

# IL PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE

---

LO STATO DI ATTUAZIONE E I PROSSIMI  
OBIETTIVI DA RAGGIUNGERE

PROGETTO CITTA' SICURE

Ing. Domenico Pugliese – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -  
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

# PREMESSA

## Articolo 1 del Codice della Strada

- *Comma 1) La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.....*
- *Comma 3) Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il **Piano nazionale per la sicurezza stradale – (PNSS)***

# SOMMARIO

- Dimensione del fenomeno dell'incidentalità stradale
- Evoluzione dell'incidentalità nel decennio 2001-2010
- Azioni significative nel decennio 2001-2010
- Criticità
- Azioni in corso
- Il nuovo Obiettivo 2020: dall'Europa all'Italia
- Azioni Future

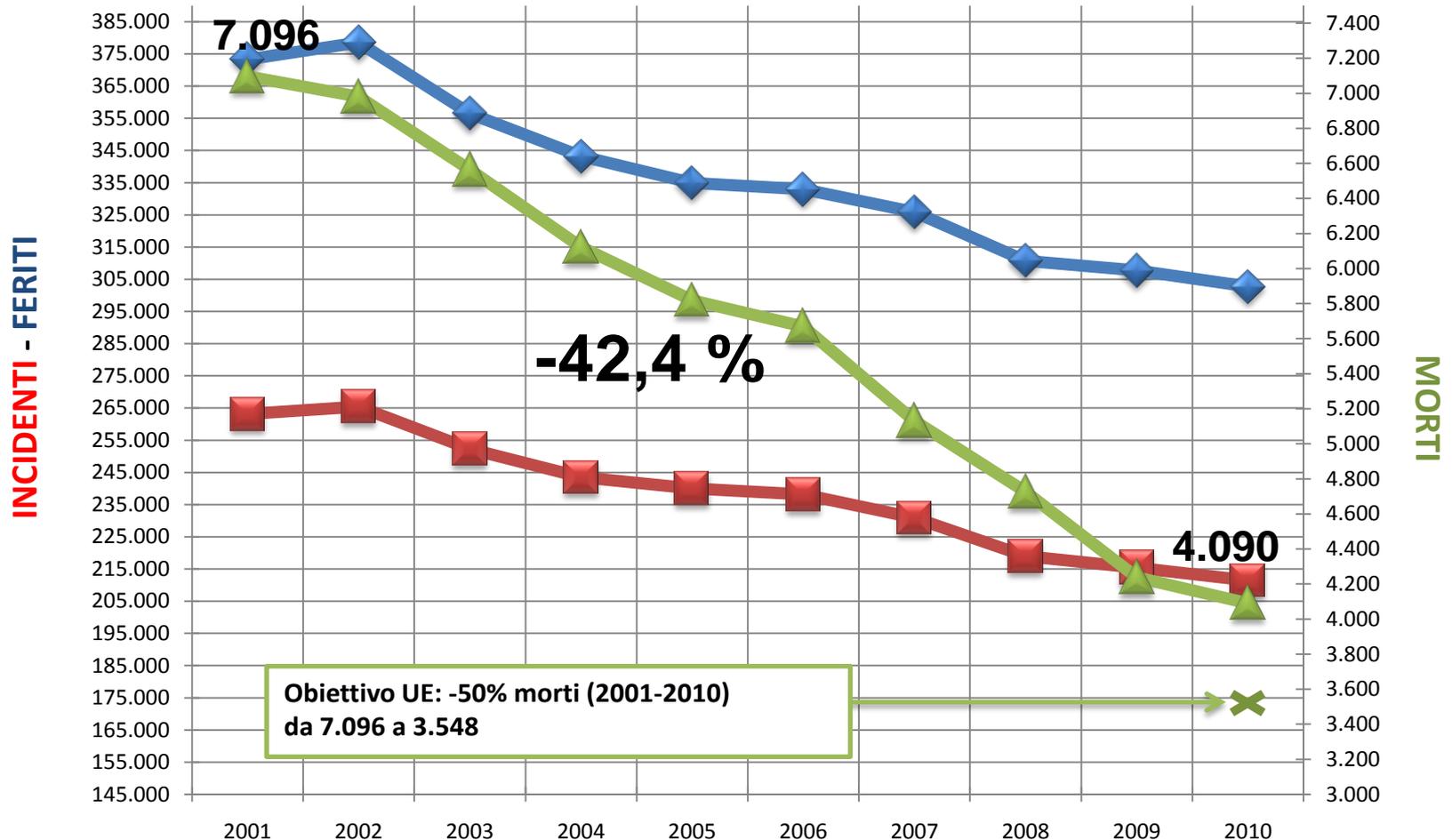
# LE DIMENSIONI DEL FENOMENO

- In Italia, nel 2010, si sono registrati **211.404** incidenti stradali. Hanno determinato **4.090** morti e **302.735** feriti.
- Ciò significa che ogni giorno si sono verificati mediamente **580** incidenti stradali che hanno causato la morte di **11** persone e il ferimento di altre **829**.
- Circa **10** volte più numerosi dei morti per atti delittuosi.
- Oltre **100** volte maggiori di quelli avvenuti in tutte le altre modalità di trasporto (nave, treno, aereo).
- Prima causa di morte tra i giovani ...
- Nel 2010 il costo sociale complessivo è stato di circa **28 Mld** di Euro

**4090 morti ...è come se ogni anno  
sparisse un intero paese.**

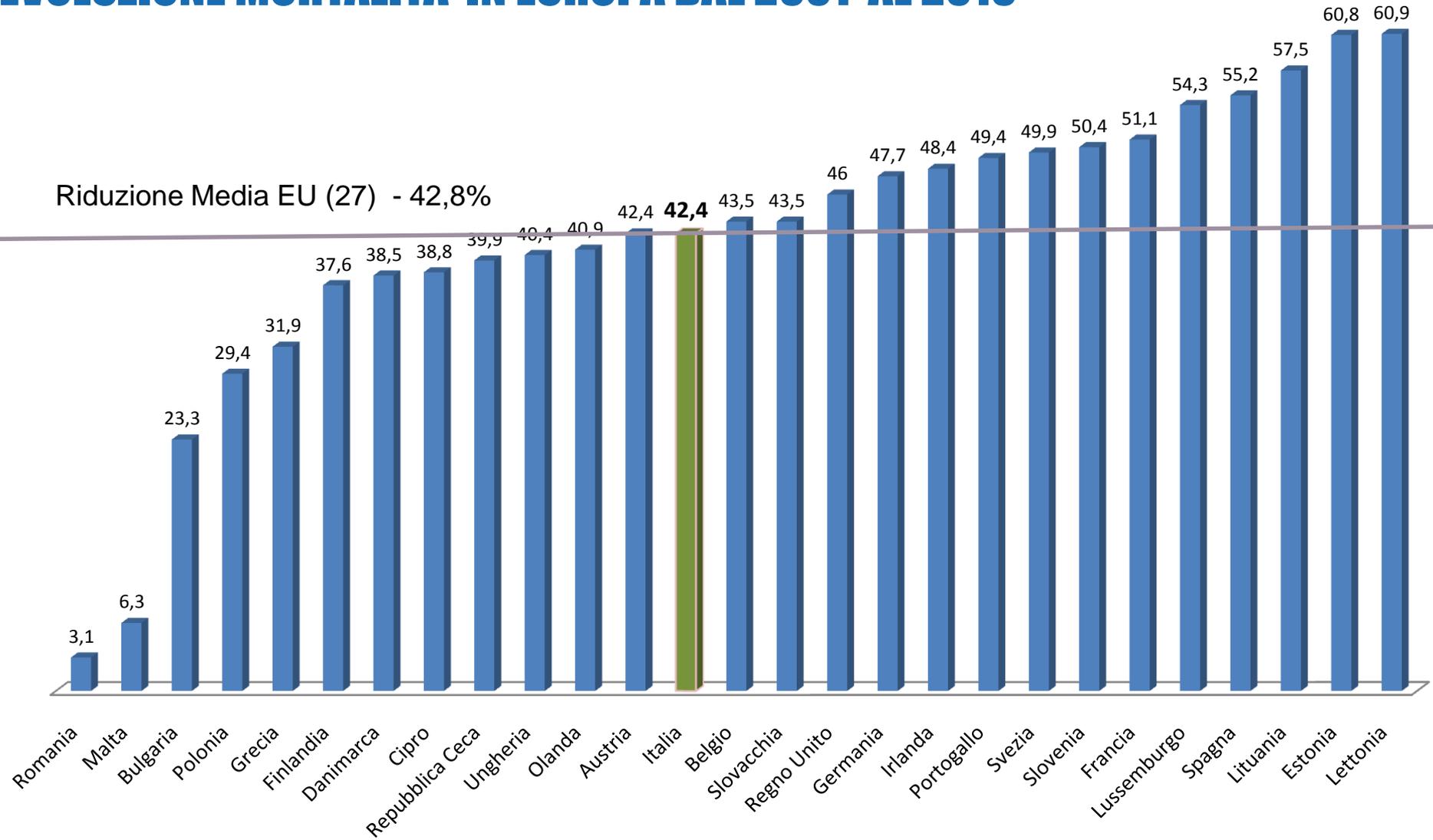


# L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITA' DAL 2001 AL 2010



- Per l'anno 2011, L'ISTAT stima un'ulteriore flessione dell'7% rispetto al 2010.
- Secondo detta stima il numero dei decessi dovrebbe attestarsi a circa 3800 (-46,4% rispetto al 2001)

# EVOLUZIONE MORTALITA' IN EUROPA DAL 2001 AL 2010



# AZIONI CHE HANNO GUIDATO IL CAMBIAMENTO (1)

Approccio sistematico e strutturato concretizzatosi con:

L' Adozione e l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale - **PNSS**  
(2002)

- 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 cofinanziamento hanno attivato un volume di investimenti di circa 1000 milioni di Euro;

Un azione normativa più attenta e rigorosa nei confronti dei comportamenti a maggior rischio:

- Patente a punti (2003);
- "Alcool zero" per i neopatentati e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o cose (2010);

# AZIONI CHE HANNO GUIDATO IL CAMBIAMENTO (2)

... e ancora con:

Una maggiore informazione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale :

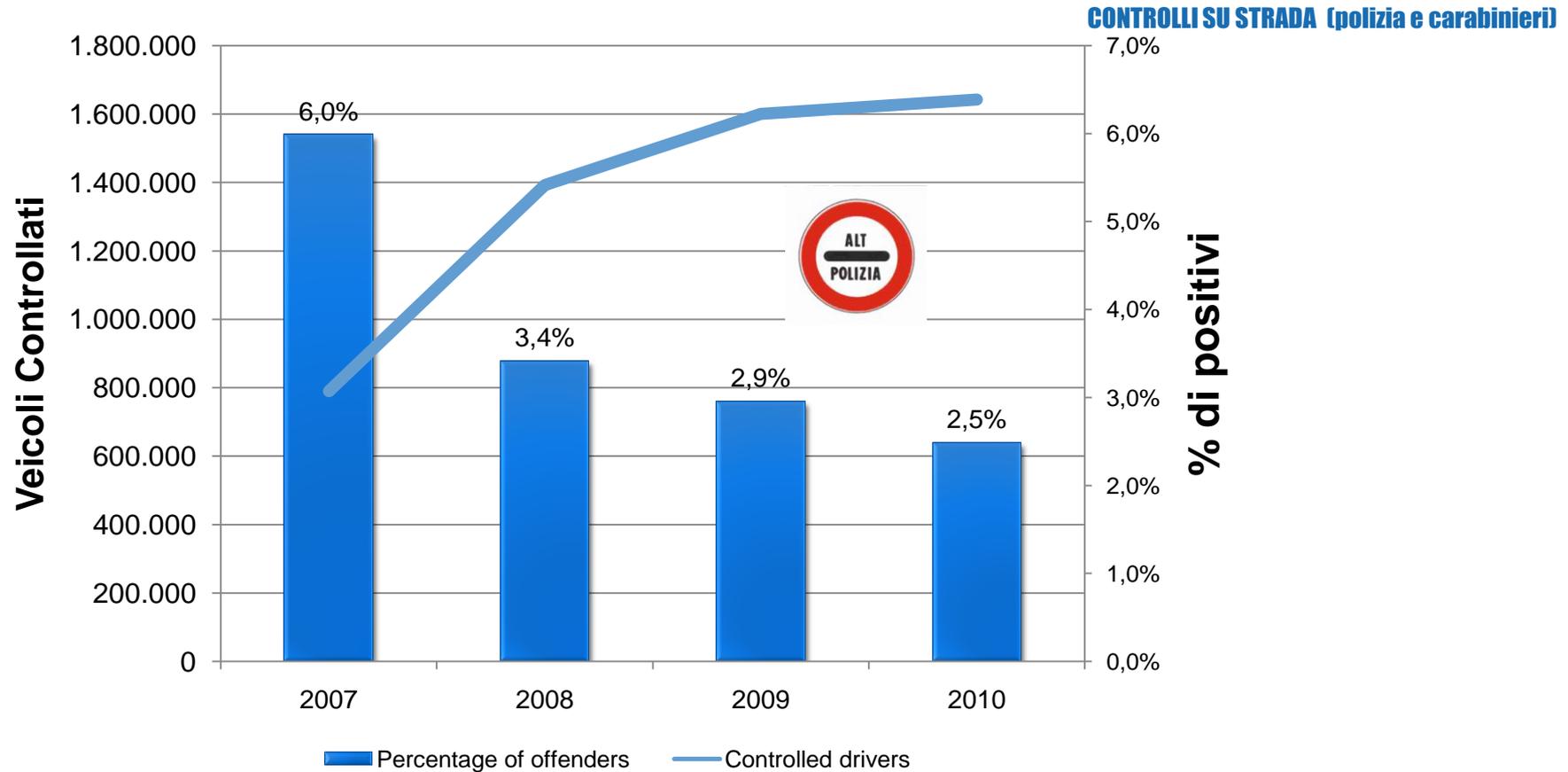
- Campagna di comunicazione istituzionale dal claim “..sulla buona strada”



- Partecipazione ad eventi nazionali di rilievo: meeting di Rimini, mondiali di nuoto, Motor show, mondiali di volley, torneo delle 6 nazioni di Rugby, giornata del calcio.....
- Educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado

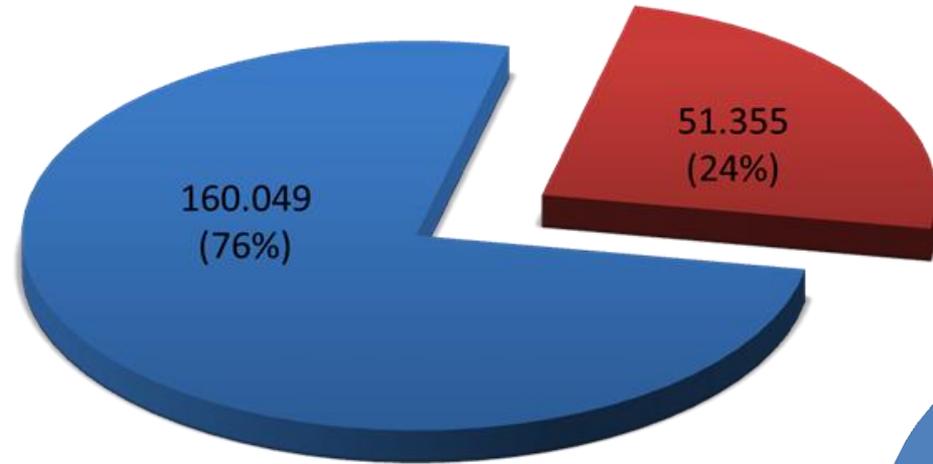
## AZIONI CHE HANNO GUIDATO IL CAMBIAMENTO (3)

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

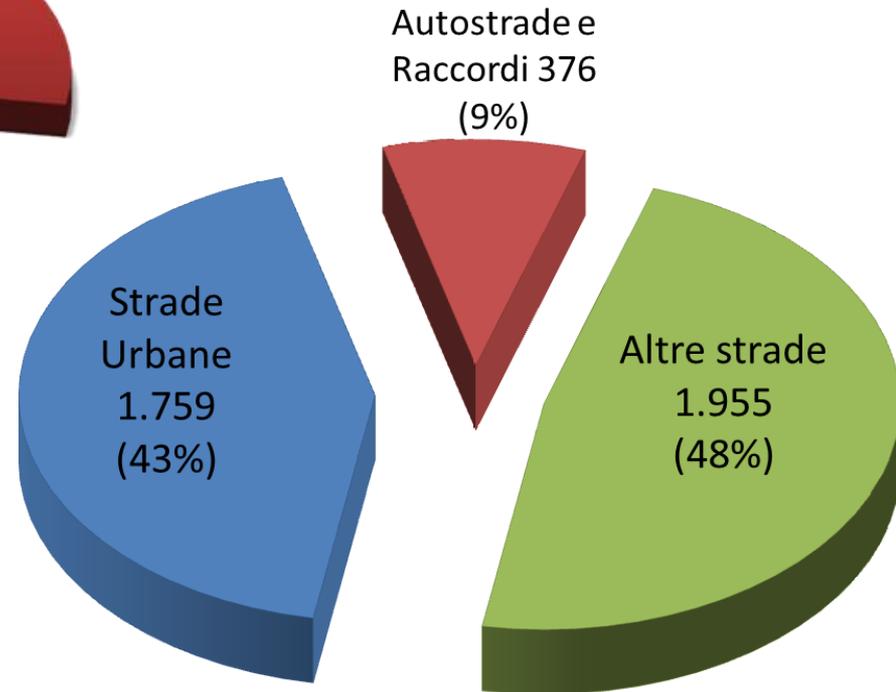


# MAGGIORI CRITICITA' (1)

■ Strade Urbane ■ Autostrade ed Altre Strade

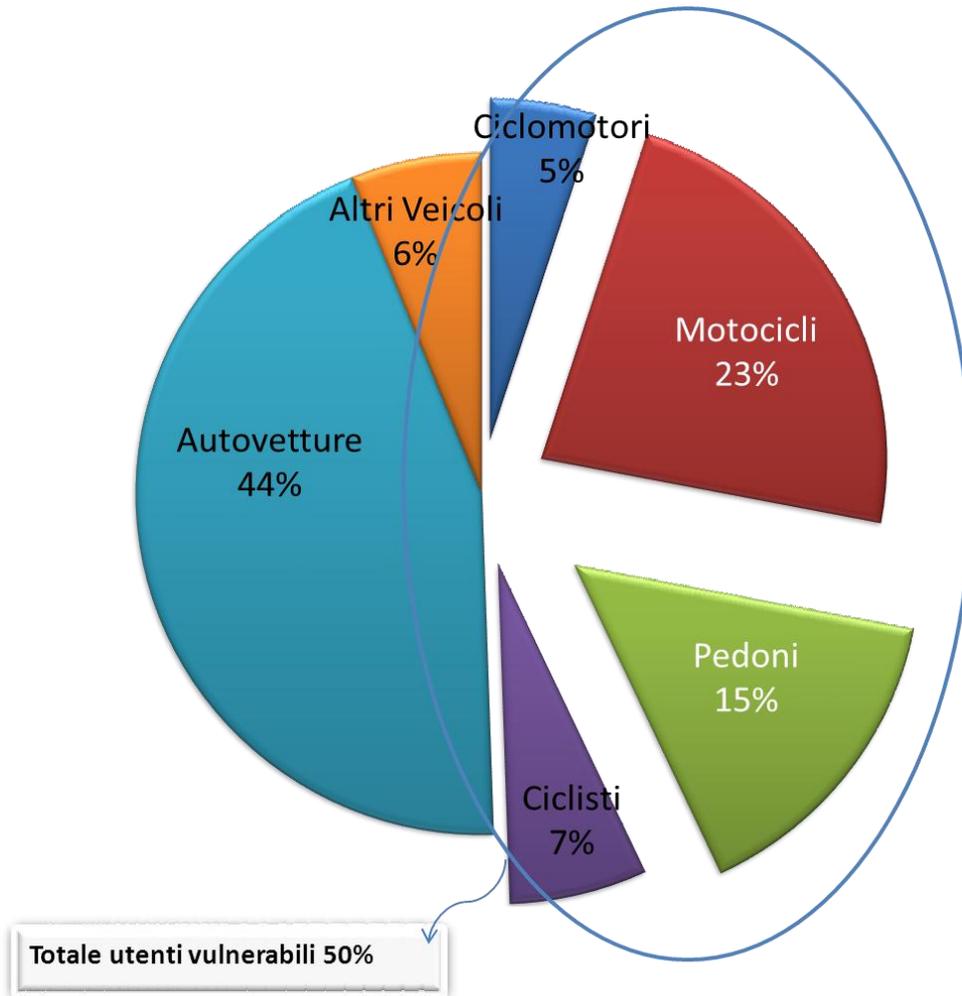


**DOVE AVVENGONO GLI INCIDENTI.....**



**DISTRIBUZIONE DELLA MORTALITA' NEI DIVERSI AMBITI**

## MAGGIORI CRITICITA' (2)



La distribuzione della mortalità evidenzia che il 50% del totale sono utenti vulnerabili.

## MAGGIORI CRITICITA' (3)

- Nel decennio 2001-2010 il numero di **motociclisti** morti sulle strade è aumentato di circa 11%
- Sul totale di 160.049 incidenti in **ambito urbano**, circa il 40% (62.238) sono con coinvolgimento di un veicolo a 2 ruote.
- Sul totale di 1.759 morti in ambito urbano, più del 37% (655) sono con coinvolgimento di un veicolo a 2 ruote.

## MAGGIORI CRITICITA' (4)



- Conoscenza dettagliata del fenomeno, in particolare nelle aree urbane.
- Conoscenza della reale efficacia/efficienza degli interventi realizzati

## LAVORI IN CORSO...



- **Acquisizione** di una base informativa dettagliata dell'incidentalità sia da un punto di vista *quantitativo* che *qualitativo*. Maggiori informazioni -> Maggiori elementi utili all'individuazione delle cause -> Verifica degli effetti delle misure poste in essere, o da porre in essere. All'interno di questo si inserisce anche il Protocollo di intesa MIT – ANCI – UPI.
- **Monitoraggio** dei programmi e degli interventi regionali e locali di attuazione del PNSS 2001-2010: risultati conseguiti con valutazione di efficacia/efficienza al fine di consentire l'individuazione delle migliori/buone pratiche nei diversi settori;

## LAVORI IN CORSO...

- **Automatizzazione e Informatizzazione** del processo di raccolta dei dati di incidentalità dalle forze di Polizia nazionali e locali.
- **Integrazione** dell'informazione sull'incidentalità stradale alle altre informazioni attualmente disponibili negli archivi del Dipartimento dei Trasporti: Archivio di tutti gli abilitati alla guida, Archivio veicoli circolanti (integrazione= azioni sull'infrastruttura, veicolo, uomo)
- **Predisposizione** nel prossimo futuro anche di un meccanismo di confronto con i dati sanitari (Strutture Ospedaliere e Pronto Soccorsi) utile sia per una verifica di completezza dei dati, ma soprattutto all'individuazione delle conseguenze di un incidente in termini anche di costi sociali.

# IL NUOVO OBIETTIVO AL 2020



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

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

2010 ⇒ 4.090

2020 ⇒ 2.045





# PIANO STRATEGICO NAZIONALE

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

# OBIETTIVI DEL PNSS AL 2020



- Il PNSS al 2020, in corso di predisposizione, definirà diversi obiettivi a vari livelli in termini di:
  - obiettivi generali in termini di conseguenze dell'incidentalità;
  - obiettivi specifici, per particolari categorie di utenza a rischio;
  - obiettivi relativi:
    - alle prestazioni di sicurezza del sistema stradale (Safety Performance Indicators)
    - al monitoraggio dei risultati.

## OBIETTIVI SPECIFICI E MILESTONE

- La definizione di obiettivi specifici consente di concentrare le azioni di contrasto su categorie di utenza “a rischio” e, allo stesso tempo, di monitorare più precisamente gli effetti delle azioni realizzate su tali categorie a rischio.
- Il PNSS al 2020 fisserà anche alcuni obiettivi intermedi, che costituiscono delle **milestone** per verificare il progresso verso gli obiettivi fissati ed eventualmente poter rimodulare le azioni da intraprendere per il raggiungimento dell’obiettivo generale.

2050

---

0



vittime

---