



MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

ISPETTORATO GENERALE PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE

Quaderno n. 1

**PROBLEMI E ISTANZE
EMERSI NEL CICLO DI
SEMINARI “MOBILITÀ E
SICUREZZA: INSIEME
VERSO IL 2000”**

RST

RICERCHE E SERVIZI PER IL TERRITORIO

MARZO 2000

Presentazione

Con il presente documento prende inizio una serie di quaderni che intende fornire un supporto tecnico alla definizione di strategie per il miglioramento della sicurezza stradale e alla loro attuazione nell'ambito del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale".

Nel primo quaderno si è ritenuto opportuno raccogliere le indicazioni dei rappresentanti di Amministrazioni locali, di Regioni, di Enti gestori delle strade, nonché dei corpi di polizia, del mondo della scuola, dell'associazionismo, etc., relativamente alle principali problematiche della sicurezza stradale e alle prospettive per il loro superamento. In altri termini si è voluto iniziare la serie di quaderni sulla sicurezza stradale partendo dal quadro dei problemi e degli obiettivi indicati dai principali soggetti che operano nel settore. Tale quadro, oltre a rappresentare l'attuale livello di consapevolezza sui problemi della sicurezza stradale e gli orientamenti per risolverli, ha fornito indicazioni e suggerimenti per la redazione del documento "Principi Generali e Linee Guida di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale", recentemente adottato dal Governo.

Nei prossimi mesi saranno realizzati e diffusi altri quaderni. Alcuni sono già in fase di realizzazione nell'ambito delle attività di supporto al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, altri potranno raccogliere ulteriori contributi e punti di vista, su proposta di Regioni, Amministrazioni Locali, altri Enti pubblici e privati.

IL SOTTOSEGRETARIO
CON DELEGA ALLA SICUREZZA STRADALE
On. Mauro Fabris

Il presente documento è stato elaborato dalla RST Ricerche e Servizi per il Territorio nell'ambito del programma di ricerche a supporto del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e illustra le indicazioni e le proposte dei partecipanti ai seminari regionali "**Mobilità e sicurezza: insieme verso il 2000**" in materia di sicurezza stradale.

I seminari sono stati promossi dal sottosegretario con delega alla sicurezza stradale, on. Mauro Fabris e sono stati organizzati dall'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale con la collaborazione di esperti del settore: Raffaella Amato (ISTAT), Pasquale Cialdini (Ministero Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale), Maurizio Coppo (RST), Mario Greco (ISTAT), Potito lascone (ANCI), Corrado Loschiavo (Ministero Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale), Ignazio Morici (AIIT), Franco Taggi (Istituto Superiore di Sanità), Marcello Vella (ACI). Il supporto organizzativo è stato assicurato dall'ACI.

Di seguito sono riportate le sedi dei seminari e il calendario del loro svolgimento.

Toscana e Umbria	Firenze	18 giugno
Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria	Alessandria	25 giugno
Veneto e Trentino Alto Adige	Vicenza	2 luglio
Abruzzo e Molise	Sulmona	9 luglio
Friuli Venezia Giulia	Udine	16 luglio
Sardegna	Cagliari	23 luglio
Campania	Napoli	24 settembre
Puglia e Basilicata	Bari	15 ottobre
Emilia Romagna e Marche	Bologna	22 ottobre
Nazionale	Riva del Garda	27-30 ottobre
Lombardia	Milano	5 novembre
Calabria	Cosenza	12 novembre
Sicilia	Messina	19 novembre
Lazio	Roma	16 dicembre

INDICE

	<i>Pag.</i>
1 Nota di sintesi	3
2 Riferimenti generali	7
2.1 La struttura del questionario	7
2.2 Caratteristiche dei soggetti che hanno compilato il questionario	8
2.2.1 Caratteri geografici e territoriali	8
2.2.2 Dotazione infrastrutturale, mobilità e incidentalità	10
2.2.3 Competenze, settori e profili professionali	14
3 Indicazioni sullo stato delle infrastrutture	16
3.1 Caratteristiche generali delle indicazioni	17
3.2 Le categorie stradali e lo stato della rete	18
4 Lo stato della sicurezza	22
5 I problemi prioritari	25
5.1 Le tipologie prevalenti	26
5.2 I problemi delle infrastrutture	27
6 Le iniziative intraprese	30
6.1 Gli indirizzi delle iniziative avviate	30
6.1.1 Le tipologie di interventi	31
6.2 Il coordinamento	37
6.2.1 Le forme di coordinamento in atto	38
6.2.2 Le carenze di collaborazione/coordinamento	40
7 Le possibilità di miglioramento: proposte	42
7.1 Caratteri prevalenti delle proposte	43
7.2 L'educazione stradale	50
8 Gli interventi normativi: le modifiche al Codice della Strada	51
8.1 La tipologia di indicazioni	51
8.2 Nota specifica sulle modifiche normative	53
8.3 L'efficacia del sistema sanzionatorio	55
9 Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale: misure e azioni prioritarie	56
9.1 L'articolazione delle priorità	57
ALLEGATO A: QUESTIONARIO	60

1. NOTA DI SINTESI

Gli aspetti di maggiore rilevanza che emergono dalle indicazioni degli operatori del settore riguardano in primo luogo il livello di infrastrutturazione del Paese, il tipo e la qualità dell'intervento, il livello di coordinamento e l'efficacia delle azioni intraprese.

1. Se dai questionari emerge il consolidarsi della consapevolezza che l'intervento, per essere efficace, deve dirigersi in **più direzioni** e in **più ambiti di intervento**, contemporaneamente si evince che in generale le azioni intraprese non riescono ad assumere un carattere multisettoriale e coordinato, sia per una sostanziale rigidità delle competenze, sia per le caratteristiche dell'azione pubblica, storicamente orientata più al controllo delle procedure che alla gestione integrata di programmi e progetti e, ancor meno al governo dei risultati e alle verifiche di efficacia. In particolare le stesse Amministrazioni locali indicano come il coordinamento, ove presente, assuma in generale il carattere di una **collaborazione informale e scarsamente strutturata**, che non sempre coinvolge tutte le competenze né assume forme strutturate e/o formalizzate. Il coordinamento è prevalentemente di natura **informale** e si sviluppa quasi sempre su **aspetti specifici** (ad esempio il controllo). Il nodo della carenza o dell'assenza di coordinamento diventa più forte proprio rispetto agli Enti o organismi competenti sulla viabilità e deputati alla programmazione.
2. Sullo stato della rete emerge una sostanziale **assenza di gerarchia della rete sovraordinata e una sua inadeguatezza rispetto alla rapida crescita della mobilità delle persone e, soprattutto della merci**. Un punto nodale è rappresentato dalla scarsa qualificazione delle infrastrutture relativamente alle connessioni stradali (incroci, accessi, snodi) e alla messa in sicurezza (manutenzione efficiente, segnaletica, sistemi di protezione, visibilità, elevata presenza di cartelli pubblicitari). Parallelamente viene anche segnalata la carenza di collegamenti o il congestionamento della rete di collegamento tra i centri urbani principali a causa di un eccessivo sviluppo delle trasformazioni edilizie e dell'innesto diretto sulla rete maggiore di insediamenti produttivi, aree commerciali, etc. Sulla rete urbana la maggiore insufficienza è determinata dalla sua **scarsa qualificazione rispetto alle utenze deboli**; si segnala infatti la carenza di percorsi protetti per la mobilità alternativa e pedonale.

3. Un ulteriore elemento di riflessione che sta al fondo di queste valutazioni riguarda i **criteri di gestione del comparto dei trasporti** e il **sistema di regole** attraverso cui tale gestione viene attuata. In qualche modo sono coinvolti sia le **scelte nazionali in materia di politiche di infrastrutturazione e dei trasporti** (la mancata pianificazione integrata di trasporto e reti, le opzioni modali, etc.) sia la **pianificazione locale** (l'urbanistica, gli interventi nel settore dei trasporti e del traffico, etc.).
4. Sullo **stato della sicurezza** emerge una conoscenza "*empatica*" del problema più che una riflessione orientata da parametri di valutazione e confronto. Tranne in un numero limitato di casi, le indicazioni tendono a rappresentare le necessità o a descrivere le principali cause piuttosto che a definire una specifica posizione sulle prospettive e sulle politiche da attuare. Pare di poter affermare che alla consapevolezza del problema non si affianchi una adeguata conoscenza dello stesso.
5. Si registra una diffusa tendenza a identificare i **problemi prioritari** con lo stato delle infrastrutture. L'azione principale riguarda la **riorganizzazione della rete stradale**, soprattutto quella di "relazione" esterna, al fine di "scollegare" il centro urbano dai flussi di traffico esterni (ridefinizione delle gerarchie stradali) e la **separazione dei flussi di traffico** (grande traffico di attraversamento, traffico locale, etc.) o delle **modalità** (Trasporto Pubblico Locale, utenze deboli, pedoni, biciclette). Contemporaneamente si indica che, per il miglioramento della sicurezza, è necessario intervenire sulle caratteristiche della rete: eliminazione delle barriere infrastrutturali, miglioramento degli elementi costitutivi delle strade (ponti, banchine, sottopassi, ecc.), eliminazione degli incroci a raso, miglioramento delle connessioni tra diverse categorie viarie, miglioramento della segnaletica, più frequente ed efficace manutenzione, etc. ed effettuare gli interventi di messa in sicurezza della rete. Su questi aspetti viene espressa una **forte esigenza di strumenti tecnici per la progettazione e la gestione delle fasi attuative** delle opere. Viene anche sistematicamente segnalata l'importanza di accompagnare queste misure con azioni tese a sviluppare il comparto del Trasporto Pubblico Locale e delle alternative modali.
6. La maggior parte di coloro che hanno fornito indicazioni ritiene

inoltre che l'azione di miglioramento della sicurezza stradale debba prioritariamente riguardare **l'informazione e la sensibilizzazione** dell'utenza, e in particolare dei conducenti, e la definizione di **programmi integrati e coordinati di prevenzione e controllo** del territorio.

7. Gli aspetti normativi e regolamentari meno condivisi riguardano **l'attuale sistema di accesso alla guida** e la **struttura del sistema sanzionatorio**. Sul primo aspetto è opinione pressoché unanime che **i conducenti debbano seguire una formazione più rigorosa**, che il **titolo di abilitazione sia necessario per tutti i veicoli** (compresi i motocicli) e che la capacità di guida e la conoscenza delle norme debbano essere soggette a periodiche verifiche. Viene generalmente ritenuto necessario penalizzare la reiterazione di infrazioni (patente a punti) e rafforzare le sanzioni per le infrazioni più gravi. Sul secondo aspetto invece si ritiene debba stabilirsi **una maggiore equità tra tipo di infrazione e sanzione**; in questo senso il sistema sanzionatorio deve creare un aggravio (inasprimento delle sanzioni) che contrasta con l'attuale fase di depenalizzazione dei reati. Un'altra richiesta molto diffusa riguarda l'opportunità di attribuire responsabilità penali per alcune tipologie di infrazioni (soprattutto per l'eccesso di velocità, per la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti, per il mancato uso dei dispositivi di sicurezza, etc). E' unanime opinione che debbano essere create le condizioni per conferire **certezza alle sanzioni** anche attraverso una modifica regolamentare.
8. La ricorrente richiesta di un maggior controllo non si esprime in modo dettagliato, tranne nei confronti dell'eccesso di velocità e l'uso dei dispositivi di sicurezza, ma evidenzia la ferma convinzione che una maggior presenza sul territorio delle forze di polizia rappresenti un forte deterrente ai comportamenti di guida trasgressivi e che questo costante "*monitoraggio dei comportamenti*" sia una misura che approssima il concetto di "*certezza della sanzione*". Inoltre, l'intensificazione della "*presenza*" sul territorio è parallela alle necessità di "**formare le conoscenze**" attraverso il monitoraggio della rete stradale, dell'incidentalità e del traffico.
9. Anche la necessità di ottenere **maggiori risorse o incentivi** riporta al

concetto sopra espresso poiché è molto diffusa l'opinione che questi debbano essere "**finalizzati alla sicurezza e premiali delle esperienze avviate**". In questo senso le maggiori risorse sembrano necessarie per far uscire gli interventi da una logica emergenziale e riportarli verso una forma di "*programmazione delle misure e degli interventi*" e verso la creazione di strutture tecniche e il miglioramento della formazione professionale.

10. Un ulteriore concetto espresso con forza è la necessità di formare e informare in senso ampio: i **conducenti** (educazione stradale, miglioramento della formazione alla guida), gli **utenti** (informazione e sensibilizzazione) e gli **operatori** del settore.

2. RIFERIMENTI GENERALI

2.1 LA STRUTTURA DEL QUESTIONARIO

Il questionario distribuito nel corso dei seminari è stato predisposto dal Ministero dei Lavori Pubblici e si compone di tre parti. ⁽¹⁾

- a) Nella prima era richiesta una valutazione sullo stato di fatto, l'indicazione dei problemi prioritari della sicurezza stradale e le iniziative intraprese per il suo miglioramento.
- b) Nella seconda, le questioni su cui dare indicazione riguardavano gli aspetti gestionali. In primo luogo si richiedeva di indicare quali forme di collaborazione/coordinamento fossero state avviate per migliorare la sicurezza stradale e la segnalazione di eventuali carenze di collaborazione rilevate da parte di Enti che avrebbero potuto contribuire al suo miglioramento. Come si vedrà non sempre è stato indicato quanto è stato avviato in materia, ma piuttosto quello che in teoria potrebbe funzionare meglio se fosse efficacemente coordinato. La stessa sezione invitava ad avanzare le proposte ritenute più efficaci per il miglioramento della sicurezza stradale.
- c) Nella terza parte del questionario era richiesto di indicare quali modifiche/aggiornamenti dovrebbero essere apportati al Codice della Strada per incrementarne l'efficacia. In quest'ambito era richiesto di indicare l'opportunità o meno di definire sanzioni alternative o sviluppare particolare impegno per assicurare la certezza della sanzione. Una ulteriore indicazione concerneva il *Piano nazionale per la sicurezza stradale* e le misure o gli interventi che prioritariamente dovrebbero essere avviati ai fini del miglioramento della sicurezza stradale.

Nell'ambito dei 14 seminari regionali sono stati compilati 187 questionari. Non tutti evidentemente risultano completi in ogni loro parte, anche in considerazione delle diverse competenze dei partecipanti. Ad ogni buon conto può stimarsi che il numero di questionari raccolti costituiscono una rappresentazione significativa della realtà nazionale data le diverse appartenenze geografiche, la complessità delle realtà urbane e territoriali di riferimento, gli ambiti territoriali di competenza, il ruolo e le competenze dei diversi soggetti.

⁽¹⁾ Si veda l'allegato A

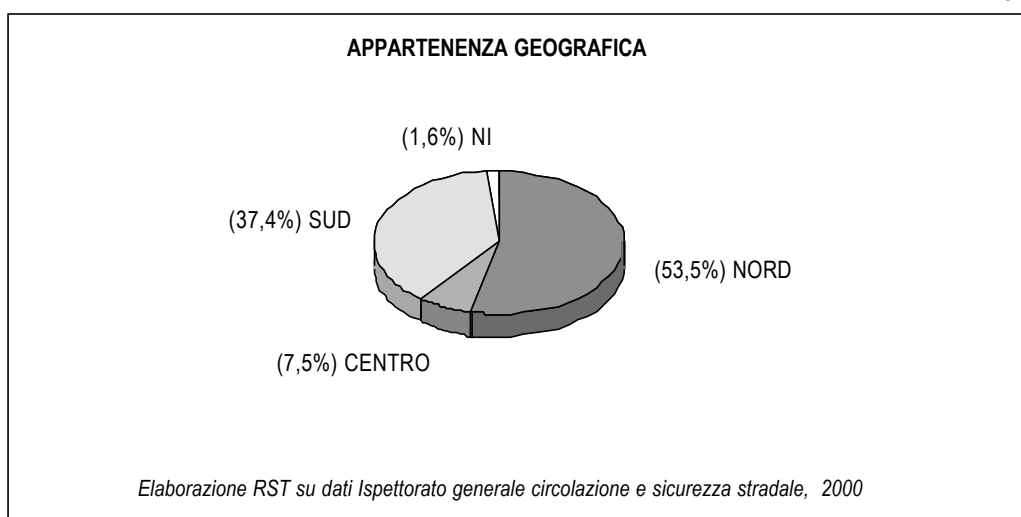
2.2 CARATTERISTICHE DEI SOGGETTI CHE HANNO COMPILATO IL QUESTIONARIO

I questionari sono stati classificati secondo alcune risposte tipo e associate ad alcuni parametri riferiti, in particolare: all'area geografica, alla regione, alla dimensione della città, alla densità territoriale del comune, alla dotazione di rete stradale, al numero di veicoli per kmq e agli indici di mobilità e di incidentalità della provincia di riferimento. ⁽²⁾

2.2.1 Caratteri geografici e territoriali

Rispetto all'appartenenza **geografica** dei 187 referenti, emerge una bassa presenza del Centro: oltre la metà di coloro che hanno compilato il questionario (53,5%) appartengono al Nord del Paese e il 37,4% al Sud. Solo il 7,5% dei partecipanti risiede in città del Centro. (vedi fig. 1)

FIG. 1



La **regione** che registra il maggior numero di presenze è l'Emilia Romagna con oltre il 15% dei questionari, seguita dal Veneto, dal Friuli Venezia Giulia e dalla Puglia, con il 12% circa e dalla Lombardia (9% circa dei questionari). Risulta invece del tutto assente il Lazio. (vedi fig. 2)

Rispetto alle **dimensioni demografiche** delle città di provenienza, la presenza più numerosa si registra tra le città con popolazione superiore ai 150 mila abitanti (oltre il 25%) seguita da quelle con popolazione compresa tra i 80 e i 150 mila abitanti (poco meno del 25%).

In sostanza più della metà dei referenti fanno riferimento ad ambiti urbani con popolazione superiore agli 80 mila abitanti. (vedi fig. 3)

⁽²⁾ Tali dati sono stati estratti dall'archivio RST sulla mobilità e la sicurezza stradale

FIG. 2

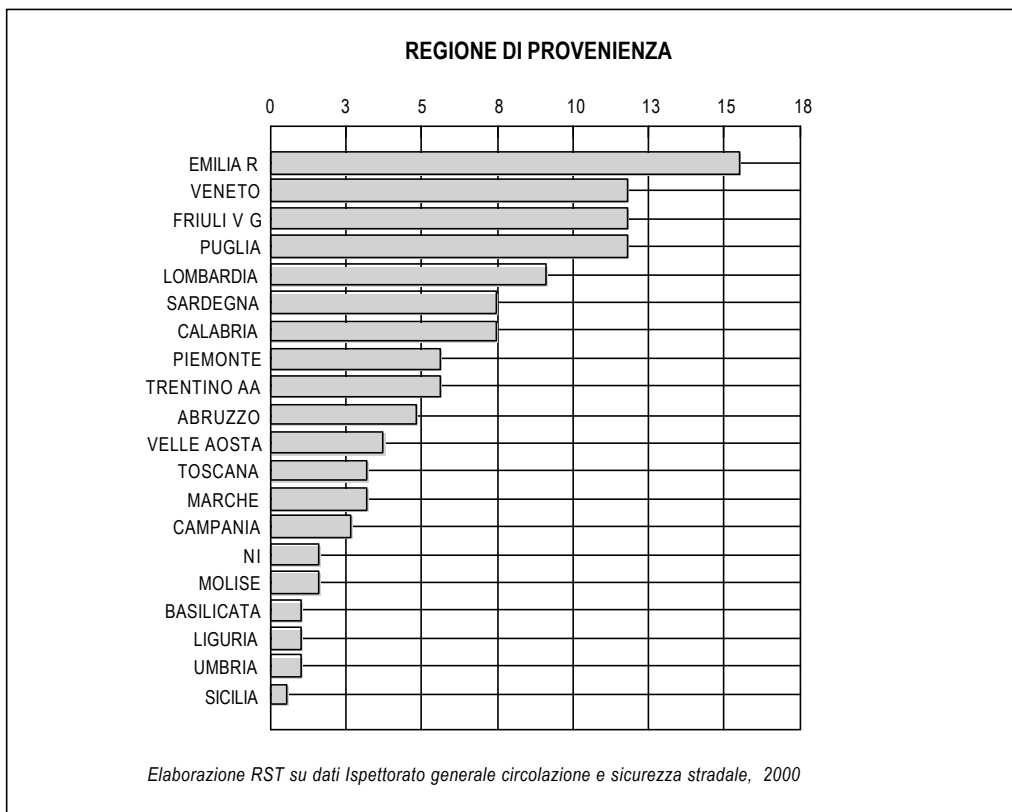
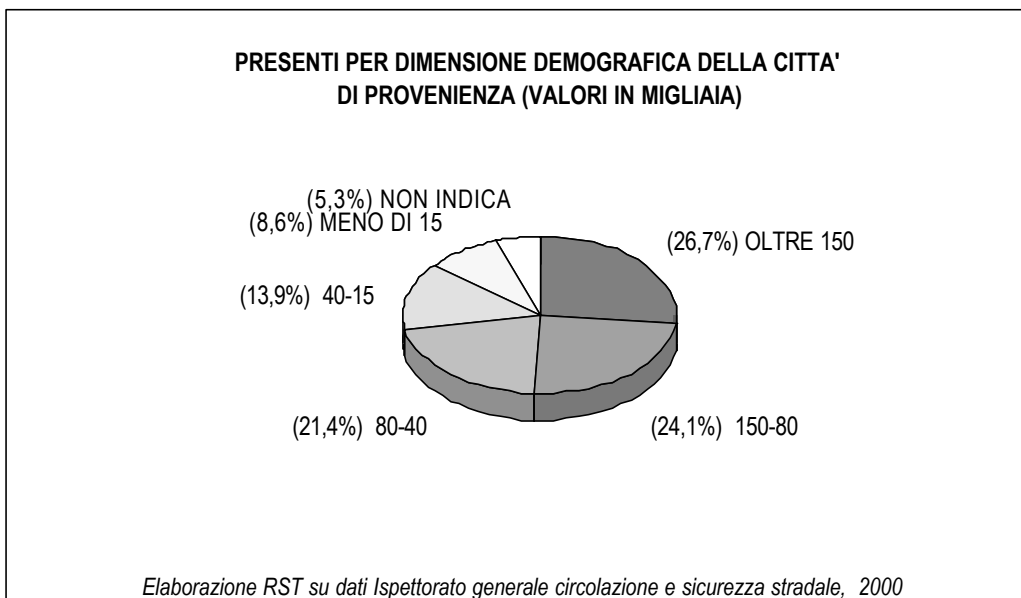
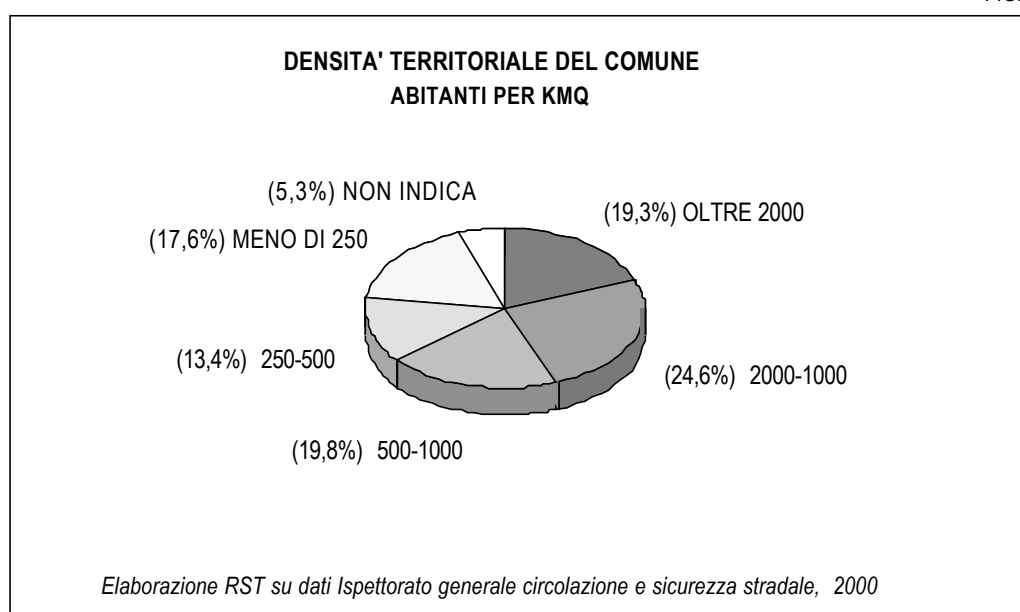


FIG. 3



Rispetto alla **densità demografica** dei comuni di appartenenza, la classe più rilevante è quella compresa tra i 1.000 ed i 2.000 abitanti per kmq (poco meno del 25%) seguita da quella con oltre 2.000 ab/kmq e da quella compresa tra i 500 ed i 1.000 ab/kmq. Anche in questo caso deve sottolinearsi come circa la metà degli intervenuti si riferisce ad un ambito territoriale ad elevata densità demografica, anche se si registra una consistente presenza di comuni a bassa densità (il 18% dei referenti proviene da territori con meno di 250 ab/kmq). (vedi fig. 4)

FIG. 4



2.2.2 Dotazione infrastrutturale, mobilità e incidentalità

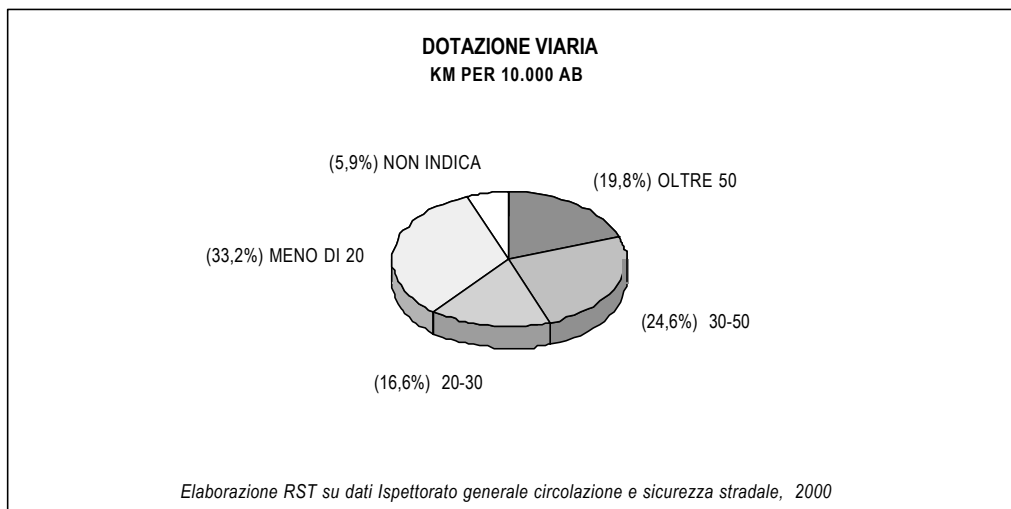
Il primo parametro si riferisce alla dotazione di **infrastrutture viarie** del territorio provinciale di riferimento (provinciali, statali e autostrade).

In questo caso, la presenza più rappresentativa, circa il 35%, è costituita da ambiti a bassa dotazione ⁽³⁾ (meno di 20 km ogni 10.000 ab.).

Il secondo gruppo, per numerosità, è rappresentato da ambiti a dotazione medio alta (da 30 a 50 km per 10.000 ab.) e costituisce circa il 25% dei referenti. Occorre però sottolineare che l'insieme delle realtà a bassa dotazione (sotto il limite di 30 km per 10.000) è superiore alla metà delle realtà territoriali rappresentate. (vedi fig. 5 alla pagina successiva)

⁽³⁾ La dotazione media nazionale è di circa 29 km ogni 10.000 ab.

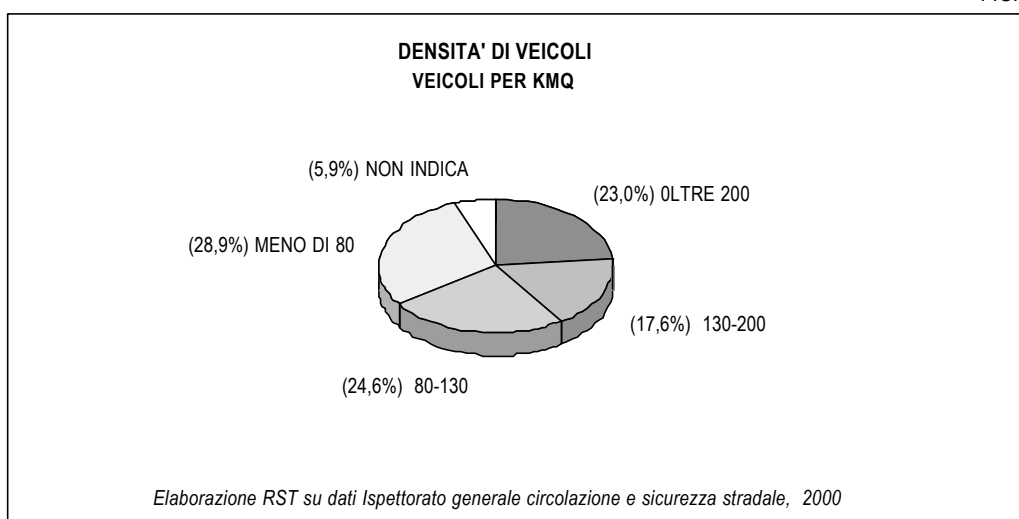
FIG. 5



Il secondo parametro utilizzato concerne la **densità di veicoli** (veicoli/kmq) presenti nel territorio di riferimento. In questo caso il dato appare curiosamente in contraddizione con quanto ci si potrebbe aspettare, date le caratteristiche degli indicatori precedenti.

La rappresentanza più numerosa, il 30% circa, si riferisce a territori a bassa densità di veicoli (meno di 80 veicoli per kmq)⁽⁴⁾ subito seguita da un gruppo, rappresentativo del 25% dei casi e relativo a contesti a medio bassa dotazione (tra gli 80 ed i 130 veicoli per kmq). La classe ad elevata dotazione (oltre 200 veicoli per kmq), rappresentativa di circa il 23% dei partecipanti, risulta piuttosto contenuta. (vedi fig. 6)

FIG. 6

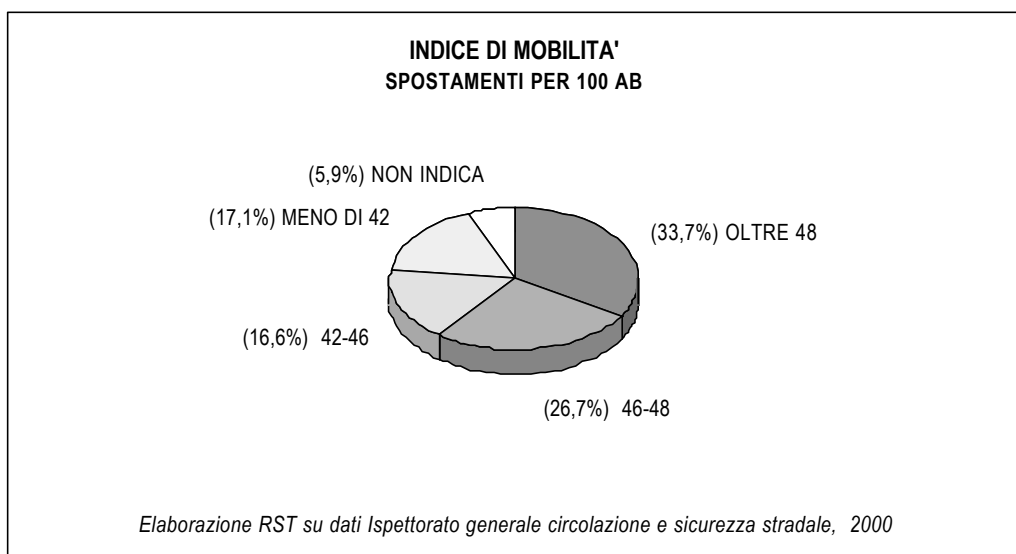


⁽⁴⁾ La dotazione media nazionale è di circa 129 veicoli per kmq.

Per quanto concerne l'**indice di mobilità**, la distribuzione delle presenze nelle classi rientra invece perfettamente nella norma. I referenti appartengono ad ambiti territoriali con elevato od elevatissimo indice di spostamento. ⁽⁵⁾

Poco meno del 35% di queste realtà territoriali registra oltre 48 spostamenti ogni 100 abitanti, seguiti da un ulteriore 27% di ambiti con indice compreso tra i 46 ed i 48 spostamenti per 100 abitanti. (vedi fig. 7)

FIG. 7



Infine è stata verificata la situazione dell'**incidentalità** negli ambiti territoriali di provenienza dei partecipanti ai seminari.

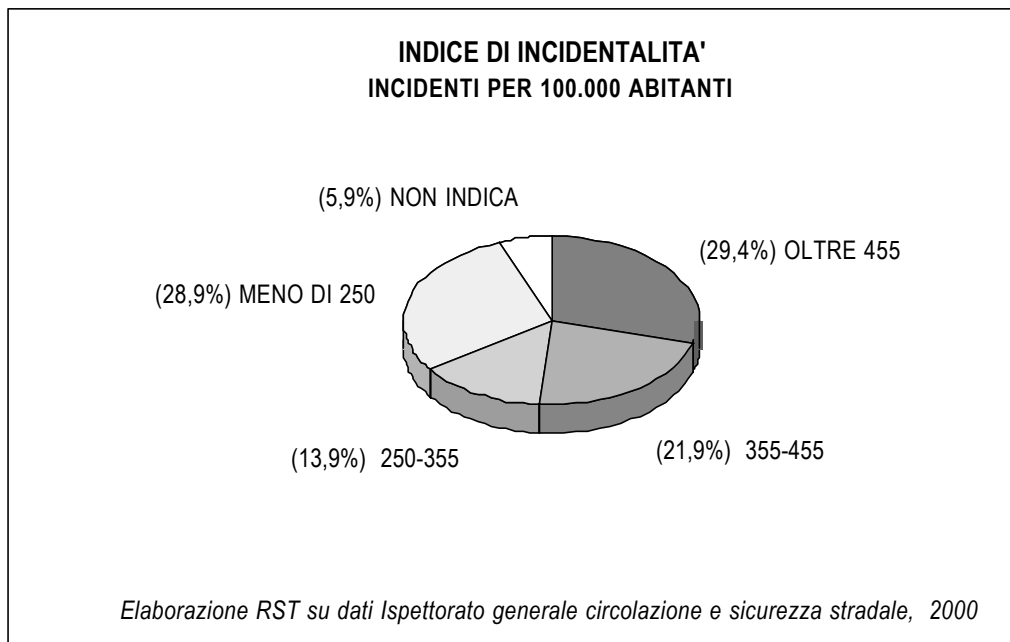
Oltre la metà degli interlocutori opera in contesti ad alta od altissima incidentalità e comunque superiore all'indice medio nazionale.⁽⁶⁾ Significativo il fatto che ben il 30% dei referenti risiede in contesti in cui l'indice supera i 455 incidenti per 100.000 abitanti.

Mentre appare ridotto il numero di partecipanti che operano in ambiti a medio bassa incidentalità (meno del 15%), il gruppo di quelli che operano in condizioni di bassa incidentalità (meno di 250 incidenti per 100.000 abitanti) assume invece un peso significativo rappresentativo di poco meno del 30% delle realtà territoriali presenti. (vedi fig. 8 alla pagina successiva)

⁽⁵⁾ L'indice medio nazionale è di 46,2 spostamenti sistematici ogni 100 abitanti residenti.

⁽⁶⁾ L'indice medio nazionale è di 355 incidenti ogni 100.000 abitanti. Gli incidenti considerati sono quelli con danni gravi (feriti o morti).

FIG. 8



2.2.3 Competenze, settori e profili professionali

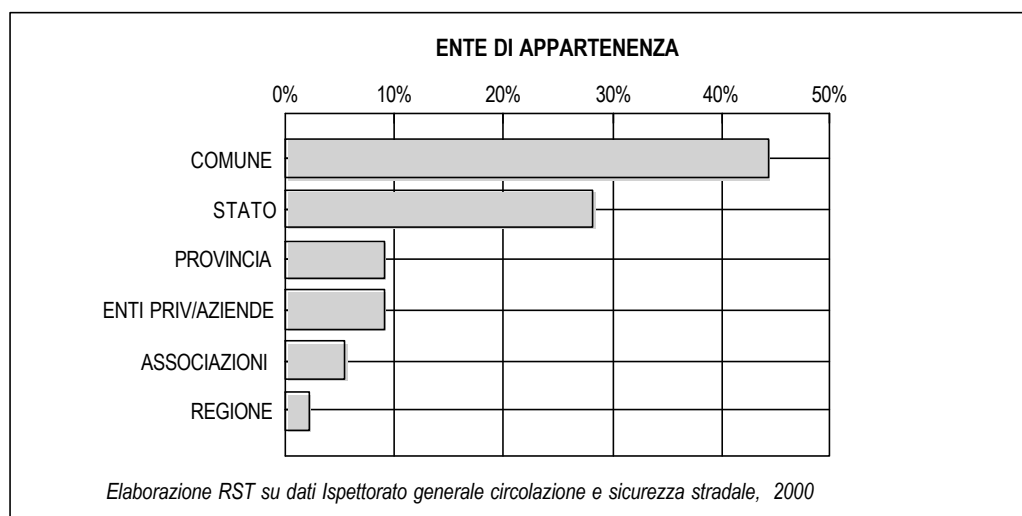
Nella grande maggioranza dei casi i referenti appartengono al settore pubblico, ma si rileva la presenza di una certa quota di operatori privati del settore e di rappresentanti dei consumatori e di associazioni.

Rispetto al comparto pubblico, del tutto in conformità con la struttura delle competenze in materia di circolazione e, soprattutto di sicurezza stradale, si registra una **netta prevalenza di rappresentanze dei Comuni**, (oltre il 45% degli intervenuti ai seminari) e **dell'Amministrazione centrale** (rappresentato da poco meno del 30% dei partecipanti).

Risultano invece scarsamente presenti gli altri Enti locali (Province e Regioni), rappresentati da poco più del 12% degli intervenuti e tra i quali però è maggioritaria la presenza delle Province (oltre il 9%).

Un ulteriore 9% dei presenti appartiene al settore degli operatori e delle aziende nel settore (ACI, ANAS, società gestione autostrade, etc.) e una quota di poco superiore al 5% appartiene al mondo delle rappresentanze civili e dell'associazionismo. (vedi fig. 9)

FIG. 9



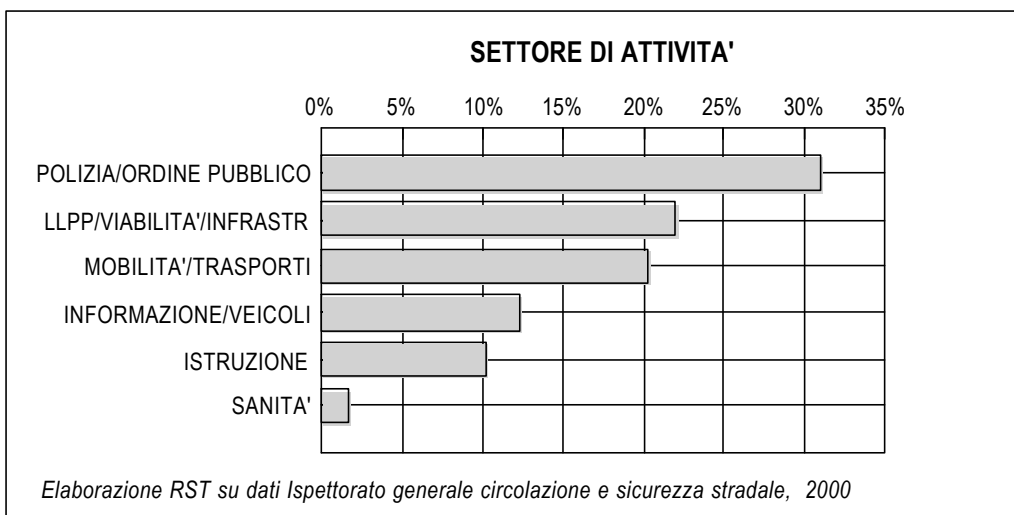
Gli intervenuti, rispetto al settore di attività, sono per un terzo operatori nell'ambito dell'**ordine pubblico e del controllo** (oltre il 30%).

Per numerosità delle rappresentanze, si registrano in seconda posizione gli operatori del comparto delle infrastrutture (viabilità, lavori pubblici, etc.) con il 22% circa di presenze e, in terza, di quello della mobilità e dei trasporti (il 20% degli intervenuti).

Seguono gli operatori privati (infortunistica, veicoli, etc.) con il 12%

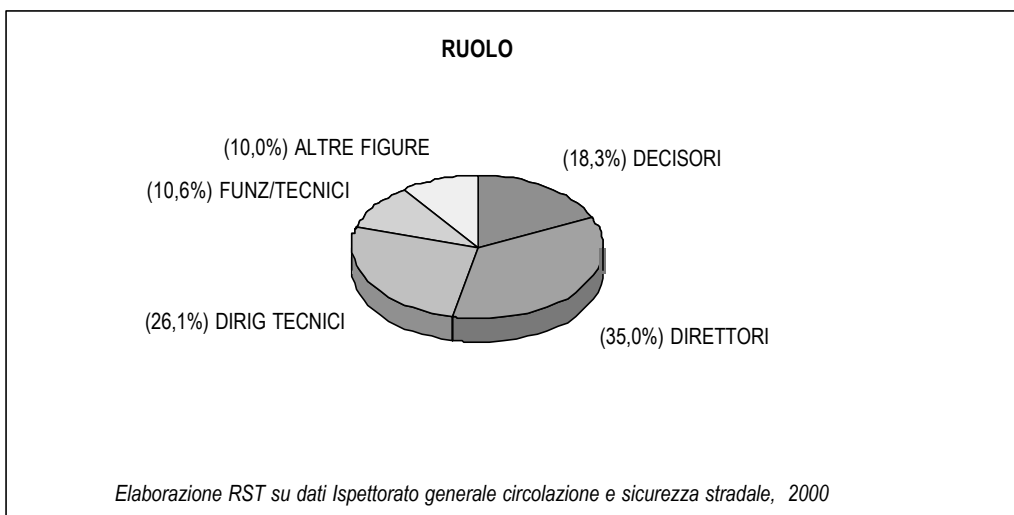
circa di presenze, dell'istruzione (il 10%) e della sanità (un modesto 2%). (vedi fig. 10)

FIG. 10



Rispetto al ruolo professionale, sono **prevalenti ruoli apicali** (dirigente generale, dirigente capo, etc.) rappresentati dal 35% degli intervenuti. I dirigenti tecnici costituiscono oltre il 25% delle presenze. In terza posizione figurano i ruoli politici (sindaci, assessori, etc) e responsabili di funzioni dell'Amministrazione centrale attinenti alla protezione civile e all'ordine pubblico (prefetti, complessivamente indicati in figura con il termine di "decisori") con il 18% di presenze. (vedi fig. 11)

FIG. 11



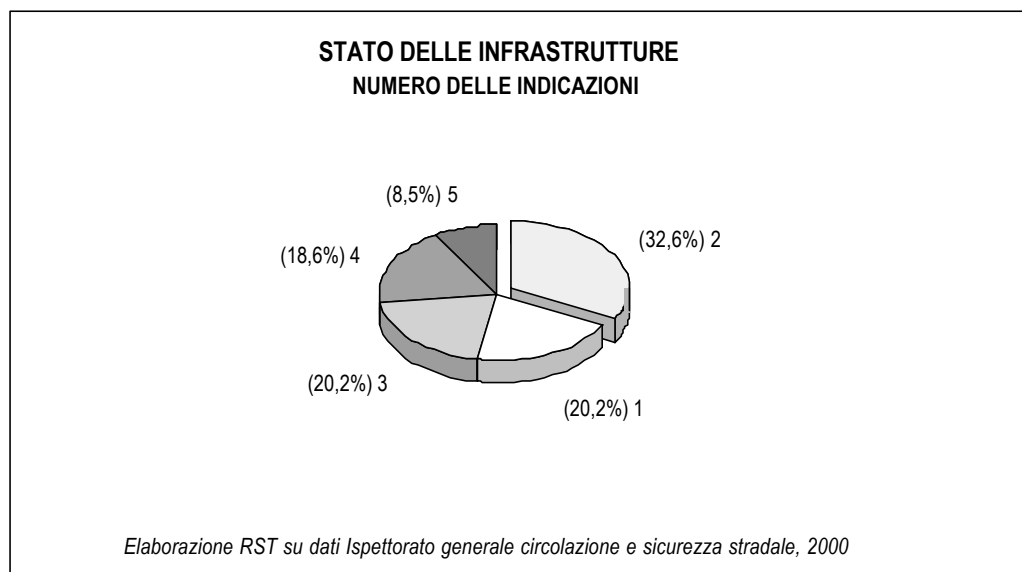
3. INDICAZIONI SULLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE

Nella prima sezione del questionario si richiedeva di esprimere una valutazione sullo stato delle infrastrutture stradali nel territorio di propria competenza, evidenziandone le eventuali condizioni che recano conseguenze sui livelli di sicurezza stradale.

A questa sezione hanno risposto 129 soggetti, il 69% dei partecipanti. Va precisato che tra coloro che non hanno risposto (58 soggetti) la maggior parte fanno parte o del comparto dell'istruzione o di rappresentanze del mondo civile (associazioni, etc.) che, non avendo competenza specifica, hanno probabilmente ritenuto di non poter esprimere un giudizio tecnicamente valido.

Tra coloro che hanno risposto è prevalso l'orientamento verso una segnalazione "complessa" che riassume più di un aspetto (o più di una categoria di rete). Infatti solo nel 20% dei casi si è indicato un solo aspetto significativo dello stato delle infrastrutture. (vedi fig. 12)

FIG. 12



Il secondo gruppo, rappresentativo del 33% circa dei casi, ha indicato due aspetti della rete mentre un ulteriore 20% circa segnala tre aspetti. Infine, il 27% dei partecipanti evidenzia condizioni problematiche delle infrastrutture viarie per più di quattro aspetti.

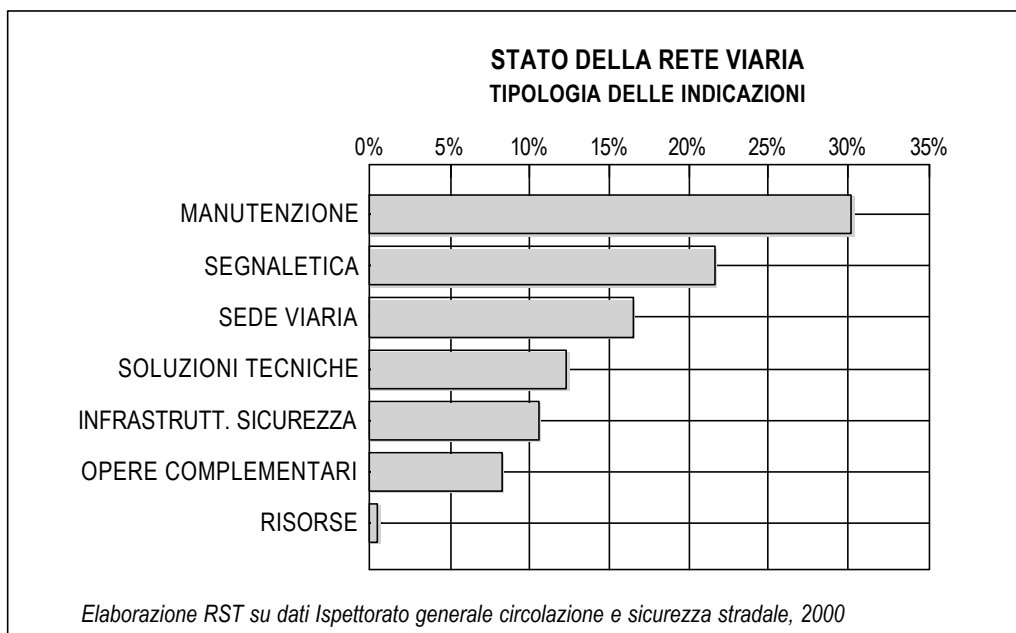
3.1 CARATTERISTICHE GENERALI DELLE INDICAZIONI

Tra i 129 soggetti che hanno risposto alla sezione, solo una minima parte (il 5,4%) non ha fornito specifiche indicazioni sullo stato delle infrastrutture.

L'aspetto più significativo riguarda lo stato di **manutenzione della rete**, indicato nel 30% dei casi, seguito dalla **segnaletica** (22% delle indicazioni) e dalle **caratteristiche della sede viaria** (oltre il 16% delle indicazioni). (vedi fig. 13)

In questo gruppo sono comprese sia le indicazioni concernenti le caratteristiche geometriche della sede viaria che le sue componenti (banchine, marciapiedi, cigli, etc.).

FIG. 13



Segue un secondo gruppo di indicazioni relative alle caratteristiche della connessione tra le diverse categorie di rete (incroci, intersezioni, sedi riservate, etc.):

- **soluzioni tecniche** (12,5%);
- infrastrutture di **sicurezza** (poco più del 10%);
- **opere complementari** (ponti, sottovie, cavalcavia, etc.) indicate in poco più del 7% dei casi.

3.2 LE CATEGORIE STRADALI E LO STATO DELLA RETE

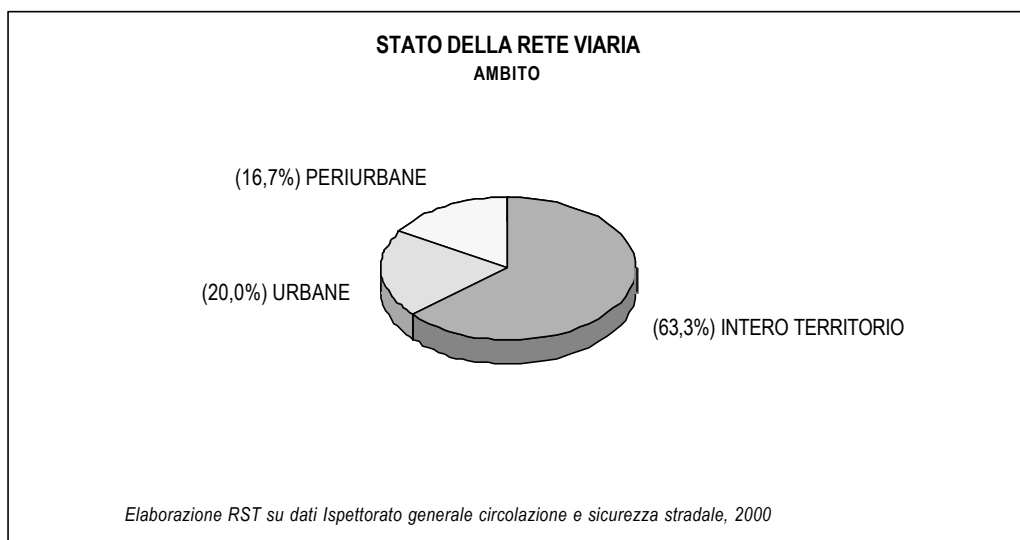
Nel passare dall'individuazione del tipo di problematica all'infrastruttura di riferimento, si è tentato di riaccorpere le indicazioni per categoria di strada (sulla base dell'Ente proprietario della strada).

Questo tipo di elaborazione può dirsi solo parzialmente riuscito poiché le valutazioni, come si evince dalla quota in cui non è stato possibile sintetizzare le risposte, oltre il 63% di casi, e rappresentate da "**altro**", si riferiscono al territorio esterno al centro urbano e coinvolge, quindi, tutta la rete (senza distinzione tra Enti proprietari).

In misura più contenuta sono indicate problematiche relative alla rete urbana (20% dei casi) o periurbana (16,7% dei casi). (vedi fig. 14)

Questa ultima indicazione assume però grande interesse poiché, nonostante sia minoritaria, è spesso associata a quella strettamente urbana (duplicità di indicazioni). E' da sottolineare, comunque, che nel momento in cui si è ritenuto di specificare, laddove solitamente si opera la macro distinzione urbana-extraurbana, certamente si intende sottolineare l'esistenza di un **problema specifico**, peraltro diffuso anche in altri Paesi europei. ⁽⁷⁾

FIG. 14

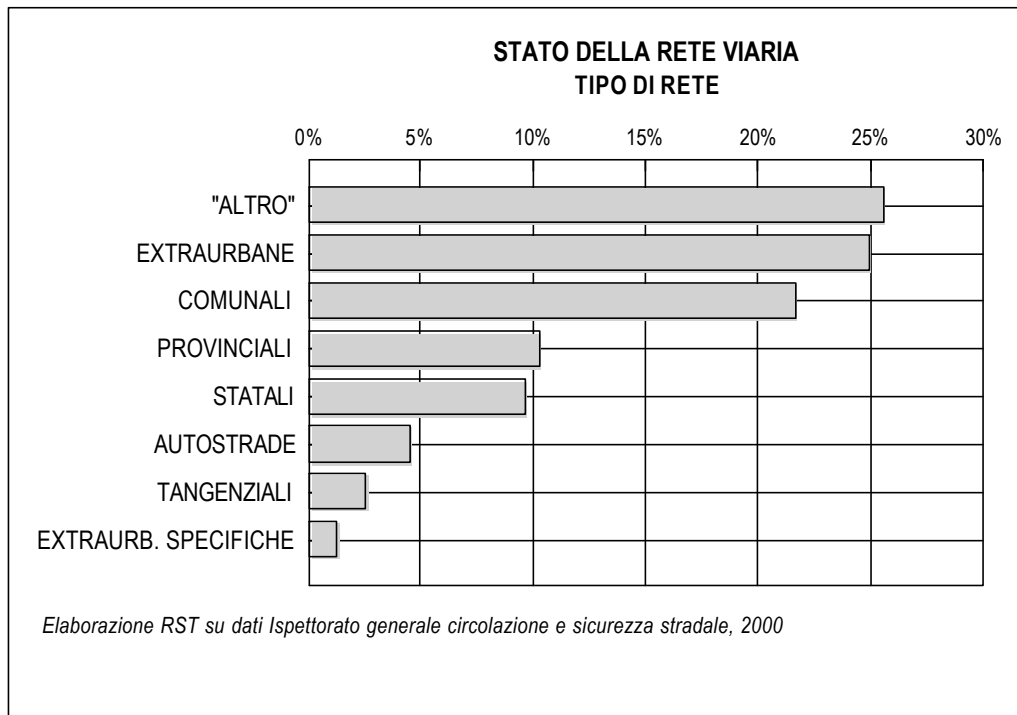


In questo stesso ambito di **cerniera** tra urbano/non urbano si concentrano le problematiche relative alle "**connessioni**" tra le diverse categorie di rete, precedentemente indicate.

⁽⁷⁾ I programmi integrati di sicurezza stradale attuati in Francia nel 1993 individuavano proprio gli ambiti a margine dei centri urbani quali siti di intervento.

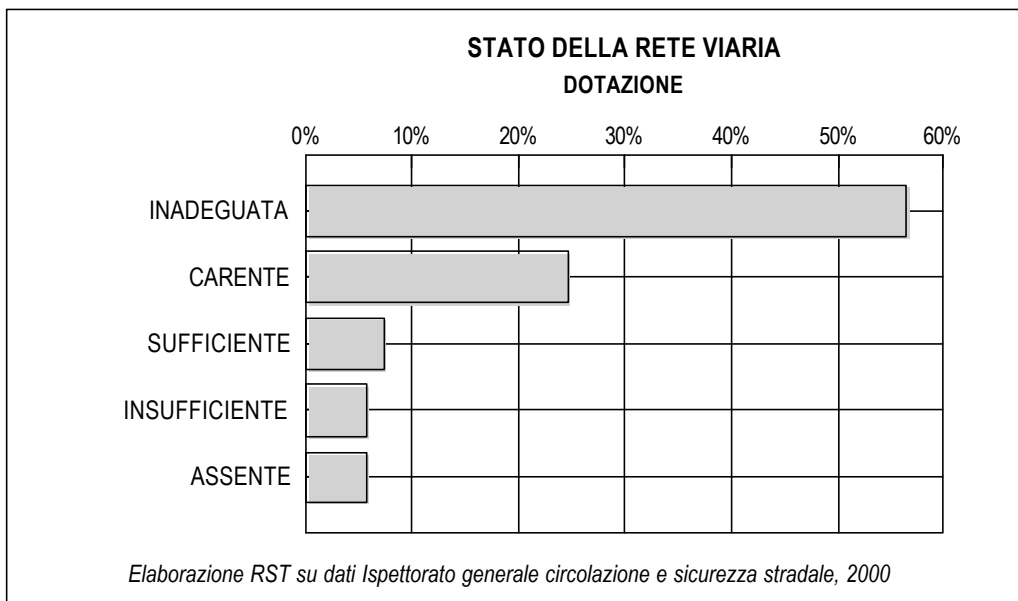
In sostanza, rispetto alla categoria di rete, la maggioranza ha espresso una valutazione che si estende all'intero territorio e rappresentato da "**altro**" (provinciale, comunale, etc., a seconda delle competenze del soggetto) (25,5% dei casi) o alla **rete extraurbana** (poco meno del 25% dei casi). (vedi fig. 15)

FIG. 15



Seguono in ordine di importanza, le strade comunali (21,7% dei casi), le provinciali e le statali, indicate rispettivamente nel 10% e nel 9,5% dei casi. Minoritarie appaiono invece le indicazioni relative alle autostrade (4,5% dei casi) e alle ulteriori sotto articolazioni tipologiche della rete che, nel complesso, sono state segnalate da appena il 9% dei soggetti. Poiché una certa quota di indicazioni, seppure ridotta, riguarda la dotazione infrastrutturale, è stata definita una sub articolazione che tenesse conto delle segnalazioni di carenze quantitative. L'aspetto di maggiore interesse, in questo caso, risiede della modesta rilevanza (meno del 10% dei soggetti) delle indicazioni che individuano l'**assenza** o l'**insufficienza** di una determinata infrastruttura. D'altro canto solo in poco più del 7% dei casi si valuta la dotazione "**sufficiente**" ed emerge che oltre la metà delle indicazioni rileva l'**inadeguatezza**" (il 56,5% delle indicazioni) e la "**carezza**" (un ulteriore 24,6%) delle infrastrutture viarie. (vedi fig. 16 alla pagina successiva)

FIG. 16

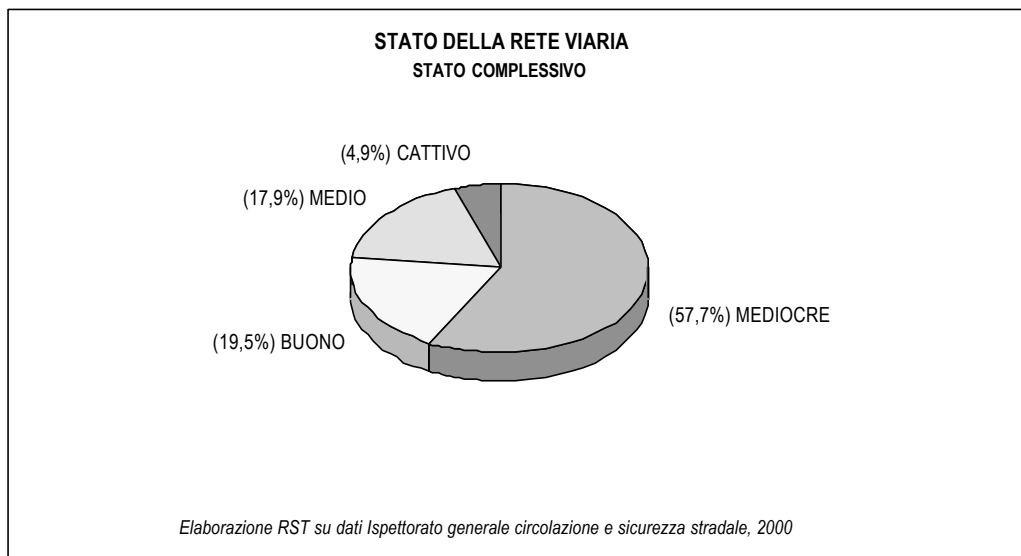


Queste indicazioni necessitano di una specificazione rispetto alle accezioni con cui sono state espresse.

Mentre per "**carezza**" si profila un giudizio complessivo che investe ogni tipo di infrastruttura ed è stato espresso nell'accezione di "*non sufficientemente attrezzata*" o qualitativamente "*scadente*" perché priva di alcune componenti ritenute decisive per una circolazione sicura, l'**inadeguatezza** si applica più al sistema della circolazione dei veicoli o alla sua intensità che alla vera e propria infrastruttura. Per meglio chiarire, una ricorrente indicazione di inadeguatezza si applica alla rete di collegamento tra centri urbani, quindi sovraordinata, poiché sottoposta a un livello troppo intenso di mobilità o perché sottoposta ad intenso traffico merci.

Infine è stata analizzata la valutazione complessiva sullo stato della rete stradale che, come è intuibile, se non appare nettamente negativo (solo il 5% lo valuta come "**cattivo**"), più della metà dei soggetti ritiene sia **mediocre** (il 58% circa). L'espressione di mediocrità si concretizza con le indicazioni precedentemente espresse e relative alla manutenzione, alla carezza o approssimazione, per posizionamento, quantità e stato manutentivo, della segnaletica, alla scarsa dotazione di opere di sicurezza, alla presenza di soluzioni tecniche scarsamente efficaci sulla sicurezza della circolazione. (vedi fig. 17 alla pagina successiva)

FIG. 17



E' confortante, in ogni caso, che per il 37% dei partecipanti sia possibile esprimere un giudizio positivo; infatti nel 19,5% dei casi si valuta che le infrastrutture siano in **buono** stato e per un ulteriore 18% questo è per lo meno **medio**. Si precisa che il giudizio di tendenziale positività è espresso da soggetti che hanno competenze specifiche e si riferiscono a determinate categorie di rete, mentre il giudizio di tendenziale negatività (*mediocre*) si accosta ad una valutazione estesa al sistema viario nel suo complesso.

A queste indicazioni si accosta spesso, tra le carenze segnalate, proprio quelle di una gestione integrata, per esempio della segnaletica, tra gli Enti proprietari e della sconnessione che si registra nel passaggio da una categoria di rete all'altra, per gli aspetti di attrezzaggio e manutenzione.

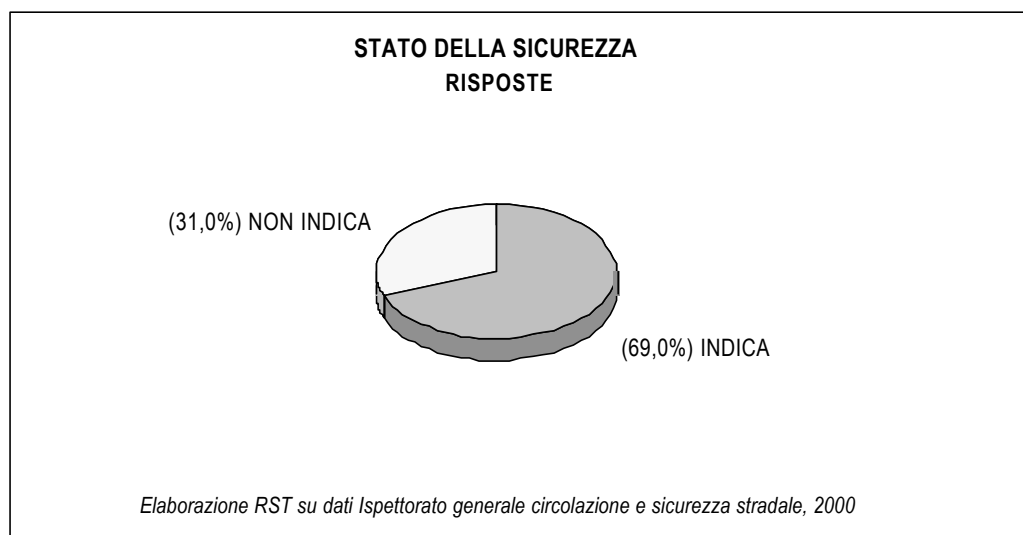
4. LO STATO DELLA SICUREZZA

In questa sezione del questionario si richiedeva di esprimere una valutazione sullo stato della sicurezza stradale nel territorio di propria competenza.

Hanno fornito risposte a questa sezione del questionario circa i due terzi dei partecipanti (il 69%), mentre il restante 31% non ha compilato la sezione del questionario. (vedi fig. 18)

Come sottolineato nella sezione precedente, occorre rilevare che i profili professionali di una quota dei partecipanti non hanno competenze specifiche per esprimere un giudizio, se non in veste di normale cittadino (ad esempio gli operatori del comparto dell'istruzione); si può presumere che in tali circostanze sia stato ritenuto di non avere ruolo per esprimere un giudizio.

FIG. 18



Dalle indicazioni fornite dai 129 soggetti che hanno compilato la sezione di questionario emerge un approccio articolato e, prima ancora di affrontare la sostanza della valutazione, va precisato che le valutazioni procedono verso **tre indirizzi principali**:

- a) in via maggioritaria, si esprime una valutazione sullo stato delle infrastrutture che a causa dell'insufficienza, dell'inadeguatezza e della scarsa qualificazione, condiziona pesantemente lo stato della sicurezza stradale (il giudizio tuttavia non è supportato da specifici parametri di confronto);
- b) nel secondo caso si esprime una valutazione motivata dalla conoscenza di specifiche problematiche (infrastrutturali o sociali)

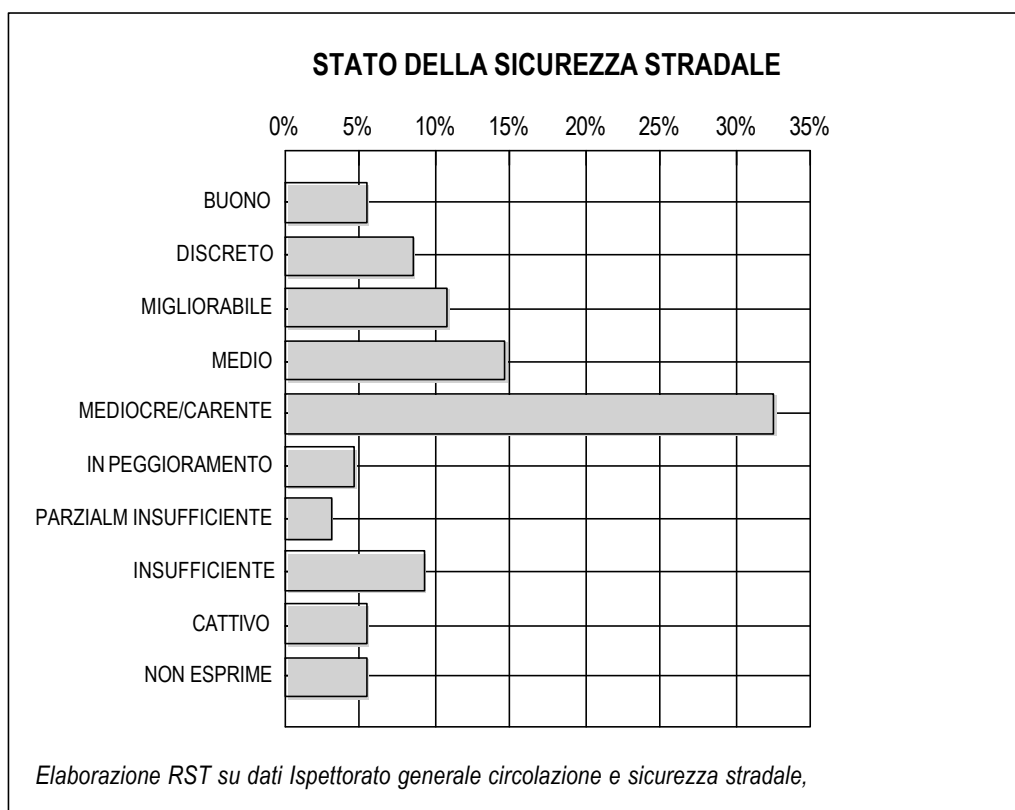
- anch'essa scarsamente relazionata a parametri di confronto;
- c) nel terzo caso, e in via minoritaria, la valutazione appare invece più articolata ed è basata su parametri di confronto (tassi di incidenza, conseguenze sociali, etc.).

L'articolazione delle risposte è stata contenuta in 10 classi; il valore positivo massimo è rappresentato da **buono**, mentre quello minimo da **cattivo** ⁽⁸⁾

I giudizi, come indicato nella figura successivamente rappresentata, sono negativi nella maggior parte dei casi. Oltre il 60% delle risposte esprimono questa negatività con estremo superiore in **mediocre/carente** (oltre il 32% delle risposte) e con estremo inferiore in **cattivo** (5% dei casi). (vedi fig. 19)

Il giudizio di normalità/positività, espresso dalle classi da **medio** a **buono**, rappresenta una quota pari al 39% delle valutazioni.

FIG. 19



⁽⁸⁾ In quest'ultimo valore sono stati accorpati anche giudizi più negativi: **pessimo**, **grave**, etc.

Occorre però sottolineare che questo universo non si confronta, come anzi detto, con parametri di valutazione/confronto, quanto piuttosto con una percezione delle problematiche o come specifiche di alcune situazioni o comuni/nella norma, quindi proprie della circolazione stradale e del traffico.

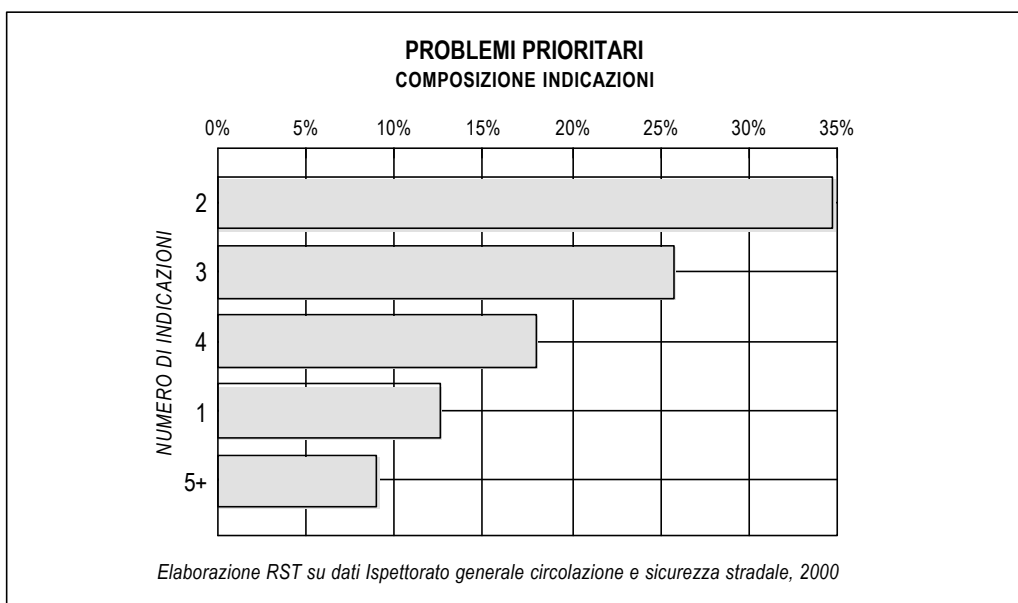
Infatti un giudizio orientato alla decisa positività è espresso solo nel 13% dei casi: decisamente positivo nel 5% (**buono**) e moderatamente positivo (**discreto**) nell'8% dei casi circa.

5. I PROBLEMI PRIORITARI

In questa sezione del questionario si richiedeva di indicare i problemi e gli interventi giudicati prioritari ai fini del miglioramento della sicurezza stradale nel territorio di propria competenza. Il numero di risposte è ampiamente maggioritario, hanno infatti fornito indicazioni l'88% dei partecipanti.

Soltanto un ridotto numero di soggetti, il 12% circa, ha indicato una sola componente, l'ampia maggioranza ha indicato più di un fattore. Il 60% dei soggetti ha indicato da 2 a 3 fattori concomitanti; il 35% indica due aspetti prioritari e un ulteriore 25% almeno 3. (vedi fig. 20)

FIG. 20



Emerge inoltre un insieme, rappresentativo del 27% dei partecipanti che indicano da un minimo di quattro a più di cinque componenti da affrontare prioritariamente per rendere più incisivo il miglioramento della sicurezza stradale.

La precisazione del numero di indicazioni fornite è essenziale per comprendere la relativa bassa numerosità assoluta delle risposte sulla tipologia di problematiche che vanno lette come sommatoria di più "direzioni" dei problemi indicati.

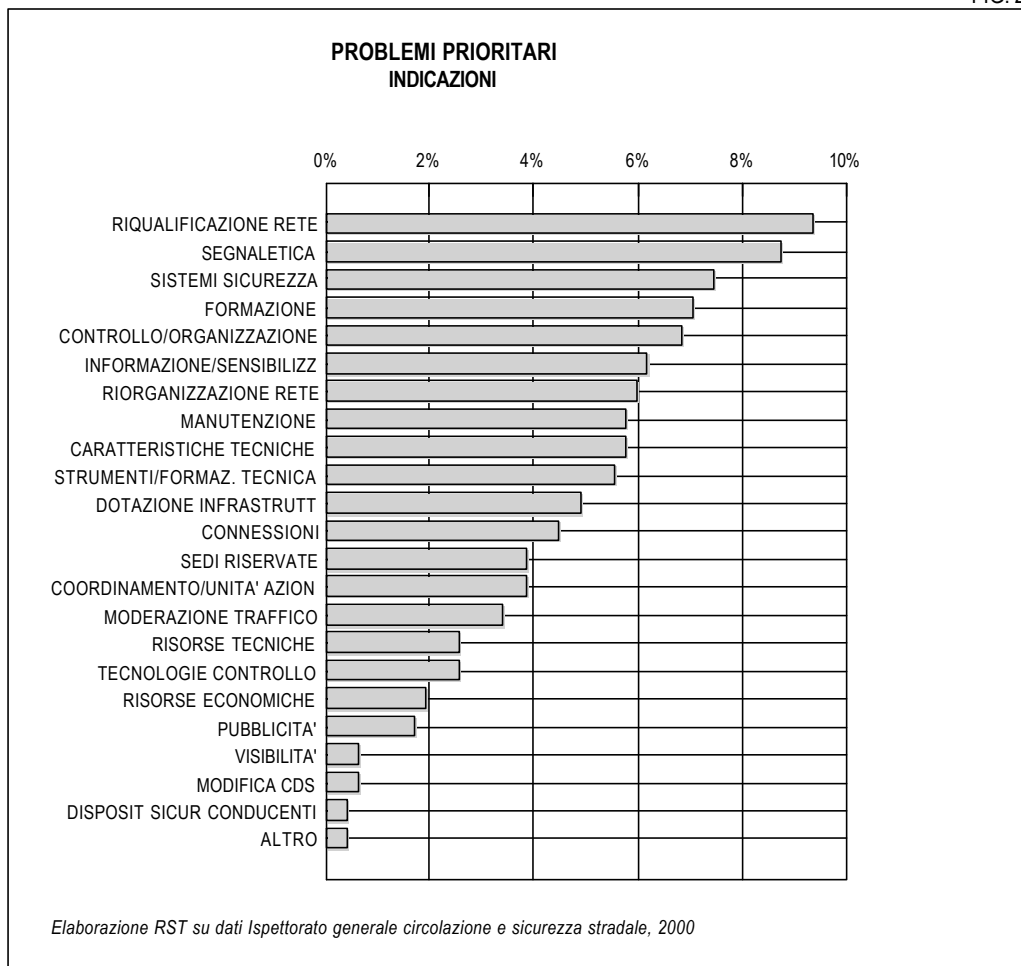
5.1 LE TIPOLOGIE PREVALENTI

Il maggior numero di indicazioni concerne le **infrastrutture e, prevalentemente, la loro qualità'** e le soluzioni tecniche adottate. L'indicazione di una maggiore dotazione infrastrutturale (intesa come sviluppo quantitativo delle strade) tra i problemi prioritari della sicurezza stradale è molto contenuta (viene indicata solo dal 5% dei soggetti. (vedi fig. 21)

Gli aspetti problematici ed ostativi per il miglioramento della sicurezza stradale si indirizzano verso le quattro linee principali successivamente indicate in ordine di priorità:

- a) *la riqualificazione della rete esistente;*
- b) *la formazione;*
- c) *il controllo;*
- d) *le strategie di governo della mobilità.*

FIG. 21



- 1) Sul primo aspetto convergono tutte le indicazioni concernenti la **riqualificazione/riorganizzazione** della rete stradale (rispettivamente il 9,4% e il 6,0% delle indicazioni), rafforzate dalle ulteriori indicazioni sulla **segnaletica** (8,7%), sulla messa in **sicurezza** (7,5%) e sulla **manutenzione** (5,8%). Si possono comprendere in questa prima linea propositiva anche le indicazioni di incremento della **dotazione infrastrutturale** (4,9%).
- 2) Sul secondo aspetto convergono le tematiche della formazione sia degli utenti che degli operatori: la **formazione** dei conducenti (7%), l'**informazione/sensibilizzazione** degli utenti (6,2%), gli **strumenti** e la **formazione tecnica** (5,5%) e le **risorse tecniche** (2,6%).
- 3) Sul terzo aspetto convergono le tematiche del controllo, nella specifica accezione della prevenzione, e della integrazione delle politiche e delle strategie. In particolare: il **controllo** e le modalità **organizzative** di questo (6,8%), il **coordinamento** e l'**integrazione** delle attività (3,8%), l'**implementazione tecnologica** nelle modalità di controllo (2,6%).
- 4) Nel quarto aspetto convergono tutte quelle proposte che tendono a introdurre elementi tesi a "calmierare" i flussi e, soprattutto, la velocità prefigurando una diversa articolazione delle priorità nella gestione della mobilità: modifica delle **caratteristiche tecniche** della rete (5,8%), la realizzazione di **sedili riservati** a modalità alternative di trasporto (3,8%), la **moderazione** del traffico (3,4%), la risoluzione, tecnicamente alternativa, delle **connessioni** (4,5%).

5.2 I PROBLEMI DELLE INFRASTRUTTURE

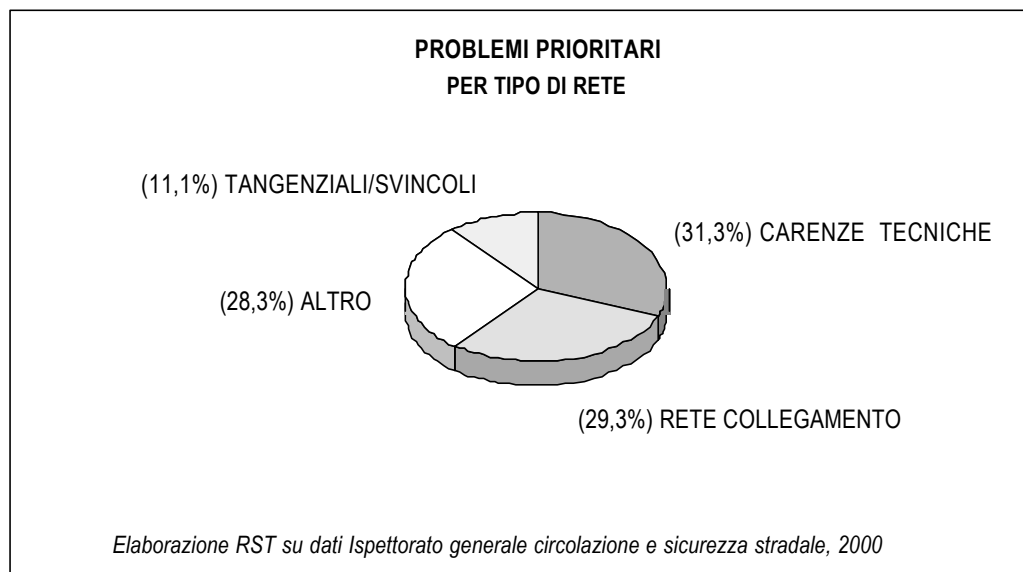
In relazione alle problematiche sulle caratteristiche della rete stradale è stata sviluppata una sezione specifica di approfondimento. Precisando che questa priorità è stata indicata, almeno per un aspetto, da 99 soggetti, si rileva che il principale nodo è rappresentato da **carenze tecniche** (31% circa delle indicazioni).⁽⁹⁾ In questo comparto potrebbe essere inserito anche l'ulteriore 11% che indica il persistere di nodi per la sicurezza su **svincoli e tangenziali** o perché non presenti o perché fonte di incidentalità.

⁽⁹⁾ Si tratta di una casistica ampia che va dall'assenza di misure di sicurezza (corsie di emergenza, risoluzione delle connessioni e degli incroci, etc.) alle caratteristiche della carreggiata, all'assenza di soluzioni per la mobilità alternativa, etc.

Il secondo nodo che prioritariamente occorrerebbe sciogliere, indicato nel 29% dei casi, è riferito alla **rete di collegamento**. (vedi fig. 22)

Questo aspetto della nostra rete infrastrutturale, già evidenziato nella sezione del questionario relativa allo stato delle infrastrutture, appare carente poiché sovraccarico o perché intersecante centri urbani o, ancora, perché l'urbanizzazione lo ha declassato a strada urbana.

FIG. 22



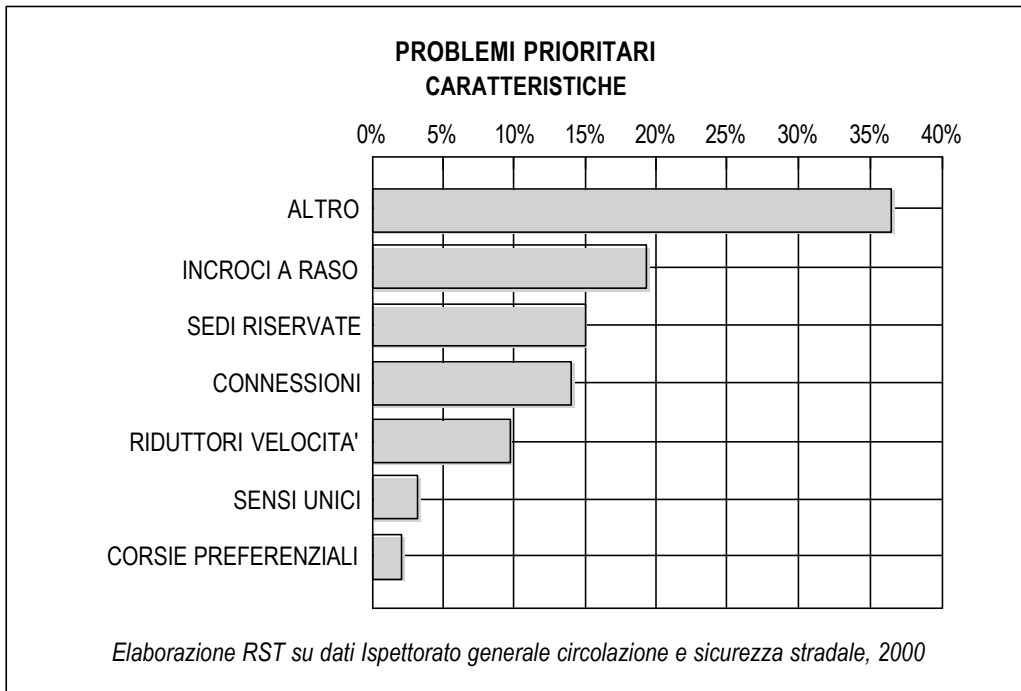
E' stata successivamente sviluppata una sezione in cui sono accorpate le indicazioni specifiche sulla caratteristica della rete la cui problematica si è inteso indicare. L'insieme più corposo risulta essere quello delle indicazioni eterogenee di difficile classificazione; queste rappresentano oltre il 36% delle specificazioni.

E' però interessante rilevare che il 33% dei soggetti indica come specifico problema la **soluzione tecnica adottata negli incroci a raso** (oltre il 19%) e nelle **connessioni tra diverse categorie di rete** (14% dei soggetti).

La terza caratteristica problematica (oltre il 15% delle indicazioni) è la soluzione adottata, sulla sede stradale, per la mobilità alternativa (pedonale e ciclistica soprattutto) e, infine, le soluzioni compatibili ai fini della riduzione della velocità dei veicoli indicate nel 10% circa dei casi). (vedi fig. 23 alla pagina successiva)

Seguono ulteriori specifiche (sensi unici e corsie preferenziali) che rappresentano una minoranza (5,4% delle indicazioni).

FIG. 23

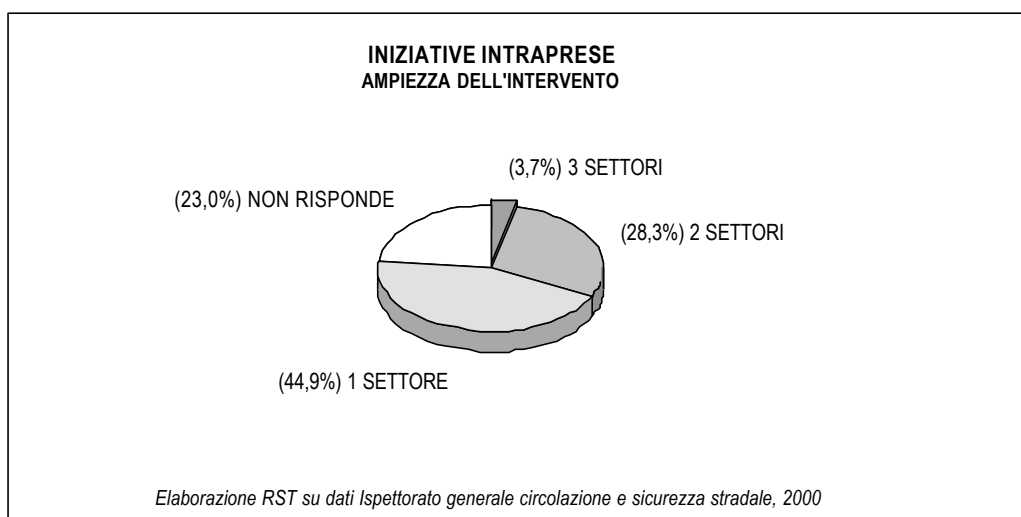


6. LE INIZIATIVE INTRAPRESE

In questa sezione del questionario si richiedeva di indicare il tipo di iniziative, misure e interventi, avviate ai fini del miglioramento della sicurezza stradale.

Hanno risposto a questa sezione il 77% dei partecipanti. Va segnalato che tra i 43 soggetti che non hanno compilato questa sezione del questionario sono compresi anche quelli, un'assoluta minoranza, che hanno segnalato di non aver avviato alcuna iniziativa. Poiché anche in questo caso è stata data più di una risposta, le indicazioni sono state riaccorpate a seconda del numero di iniziative avviate. Nella **maggior parte dei casi il problema della sicurezza è stato affrontato con interventi in un singolo comparto** (45% dei casi), mentre nel 28% circa delle situazioni gli interventi hanno riguardato almeno due settori e in un ulteriore 3,7% dei casi attraverso un'azione articolata in 3 o più settori. (vedi fig. 24)

FIG. 24



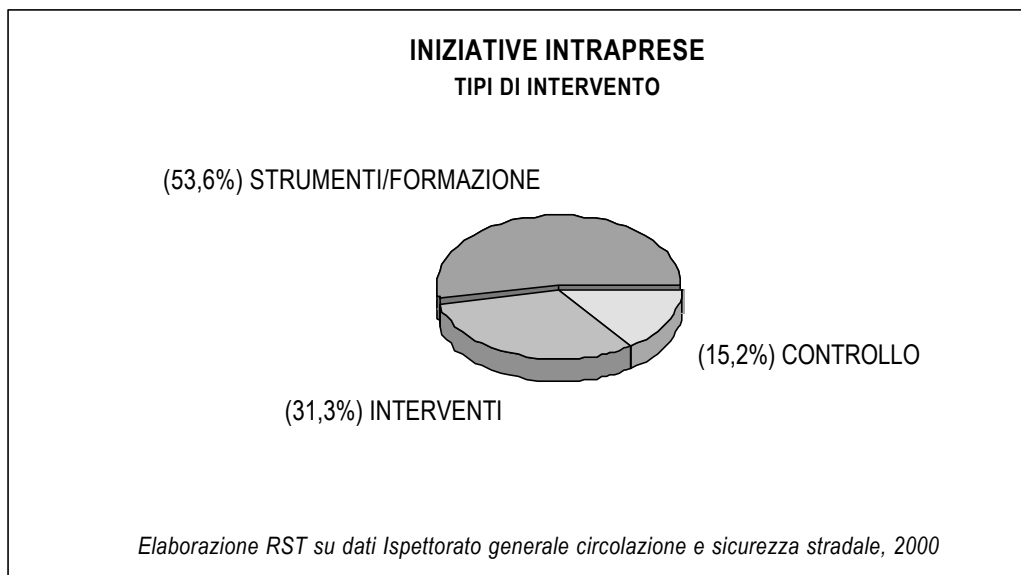
6.1 GLI INDIRIZZI DELLE INIZIATIVE AVVIATE

L'articolazione tipologica degli interventi effettuati dalle Amministrazione e dagli Enti può essere riassunta in tre linee di indirizzi:

- a) **strumenti di pianificazione e gestione** (non necessariamente conclusi e non necessariamente in una formulazione normativa);
- b) **miglioramento della rete stradale e delle sue componenti;**
- c) **l'intensificazione delle attività di controllo/prevenzione** effettuata dalle forze dell'ordine.

Ricordando che, come sopra descritto, a volte le misure avviate includono più di un indirizzo, l'attività principale degli Enti si è rivolta sia alla formazione (come educazione stradale e come formazione professionale) sia alla definizione di strumenti di pianificazione e gestione (54% dei casi). (vedi fig. 25)

FIG. 25



Nel 31% dei casi sono stati avviati interventi di diversa natura sulla rete stradale e, in un numero ancora minore di situazioni (15% dei casi), v'è stata un'intensificazione del controllo o in forma generica o rivolto a prevenire specifiche infrazioni.

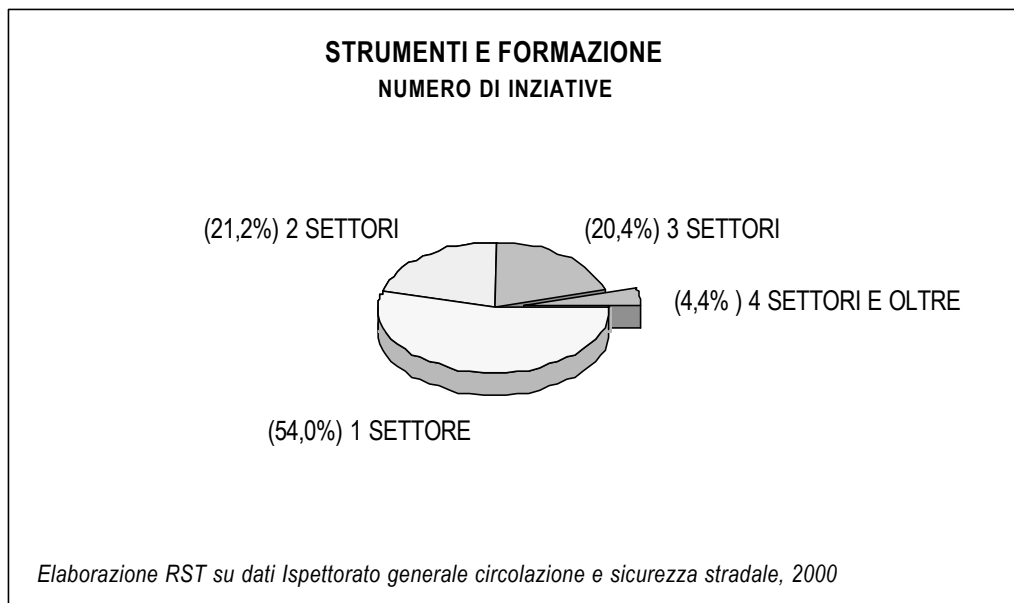
6.1.1 Le tipologie di interventi

Formazione e strumenti di governo del traffico (54% dei casi)

L'attività di pianificazione, gestione e formazione è il settore in cui si è maggiormente concentrata l'iniziativa delle Amministrazioni ma è anche quello che, in qualche modo, esprime la debolezza delle iniziative avviate sulla sicurezza stradale.

Infatti in oltre la metà dei casi (54%) sono semplicemente stati realizzati corsi di **educazione stradale** nelle scuole e, solo in alcuni casi, in quelle di tutti gli ordini e grado. (vedi fig. 26 alla pagina successiva)

FIG. 26



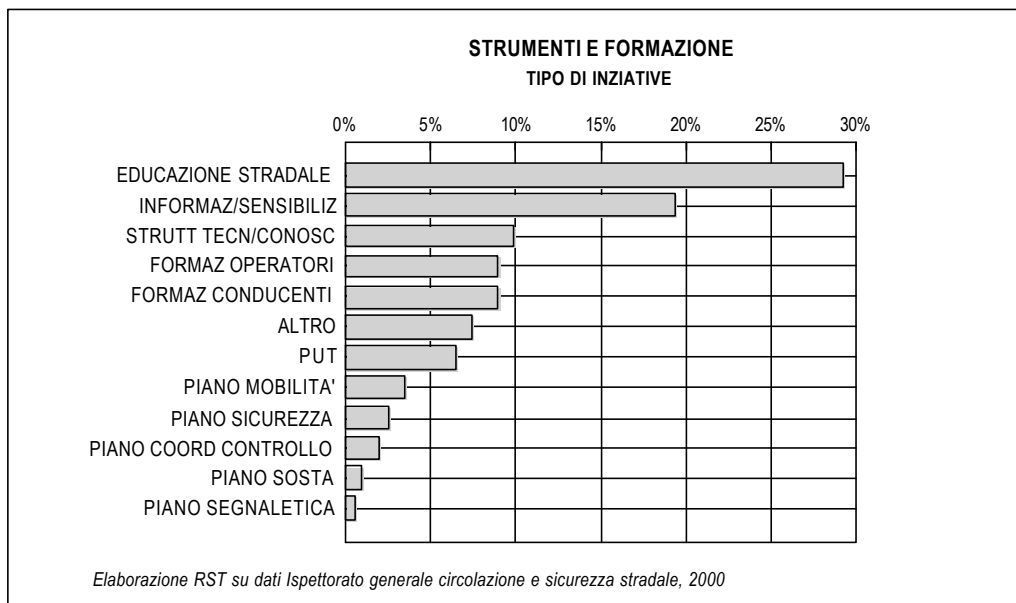
Il secondo comparto di azione, per consistenza di iniziative (poco meno del 20%), si è rivolto all'attività di **informazione e sensibilizzazione** dell'utenza (o generica sulla sicurezza o specifica su determinati aspetti).

La terza linea di attività, avviata nel 10% delle situazioni, concerne la formazione di **strutture tecniche** o/e di **conoscenze** a cui seguono, in ordine di importanza e con numerosità equivalenti (8% circa), la **formazione degli operatori** e dei **conducenti**.⁽¹⁰⁾

La formazione di **strumenti** di governo del traffico (Piano della mobilità, Piano per la sicurezza, Piano coordinato per il controllo e la prevenzione, etc.) si dimostra assolutamente minoritaria (meno del 2% dei casi rispettivamente). Solo il Piano Urbano del Traffico assume una qualche consistenza essendo presente in poco meno del 7% delle situazioni. (vedi fig. 27 alla pagina successiva)

⁽¹⁰⁾ Queste tipologie di intervento sono rappresentative di corsi di aggiornamento per la Polizia municipale, definizione di progetti di educazione/formazione di giovani conducenti, per es. ciclomotori.

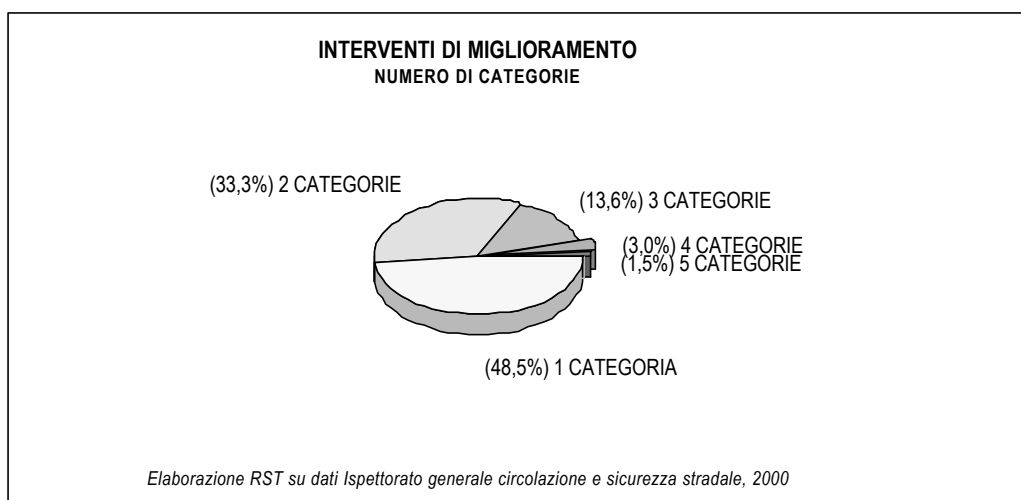
FIG. 27



Interventi di miglioramento della rete stradale (31% dei casi)

Gli interventi di miglioramento della rete stradale sono stati avviati da poco meno di 1/3 delle Amministrazioni. La gamma degli interventi stessi si rivela piuttosto ridotta: poco meno della metà delle Amministrazioni ha effettuato una sola categoria di intervento (48,5%); 1/3 ha effettuato almeno due categorie di intervento (33,3% dei casi); solo nel 18% circa delle situazioni la gamma è stata di almeno 3 o più categorie di interventi. (vedi fig. 28)

FIG. 28

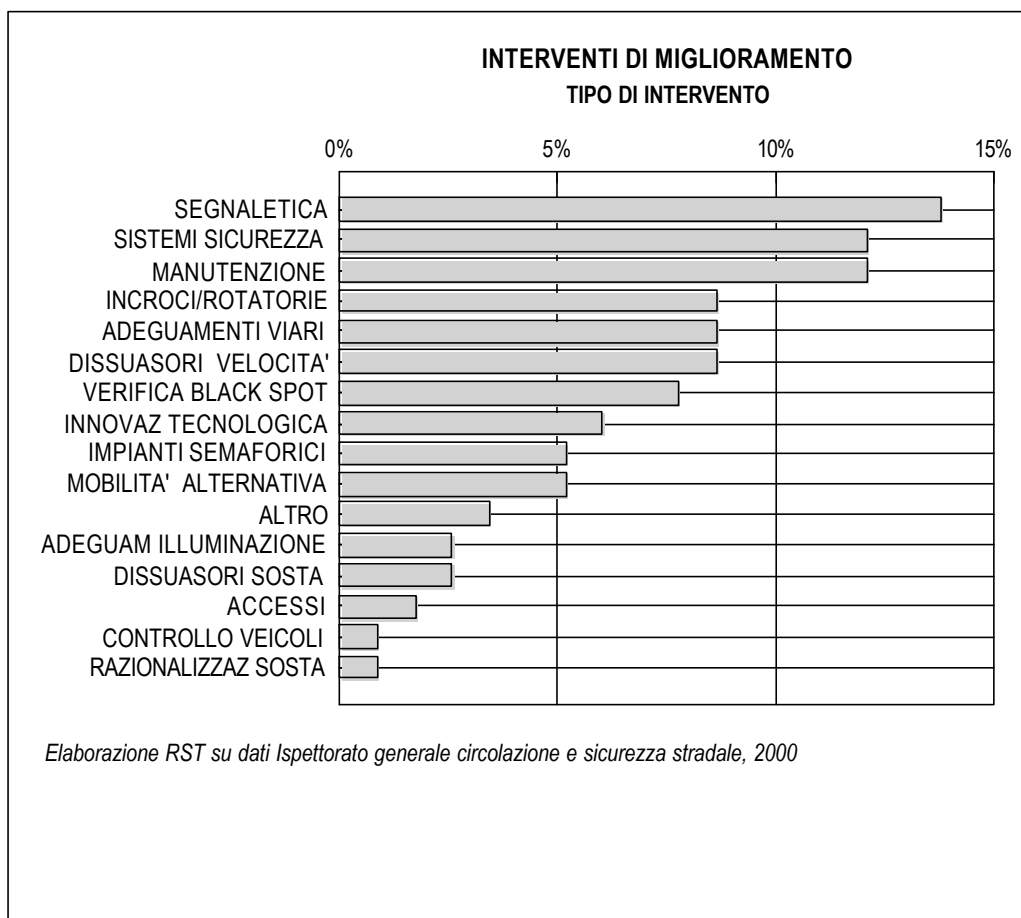


Le tipologie degli interventi effettuati riguardano principalmente tre categorie di opere:

- il miglioramento della **segnaletica** (14% dei casi)
- gli interventi tesi alla dotazione di **sistemi di sicurezza** (guard rail, sistemazione delle banchine, consolidamenti, etc.) effettuati nel 12% dei casi;
- gli interventi di **manutenzione** della rete stradale effettuati in un ulteriore 12% dei casi.

Si evidenzia, inoltre, un secondo raggruppamento di interventi (ciascuno dei quali segnalato da circa il 9% dei partecipanti) costituito dalla sistemazione di **incroci** e dalla loro sostituzione con **rotatorie**, dagli interventi di **adeguamento** della viabilità, dagli interventi tesi a ridurre la **velocità** (si suppone in ambito urbano) e dalla **identificazione dei luoghi dove si verificano con maggiore frequenza gli incidenti**. (vedi fig. 29)

FIG. 29



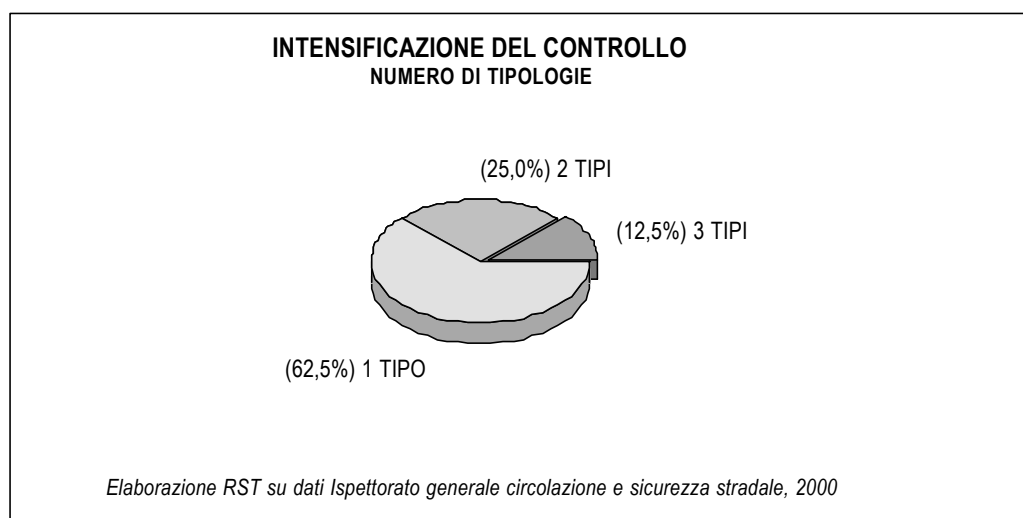
Nella casistica si evidenzia, infine, un terzo raggruppamento di consistenza equivalente per numero di iniziative avviate (5-6% dei casi), tipici dell'ambiente urbano, in cui sono stati effettuati interventi di **innovazione tecnologica**, di miglioramento o di realizzazione di **impianti semaforici** e di miglioramento o di realizzazione ex novo di sedi per la **mobilità alternativa** (pedonale e ciclistica).

In sintesi emerge una linea di indirizzo degli interventi, ridotta come consistenza e tradizionale nel contenuto, che riflette abbastanza fedelmente sia i punti di carenza dello stato delle infrastrutture che le priorità individuate come ostacolo ad un miglioramento della sicurezza stradale.

Interventi sul controllo (15% dei casi)

Come sopra illustrato, questa linea di indirizzo delle iniziative avviate è, per consistenza delle indicazioni, la meno rappresentativa essendo stata avviata solo nel 15% dei casi. Nel merito però si segnala che sulla materia e sul suo coordinamento si rileva una delle carenze maggiormente segnalate. (vedi fig. 30)

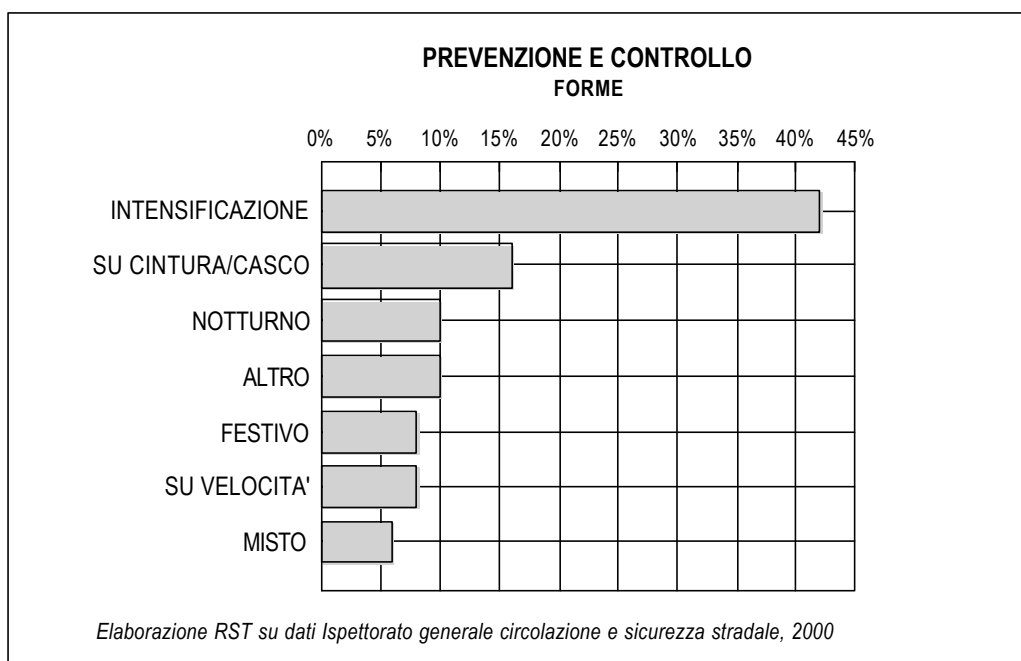
FIG. 30



La maggior parte delle iniziative si sono rivolte ad un solo tipo di attività (oltre 62% dei casi) tradottesi principalmente in una **intensificazione** generica del controllo (42% delle situazioni) effettuato dalla Polizia municipale.

Nel restante 38% circa dei casi l'intensificazione del controllo si è indirizzata a monitorare più di un aspetto. Sono prevalenti, anche se quantitativamente ridotte, le iniziative di controllo sull'**uso dei dispositivi di sicurezza**, cintura e casco, (oltre il 15% dei casi), e, in misura ancora più ridotta, di controllo **notturno** (10% dei casi), nel corso dei giorni festivi (**sabato**) e della **velocità** (entrambi effettuati nell'8% circa delle situazioni. (vedi fig. 31)

FIG. 31



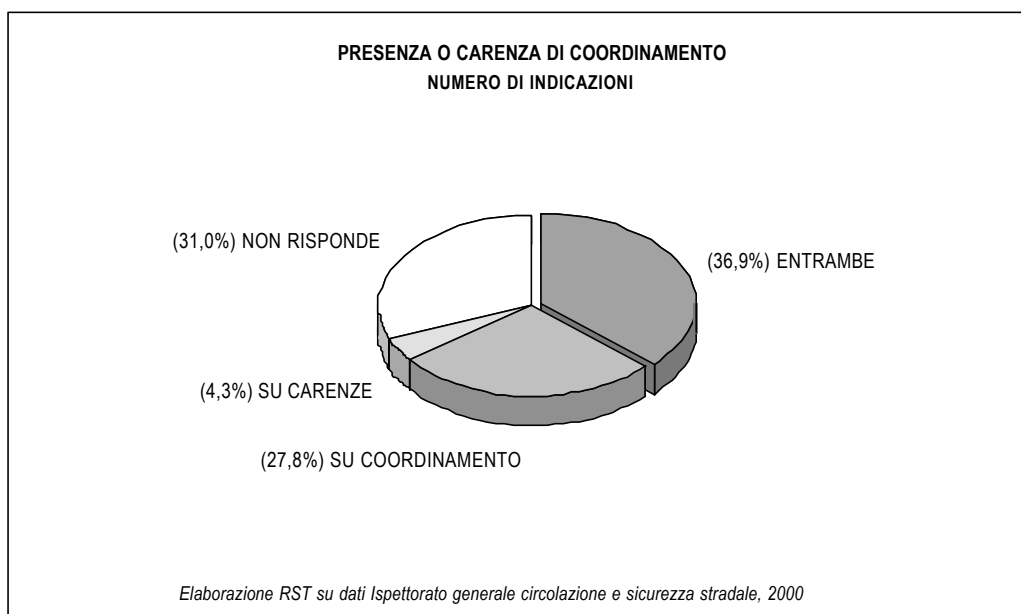
Si segnala, inoltre, che nelle indicazioni fornite questo aspetto delle attività fosse inteso nell'accezione più generale di "*prevenzione*" e deterrente ai comportamenti pericolosi. La stessa accezione sarà ribadita sia nelle *proposte per il miglioramento* che, più in generale, nelle attività che occorrerebbe avviare perché ritenute più efficaci ai fini del miglioramento della sicurezza stradale. E' cioè convinzione diffusa che l'azione delle forze dell'ordine non può essere disgiunta da una "*presenza sul territorio*", dalla "*concertazione*" e dalla "*certezza della sanzione*".

6.2 IL COORDINAMENTO

In questa sezione del questionario si richiedeva di indicare le forme di raccordo/coordinamento istituite ai fini di una più efficace azione sulla sicurezza stradale e le eventuali carenze di collaborazione rilevate da parte di organi che avrebbero potuto o che potrebbero contribuire al suo miglioramento.

Nel complesso hanno risposto 129 soggetti (il 69%) con modalità differenziate. Solo il 37% (69 soggetti) ha risposto ad entrambe le sezioni (forme di coordinamento e carenze rilevate). Un ulteriore 28% ha risposto solo alla prima sezione (52 soggetti) e il 3,4% (8 soggetti) ha risposto solo alla sezione riferita alle carenze riscontrate. (vedi fig. 32)

FIG. 32



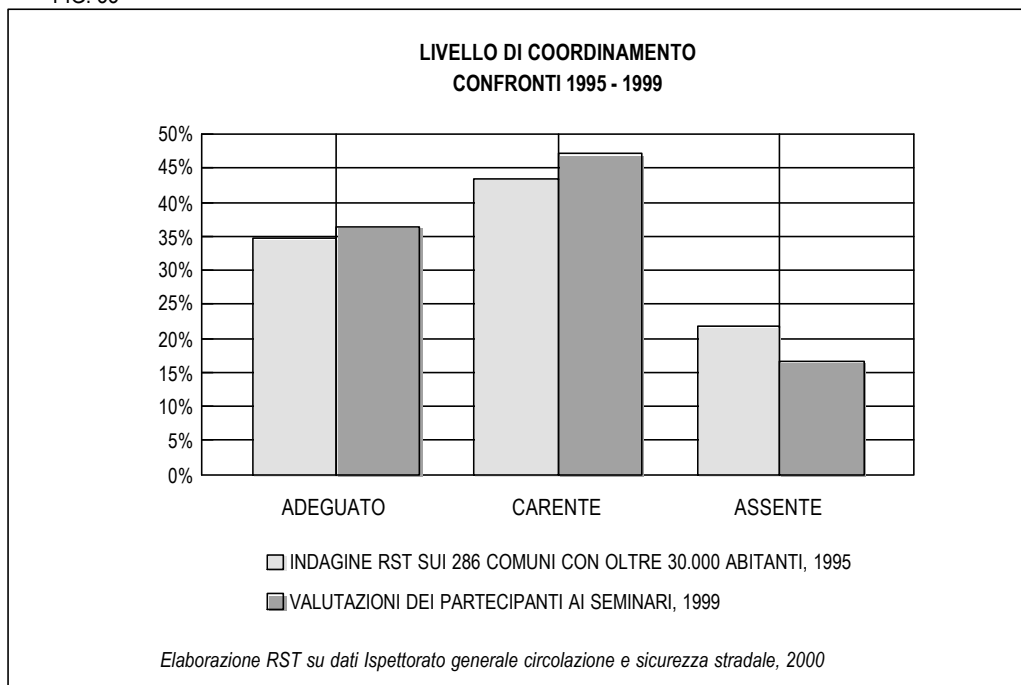
Va precisato che il tenore delle indicazioni non esclude che i soggetti che rispondono alla prima domanda (forme di coordinamento) esprimano giudizi negativi o che nella stessa sezione abbiano inteso descrivere non già i livelli di coordinamento concretamente in essere ma quelli che teoricamente sarebbe auspicabile realizzare per rendere efficace l'azione sulla sicurezza stradale. Questa precisazione si rende necessaria data la natura "aperta" della domanda.

6.2.1 Le forme di coordinamento in atto

I 2/3 dei soggetti indicano la presenza di forme di collaborazione/coordinamento sulla sicurezza stradale (anche se nelle modalità che più avanti si vedranno) il 25,6% dei rappresentanti indica una mancanza di coordinamento, un ulteriore 8,3% indica che il coordinamento è del tutto assente.

La bassa integrazione delle attività, costituisce un forte limite degli interventi effettuati dalle Amministrazioni. Tale condizione era già stata verificata nel corso di uno studio promosso dal Ministero dei Lavori Pubblici - DI.CO.TER per verificare le forme di raccordo tra governo del territorio e governo della mobilità nei 286 Comuni con oltre 30.000 abitanti obbligati dalle norma nazionale (art. 36 del Codice della Strada) alla formazione del Piano Urbano del Traffico, all'indomani della emanazione delle *Directive* per la formazione dello strumento. ⁽¹¹⁾ I risultati di tale indagine hanno infatti evidenziato da un lato l'importanza di definire **forme di coordinamento strutturato** e dall'altro la scarsa diffusione di azioni coordinate: solo in un 1/3 delle Amministrazioni comunali il coordinamento veniva giudicato (dalle stesse Amministrazioni) adeguato (in circa il 35% dei casi). Negli altri casi il coordinamento risultava nettamente insufficiente. (vedi fig. 33a)

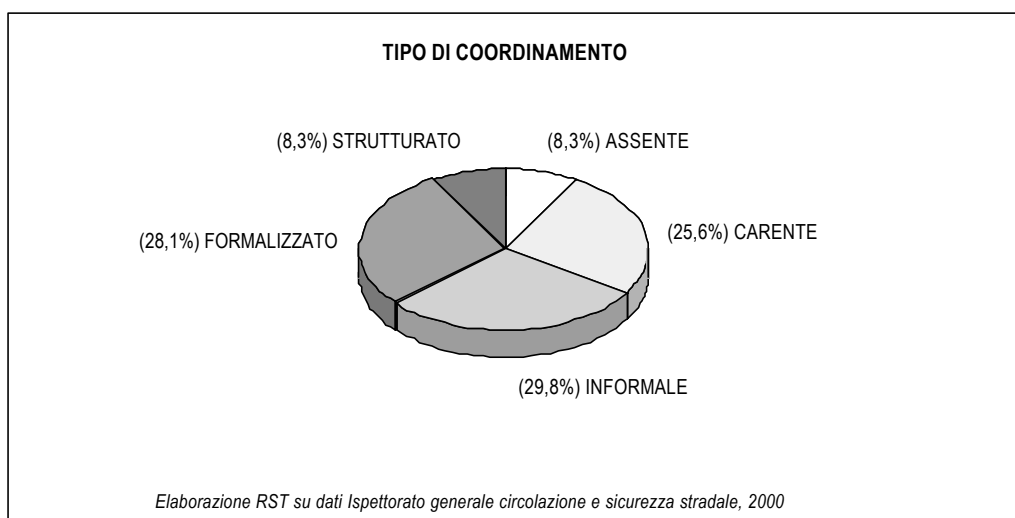
FIG. 33



⁽¹¹⁾ Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione Generale del Coordinamento Territoriale "Governo della mobilità e pianificazione urbanistica", RST, Roma, luglio 1995

L'articolazione assunta dal coordinamento, nelle indicazioni fornite da coloro che hanno compilato il questionario, è principalmente "informale" (30% dei casi) anche se è significativa la quota di situazioni (28% dei casi), in cui esso si esprime attraverso una qualsivoglia "formalizzazione" (conferenze di servizi, consulte, accordi per la formazione scolastica, etc.). **Sono invece minoritarie le situazioni in cui il coordinamento è assicurato da una struttura**, (solo nell'8% circa dei casi). (vedi fig. 33b)

FIG. 33b



Rispetto all'ampiezza del coinvolgimento dei molteplici soggetti che hanno competenze in materia, le indicazioni fornite, oltremodo articolate, sono state raggruppate in sei classi che tengono conto del numero di competenze coinvolte.

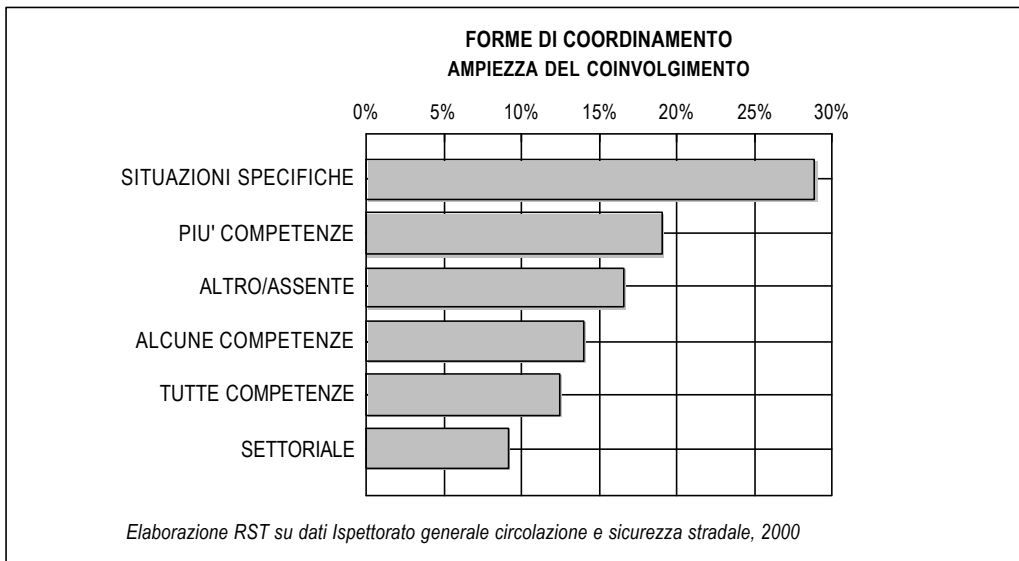
L'aspetto più significativo è rappresentato dalla predominanza di situazioni in cui **il coordinamento si attiva su "situazioni specifiche"** (29% dei casi).⁽¹²⁾ In ordine di importanza, il secondo gruppo di situazioni ricorrenti, rappresentativo del 19% dei casi, il coordinamento coinvolge "più competenze",⁽¹³⁾ mentre il coinvolgimento di "alcune competenze" si manifesta nel 14% dei casi ed, infine, solo nel 12% delle situazioni sono coinvolte "tutte le competenze".⁽¹⁴⁾ (vedi fig. 34)

⁽¹²⁾ In questa classe sono rappresentate le situazioni in cui si rileva una concertazione tra forze di polizia, tra Enti su determinate problematiche, etc.

⁽¹³⁾ In questa classe sono rappresentate le situazioni in cui si rileva una concertazione tra diverse competenze ma su un determinato argomento, come ad esempio i corsi educazione stradale, etc.

⁽¹⁴⁾ In queste due classi sono rappresentate rispettivamente le situazioni in cui si rileva una concertazione tra alcuni Enti e diverse competenze (es Provincia, Comune, Forze di

FIG. 34



Emerge, infine, che in oltre il 16% dei casi, il coordinamento risulta del tutto assente e se ne auspica una qualche forma (o se ne indicano forme specifiche). Viene segnalata anche l'opportunità di inserire una specifica norma in materia nell'aggiornamento del Codice della Strada.

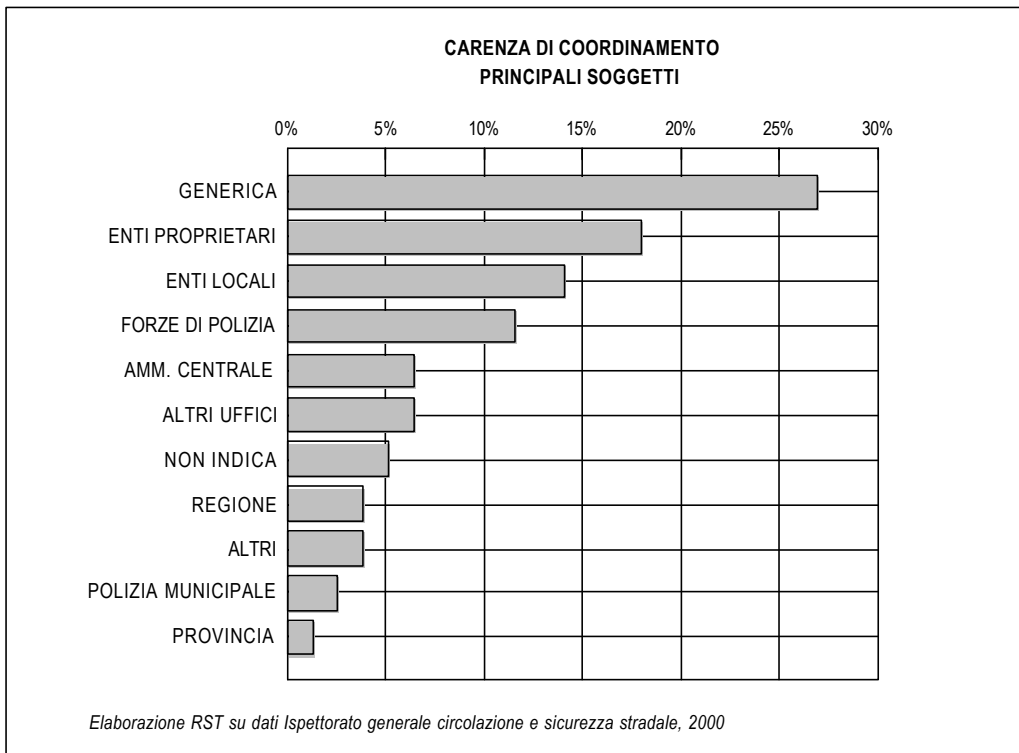
6.2.2 Le carenze di collaborazione/coordinamento

Ovviamente chi ha ravvisato una carenza di collaborazione/coordinamento nella specifica situazione, tendenzialmente auspica l'istituzione di forme di coordinamento. In generale non vengono indicati i soggetti che dovrebbero essere sollecitati in tal senso. Pare di poter intravedere, nella visione espressa dal 27% dei soggetti (carenza "**generica**"), che la materia abbia bisogno di coordinamento, proprio perché coinvolge diversi Enti e competenze e, all'interno di questi, di diversi settori.

Tra gli Enti o organismi scarsamente collaborativi o indicati come tali, vengono segnalati gli **Enti proprietari** indicati nel 18% dei casi, in primo luogo l'ANAS e, successivamente, gli **Enti locali** (indicati nel 14% dei casi) e le **Forze di polizia** (indicati nell'11,5% dei casi). (vedi fig. 35 alla pagina successiva)

polizia) o diversi enti e tutte le competenze (Prefettura, Enti Locali, Forze di polizia, Istruzione, etc.).

FIG. 35

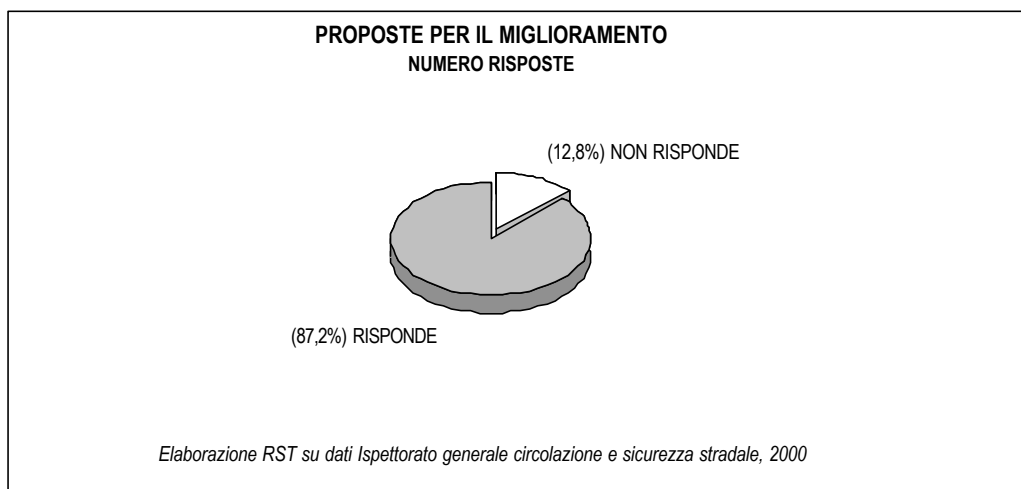


Seguono, indicati entrambi nel 6,4% dei casi, l'Amministrazione Centrale e altri Uffici dello stesso Ente di appartenenza. del soggetto che indica la carenza. Gli altri organismi e soggetti, (Regione, Polizia Municipale e Provincia, etc.), assumono valori residuali, compresi tra il 3,8% e l'1,3%.

7. LE POSSIBILITA' DI MIGLIORAMENTO: PROPOSTE

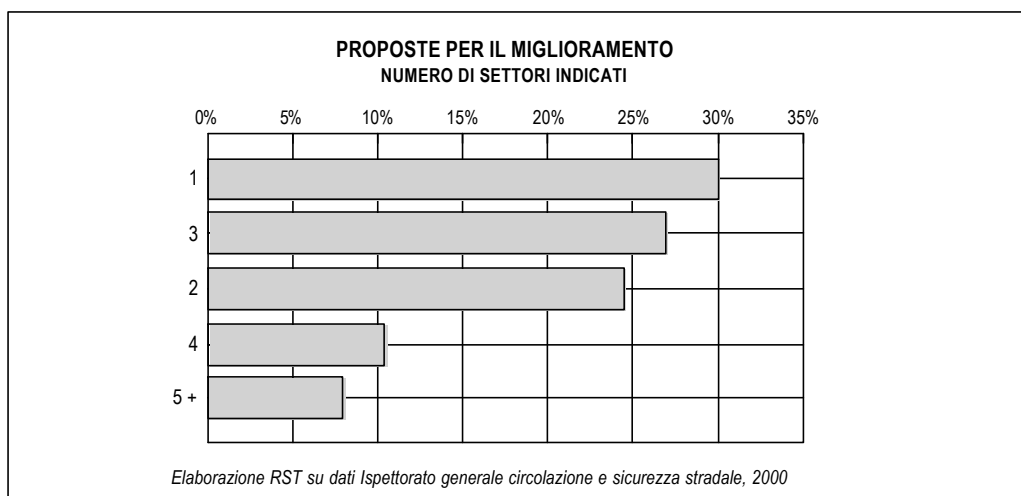
In questa sezione del questionario si richiedeva di avanzare le proposte ritenute più efficaci per migliorare la sicurezza stradale. La maggior parte dei partecipanti, oltre l'87%, ha ritenuto di esprimere le proprie indicazioni. (vedi fig. 36)

FIG. 36



A differenza delle precedenti sezioni, la natura delle indicazioni risulta molto articolata. Solo il 30% dei partecipanti propone soluzioni monosettoriali. Oltre la metà degli intervistati indica da due a tre proposte (il 24,5% e il 27% rispettivamente); un ulteriore 18% ne indica oltre quattro. (vedi fig. 37)

FIG. 37



Questa composizione rende evidente l'emergere della consapevolezza che le misure per un deciso miglioramento della sicurezza stradale siano sottoposte ad una condizione di "*intersettorialità*" e di "*trasversalità*" delle competenze e dei settori. Per contro tale aspetto entra decisamente in contrasto con l'*unidirezionalità/settorialità* delle azioni sinora poste in essere.

7.1 CARATTERI PREVALENTI DELLE PROPOSTE

L'indirizzo delle proposte e delle indicazioni ritenute più efficaci (o il cui attuale livello si valuta insufficiente), sono speculari alle iniziative poste in essere. In particolare si evidenziano tre linee di azione prioritariamente importanti, di entità pressoché equivalenti, ed indicate da una quota di partecipanti compresa tra il 29% ed il 30%. Tutte orientate alla "**prevenzione**":

- l'intensificazione del controllo;
- l'educazione stradale;
- la formazione dei conducenti.

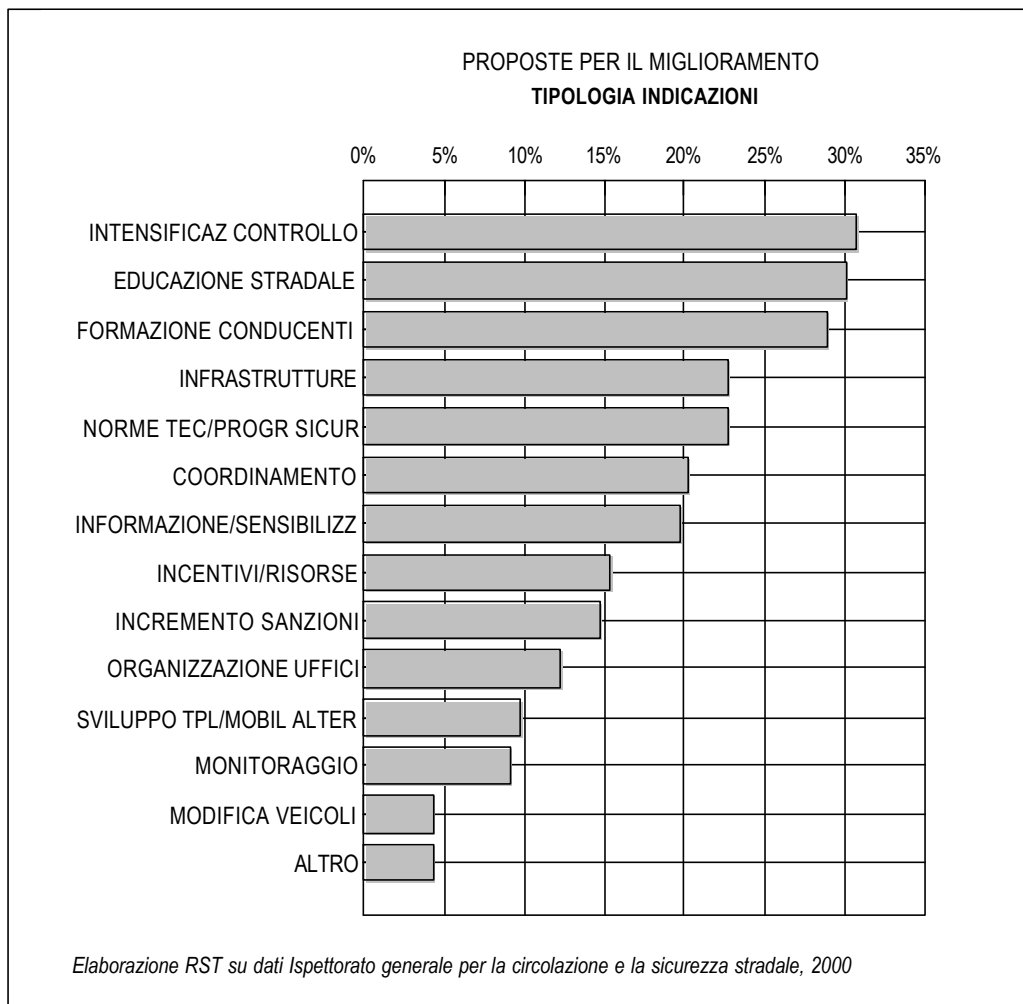
Emerge inoltre un secondo gruppo di indicazioni espresse da quote di partecipanti comprese tra il 20% ed il 22% e riguardano prioritariamente quella che si può considerare la sfera dell'*intervento* sulla rete stradale e della *gestione*:

- gli **interventi sulle infrastrutture**, che abbiamo già visto essere orientati piuttosto verso l'adeguamento ed il miglioramento dell'esistente piuttosto che la realizzazione di nuove strade;
- l'**innovazione normativa** e la programmazione in materia di sicurezza stradale;
- il **coordinamento** delle iniziative in senso ampio;
- l'intensificazione dell'azione sull'**informazione** e la **sensibilizzazione** dell'utenza.

Sono successivamente indicate le necessità di incrementare le **risorse** e/o gli **incentivi** finalizzati alla sicurezza e l'**inasprimento** delle **sanzioni**, indicati entrambi dal 15% dei partecipanti, seguiti dalla necessità di **organizzazione** degli **uffici** (12% circa dei partecipanti) e la creazione delle condizioni per lo **sviluppo** della **mobilità alternativa** (10% circa di indicazioni).

Quest'ultima indicazione è intesa sia come creazione delle condizioni infrastrutturali per uno sviluppo della mobilità pedonale e/o ciclistica sia come sviluppo del Trasporto Pubblico Locale. (vedi fig. 38)

FIG. 38



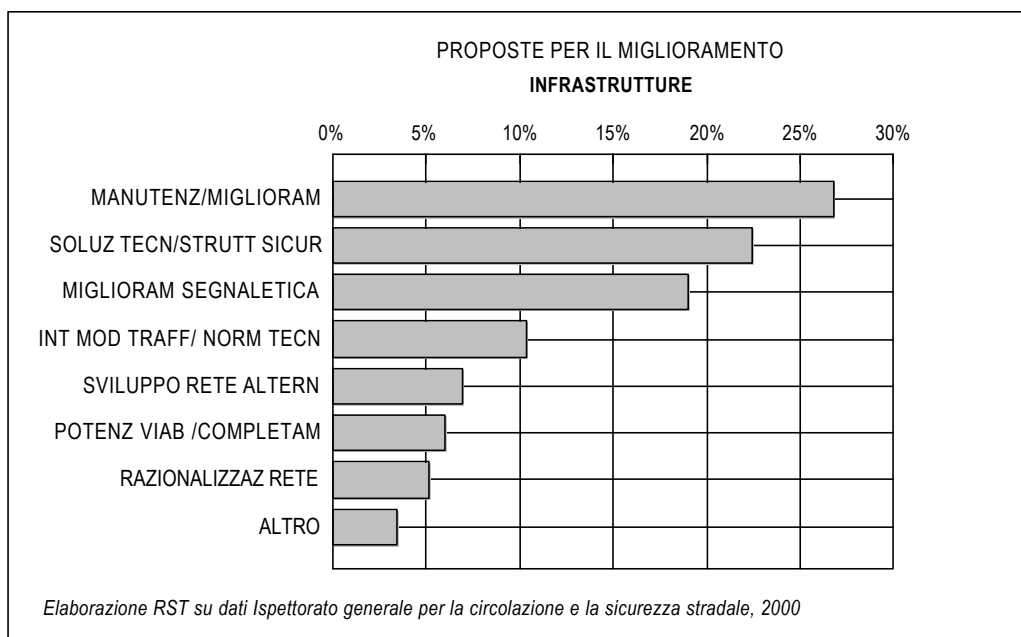
Le proposte avanzate relativamente al miglioramento della rete infrastrutturale, per l'innovazione normativa, il coordinamento, il monitoraggio e gli incentivi, sono state elaborate e riaccorpate tenendo presente la casistica prevalente e formando un certo numero di classi rappresentative delle proposte avanzate. Per le prime tre si è reso necessario formare la classe "altro", usata per tenere conto di proposte che si discostavano da quelle prevalenti e non classificabili. L'entità di queste proposte è peraltro scarsamente significativa e non incide sulla rappresentatività delle classi anzidette.

Miglioramento delle infrastrutture (22% dei casi)

Le proposte di intervento sulle infrastrutture si polarizzano sulla **manutenzione/miglioramento**, indicate nel 27% dei casi, seguite dalla necessità di trovare **soluzioni tecniche** diverse delle attuali e incrementare le **infrastrutturazione di sicurezza** (22,5% delle indicazioni). Inoltre, un ulteriore 18,5% delle indicazioni si riferisce al miglioramento della **segnaletica**.

Seguono, indicati rispettivamente nel 10% e in poco meno del 7% dei casi, gli interventi di **moderazione del traffico** e l'innovazione della normativa tecnica relativa alle strade e agli interventi di "traffic calming". Infine, è interessante rilevare come la proposta di sviluppare le **reti di trasporto alternativo**, seppure indicata in meno del 7% dei casi, sia comunque superiore alla domanda di **potenziamento** della rete viaria (6% circa delle indicazioni). (vedi fig. 39)

FIG. 39



Innovazioni normative (22% dei casi)

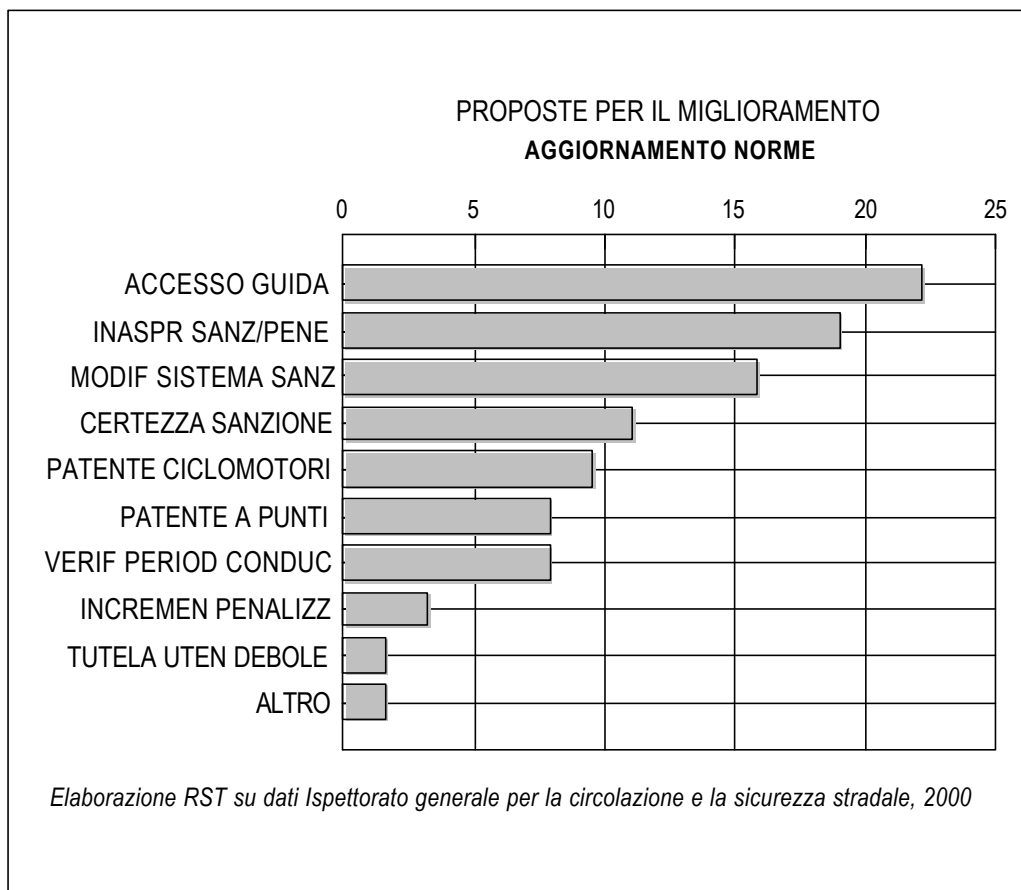
Nel campo dell'innovazione normativa, ripresa e puntualizzata successivamente nelle proposte di modifica al *Codice della strada*, la proposta più rilevante concerne le modifica delle modalità di **accesso alla guida di veicoli** (requisiti, livello di formazione, modalità di formazione dei conducenti), indicata nel 22% dei casi, seguita dall'**inasprimento delle sanzioni** (19% dei casi) e dalla modifica del **sistema sanzionatorio**

(16% dei casi). Quest'ultima indicazione è rafforzata dalla necessità di conferire **certezza alla sanzione** (oltre l'11% delle indicazioni).

Seguono un insieme di indicazioni/proposte che, seppure di minore entità quantitativa (i valori sono compresi tra l'8% ed il 10% dei casi), rappresentano oltre il 25% delle proposte e riguardano tutte la sfera delle condizioni per la conduzione di veicoli:

- l'introduzione dell'obbligo del titolo di abilitazione per la conduzione di ciclomotori;
- l'introduzione della patente a punti (come in altri Paesi europei);
- l'introduzione di criteri per la verifica periodica dei conducenti sia rispetto alla conoscenza delle norme (è opinione diffusa che molti conducenti non conoscano le norme del nuovo codice della strada) che rispetto la conduzione del veicolo. (vedi fig. 40)

FIG. 40



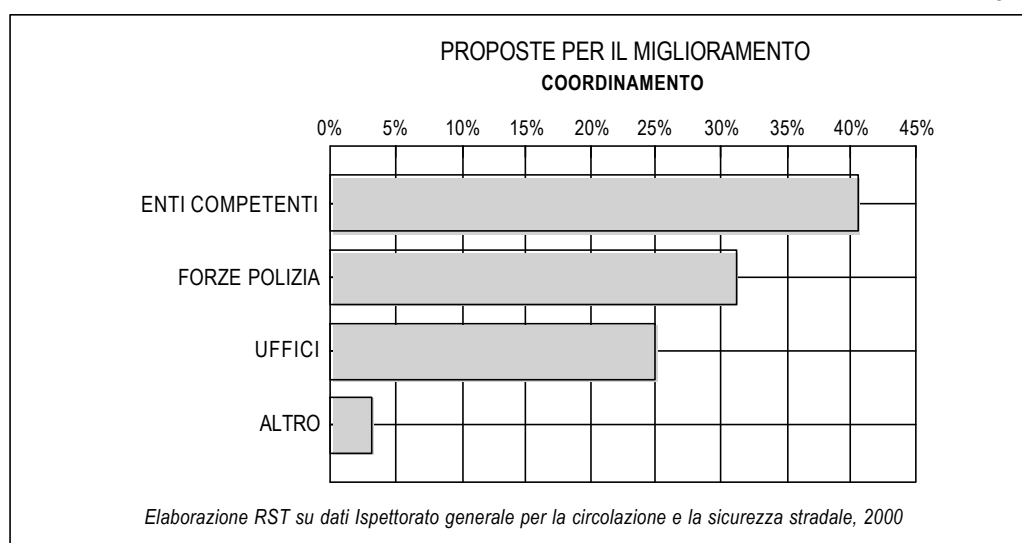
Emerge infine una classe, rappresentativa di circa il 3% delle indicazioni, che propone **l'incremento del risvolto penale delle infrazioni** o per lo meno l'abbandono della via di crescente depenalizzazione dei

reati. La significatività di questa residuale indicazione risiede nel fatto che molte delle indicazioni concernenti l'inasprimento delle sanzioni o la modifica del sistema sanzionatorio, in realtà contengono spesso aspettative che vanno nella stessa direzione. Tali aspettative riguardano la censura dei comportamenti ed delle infrazioni più gravi (eccesso di velocità, guida in stato di ebbrezza, etc.), soprattutto se reiterati.

Coordinamento, monitoraggio e risorse (20% e 15% dei casi)

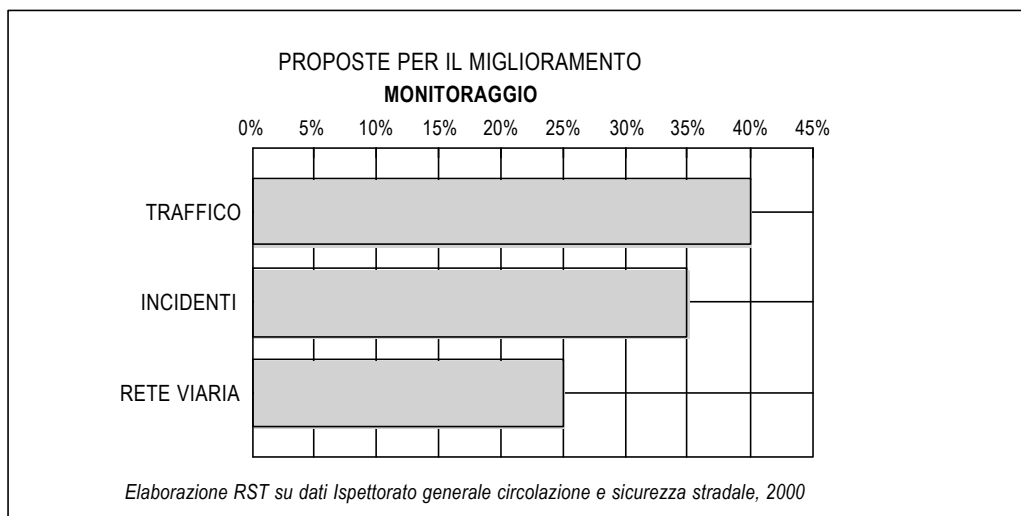
Le proposte orientate allo sviluppo del coordinamento, riguardano principalmente la creazione delle necessarie condizioni di integrazione delle **attività dei diversi Enti competenti** (oltre il 40% delle indicazioni), seguita dal coordinamento delle attività tra le diverse **forze di polizia** (31% delle indicazioni) e da ultimo di quelle degli **uffici** anche dello stesso Ente/Amministrazione (25% delle indicazioni). (vedi fig. 41)

FIG. 41



Le proposte relative ad un incremento dell'attività del **monitoraggio** e, quindi, della creazione delle conoscenze e dell'efficacia degli interventi, riguarda in via prioritaria il traffico (40% delle indicazioni) seguito dall'incidentalità (35% delle indicazioni) e da ultimo (25% delle indicazioni) dalla rete stradale. (vedi fig. 42 alla pagina successiva)

FIG. 42

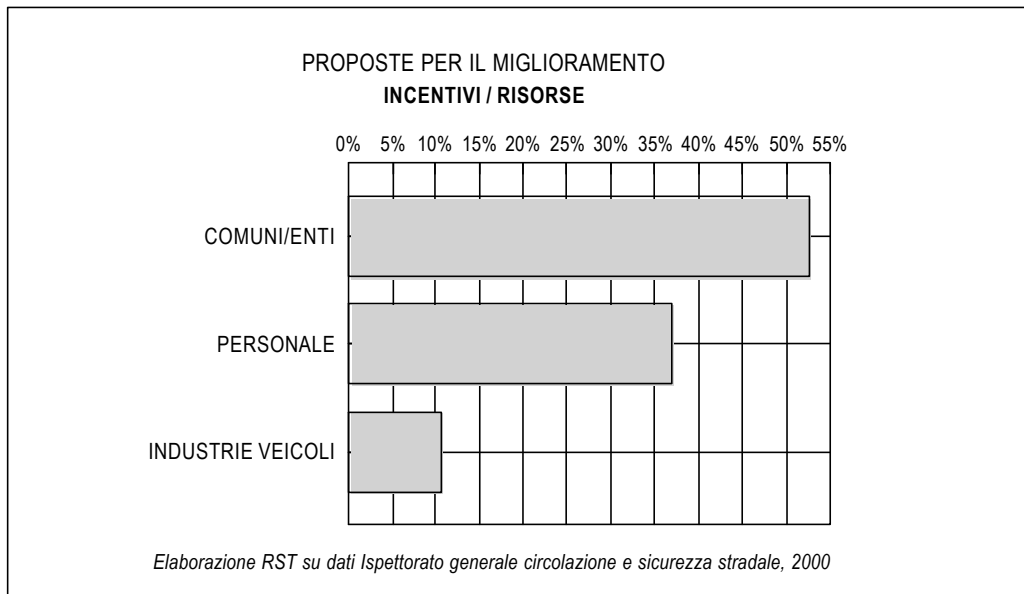


L'auspicata necessità di dotarsi di strumenti di monitoraggio sembra, in questo caso, del tutto condivisibile, date le carenze conoscitive sull'incidentalità, sia per quanto riguarda gli aspetti quantitativi e qualitativi che per la distribuzione sul territorio e sulla rete viaria. A questo proposito si è già segnalato come i partecipanti ai seminari avessero del fenomeno una conoscenza generica, così come la maggior parte di essi non avessero strumenti di confronto/valutazione della situazione gestita rispetto a parametri e indicatori (nazionali o territoriali simili).

La segnalazione di una attuale **carenza di risorse finalizzate alla sicurezza**, anche se rappresentativa di una quota minoritaria delle indicazioni, assume però un ruolo importante nelle proposte per il miglioramento, sia per quanto riguarda il finanziamento di interventi che per un incremento di personale. Nella maggior parte dei casi si tratta di conferire specifici incentivi o risorse finalizzate alla progettazione e realizzazione di interventi per la sicurezza stradale agli Enti locali o agli Enti proprietari.

Nel 37% dei casi, invece, la concessione di incentivi o maggiori risorse riguarda la possibilità di sanare carenze di professionalità o personale nell'ambito della mobilità e della sicurezza stradale e del controllo. (vedi fig. 43 alla pagina successiva)

FIG. 43



Pare rilevante sottolineare che la questione di maggiori risorse/incentivi esce, nelle indicazioni dei partecipanti, dal basso profilo di endemica e generica necessità degli Enti locali per assumere invece un profilo "innovativamente propositivo". Si chiede in sostanza che le risorse siano "effettivamente e stualmente" destinate al miglioramento della sicurezza stradale e che queste risorse entrino in un circuito di "programmazione degli interventi e verifica del raggiungimento degli obiettivi".

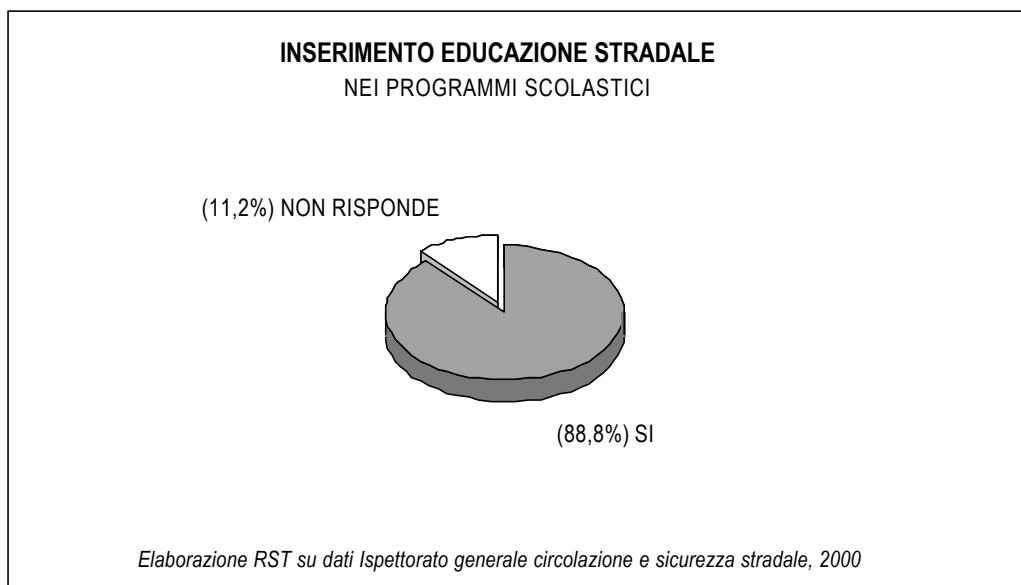
Da ultimo, un esiguo numero di indicazioni (10% circa) riguardano la concessione di incentivi alle case produttrici di veicoli per lo sviluppo di dispositivi di sicurezza sui veicoli. Tra queste proposte si segnala anche un provvedimento di incentivo (del tipo rottamazione, recentemente promosso) per incrementare l'acquisto di veicoli maggiormente equipaggiati rispetto ai dispositivi di sicurezza.

7.2 L'EDUCAZIONE STRADALE

In questa sezione del questionario si richiedeva di esprimere la propria opinione sulla necessità di inserire l'educazione stradale nei programmi scolastici.

Hanno risposto al quesito l'89% dei partecipanti e, come è intuitivo, nella stessa proporzione hanno espresso il proprio **accordo** sul quesito. E' stata anche indicata la necessità di dare finalmente corso, in senso pieno, alle indicazioni del *Codice della strada* a tale proposito.

FIG. 44



Su questo argomento, obbligatorietà ed effettiva realizzazione dei corsi di educazione stradale nella formazione scolastica di ogni ordine e grado, risulta molto sentita dagli intervenuti ai seminari che, peraltro, la sottolineano inserendola nelle diverse sezioni: nell'indicazione dei problemi prioritari della sicurezza stradale, nelle proposte di modifica al Codice della Strada e tra le priorità del Piano nazionale per la sicurezza stradale.

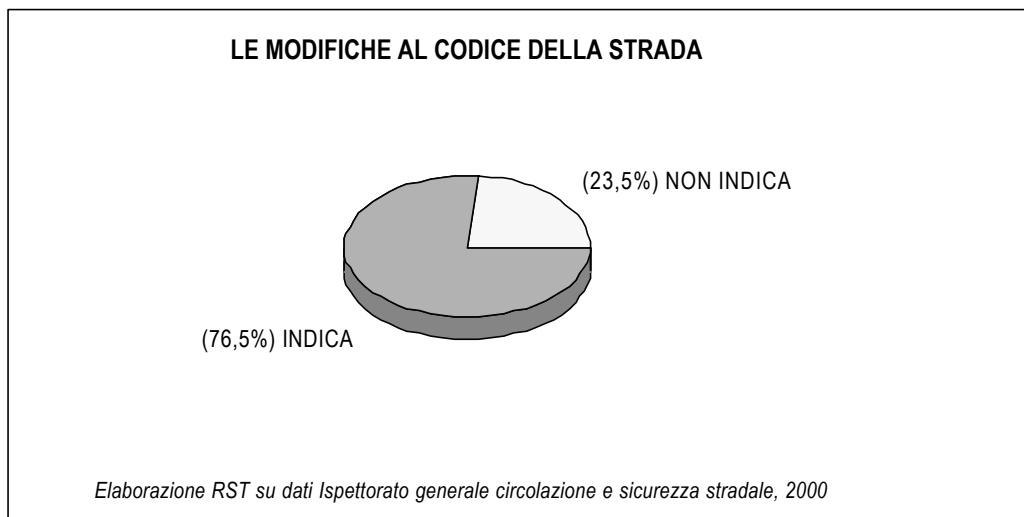
Pare inoltre di rilevare che la questione sia percepita come non disgiunta da una formazione nel rispetto delle regole del vivere civile (rispetto della legalità e tenuta comportamentale ad essi uniformata) e dalla preparazione anche tecnica alla conduzione di veicoli, eseguita, come da alcuni soggetti proposto, su specifici campi scuola (autodromi per formazione).

8. GLI INTERVENTI NORMATIVI: LE MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

In questa sezione del questionario si richiedeva di indicare le modifiche o i miglioramenti da apportare al *Codice della strada* ritenuti necessari per un miglioramento degli aspetti gestionali della mobilità e della sicurezza stradale.

In linea generale il livello di risposta è stato inferiore a quello registrato nelle proposte per il miglioramento della sicurezza stradale. Hanno infatti risposto a questa sezione del questionario poco più 3/4 dei partecipanti (76,5%). (vedi fig. 45)

FIG. 45



In realtà è probabile che per alcune professionalità e settore di attività fosse più difficile tradurre in aspetti normativi le misure individuate come migliorative della sicurezza stradale o comunque rintracciarne i principi nel *Codice della Strada*.

8.1 LA TIPOLOGIA DI INDICAZIONI

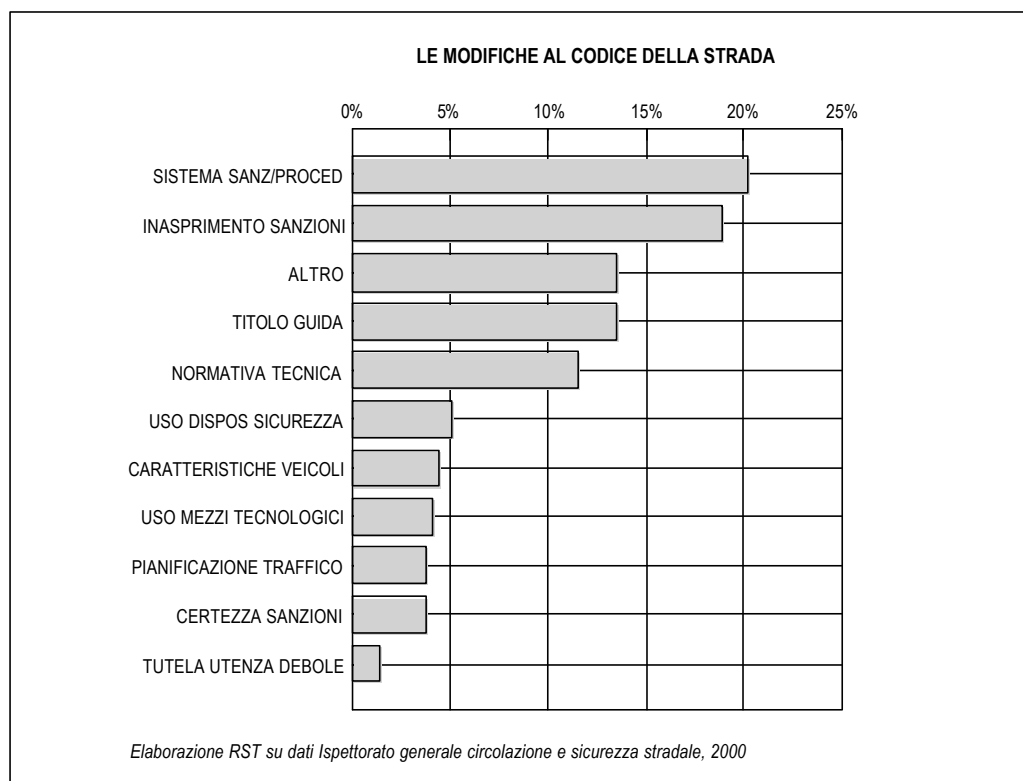
La varietà di indicazioni inserite nella sezione di questionario in oggetto, non sempre può trovare soluzione all'interno del *Codice della Strada*. Per correttezza di analisi le indicazioni sono state comunque raggruppate in 10 categorie prevalenti a cui è da aggiungere la categoria "altro" rappresentativa delle indicazioni non classificabili o comunque non attinenti. L'indicazione più ricorrente concerne la modifica del

sistema sanzionatorio e delle **procedure**, indicate nel 20% dei casi ⁽¹⁵⁾ Tra queste si segnala anche una certa aspettativa che il *Codice della Strada* sia uniformato a quello europeo. ⁽¹⁶⁾ (vedi fig. 46)

In ordine di importanza il secondo aspetto avvertito come insufficiente è la capacità del sistema sanzionatorio di operare con equità e per il quale, nel 19% circa dei casi, si chiede un **inasprimento** (incremento della penalizzazione, ritiro della patente per le infrazioni più gravi rispetto al rischio verso gli altri utenti, etc.).

Un terzo aspetto significativo è la modifica del sistema di **abilitazione** alla guida, orientata ad una restrizione delle possibilità di guida, indicata nel 13,5% dei casi, e riguardante soprattutto l'introduzione della patente a punti e il titolo abilitativo per la guida dei ciclomotori.

FIG. 46



Un quarto aspetto concerne la tematica della normativa tecnica indicata dall'11,5% dei partecipanti, sia quella concernente le strade, urbane

⁽¹⁵⁾ L'elenco degli aspetti procedurali ricorrenti è allegato in appendice al presente documento.

⁽¹⁶⁾ Si indica che piuttosto che procedere ad ulteriori modifiche si proceda ad uniformare il Codice a principi comunitari, senza peraltro entrare nei contenuti.

ed extraurbane, che i principi per la realizzazione degli interventi di "traffic calming".

Le ulteriori indicazioni sono state espresse da quote inferiori al 5% dei partecipanti e vanno dalla modifica delle **caratteristiche tecniche dei veicoli** (blocco della velocità a determinate soglie o condizionamento all'uso delle cinture) all'estensione dell'**uso di strumenti tecnologici per la regolazione e il controllo del traffico**, alla creazione di condizioni di obbligo effettivo alla redazione degli strumenti di pianificazione del traffico o alla certezza delle sanzioni.

Quest'ultima indicazione si traduce in un insieme di modiche normative a diversi aspetti procedurali regolamentati dal *Codice*. Infatti le indicazioni specifiche contenute nei questionari, semplificate per motivi di trattamento statistico, sono state analizzate e di seguito sono rappresentate tutte le modifiche che, ad avviso degli operatori del settore, rendono complesso, ostacolano o, addirittura sortiscono effetti controproducenti, sull'applicazione del Codice e sul miglioramento della sicurezza stradale.

8.2 NOTA SPECIFICA SULLE MODIFICHE NORMATIVE

Gli aspetti del *Codice* che dovrebbero essere modificati riguardano in particolare i seguenti punti.

- 1) L'**irrigidimento** delle modalità di accesso alla guida, con le estensioni, altrove espresse, della necessità di rendere obbligatorio il titolo abilitativo per tutti i conducenti (a prescindere dal veicolo) e del riscontro sul titolo di guida delle infrazioni più gravi. In sostanza sono messi in dubbio sia i metodi di preparazione (scarsa formazione dei formatori e sostanziale insufficienza della formazione) che la effettiva preparazione dei conducenti.⁽¹⁷⁾ Particolare attenzione è posta sulla guida dei mezzi pesanti.
- 2) Un **deciso inasprimento** delle pene per infrazioni gravi, individuate in quelle relative al sorpasso, velocità, precedenza, guida in stato di ebbrezza, non uso dei dispositivi di sicurezza, guida rischiosa di mezzi pesanti. Si tratta in sostanza di **ampliare i criteri** per l'applicazione delle sospensioni, il fermo del mezzo e più in generale il sistema delle sanzioni accessorie, soprattutto in caso di reiterazione dell'infrazione.

In quest'area, in via generale, alcuni rilevano la necessità di **anteporre il concetto di tutela della persona a quello delle cose** e

⁽¹⁷⁾ Nella preparazione dei conducenti, questi non sono ad esempio formati alla guida su autostrada, o strade extraurbane, o in determinate condizioni climatiche, etc.

ritengono non depenalizzabile l'omicidio colposo. Qualora anzi si ravviene la prevedibilità delle conseguenze di un comportamento di guida a rischio, secondo taluni occorre prevedere una responsabilità in termini di omicidio preterintenzionale. In sostanza i comportamenti pericolosi vanno penalizzati **incidendo sulla possibilità di circolare** e non solo attraverso le sanzioni pecuniarie. Ai fini di operare con maggiore efficacia nel controllo è infine necessario che sia costituito l'**archivio delle infrazioni**.

- 3) La **modifica**, lo **snellimento** e la **semplificazione delle procedure**, abolendo in sostanza tutte quelle procedure di ricorso (di garanzia) che di fatto rendono complessa, diminuendone l'efficacia, l'attività di controllo, accertamento, sanzionamento e rimozione, ⁽¹⁸⁾ accertamento delle caratteristiche del veicolo (ciclomotori) etc. In particolare emerge con forza la necessità di affidare i ciclomotori sequestrati a depositerie (private o pubbliche) e non ai genitori.
- 4) La modifica delle **caratteristiche delle velocità**, sia come limite da tenere nella circolazione che come limite diversificato dei veicoli. Su questi ultimi, secondo una cospicua parte dei soggetti che hanno compilato il questionario, non sarebbe inopportuno applicare dei limitatori automatici di velocità o di potenza, in particolar modo su quelli per il trasporto merci.

Sono state esplicitamente richiamate procedure o norme relative a 20 articoli del Codice, alcuni dei quali da diversi operatori (artt. 186, 187, 201, 204 e 213 in particolare). ⁽¹⁹⁾

⁽¹⁸⁾ Dei cartelloni pubblicitari, delle opere abusive che intralciano la circolazione, dei vincoli.

⁽¹⁹⁾ Gli articoli esplicitamente indicati sono: 22, 91, 93, 94, 97, 116, 145, 148, 173, 176, 178, 186, 187, 201, 204, 206, 213, 225.

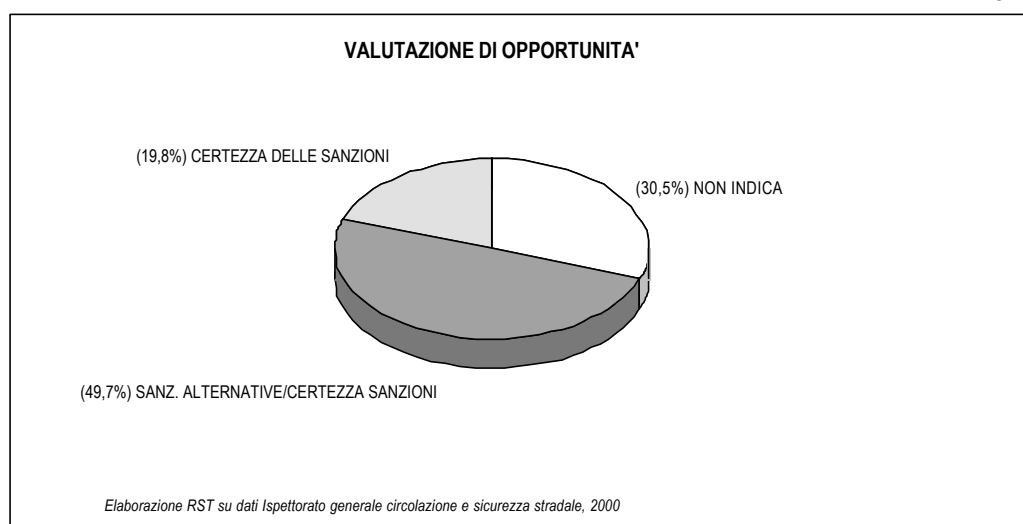
8.3 L'EFFICACIA DEL SISTEMA SANZIONATORIO

In questa sezione del questionario si chiedeva di esprimere la propria opinione su due aspetti:

- 1) l'opportunità di definire **sanzioni alternative** per i trasgressori delle norme;
- 2) di intensificare l'impegno per assicurare la **certezza delle sanzioni**.

Circa 1/3 dei partecipanti non ha risposto, mentre diversa è stato il gradimento dell'opportunità di definire pene alternative rispetto all'opportunità di un maggior impegno per assicurare la certezza delle sanzioni. (vedi fig. 47)

FIG. 47



La metà di coloro che ha risposto (49,7% dei casi) ritiene **opportuno sia definire pene alternative per i trasgressori, sia impegnarsi per assicurare maggiore certezza delle sanzioni**.

Un ulteriore 20% circa, è d'accordo solo sul maggiore impegno per assicurare certezza alle sanzioni.

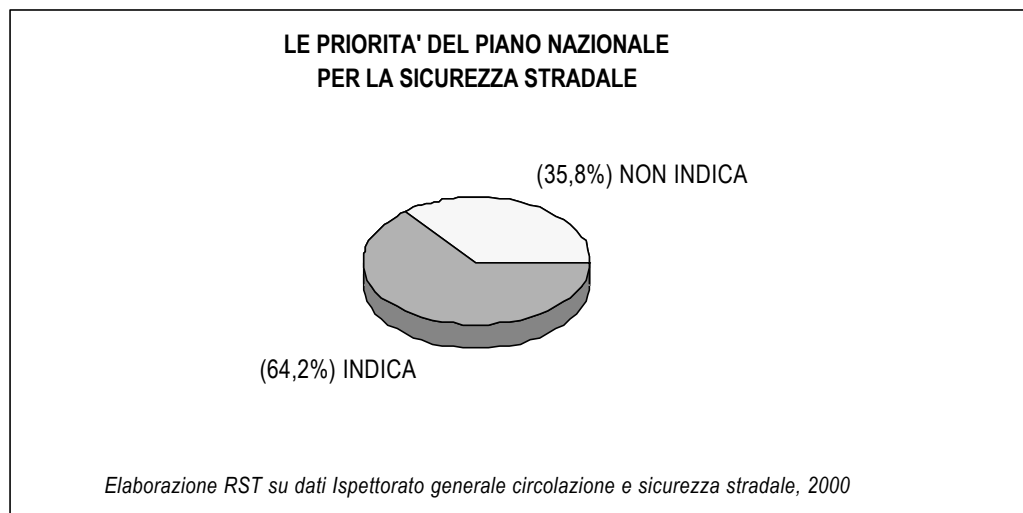
In sostanza mentre sulla necessità di rendere effettiva l'esecutività della sanzione tutti coloro che hanno risposto (130) sono d'accordo, anzi lo ritengono necessario, **l'individuazione di pene alternative trova un minor consenso** (o è una misura che si ritiene più "debole" e di scarsa efficacia).

9. IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE: MISURE E AZIONI PRIORITARIE

In questa sezione del questionario si richiedeva di indicare le misure e gli interventi che il "**Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**" dovrebbe promuovere in via prioritaria.

La percentuale di risposte è stata inferiore alle indicazioni di modifica al *Codice della Strada*: ha infatti risposto il 64% dei partecipanti. Il più basso livello di adesione al questionario è però compensato da una maggiore articolazione delle risposte. (vedi fig. 48)

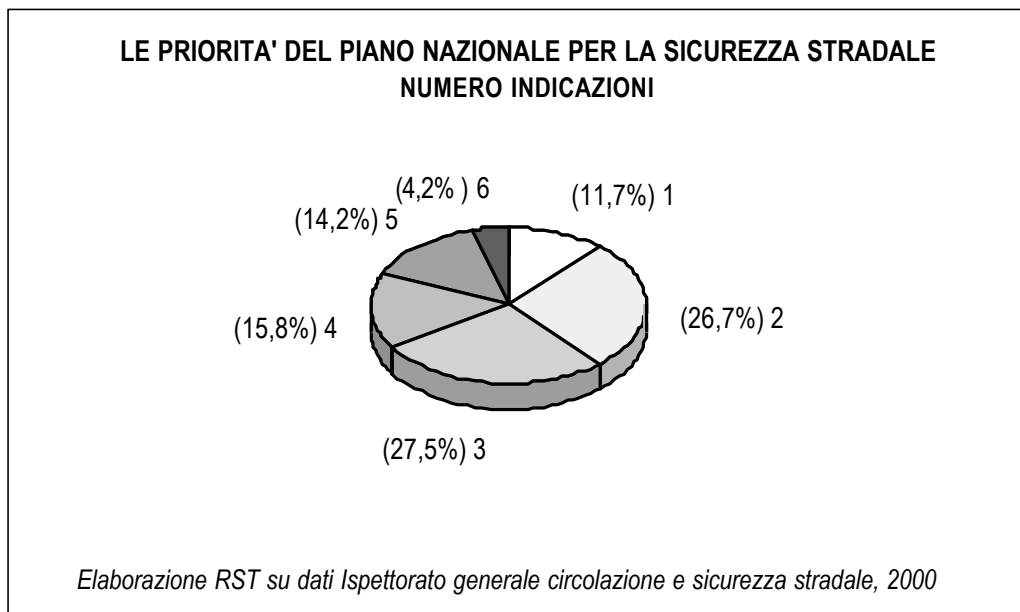
FIG. 48



Infatti, solo nel 12% dei casi è stata indicata una sola linea di sviluppo prioritaria; il gruppo più numeroso di soggetti, il 27% circa ha indicato tre linee di intervento e più del 30% individua oltre tre linee di sviluppo. (vedi fig. 49 alla pagina successiva)

Anche in questo caso la natura delle indicazioni riflette, nella sostanza, quello già espresso sia nei *problemi prioritari* che nelle *proposte per migliorare la sicurezza stradale* sia, in parte, nelle *proposte di modifica del Codice della strada*. Si amplia semmai l'ambito della **prevenzione** e della **creazione delle condizioni** atte a formulare una linea di azione strutturata in materia di sicurezza stradale.

FIG. 49



9.1 L'ARTICOLAZIONE DELLE PRIORITA'

Le indicazioni, sono state riaccorpate in 15 classi. Anche in questo caso si è reso necessario definire una classe "altro" in cui far confluire tutte quelle indicazioni di difficile catalogazione o, comunque, con bassa ricorrenza. Considerando la molteplicità delle indicazioni espresse da un medesimo soggetto, l'effetto "polarizzazione" è molto attenuato in modo da ridurre notevolmente la percentuale relativa di risposte.

In ogni caso le azioni o le misure che il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) dovrebbe prioritariamente avviare riguarda soprattutto la creazione delle condizioni di base per sviluppare una più ampia, più intensa e più efficace azione di miglioramento della sicurezza stradale. Condizioni che riguardano sia gli utenti che i soggetti preposti a programmare e gestire l'attuazione degli interventi. In particolare sono state fornite le seguenti indicazioni.

- 1) La **prevenzione** dell'incidentalità, intesa come prevenzione da attivare nei confronti dei comportamenti nella conduzione dei veicoli, sia attraverso l'**educazione stradale**.⁽²⁰⁾ In questo campo si

⁽²⁰⁾ Si segnala che un certo numero di indicazioni inseriscono l'educazione stradale in un contesto più ampio di azione più incisiva nella formazione del cittadino e nel rispetto delle norme che regolano la convivenza civile. In questo tipo di indicazioni spesso si segnala la necessità di adeguare i comportamenti di opinion leaders, di persone "pubbliche" o comunque di quelli rappresentati dai media al rispetto delle norme del codice e,

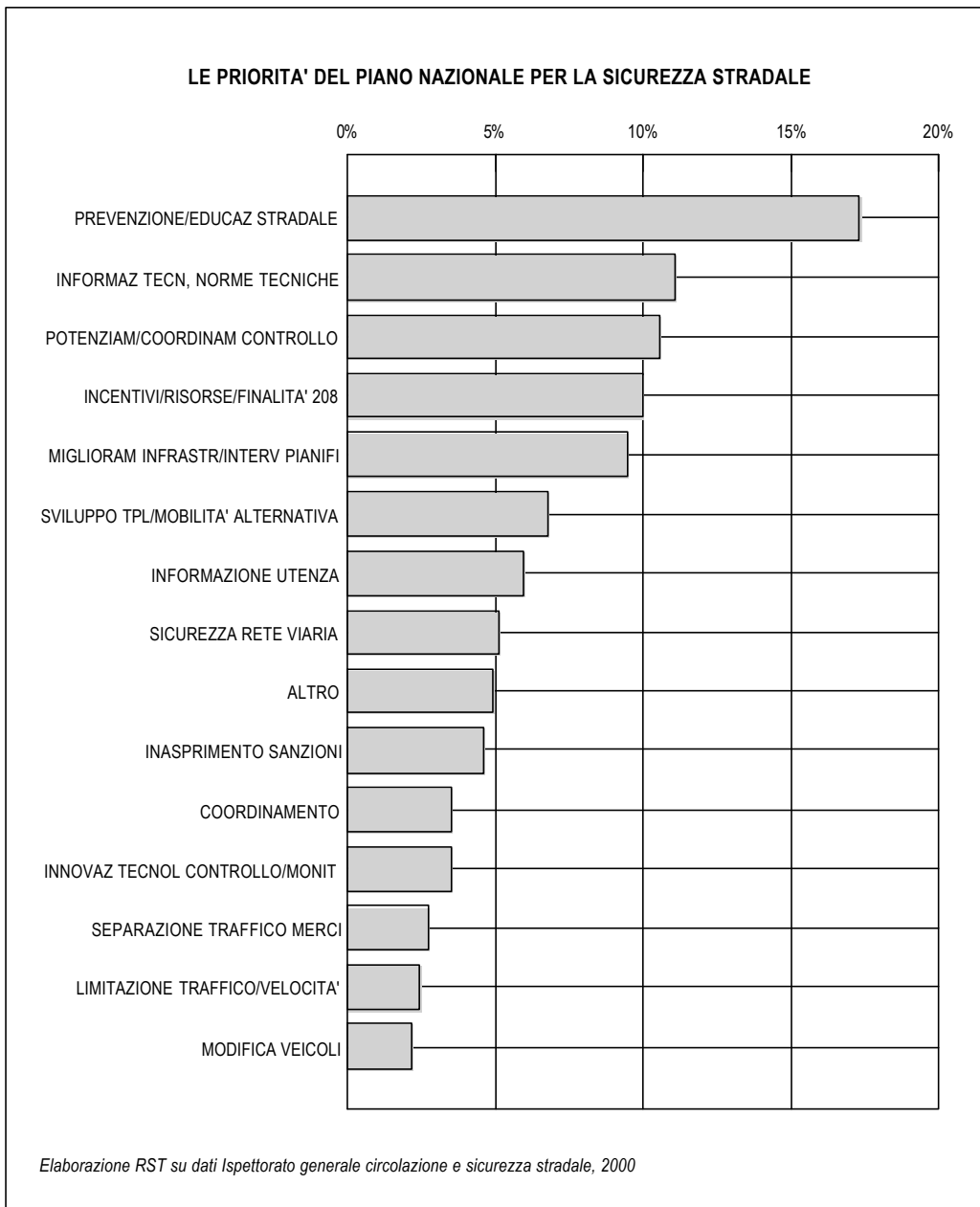
rileva un richiamo alla stigmatizzazione dei valori contrari alla legalità e al sistema di regole.

- 2) L'innovazione e/o la revisione dell'apparato **normativo tecnico**, la maggiore **formazione tecnica** degli operatori in un campo disciplinarmente deficitario, la possibilità di usufruire di **supporti tecnici** nel campo della progettazione e dell'intervento e il **coordinamento delle strutture** e degli Enti competenti (14,6% delle indicazioni).
- 3) Il **potenziamento** e il **coordinamento** del **controllo** del territorio (10,5% delle indicazioni). L'orientamento delle indicazioni indica la necessità di un potenziamento del personale (oltre che una maggiore articolazione delle figure che sul controllo possono intervenire), l'integrazione e una maggiore strutturazione dei servizi di polizia stradale.
- 4) La disponibilità di **maggiori risorse** e la necessità di **migliorare**, con una programmazione degli interventi, la **rete stradale** e di realizzare la sua messa in **sicurezza**.
Queste tre tipologie appaiono strettamente legate e accorpano il 24,6% delle indicazioni. Nell'ambito delle risorse, l'indicazione "forte" è che queste siano certe, che siano specificamente finalizzate alla sicurezza stradale e che le eventuali forme di incentivo sia finalizzate e "premiali". In questa visione si inserisce il richiamo sull'effettivo impegno dei fondi dell'**art. 208** del *Codice della Strada* a fini di sicurezza e per i quali si chiede l'inserimento tra le finalità dello stesso.
- 5) Le azioni e le misure per lo **sviluppo del Trasporto Pubblico Locale** (anche del suo miglioramento) e delle **modalità alternative** di trasporto (pedonali e ciclistiche) segnalate da poco meno del 7% delle indicazioni. Su questo tema che auspica la limitazione del traffico privato si segnala anche la necessità di operare scelte per la riduzione del **traffico merci** (o il suo dirottamento su modalità diverse), soprattutto in ambito urbano e nelle situazioni più congestionate.
- 6) L'**informazione all'utenza**, intesa sia come puntuale informazione sulla rete che come costante sensibilizzazione sui temi della sicurezza.

Le ulteriori indicazioni - *inasprimento delle sanzioni, modifica dei veicoli*, etc. - peraltro già indicate in precedenti sezioni del questionario non sembrano immediatamente riconducibili nell'ambito misure che il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale può assumere. (vedi fig. 50)

più in generale ad una coerenza rispetto a comportamenti contrari o condiscendenti con sistemi di valori formativi dei cittadini.

FIG. 50



ALLEGATO A: QUESTIONARIO

PAG 1

PAG 2

PAG 3

PAG 4

QUST_DC8.SAM

E:\MOBILITÀ\RALP\RALP2000STANPISA.STY

27/07/98 16.05

05/10/00

