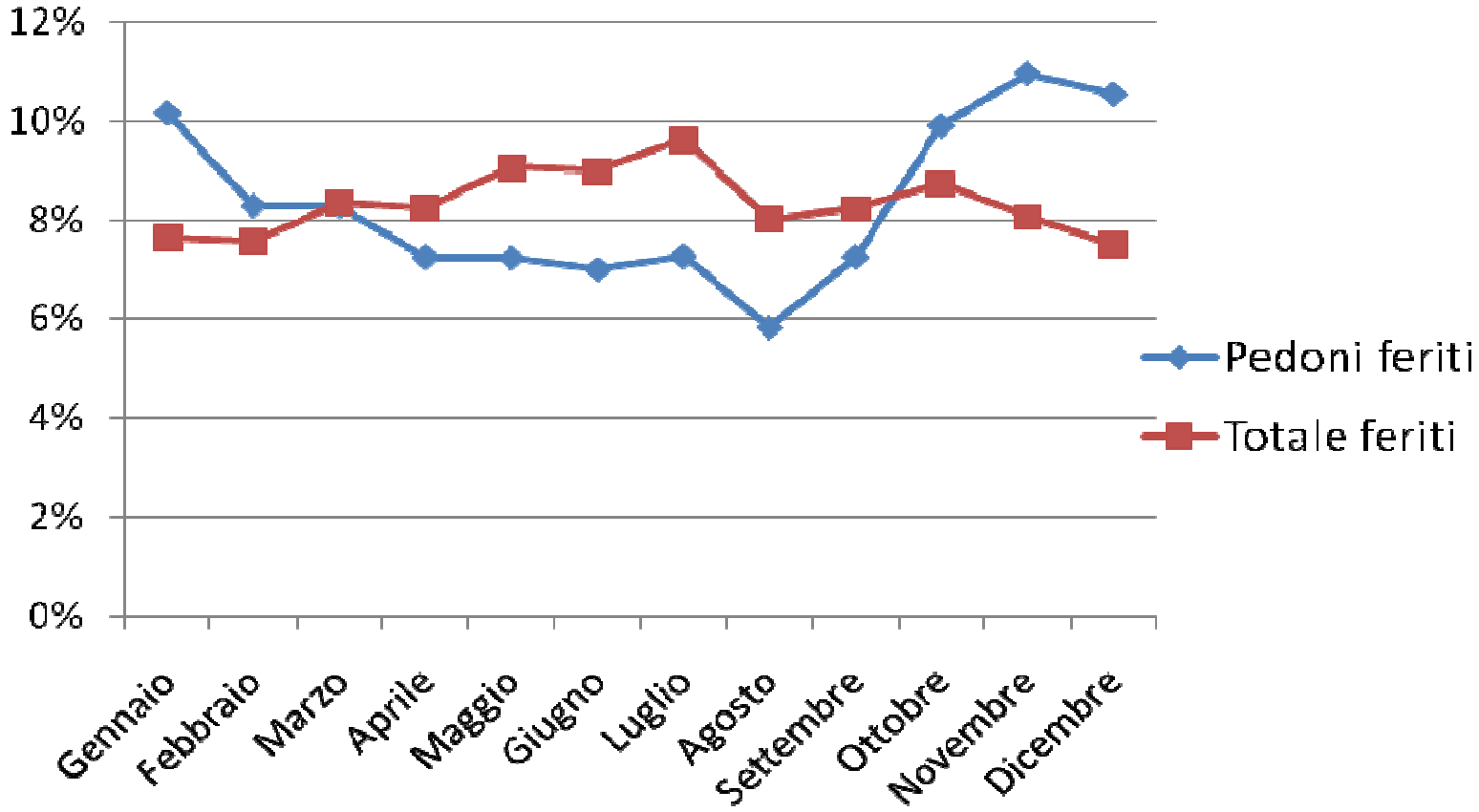
Fonte: CARE,2008

UTENTI VULNERABILI: I PEDONI

- Nell'ultimo rapporto ISTAT (incidentalità al 2009) sull'incidentalità stradale in Italia, sono stati rilevati **215.405 incidenti** con feriti durante il corso del 2009, di questi **18.472** sono stati registrati come investimenti di pedoni, rappresentanti circa l'8,6% degli incidenti con feriti.
- Le conseguenze di questi incidenti sull'utenza a piedi son state il decesso di **667** persone e il ferimento di altre **20.326.**

- La popolazione oltre i 60 anni rappresenta la percentuale maggiore di pedoni vittime di incidente, circa il 57% dei sinistri con pedoni.
- La percentuale di pedoni appartenenti alla fascia di età fino ai 14 anni è invece pari al 2,4% sul totale dei pedoni deceduti.
- Dall'esame della ripartizione dei decessi per sesso il 44% dei pedoni deceduti è di sesso femminile (più del doppio rispetto alla percentuale di decessi di sesso femminile sui decessi totali pari al 20%)

ANDAMENTO DEI PEDONI FERITI NELL'ANNO



….. Quando avvengono

Queste tipologia di incidente ha una stagionalità differente rispetto agli incidenti con i soli veicoli. Si concentrano maggiormente nel periodo invernale, quando cioè le condizioni meteo e di visibilità sono più precarie

Fonte: CARE,2008

UTENTI VULNERABILI: I CICLISTI

- Nel 2009 in Italia (fonte ISTAT) sono state coinvolte in incidenti stradali 15.874 biciclette, il 3,9% del totale dei veicoli coinvolti in incidenti stradali.
- I ciclisti (conducenti o passeggeri) deceduti sono stati 295, rappresentanti il 6,9% del totale dei morti per incidente stradale, i ciclisti feriti (conducenti o passeggeri) sono stati 14.804, il 4,8% del totale dei feriti

…I Ciclisti più a rischio

- I tassi di ferimento e mortalità (numero di feriti per milione di abitanti) sono maggiori per i giovani ciclisti. In Italia nel 2008, il 12% dei ciclisti deceduti e il 9% dei ciclisti feriti apparteneva alla fascia d'età tra 0 e 14 anni.
- Il 77% dei ciclisti deceduti era di sesso maschile, la percentuale sale a 90% se si parla di fascia di età fra 0 e 14 anni.
- Si osserva anche una elevata percentuale (51%) di ciclisti deceduti con un'età maggiore di 60 anni. L'elevata mortalità è attribuibile a una maggiore vulnerabilità del corpo in caso di incidente.

QUANDO AVVENGONO

- La percentuale maggiore di incidenti con ciclisti avviene fra Maggio e Settembre, quando le temperature sono più miti ed è più frequente l'uso della bicicletta.
- In Europa (fonte ERSO), la percentuale maggiore di incidenti con ciclisti avviene durante le ore pomeridiane e serali (tra le 16:00 e le 20:00), in media il 30% avviene durante le ore notturne. Diversi studi evidenziano che gli investimenti di giovani ciclisti avvengono nel tardo pomeriggio, quando sono di ritorno da scuola o giocano per strada.

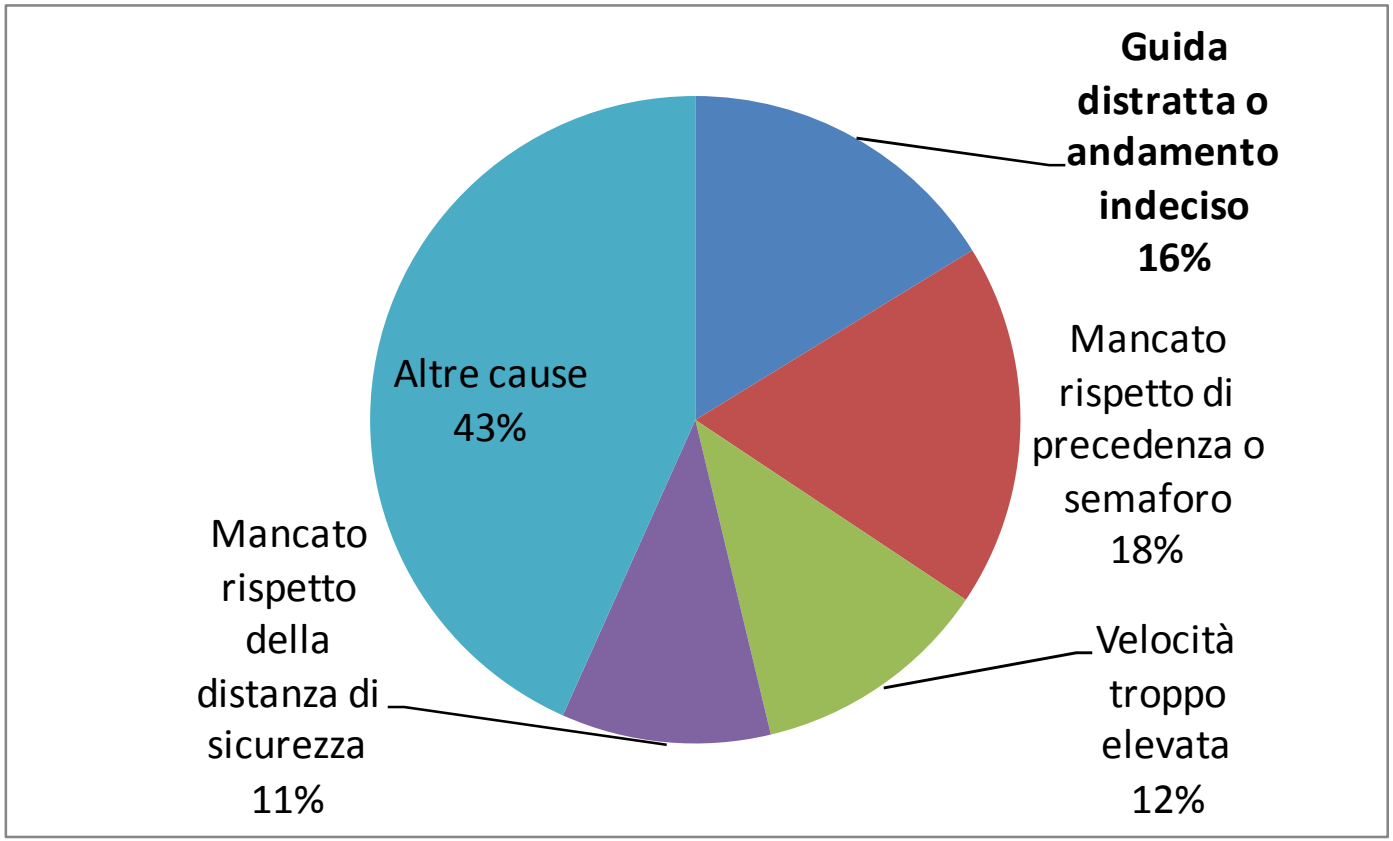
TIPICHE SITUAZIONI A RISCHIO

- Percorrenza di strade in direzione opposta al traffico;
- Uscita dei veicoli da accessi privati ove la visibilità di un ciclista in arrivo può essere ostacolata
- Spostamenti nelle ore notturne
- Passaggio di un ciclista a fianco di veicoli in sosta, (l'apertura improvvisa di una portiera può comportare l'impatto col ciclista)
- Sorpasso a destra da parte di un ciclista di un veicolo in svolta a destra

Distrazione alla guida

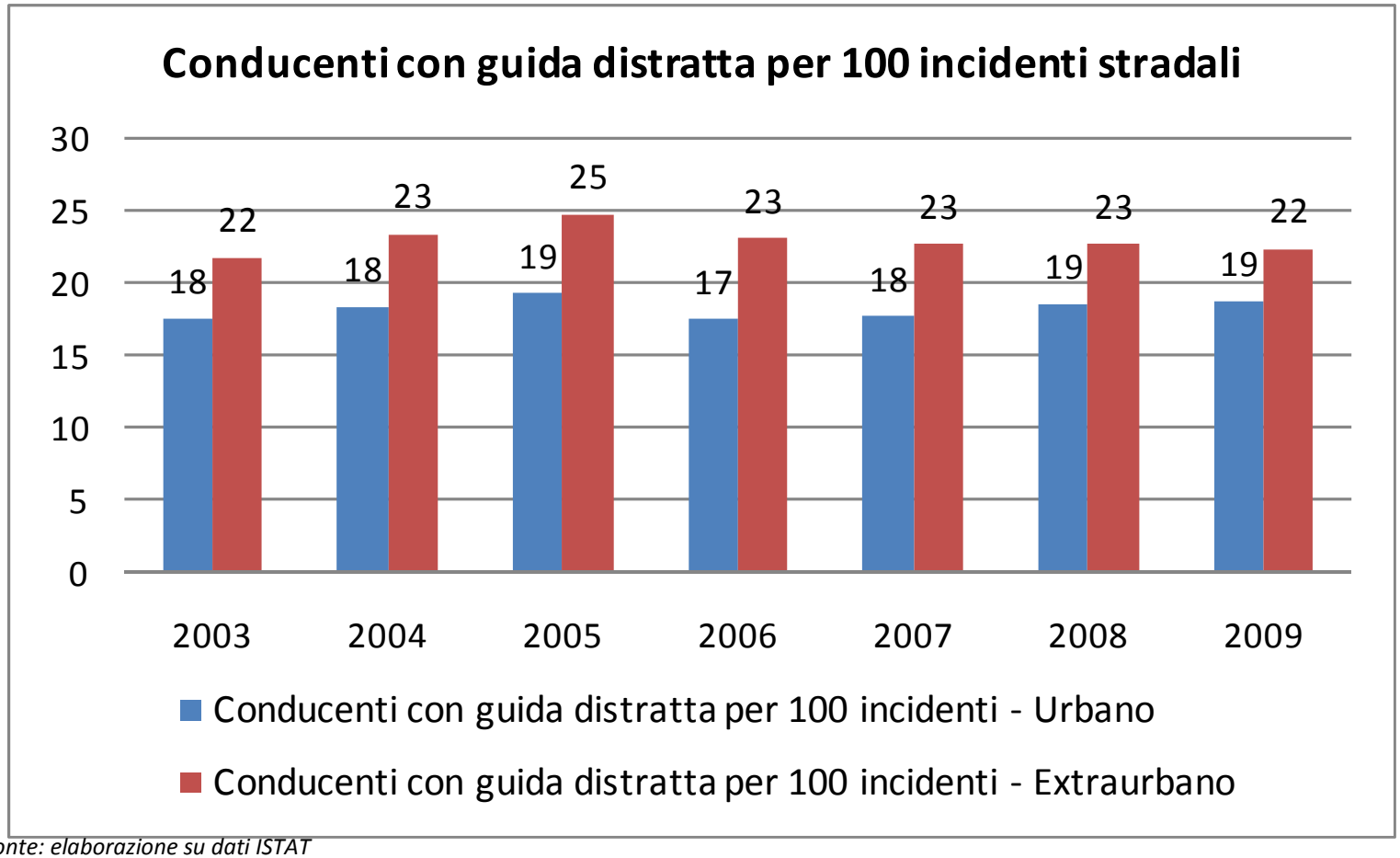
DISTRAZIONE - ENTITÀ DEL PROBLEMA IN ITALIA controllare

- La guida distratta è tra le prime cause d'incidente in Italia. Nel 2009 ha riguardato 43.374 conducenti, il 10,7% dei conducenti coinvolti in incidenti.



Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2009

ENTITÀ DEL PROBLEMA IN ITALIA PER AMBITO STRADALE



Fonte: elaborazione su dati ISTAT

Come si osserva nel corso degli anni non ci sono variazioni apprezzabili

LA DISTRAZIONE ALLA GUIDA IN EUROPA, TIPI E CAUSE

- A livello europeo non vi sono molte informazioni sulla distrazione.
- Uno studio condotto su un campione di incidenti avvenuti in diversi paesi EU rilevati tramite indagini approfondite nell'ambito del Progetto SAFETYNET ha mostrato che:
  - Il fattore distrazione è presente in quasi il 20% degli incidenti rilevati.
  - Nel 43% dei casi hanno influito eventi esterni al veicolo, nel 18% i passeggeri, nel 32% i dispositivi nell'abitacolo (ad es. cellulare o navigatore) o i pensieri del conducente.

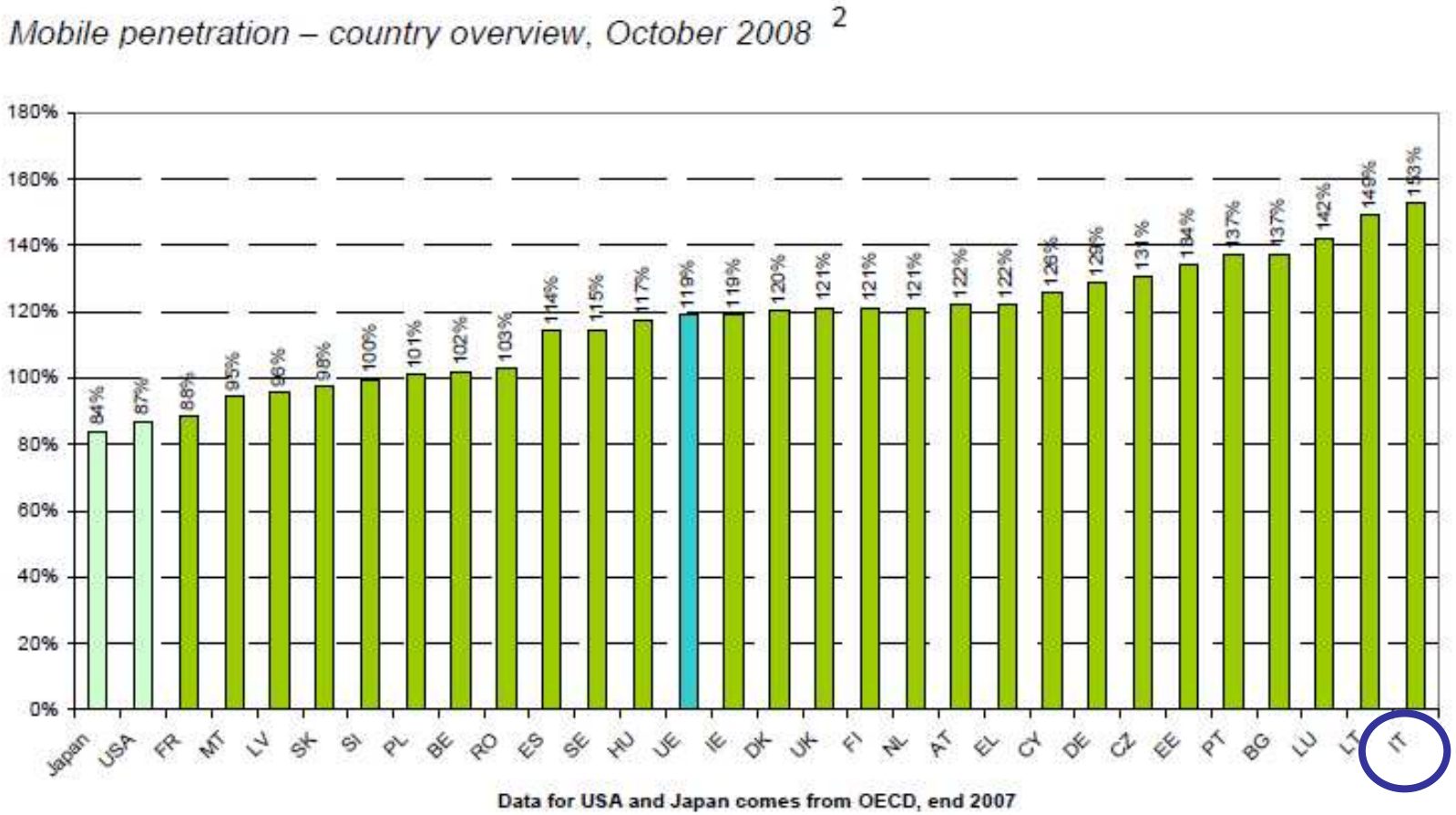
- In generale le cause di distrazione sono riconducili a:
  - Distogliere lo sguardo dalla strada (distrazione **visuale**)
  - Pensare ad altro durante la guida (distrazione **cognitiva**)
  - Togliere le mani dal volante (distrazione **manuale**)
- Tra le principali cause di distrazione interne al veicolo vi sono: l'uso di telefoni cellulari o sistemi di navigazione satellitare, fumare, mangiare, uso della radio o del lettore CD durante la guida.

ASPETTI CRITICI: USO DEL CELLULARE ALLA GUIDA

- Alcuni studi hanno mostrato che le conversazioni telefoniche durante la guida diminuiscono l'attenzione del conducente in misura maggiore rispetto all'ascoltare la radio o parlare con i passeggeri.
- In Italia il Codice della Strada (art. 173*) ammette "l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare, purché il conducente abbia adeguate capacità uditive da entrambe le orecchie, che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani."

ASPETTI CRITICI: USO DEL CELLULARE ALLA GUIDA

- L'Italia è tra i paesi con maggior diffusione dei cellulari...



Fonte: OECD, 2008

ASPETTI CRITICI: USO DEL CELLULARE ALLA GUIDA

- Una ricerca Europea "**Car telephone use and road safety", ERSO, 2009**" ha mostrato che:
- I conducenti che utilizzano il cellulare alla guida sono compresi tra l'1% e il 6%.
  - L'uso del cellulare alla guida aumenta di quattro volte la probabilità di esser coinvolti in incidenti.
  - Gli utilizzatori più assidui hanno una probabilità doppia di esser coinvolti rispetto a chi utilizza moderatamente il cellulare alla guida.
  - L'uso del cellulare comporta principalmente una distrazione cognitiva.

….Possibili misure di prevenzione

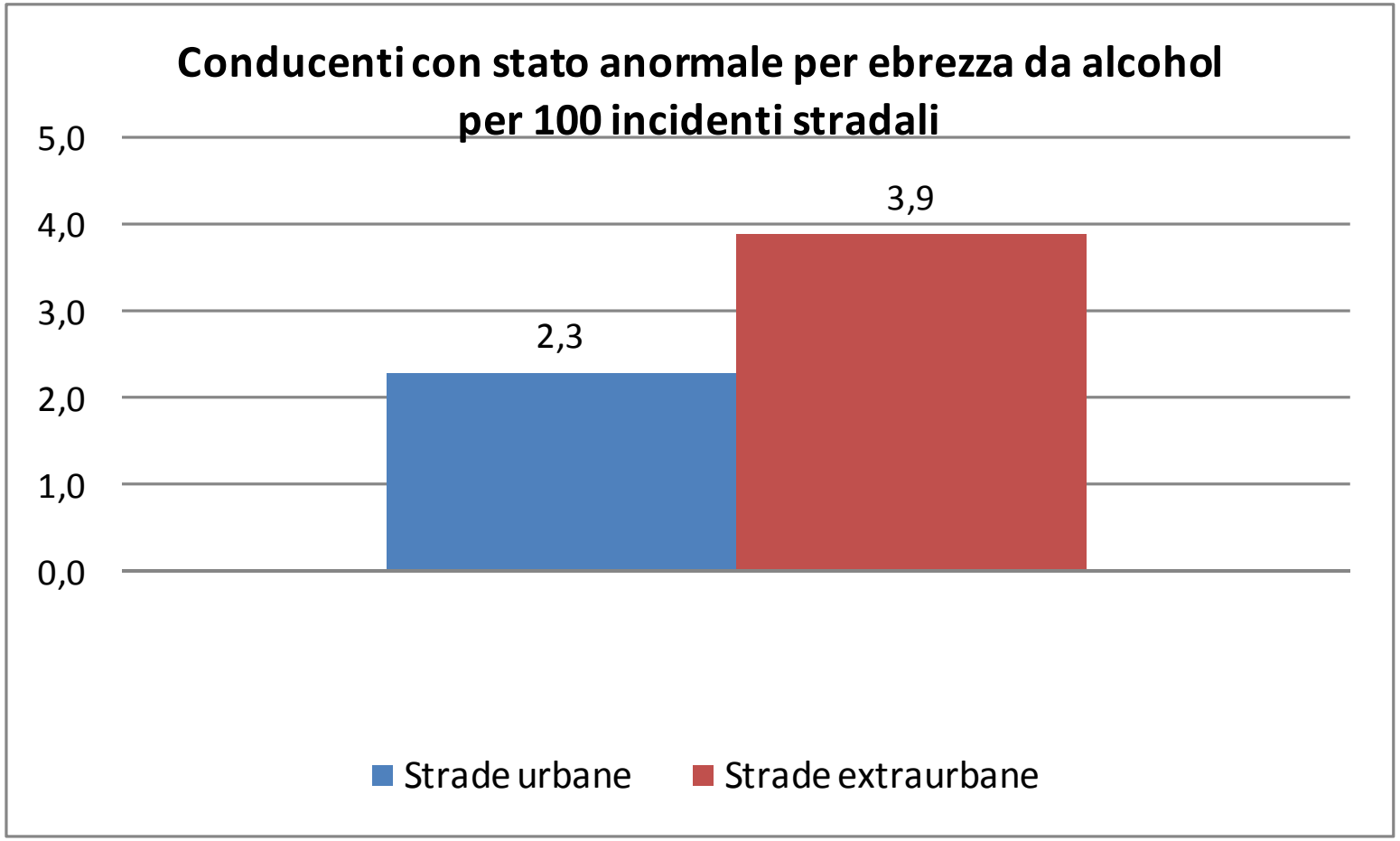
- Maggior responsabilizzazione e consapevolezza del problema della distrazione
- Riduzione delle possibili fonti di distrazione:
  - interne (es.: miglioramento ergonomia dispositivi interni al veicolo)
  - esterne (es.: riduzione della cartellonistica)
- Sistemi di allarme e supporto alla guida (ITS)

Alcool

ALCOL - ENTITÀ DEL PROBLEMA IN ITALIA

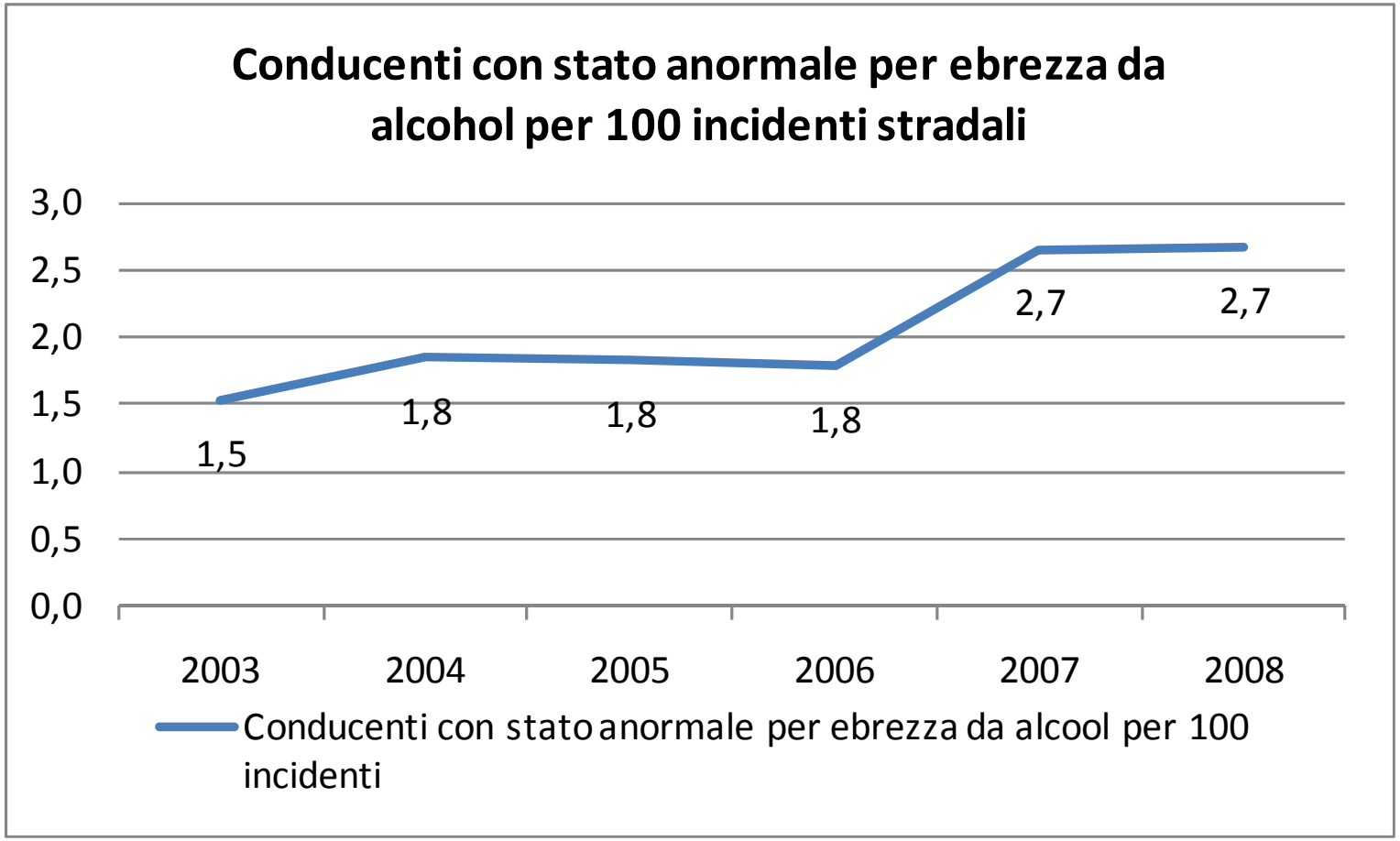
- In Italia nel 2008 l'alcol ha riguardato 5.920 conducenti coinvolti in incidenti il 1,4% dei conducenti.
- Nel 2008 sono state elevate 34.294 contravvenzioni dalla Polizia Stradale in relazione alla guida in stato di ebbrezza alcolica (art.187 CdS).
- Il dato è sottostimato e dipende dalle modalità con cui vengono raccolte le informazioni a seguito dell'incidente. L'ISTAT nella rilevazione per l'anno 2009 ha omesso di precisare il numero di circostanze presunte legate allo stato psicofisico alterato a causa dell'indisponibilità dell'informazione al momento del rilievo

Alcool - Entità del problema in Italia per ambito stradale



Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2008

ALCOOL - ENTITÀ DEL PROBLEMA IN ITALIA - EVOLUZIONE



Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2008

ALCOOL - ENTITÀ DEL PROBLEMA IN EU

- L’alcool contribuisce annualmente ad almeno 10.000 decessi sulle strade europee*.
- In Europa circa il 2-3% dei viaggi sono associati a un tasso alcolemico superiore ai limiti previsti.
- L’alcool è un fenomeno tipicamente maschile, sono interessati maggiormente:
  - Giovani conducenti di sesso maschile (under 25)
  - Conducenti con maggior esperienza di sesso maschile (25-40 anni)
- Il tipo di alcolico consumato può variare da stato a stato, ma è diffuso in tutti gli stati membri.

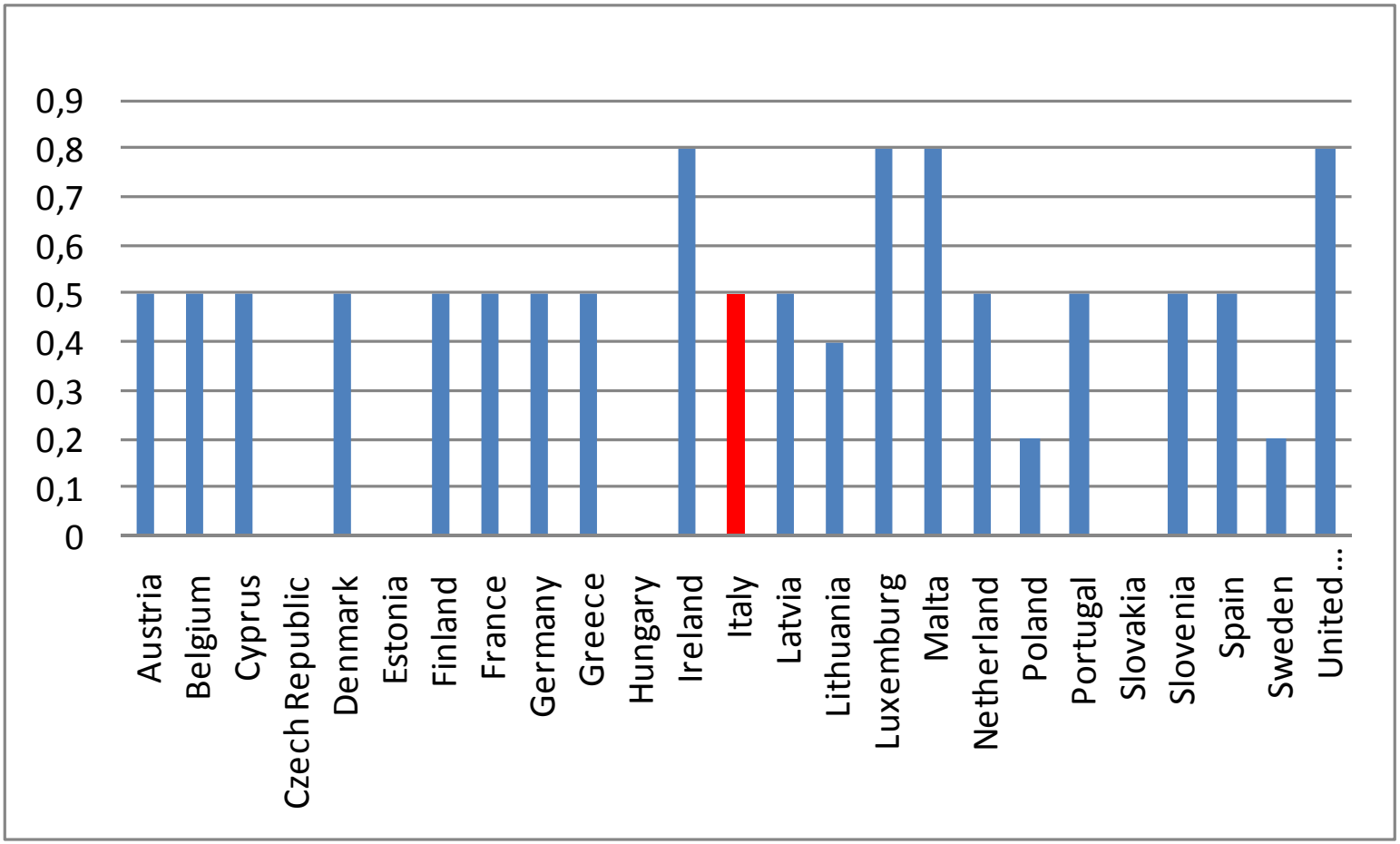
* ETSC(2008) “Drink Driving Fact Sheet”

Alcohol – Effetti sulla guida

- Gli effetti dell'alcool sulle funzioni mentali e fisiologiche sono numerosi. L'alcohol comporta sia problemi acuti ma passeggeri, sia problemi cronici legati al consumo prolungato di alcolici.
- In base a uno studio* le capacità di guida cominciano a deteriorarsi già a un tasso alcolemico pari a 0,2 g/l.
- Circa un quinto dei morti sulle strade europee per cui è stato riscontrata la presenza di alcool nel sangue aveva il tasso alcolemico sotto i limiti di legge.

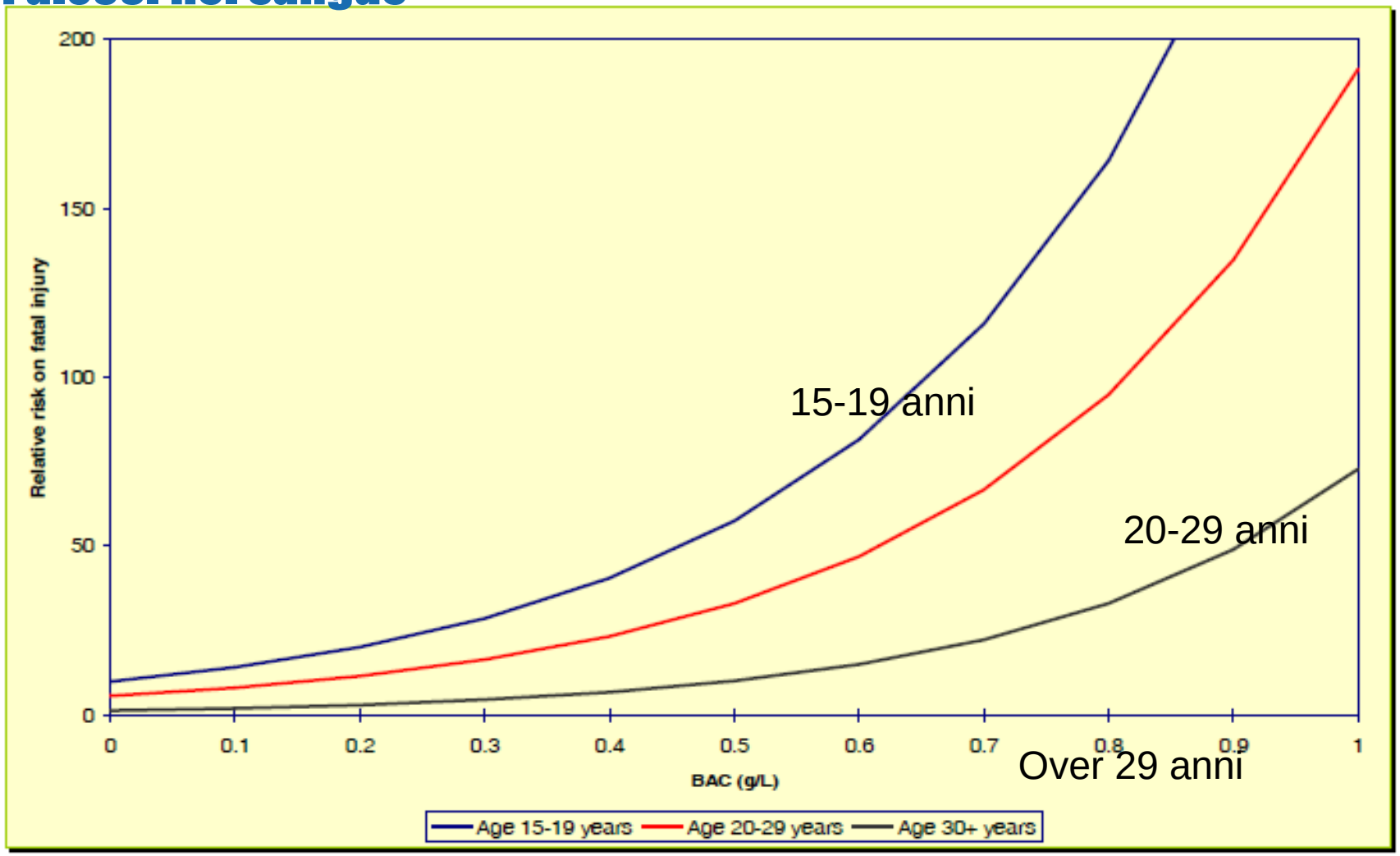
* ETSC(2008) "Drink Driving Fact Sheet"

Limiti del Tasso Alcolemico (g/l) in EU



Fonte: elaborazione su dati ISTAT, 2009

Andamento del Fattore di Rischio in funzione della concentrazione di alcool nel sangue



- A parità di tasso alcolico il rischio è decisamente superiore al diminuire dell'età. Da qui il provvedimento "tasso zero" introdotto nella recente riforma al Codice della Strada
- Tassi poco superiori a 0,5g/l hanno effetti devastanti sui giovani under 25

Compton et al.. (2002) Crash rate of alcool impaired driving.

POSSOBILI CONTROMISURE DI PREVENZIONE

- Riduzione della reperibilità dell’alcool:
  - Limitazione dei punti vendita, Aumento dei costi, aumento dell’età per cui è possibile bere alcolici
- Separazione :
  - Alcolocks e programmi con **guidatore designato**
- Controllo e repressione
  - Limiti ammessi, Aumento dei controlli, Sanzioni
- Educazione e informazione
  - Corsi di riabilitazione, Educazione nelle scuole e agli adulti, **Campagne informative**

I CONTROLLI IN NUMERI

Come esempio di azioni svolte in materia di controlli, va ricordato che negli ultimi anni il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito della collaborazione istituzionale con le Forze di Polizia Nazionali, al fine di incrementare il numero e la specializzazione dei controlli su strada, ha fornito alla Polizia Stradale, all'Arma dei Carabinieri e alla Guardia di Finanza i seguenti mezzi e dispositivi tecnici di controllo per una spesa complessiva di circa venti milioni di euro:

- 76 autoveicoli attrezzati
- 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.

CONTROLLI GUIDA IN STATO DI EBBREZZA (polizia e carabinieri)

	2007	2008	2009	Differenza % 2007/2009
CONDUCENTI CONTROLLATI CON ETILOMETRI E/O PRECURSORI	790.319	1.393.467	1.601.080	+ 103%
SANZIONI ART.186 CDS (GUIDA IN STATO DI EBBREZZA)	47.206	47.465	47.175	-0,07%

CONTROLLI SU MEZZI PESANTI
Mediante utilizzo dei CMR

	2007	2008	2009
TOTALE SERVIZI SVOLTI	1.630	1.714	1.932
TOTALE VEICOLI CONTROLLATI	20.613	25.548	26.246
TOTALE INFRAZIONI ACCERTATE	23.785	24.975	26.064

LE CAMPAGNE DI COMUNICAZIONE …

SULLA BUONA STRADA
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

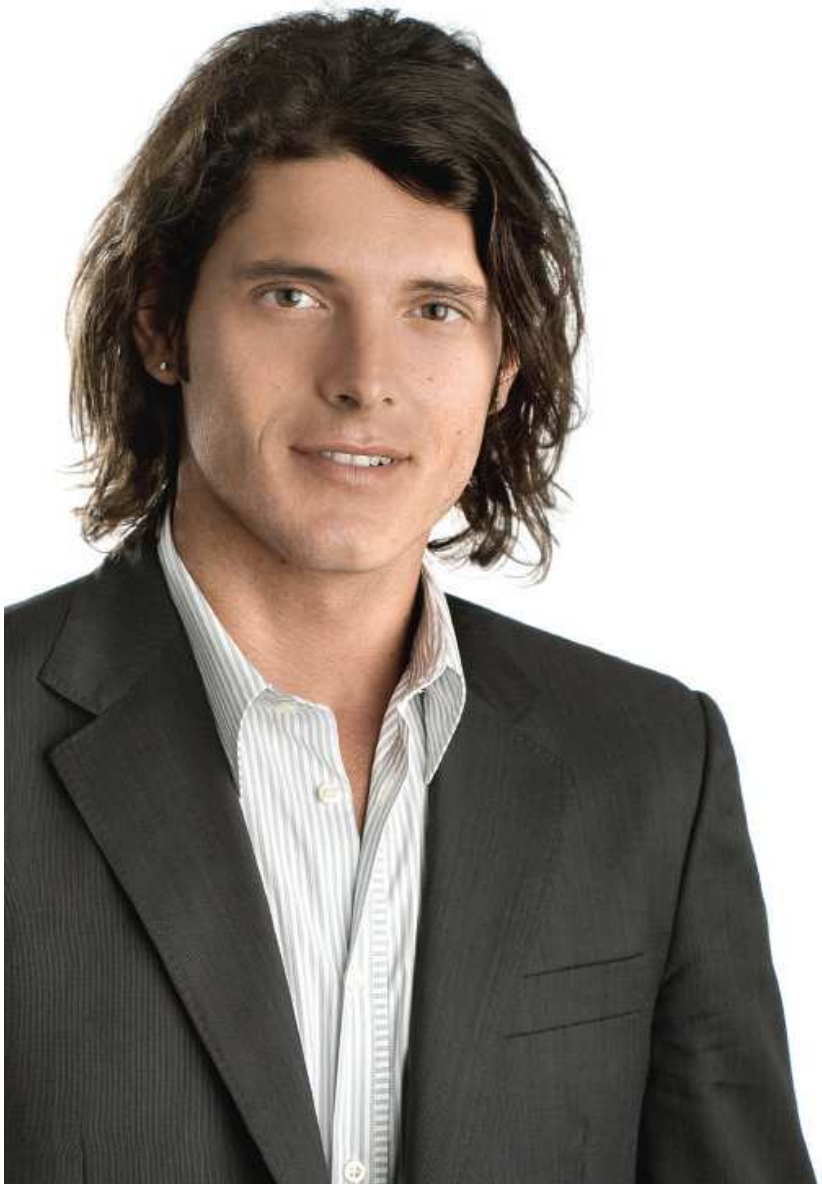
L'attività di comunicazione intende:

- Aumentare il livello di attenzione nei confronti del tema della sicurezza stradale
- Aumentare la quota di italiani responsabile alla guida e più consapevole dei rischi e dei comportamenti di prevenzione degli incidenti stradali
- Rafforzare e sedimentare il messaggio trasmesso nelle diverse attività di comunicazione con particolare attenzione alla dimensione etica ("rispetto per la vita propria ed altrui") oltre alla semplice dimensione normativa ("rispetto delle regole"; "rispetto del codice della strada").

APPROCCIO SCELTO NELLE CAMPAGNA..... USO DEL TESTIMONIAL

- L'uso dei testimonial aiuta nella misura in cui promuove L'IDENTIFICAZIONE tra il target selezionato e testimonial
- la credibilità del testimonial , persone amate, simpatiche, ben conosciute dal target, credibili e sicure rafforza il messaggio rendendolo più accettabile credibile

Nell'anno **2009**, ad esempio, sono stati scelti come **Testimonials** degli sportivi in quanto persone giovani capaci di evocare nella chiave più positiva l'idea di una condotta di vita (e non solo di guida) equilibrata, corretta, "sobria" ed inoltre campioni di "sport minori" , sportivi veri arrivati a quei risultati per passione, con impegno, sacrifici, dedizione.



CERCO SEMPRE L'AFFONDO, MA MAI SUL PEDALE

ALDO MONTANO
schermidore

SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

FACCIO ACROBAZIE,
MA NON QUANDO GUIDO.

TANIA CAGNOTTO
tuffatrice

SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

MENO INCIDENTI STRADALI,
ECCO LA META DA RAGGIUNGERE

SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

APPROCCIO SCELTO NELLE CAMPAGNA….. USO DEL TESTIMONIAL

L'ultima Campagna è stata improntata principalmente sull'**umore**.

I Testimonials della Campagna 2010 "…SULLA BUONA STRADA…" sono noti personaggi del mondo dello spettacolo

….Questo per:

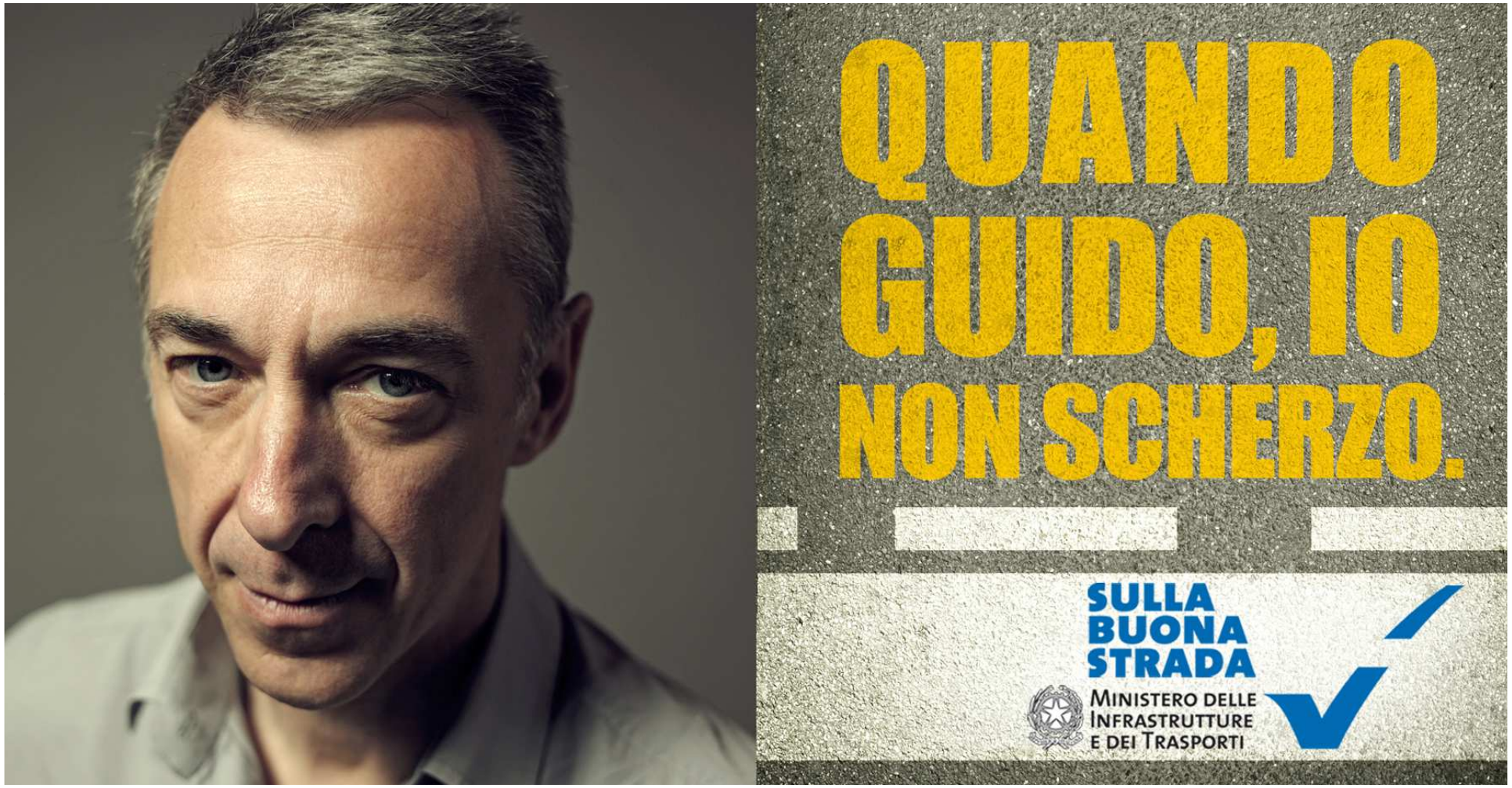
- Aumentare l'efficacia della campagna dando quel tono umoristico in quanto la gente fa più attenzione ai messaggi ironici
- Aumentare il ricordo della campagna stessa in modo che il messaggio venga custodito e reso proprio
- Istaurare con il target già sensibile al problema una sorta di reciprocità: si da l'umore in cambio dell'attenzione.
- Tentare di portare nel messaggio qualcosa che appartenga alla vita del destinatario in modo che lo porti a riconoscersi in quello che vede riferendoci a singoli, specifici comportamenti o atteggiamenti e ironizzandoli

CRISTIANO MILITELLO
"GIURO NON HO BEVUTO.
MI HANNO FATTO
UN GAVETTONE
COL CUBA LIBRE."
CERTE SCUSE NON FANNO RIDERE.
QUANDO GUIDO, IO NON SCHERZO.
L'uso di alcool riduce la percezione del pericolo, rallenta i riflessi e aumenta i tempi di reazione. Non ci sono scuse: se devi guidare, non bere. Mai.
sullabuonastrada.it
SULLA BUONA STRADA
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

QUANDO GUIDIAMO, NON CI SCHERZIAMO.

SULLA BUONA STRADA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI


QUANDO
GUIDO, IO
NON SCHERZO.
SULLA
BUONA
STRADA
MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

PROTOCOLLO DI INTESA: GUIDA SICURA AVANZATA

- Al fine di verificare possibili misure di intervento sul fattore comportamentale che costituisce, secondo le statistiche consolidate, la principale causa di incidenti stradali, si è avviato uno studio sull'efficacia dei corsi di guida avanzata e sui suoi potenziali vantaggi in termini di miglioramento della sicurezza della circolazione.
- Per supportare lo studio dell'indispensabile base conoscitiva necessaria, è stato previsto che lo stesso sia elaborato attraverso una attività di sperimentazione che possa consentire l'acquisizione di tutti gli elementi atti a definirne gli ambiti di possibile beneficio quali-quantitativo

Il Gruppo di lavoro che ha il compito di attuare il progetto è costituito dalle principali realtà impegnate sulla formazione avanzata alla guida :

1. ACI Automobile Club d'Italia
2. BMW Italia S.p.A
3. Dorado Centro Internazionale Guida Sicura S.p.A.
4. Federazione Motociclistica Italiana
5. Consepi S.p.A.
6. ANPSS Associazione Nazionale per la Sicurezza Stradale
7. AISCAM S.r.l. Associazione Italiana Sicurezza Circolazione Automezzi e Moto
8. ANCMA Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori
9. Provincia Autonoma di Bolzano
10. Consorzio Nazionale Guida Difensiva
11. DEKRA Automotive Services S.r.l.
12. Guidare Pilotare Di SIEGFRIED STOHR
13. Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale

ESIGENZE E PROSPETTIVE

1. Attento Monitoraggio dei programmi e degli interventi regionali e locali di attuazione del PNSS e dei risultati conseguiti;
2. Valutazione di efficacia degli interventi al fine di consentire l'individuazione delle migliori pratiche nei diversi settori, utile anche alla realizzazione nel nuovo PNSS
3. Migliorare le conoscenze sul fenomeno anche attraverso un più efficace sistema di monitoraggio dei dati, degli interventi e dei risultati conseguiti
4. 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
5. Maggiore attenzione agli utenti deboli come motociclisti, ciclisti e pedoni.