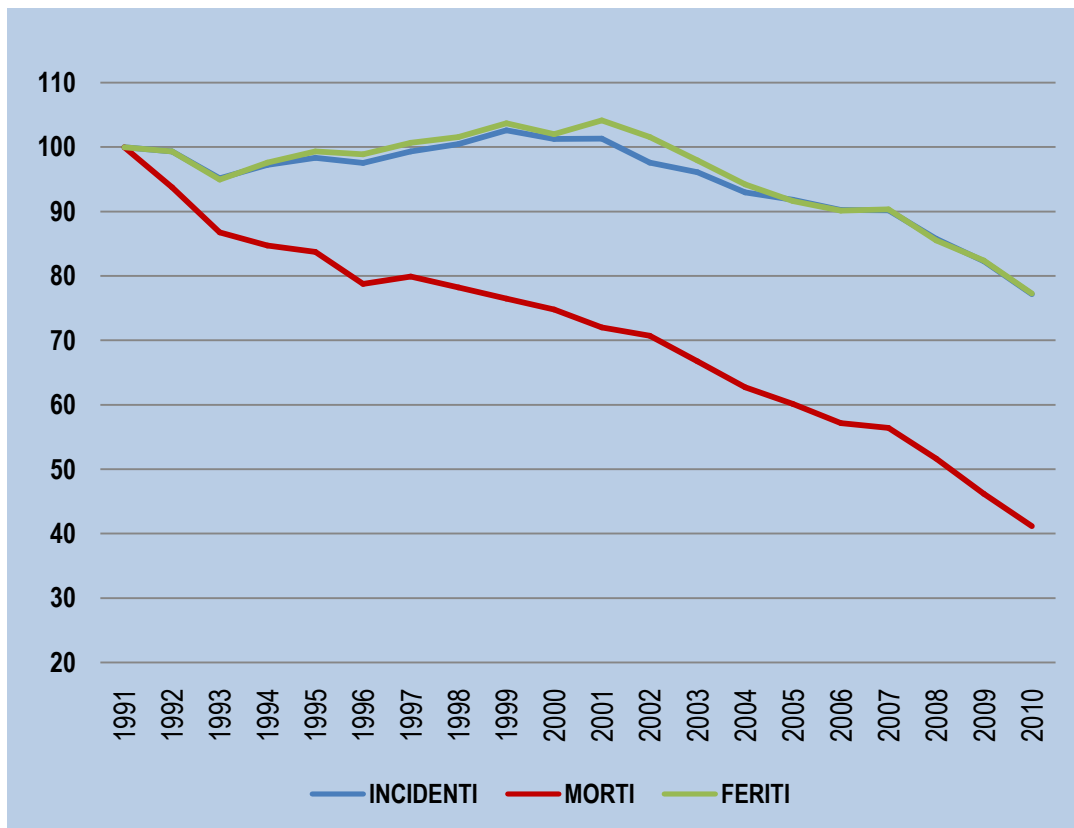




LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN EUROPA

INCIDENTI E VITTIME IN EUROPA

	INCIDENTI	MORTI	FERITI
1991	1.444.623	75.426	1.907.125
1992	1.434.795	70.731	1.894.423
1993	1.374.434	65.441	1.811.261
1994	1.405.067	63.903	1.861.362
1995	1.420.352	63.155	1.894.225
1996	1.408.916	59.409	1.885.557
1997	1.435.023	60.267	1.920.045
1998	1.451.802	58.982	1.937.278
1999	1.482.628	57.691	1.978.197
2000	1.462.996	56.427	1.945.284
2001	1.463.443	54.302	1.986.645
2002	1.409.879	53.342	1.936.923
2003	1.388.192	50.351	1.867.724
2004	1.343.373	47.290	1.796.519
2005	1.326.302	45.346	1.747.368
2006	1.303.930	43.104	1.719.088
2007	1.302.998	42.540	1.722.548
2008	1.239.113	38.941	1.631.207
2009	1.188.992	34.814	1.571.534
2010	1.114.980	31.029	1.473.443



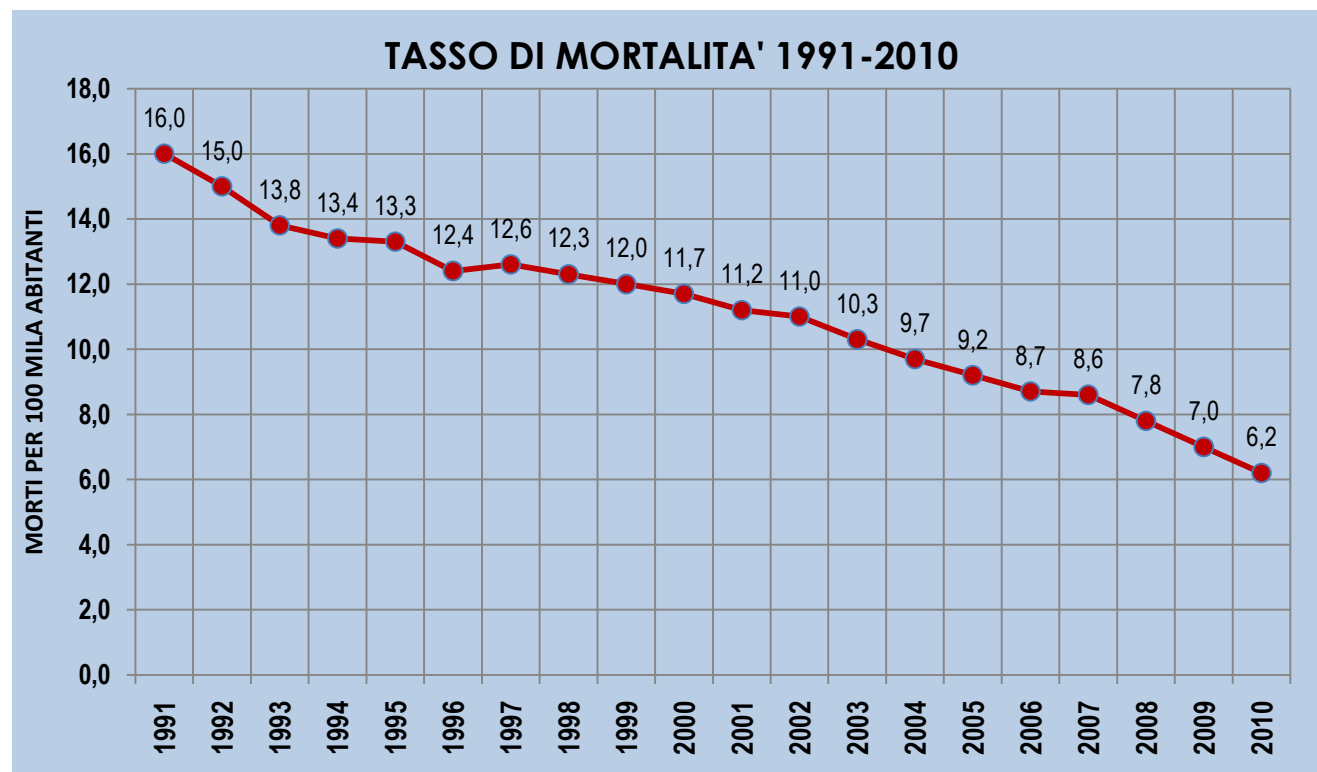
Fonte: CARE (EU road accidents database) or national publications / European Commission / Directorate General Energy and Transport. - Aggiornamento: Giugno 2012



LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN EUROPA

MORTI X 100 MILA AB.

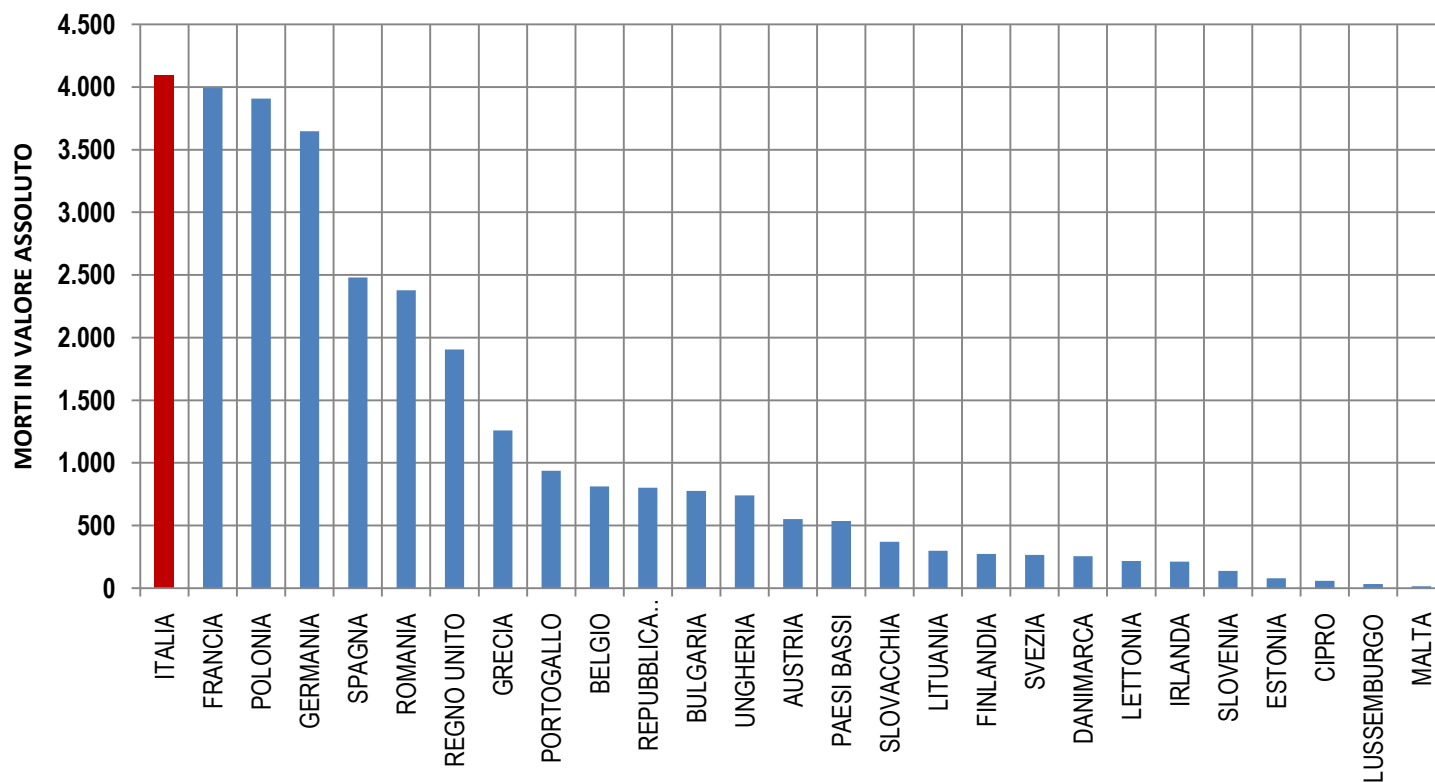
1991	16,0
1992	15,0
1993	13,8
1994	13,4
1995	13,3
1996	12,4
1997	12,6
1998	12,3
1999	12,0
2000	11,7
2001	11,2
2002	11,0
2003	10,3
2004	9,7
2005	9,2
2006	8,7
2007	8,6
2008	7,8
2009	7,0
2010	6,2





LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN EUROPA

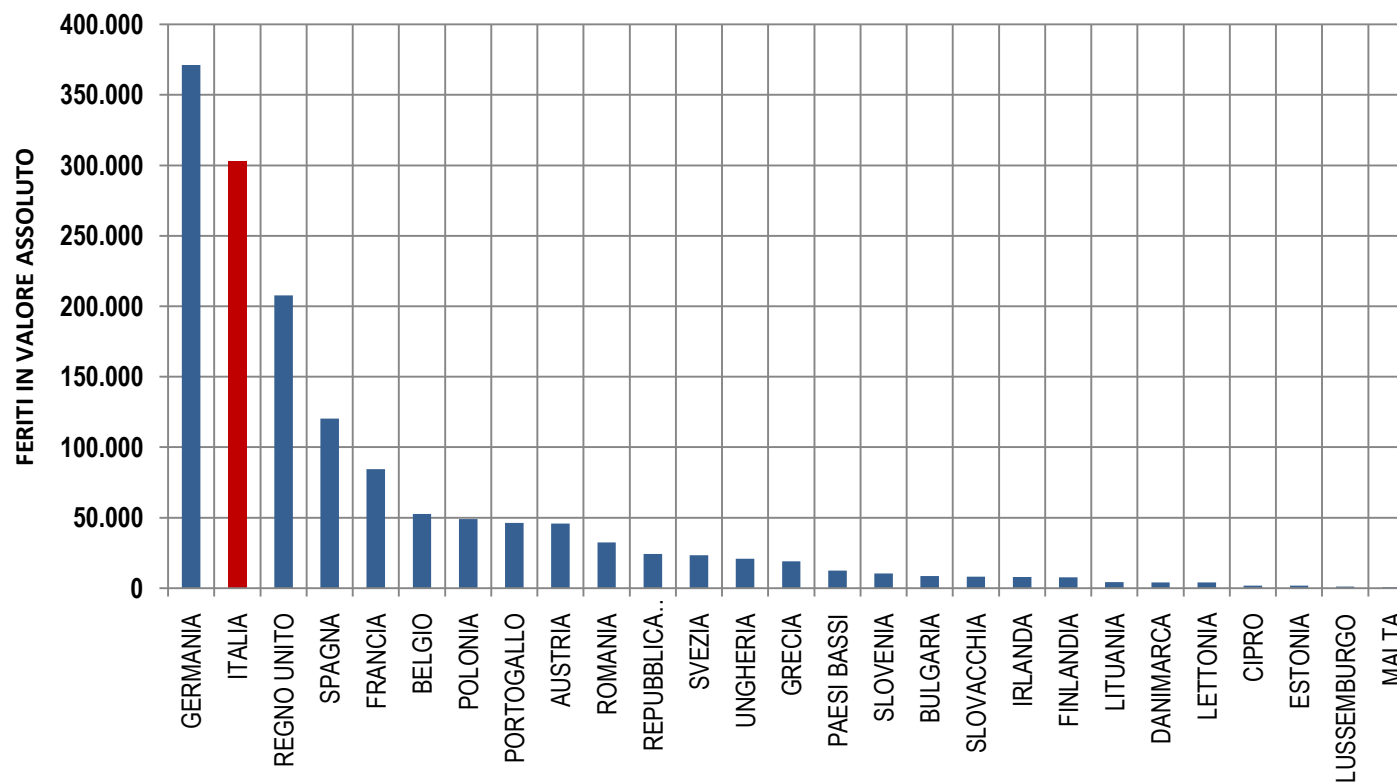
27 PAESI UE: MORTI _ ANNO 2010





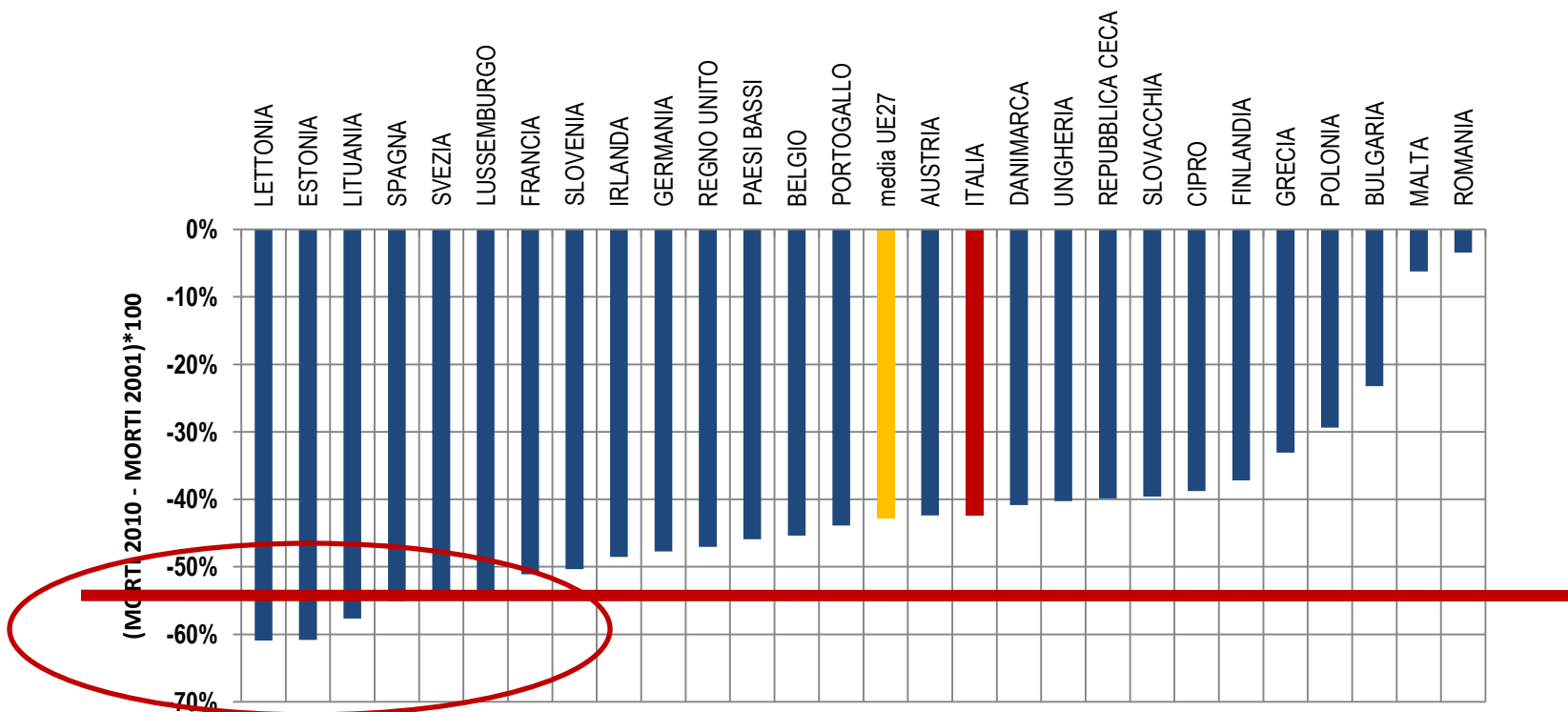
LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN EUROPA

27 PAESI UE: FERITI _ ANNO 2010



LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN EUROPA

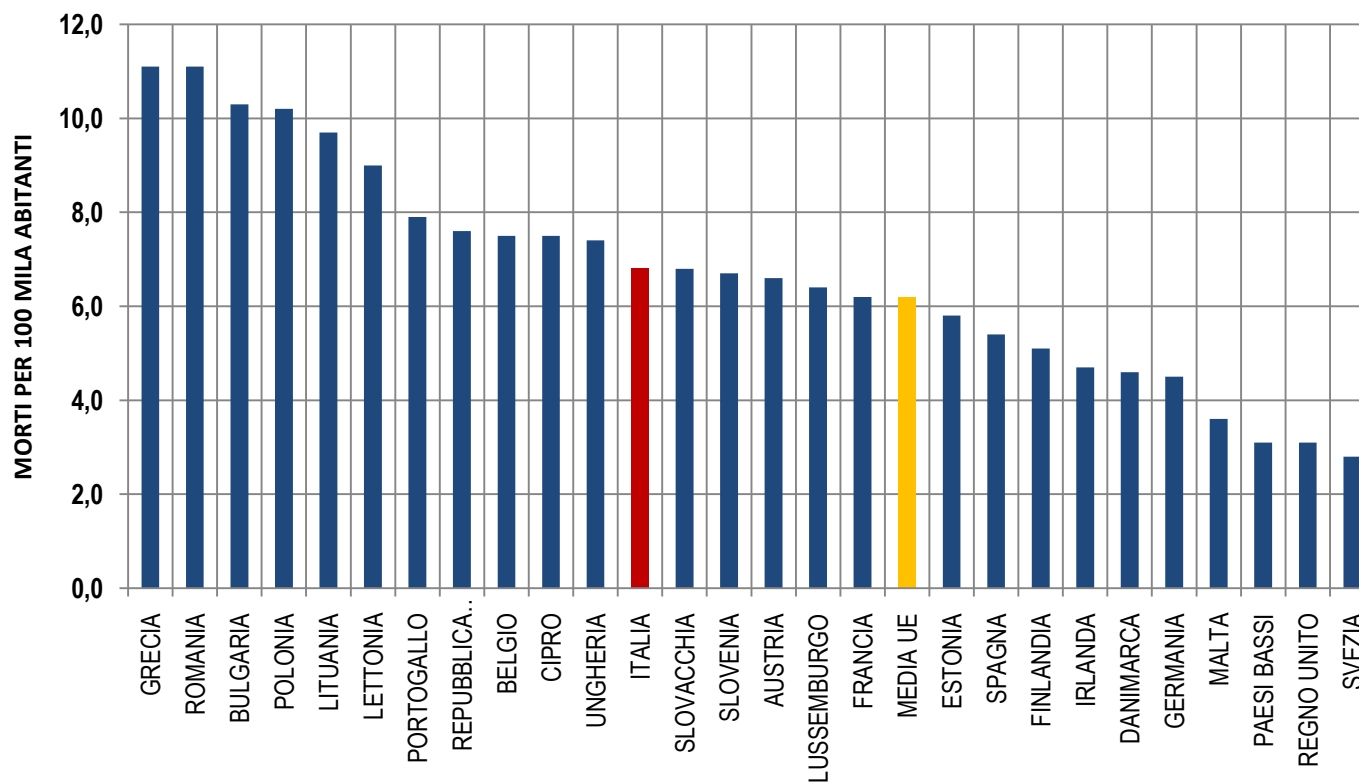
VARIAZIONE DEL NUMERO DI MORTI 2001- 2010





LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN EUROPA

27 PAESI UE: TASSO DI MORTALITA' _ ANNO 2010





LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN EUROPA

1970		1980		1990		2001		2006		2010	
LUSSEMBURGO	39,0	PORTOGALLO	30,3	PORTOGALLO	30,4	GRECIA	17,2	GRECIA	14,9	GRECIA	11,1
AUSTRIA	33,6	LUSSEMBURGO	27,0	SPAGNA	23,3	PORTOGALLO	16,3	BELGIO	10,2	PORTOGALLO	7,9
FRANCIA	32,4	AUSTRIA	25,9	GRECIA	23,1	LUSSEMBURGO	15,9	ITALIA	9,6	BELGIO	7,5
BELGIO	31,8	FRANCIA	25,4	AUSTRIA	20,3	BELGIO	14,5	SPAGNA	9,4	ITALIA	6,8
GERMANIA	27,3	BELGIO	24,3	BELGIO	19,9	SPAGNA	13,6	LUSSEMBURGO	9,2	AUSTRIA	6,6
DANIMARCA	24,6	GERMANIA	19,3	FRANCIA	19,8	FRANCIA	13,4	PORTOGALLO	9,2	LUSSEMBURGO	6,4
PAESI BASSI	24,5	SPAGNA	17,5	LUSSEMBURGO	18,7	ITALIA	12,5	AUSTRIA	8,8	FRANCIA	6,2
FINLANDIA	22,9	IRLANDA	16,6	GERMANIA	14,0	AUSTRIA	11,9	IRLANDA	8,7	SPAGNA	5,4
PORTOGALLO	21,2	ITALIA (ns)	16,3	IRLANDA	13,6	IRLANDA	10,7	FRANCIA	7,5	FINLANDIA	5,1
ITALIA	20,5	GRECIA	15,1	FINLANDIA	13,0	GERMANIA*	8,5	FINLANDIA	6,4	IRLANDA	4,7
IRLANDA	18,3	PAESI BASSI	14,2	ITALIA (ns)	12,6	FINLANDIA	8,4	GERMANIA*	6,2	DANIMARCA	4,6
SVEZIA	16,3	DANIMARCA	13,5	DANIMARCA	12,3	DANIMARCA	8,1	DANIMARCA	5,6	GERMANIA*	4,5
SPAGNA	16,2	FINLANDIA	11,5	PAESI BASSI	9,2	SVEZIA	6,6	REGNO UNITO	5,5	PAESI BASSI	3,1
REGNO UNITO	13,5	REGNO UNITO	10,7	REGNO UNITO	9,1	PAESI BASSI	6,2	SVEZIA	4,9	REGNO UNITO	3,1
GRECIA	12,5	SVEZIA	10,2	SVEZIA	9,1	REGNO UNITO	6,1	PAESI BASSI	4,5	SVEZIA	2,8
MEDIA UE 15	23,6	MEDIA UE 15	18,5	MEDIA UE 15	16,6	MEDIA UE 15	11,3	MEDIA UE 15	8,0	MEDIA UE 15	5,7



LA DIMENSIONE DELL'INCIDENTALITA' STRADALE IN ITALIA

Nel 2011 si sono registrati in Italia **205.638 incidenti stradali** con lesioni a persone, con **3.860 morti e 292.019 feriti**.

Rispetto al 2010, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-2,7%) e dei feriti (-3,5%) e un calo più consistente del numero dei morti (-5,6%).

La diminuzione del numero di morti, rispetto al 2001, risulta pari al 45,6%. Rispetto all'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, benché sia vicina a questo traguardo, l'Italia non ha ancora raggiunto tale livello.

Sulle strade urbane si sono verificati 157.023 incidenti (il 76%), con 213.001 feriti e 1.744 morti; sulle autostrade 11.007 (il 5%), con 18.515 feriti e 338 decessi. Sulle altre strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, si sono verificati 37.608 incidenti (il 18%), con 65.503 feriti e 1.778 morti.

L'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono **sulle strade extraurbane** (escluse le autostrade), dove si registrano **4,7 decessi ogni 100 incidenti**. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,1 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade tale indice è pari a 3,1.

L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,9 decessi ogni 100 incidenti) per tutto l'arco di tempo che va **dalle 21 alle 7 del mattino**, raggiungendo il valore massimo intorno alle 5 del mattino (6,0 decessi ogni 100 incidenti). La **domenica** è il giorno nel quale si registra il livello più elevato dell'indice di mortalità (2,8 morti per 100 incidenti).

Considerando la fascia oraria notturna (compresa tra le 22 e le 6 del mattino), il livello più elevato dell'indice di mortalità è raggiunto **la domenica notte** (3,8 morti per 100 incidenti) **e il venerdì e sabato notte** (3,6 e 3,5 morti per 100 incidenti).

In 7 casi su 10 (69,7%) le vittime sono i **conducenti di veicoli**, nel 15,3% i passeggeri trasportati e nel 15,1% i pedoni.

Tra i 2.690 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, i più colpiti sono individui compresi nella fascia di età **tra i 20 e i 39 anni** (1.003 in totale); in particolare **i giovani 20-24enni e gli adulti tra i 35-39 anni**.

Si rileva, inoltre, rispetto al 2010, un aumento, del 7,2% dei **conducenti di biciclette** morti in incidenti stradali.

La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle **autovetture** (66,1%); seguono i motocicli (14,0%), i ciclomotori (5,4%) e le biciclette (4,5%).

	2010	2011	
INCIDENTI	211.404	205.638	-2,7%
MORTI	4.090	3.860	-5,6%
FERITI	302.735	292.019	-3,5%
COSTO SOCIALE	27.982.756	26.873.438	-4,0%
M	1,394 MILIONI		
F	73,6 MILA		



QUADRO PROGRAMMATORIO EUROPEO 1993 – 2012

1993 - Primo Programma d'azione europeo in materia di sicurezza stradale (COM 1993/246) individua come principali campi di intervento: l'istituzione di una banca dati comunitaria (Progetto CARE); la sicurezza attiva e passiva dei veicoli (con particolare attenzione al miglioramento delle condizioni di protezione dei passeggeri e dei bambini); l'educazione degli utenti e la formazione dei conducenti; le misure relative ai comportamenti di guida (rispetto delle regole e dei limiti di velocità, guida sotto l'effetto di alcol, droghe o in condizioni di stanchezza); il miglioramento della qualità delle infrastrutture; il trasporto su strada di materiali pericolosi; il problema dei messaggi pubblicitari che contrastano con gli obiettivi della sicurezza stradale.

1997 - Secondo Programma d'azione europeo in materia di sicurezza stradale (COM 1997/0131). Le principali azioni individuate dal Programma riguardano: la valutazione da parte degli Stati membri dell'elevato costo sociale degli incidenti stradali; la realizzazione di una banca dati comunitaria; la definizione di azioni volte a contrastare i comportamenti di guida a rischio; l'applicazione delle tecnologie e della telematica ai trasporti; il coordinamento dei modelli di valutazione dei livelli di sicurezza dei veicoli.

2000 - Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea. Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni (COM 2000/125) La Comunicazione ha come oggetto il Programma d'Azione 1997-2001. Il documento comprende: una relazione sullo stato di avanzamento del programma; una classificazione delle priorità delle misure proposte effettuata sulla base del potenziale di riduzione degli incidenti mortali e del rapporto costo-efficacia delle azioni; una raccomandazione che invita i responsabili della sicurezza stradale a tener maggiormente conto degli elevati costi economici degli incidenti stradali rispetto ai costi delle misure correttive, ed a prevedere meccanismi per sensibilizzare i responsabili decisionali in merito ai benefici delle misure di sicurezza stradale.

2001 - Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte (COM 2001/0371). Il documento restituisce un quadro della situazione a livello europeo e definisce le linee programmatiche per la politica comunitaria in questo settore fino al 2010. In questo quadro assumono particolare rilievo le misure orientate a rafforzare la sicurezza stradale e viene posto **l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010**, attraverso l'armonizzazione della normativa tra gli Stati membri e la promozione di nuove tecnologie al servizio della sicurezza stradale.





QUADRO PROGRAMMATARIO EUROPEO 1993 – 2012

2003 - Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa (COM 2003/311). Il Programma d'Azione europeo per la sicurezza stradale persegue l'obiettivo del Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti di dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010. Tutti gli Stati membri sono chiamati a confrontarsi con analoghi problemi di sicurezza stradale: la velocità eccessiva, il consumo d'alcol, il mancato uso delle cinture di sicurezza, una protezione insufficiente dei veicoli in caso di urto, i punti ad alto rischio di incidenti della rete stradale, l'inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale, elementi legati alla cattiva visibilità. I principali campi d'azione: incoraggiare gli utenti ad un migliore comportamento; sfruttare il progresso tecnico per rendere i veicoli più sicuri; incoraggiare il miglioramento delle infrastrutture stradali; potenziare la sicurezza del trasporto professionale di merci e di passeggeri; promuovere il soccorso e l'assistenza alle vittime della strada; favorire la raccolta, l'analisi e la diffusione dei dati sugli incidenti.

2006 - Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Bilancio intermedio (COM 2006/74) traccia il bilancio intermedio annunciato nel Programma d'Azione europeo per la sicurezza stradale adottato nel 2003. Il documento contiene statistiche complessive sugli incidenti, utili a delineare un quadro globale a livello dell'Unione europea ed un riepilogo dell'intervento comunitario a partire dal 2001, che ripercorre le diverse azioni adottate per perseguire gli obiettivi del programma.

2006 - Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente. Riesame intermedio del Libro Bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea (COM 2006/314). Il documento conferma gli obiettivi in questo settore ma sottolinea come il contesto generale della politica europea dei trasporti sia cambiato. Viene proposto un ventaglio di strumenti più flessibili per raggiungere una mobilità sostenibile nel mercato interno e per il cittadino; ottimizzare le infrastrutture per ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità; promuovere una mobilità intelligente, favorendo il trasferimento del traffico verso modi di trasporto meno inquinanti.





QUADRO PROGRAMMATORIO EUROPEO 1993 – 2012

2010 - Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale (COM 2010/389-3). Viene rinnovato l'obiettivo di ridurre del 50% il numero delle vittime. Per conseguire l'obiettivo generale del dimezzamento del numero totale di vittime della strada, vengono individuati 7 obiettivi strategici: miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada; rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale; miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali; miglioramento della sicurezza dei veicoli; promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale; miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente; protezione degli utenti vulnerabili della strada (veicoli a due ruote a motore, pedoni e ciclisti, anziani e persone con disabilità). A ciascuno degli obiettivi elencati vengono associate azioni concrete da realizzare a livello nazionale e dell'Unione europea.

2011 - Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM 2011/144) Vengono illustrate le 10 linee di azione per conseguire l'obiettivo di ridurre del 60% le emissioni di gas serra entro il 2050. La sfida principale consiste nell'interrompere la dipendenza del sistema dei trasporti dal petrolio, senza sacrificarne l'efficienza e compromettere la mobilità. In allegato alla comunicazione viene riportato l'elenco delle iniziative da porre in essere. Una di queste riguarda l'intervento sulla sicurezza dei trasporti per salvare migliaia di vite umane, verso l'obiettivo "zero vittime" nella sicurezza stradale.





QUADRO PROGRAMMATORIO EUROPEO – MOBILITÀ URBANA

2007 - Libro Verde. Verso una nuova cultura della mobilità urbana (COM 2007/551) concerne il tema della mobilità urbana, come elemento importante per la crescita e l'occupazione, oltre che come presupposto indispensabile per una politica di sviluppo sostenibile. In particolare, il documento individua come obiettivi principali: la fluidificazione del traffico urbano; la riduzione dell'inquinamento; la realizzazione di trasporti urbani intelligenti, accessibili e sicuri. Ulteriori azioni riguardano: la costruzione di una cultura della mobilità urbana attraverso azioni di educazione, formazione ed informazione; l'armonizzazione delle statistiche degli Stati membri; la creazione di un osservatorio di dati ed informazioni volto a supportare i processi decisionali; lo scambio delle buone prassi. Infine, nell'ultima parte del documento, la Commissione propone varie formule per finanziare le misure previste, attraverso l'utilizzo dei fondi strutturali e del Fondo di coesione; l'introduzione di un sistema di scambio delle quote di emissione; il coinvolgimento degli utilizzatori del settore privato e dei partenariati pubblico-privato per il finanziamento dei trasporti pubblici urbani e periurbani.

2010 - Piano d'azione sulla mobilità urbana (COM 2010/490) propone un programma integrato di azioni a favore della mobilità urbana sostenibile. Le principali tematiche riguardano: la promozione di politiche integrate (attraverso l'elaborazione di piani di mobilità urbana sostenibili, il raccordo con le politiche regionali, la realizzazione di sistemi di trasporto per ambienti urbani salubri); l'attenzione sui cittadini (attraverso la definizione dei diritti dei passeggeri del TPL, il miglioramento dell'accessibilità, il miglioramento dell'informazione); la realizzazione di trasporti urbani non inquinanti (attraverso la progettazione di veicoli a basse emissioni e a emissioni zero, lo studio dell'internalizzazione dei costi esterni); il rafforzamento dei finanziamenti; la condivisione delle esperienze e delle conoscenze (attraverso l'aggiornamento dei dati e delle statistiche, l'istituzione di un osservatorio della mobilità urbana); l'ottimizzazione della mobilità urbana (attraverso la regolamentazione del trasporto merci, l'introduzione di sistemi di trasporto intelligenti per la mobilità urbana).



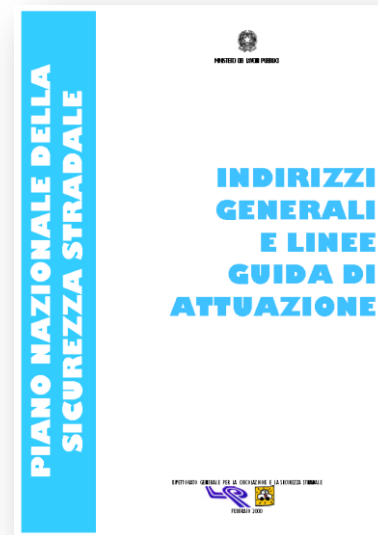
QUADRO PROGRAMMATORIO IN ITALIA

2000 - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Indirizzi generali e linee guida di

attuazione Per contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale e con il fine di raggiungere gli obiettivi indicati dal Secondo Programma per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea, il documento dell'allora Ministero dei Lavori Pubblici illustra: i principi da adottare per l'elaborazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, i campi di intervento prioritari, le linee di azione, le misure da adottare per verificare e migliorare l'efficacia del Piano, le strutture e gli strumenti a supporto della gestione. Le indicazioni di varia natura si basano sui risultati della "Seconda Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale" che, elaborata a seguito dell'emanazione della norma istitutiva del Piano, non si limita a fornire una descrizione dello stato e dell'evoluzione dell'incidentalità stradale ma individua le principali aree problematiche e i fattori di rischio su cui intervenire.

2002 - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Azioni prioritarie ed Allegati Tecnici

Sulla base di quanto disposto dalla Legge istitutiva 144 del 1999, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) assume l'obiettivo di ridurre il numero delle vittime (morti e feriti) del 40% entro il 2010, così come indicato dalla Commissione europea nel Secondo Programma di azione per il miglioramento della sicurezza stradale nei Paesi membri. Per il raggiungimento di tale obiettivo, il Piano indica specifiche strategie: la concentrazione degli interventi sulle situazioni di massimo rischio; la promozione di misure innovative nel settore della sicurezza stradale; uno più stretto coordinamento tra i diversi livelli decisionali; la creazione di strutture tecniche specificamente dedicate; il maggiore coinvolgimento dei privati nelle fasi di definizione, attuazione e gestione degli interventi. Il Piano è composto da due documenti. Il documento sulle "Azioni Prioritarie" definisce le "Azioni di primo livello" (finalizzate a migliorare lo stato della sicurezza stradale sui sistemi infrastrutturali e nei comparti di mobilità a massimo rischio) e le "Azioni di secondo livello" (volte ad intervenire in maniera sistematica e diffusa sul territorio per migliorare l'efficacia complessiva delle politiche di sicurezza stradale).





QUADRO PROGRAMMATORIO IN ITALIA

2002 - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Primo Programma Annuale di Attuazione

Sulla base dei finanziamenti disposti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per l'annualità 2002, il Primo Programma di Attuazione individua le azioni prioritarie da porre in essere ed incentiva l'impegno di ulteriori risorse finanziarie da parte delle Amministrazioni pubbliche e dei soggetti privati, nell'ambito di forme di partenariato specificamente previste. Con il coordinamento del Governo nazionale e dei Governi regionali, gli Enti locali (Province e Comuni) possono disporre di un sistema di cofinanziamento che risulta proporzionale al costo sociale determinato dall'incidentalità stradale nei territori di rispettiva competenza. In particolare il Primo Programma individua **15 campi di intervento**: Messa in sicurezza di strade extraurbane a massimo rischio; Messa in sicurezza di situazioni urbane a massimo rischio; Manutenzione programmata della rete stradale extraurbana; Moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze; Attività di informazione e campagne di sensibilizzazione; Attività di educazione stradale nelle scuole e per adulti; Misure per il miglioramento della sicurezza nei tragitti casa-lavoro; Sostegno al trasporto pubblico locale (TPL); Rafforzamento del contributo del sistema assicurativo; Creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione, sia di livello regionale che provinciale e comunale; Rafforzamento degli uffici di polizia locale dedicati in modo specifico alla sicurezza stradale; Interventi integrati; Progetti pilota; Sviluppo di intese e convenzioni tipo; Definizione dell'architettura del Centro di Monitoraggio nazionale e della connessa rete regionale. **Per il Primo Programma, il PNSS stanziava un totale di 129 milioni di Euro.**

2003 - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Secondo Programma Annuale di Attuazione Il Secondo Programma individua i seguenti campi di intervento: Misure urgenti (messa in sicurezza delle strade extraurbane a massimo rischio; messa in sicurezza delle situazioni urbane a massimo rischio); Interventi sistematici (manutenzione programmata della rete stradale extraurbana; moderazione del traffico e riqualificazione di strade e piazze; attività di informazione e campagne sensibilizzazione; attività di educazione alla sicurezza stradale nelle scuole e per adulti; interventi integrati); Misure per rafforzare la capacità di governo della sicurezza stradale (creazione di centri di pianificazione, programmazione, monitoraggio e gestione della sicurezza stradale; rafforzamento e creazione di uffici di polizia locale; elaborazione di Piani e programmi per il miglioramento della sicurezza stradale); Interventi strategici (creazione e rafforzamento di centri di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di livello regionale raccordati con i centri di monitoraggio provinciali e comunali; elaborazione e attuazione di Piani e programmi per migliorare la sicurezza stradale; realizzazione di interventi complessi di carattere intersettoriale e innovativo). Negli allegati viene fornita la documentazione e la modulistica di riferimento per accedere ai finanziamenti. **Per il Secondo Programma, il PNSS stanziava un totale di 155 milioni di Euro.**



QUADRO PROGRAMMATORIO IN ITALIA

2007 - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Terzo Programma Annuale di Attuazione Il Terzo Programma individua i seguenti campi di intervento: Misure per il rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale (piani di formazione per tecnici e decisori; iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio; protocolli e moduli operativi per la regolamentazione del traffico, il miglioramento della segnaletica e l'esercizio delle attività di prevenzione, controllo, dissuasione, repressione); Formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale (definizione e realizzazione di progetti pilota nel campo della formazione alla mobilità sicura e sostenibile; campagne di informazione e sensibilizzazione); Interventi su componenti di incidentalità prioritarie (messa in sicurezza di tratte stradali extraurbane con maggiori condizioni di rischio; piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità stradale; riduzione dei divari di rischio esistenti a livello provinciale; misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore; progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro). Negli allegati viene fornita la documentazione e la modulistica di riferimento per accedere ai finanziamenti. **Per il Terzo Programma, il PNSS stanziava un totale di 53 milioni di Euro che vengono portati a 35 in seguito a tagli determinati dalla legge Finanziaria.**

2007 - Libro Bianco. Stato della sicurezza stradale, attuazione del Piano Nazionale, prime valutazioni di efficacia Il Libro Bianco del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del 2007, fornisce un primo bilancio dei risultati raggiunti con il Primo e Secondo Programma di attuazione e con i "Progetti pilota" avviati dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS 2002). In particolare, articolato in 12 rapporti illustrativi, il Libro Bianco comprende: una descrizione delle condizioni generali della sicurezza stradale a livello nazionale e regionale; un'analisi dettagliata di oltre un migliaio di programmi e progetti attivati, con il sistema del cofinanziamento, dai vari Programmi di attuazione del PNSS; la documentazione amministrativa (bandi, delibere, ecc.) utilizzata per gestire il processo di attuazione del PNSS nelle diverse Regioni. In particolare vengono esaminati 31 programmi, 838 progetti e 1.920 proposte di intervento. Gli obiettivi riguardano: l'individuazione di eventuali carenze del processo attuativo; l'analisi dei fattori che hanno determinato tali carenze e la definizione di misure più efficaci per rimuovere i fattori specifici; la maggiore efficacia delle misure di programmazione e di progettazione degli interventi.





QUADRO PROGRAMMATORIO IN ITALIA

2008 - Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Quarto e Quinto Programma Annuale di Attuazione Sulla base dello stesso meccanismo di cofinanziamento dei precedenti Programmi e dei risultati conseguiti, per l'annualità 2008, Province e Comuni vengono incentivati ad operare nei seguenti campi di intervento: Misure per il rafforzamento della capacità di governo della sicurezza stradale; Realizzazione di centri di monitoraggio regionali e locali finalizzati ad analizzare lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale; Iniziative rivolte al contrasto dei comportamenti ad alto rischio; Formazione di una nuova cultura della sicurezza stradale; Interventi su componenti di incidentalità prioritarie; Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle aree urbane ad elevata incidentalità; Piani, programmi e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità ciclopedonale; Misure per la messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore; Misure per migliorare la sicurezza della mobilità su strada dei cittadini anziani; Progetti pilota e interventi per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro; Riduzione dei divari di rischio esistenti a livello provinciale. **Per il Quarto e Quinto Programma, il PNSS stanziava un totale di 53 milioni di Euro.**