

# MINISTERO DEI TRASPORTI

## *Bozza di documento per il Presidente del Consiglio*

(Il presente documento scaturisce dal lavoro svolto da una Commissione composta dai rappresentanti dei Ministeri dell'Interno, delle Infrastrutture, delle Politiche Giovanili, della Pubblica Istruzione, della Salute, coordinata dal Capo di Gabinetto del Ministro dei Trasporti)

## IL CONSIGLIO DEI MINISTRI

su proposta del

*Ministro dei Trasporti*

d'intesa con la

*Presidenza del Consiglio*

e con

*Ministro dell'Interno*

*Ministro delle Infrastrutture*

*Ministro delle Politiche Giovanili*

*Ministro della Pubblica Istruzione*

*Ministro della Salute*

delibera il seguente

**ATTO DI INDIRIZZO**

**PER IL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE**

**Marzo 2007**

## 1. CARATTERI E DIMENSIONI DEL PROBLEMA

Nel 2005 gli incidenti stradali in Italia hanno determinato **5.426 morti e 313.727 feriti** con un costo sociale stimato in **30.654 milioni di Euro**. Ai valori del 2004 (ultima rilevazione ISTAT) tale costo corrisponde a circa il 2.5% del PIL. Questi valori sono il risultato:

- di una fase di crescita delle vittime (+546 morti, +69.545 feriti) che si è sviluppata tra il 1996 e il 2002, in controtendenza rispetto ai restanti Paesi dell'UE a 15;
- di una successiva fase di riduzione (-1.313 morti, -27.933 feriti) innescata dalla patente a punti e dalle prime applicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, tra il 2002 e il 2005.

Tab. 1

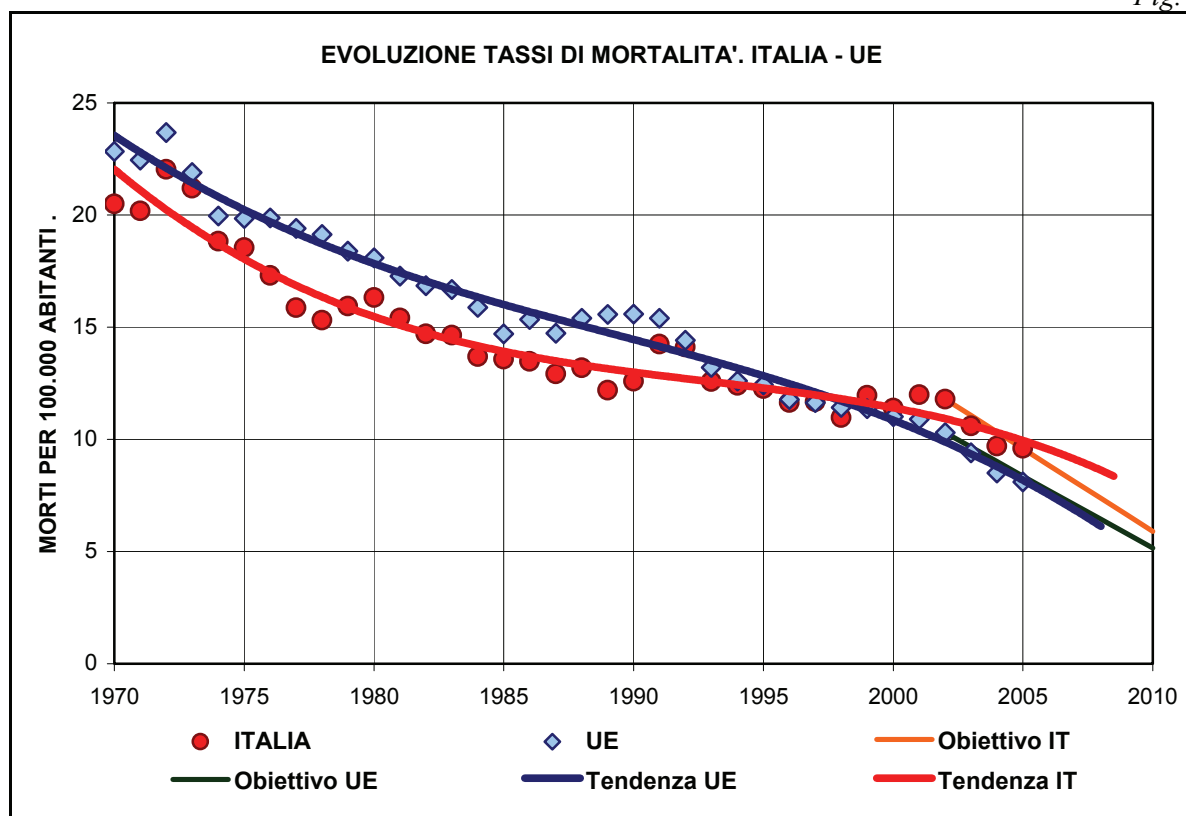
INCIDENTI E VITTIME IN ITALIA NELL'ULTIMO DECENNIO (In neretto i valori massimi del decennio)						
	MORTI		FERITI		Indici di rischio	
	Num.	Var % su anno precedente	Num.	Var % su anno precedente	TM <sup>(1)</sup>	TF <sup>(2)</sup>
1996	6.193		272.115		10,8	473,6
1997	6.226	+0,5%	270.962	-0,4%	10,8	470,7
1998	6.342	+1,9%	293.802	+8,4%	11,0	510,0
1999	6.688	+5,5%	316.698	+7,8%	11,6	549,1
2000	6.649	-0,6%	321.736	+1,6%	11,5	557,2
2001	6.691	+0,6%	335.029	+4,1%	11,7	587,2
<b>2002</b>	<b>6.739</b>	<b>+0,7%</b>	<b>341.660</b>	<b>+2,0%</b>	<b>11,8</b>	<b>589,4</b>
2003	6.065	-10,0%	327.324	-4,2%	10,6	565,4
2004	5.692	-6,2%	322.447	-1,5%	9,8	552,2
2005	5.426	-4,7%	313.727	-2,7%	9,2	534,5
1996-2002	+546	+8,8%	+69.545	+25,6%		
2002-2005	-1.313	-19,5%	-27.933	-8,2%		

(1) Morti per 100.000 abitanti. (2) Feriti per 100.000 abitanti

Allo stato attuale la sicurezza stradale in Italia presenta tre ordini di problemi che richiedono una rapida ed efficace soluzione:

- a) il tasso di mortalità italiano (9,2 morti per 100.000 abitanti) è **al di sopra della media** dell'UE a 15 (8,1 morti per 100.000 abitanti) e colloca l'Italia all'8° posto nella graduatoria di sicurezza dei quindici Paesi;
- b) il **tasso di riduzione delle vittime degli incidenti stradali in Italia è inferiore a quello medio europeo** e si sta progressivamente contraendo, alle tendenze attuali il nostro Paese non riuscirà a raggiungere l'obiettivo comunitario del dimezzamento delle vittime entro il 2010 (peraltro il "Rapporto di medio periodo" elaborato dalla Commissione europea indica che l'Unione Europea non sarà in grado di ridurre del 50% le vittime entro il 2010 ma per l'Italia – sempre alle tendenze attuali – lo scarto tra obiettivo ed evoluzione tendenziale sarà più ampio che per l'UE nel suo complesso);

Fig. 2



c) nel nostro Paese esistono enormi **divari di sicurezza** sia per quanto riguarda i livelli di rischio (i tassi provinciali medi di mortalità variano da 3 a 21 morti per 100.000 abitanti), sia per quanto riguarda l'evoluzione delle vittime (nell'ultimo quadriennio 12 province hanno registrato un aumento delle vittime compreso tra +10% e +50% mentre altre 10 hanno registrato una riduzione di vittime compresa tra -30% e -50%, ciò significa che mentre una parte del Paese si sta allontanando sempre più dagli standard di sicurezza indicati dagli obiettivi comunitari, un'altra parte del Paese, alle tendenze attuali, riuscirà a raggiungerli ben prima del 2010).

## 2. OBIETTIVI E LOGICHE DI INTERVENTO

Per contrastare gli enormi divari di sicurezza e la bassa capacità di miglioramento sono necessarie **modificazioni strutturali** delle strategie e delle azioni a livello nazionale, regionale e locale, occorre creare **nuovi strumenti, nuove abilità** e, soprattutto, raggiungere **più elevati livelli di efficacia**. Il sistema di azioni impiegato sino ad oggi per migliorare la sicurezza stradale si è rivelato insufficiente o, come nel caso della patente a punti, di breve momento. Per tenere il passo dei Paesi che hanno realizzato i più cospicui miglioramenti, per raggiungere i Paesi che vantano le migliori condizioni di sicurezza (con tassi di mortalità che sono la metà di quello italiano) e per dimezzare il numero di vit-

time entro il 2010, dobbiamo **migliorare la nostra capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale** e questo lo si potrà ottenere solo con modificazioni strutturali delle strategie di sicurezza stradale e con un sistema di azioni profondamente innovativo in grado:

- A) di imprimere una decisa **accelerazione alla velocità di riduzione delle vittime**;
- B) di esercitare una robusta **azione di riequilibrio** e, in particolare, di mettere in sicurezza le strade, i territori, le modalità di spostamento che registrano livelli di rischio nettamente più elevati della media o che stanno subendo un forte deterioramento dei livelli di sicurezza.

### **3. CRITERI GENERALI DI INDIRIZZO**

In relazione a quanto sopra indicato, i criteri generali di indirizzo, a partire dai quali il Governo intende costruire un insieme sistematico di linee di azione in grado di migliorare la sicurezza stradale, sono i seguenti.

#### **Criterio 1. Programmare, finanziare, coordinare**

Costruire riferimenti certi per la programmazione, il finanziamento e il coordinamento delle azioni in materia di sicurezza stradale che verranno intraprese a livello centrale, dal Parlamento e dal Governo, e locale, dalle Regioni e dagli Enti Locali, a partire dal *Piano Generale della Mobilità* e dal *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* e dalla sua attuazione.

#### **Criterio 2. Rafforzare la capacità di governo**

Migliorare la capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale, stimolando la **collaborazione tra i diversi settori e livelli di governo del territorio**; adeguando, semplificando e rendendo più severo ed efficace l'insieme delle regole e delle procedure che sovrintendono alla sicurezza stradale; emanando norme, regolamenti e procedure che fissino in modo puntuale standard e priorità in materia di sicurezza stradale.

#### **Criterio 3. Formare una cultura della sicurezza stradale**

Occorre far crescere la consapevolezza del rischio stradale e dell'impatto dei diversi stili di mobilità sulla sicurezza e sull'ambiente presso i decisori, i tecnici gli utenti – in particolare i giovani – e rafforzare il concetto di responsabilità presso i cittadini, le imprese e la pubblica amministrazione.

#### **Criterio 4. Incentivare e diffondere le migliori pratiche**

Promuovere misure di sostegno per gli interventi di sicurezza stradale coerenti con gli obiettivi e gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e relativi a fattori di incidentalità

prioritaria, ovvero a sistemi di mobilità o su fasce di utenti con il maggior numero di vittime, con i più alti tassi di rischio e con le evoluzioni di sicurezza stradale meno soddisfacenti. Costruire, con la collaborazione attiva dei Comuni, delle Province e delle Regioni una **rete di monitoraggio sullo stato della sicurezza stradale**, sulla sua evoluzione in relazione agli obiettivi comunitari e nazionali e sui risultati conseguiti dagli interventi posti in essere, al fine di **individuare le migliori pratiche e promuoverne la diffusione**.

**Criterio 5. Informare e sensibilizzare**

Avviare in modo sistematico campagne di informazione relative ai diversi aspetti della sicurezza stradale, con l'obiettivo di richiamare l'attenzione sull'elevata pericolosità sociale del fenomeno degli incidenti stradali e di incentivare comportamenti virtuosi atti a preservare l'incolumità delle persone.

#### **4. LINEE DI AZIONE E INTERVENTI**

In relazione agli obiettivi e alle problematiche da superare e in coerenza con i criteri sopra riportati, il Governo ha individuato due distinte linee di azione.

Per **modificare i caratteri strutturali del sistema di governo della sicurezza stradale** nel nostro Paese, per aumentare significativamente la velocità di riduzione delle vittime, per migliorare la capacità di rimuovere le situazioni di massimo rischio e, soprattutto, per aumentare l'efficacia delle azioni poste in essere sono state definite dieci **“azioni strutturali”** che richiedono tempi medio - lunghi e un cospicuo impegno di risorse finanziarie e professionali.

Inoltre, per dare una risposta immediata ai problemi di sicurezza stradale più urgenti il Governo ha definito un sistema di quindici **“misure rapide”** che:

- a) possano essere avviate immediatamente, con un ciclo attuativo compreso tra pochi mesi e un anno;
- b) richiedano un impegno di risorse finanziarie e professionali immediatamente accessibili e utilizzabili;
- c) abbiano una elevata visibilità per favorire lo sviluppo di processi emulativi e per testimoniare l'importanza attribuita dal Governo nazionale alla sicurezza stradale (svolgendo, così, anche un'azione di sensibilizzazione);
- d) promuovano un sostanziale aumento di efficacia delle misure poste in essere per migliorare la sicurezza stradale;
- e) incentivino il coinvolgimento delle imprese nel processo di miglioramento della sicurezza stradale.

## 4.1. AZIONI STRUTTURALI

### 4.1.1. Programmazione

Al fine di predisporre un adeguato quadro di riferimento pianificatorio e programmatico per i diversi interventi da operare, in parallelo con l'elaborazione del Piano Generale della Mobilità - tramite il quale il Ministero dei Trasporti affronterà il tema fondamentale del trasferimento di flussi di trasporto merci dalla strada alla ferrovia e al mare - il Governo svilupperà le seguenti azioni.

- A] Aggiornamento del ***Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*** (approvato dal CIPE il 29.11.02) con l'obiettivo di ridefinire quegli aspetti che possono favorire un incremento dell'efficacia degli interventi e una più ampia partecipazione degli enti locali e del sistema delle imprese al processo di miglioramento della sicurezza stradale.
- B] Predisposizione del **3° Programma di Attuazione** del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale al fine di: coordinare l'apporto dei diversi settori e livelli di governo che partecipano al processo di miglioramento della sicurezza stradale; coordinare e incentivare l'azione delle Regioni e delle Amministrazioni locali in materia di sicurezza stradale; assicurare un'efficace allocazione delle risorse rese disponibili dalla Finanziaria 2007.
- C] Emanazione di una **norma per l'approvvigionamento finanziario dell'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**, in coerenza con i criteri generali di priorità, premialità, responsabilità e continuità.

### 4.1.2. Regolamentazione

Nel campo della regolamentazione il Governo da un lato intende riorganizzare il sistema sanzionatorio per contrastare con maggiore efficacia i comportamenti di guida ad alto rischio (prevedendo nuove forme di sanzionamento, un fermo amministrativo più incisivo e, per i casi più gravi, la confisca del veicolo e la revoca della patente ovvero del certificato di idoneità alla guida) e dall'altro intende favorire lo sviluppo di un sistema di interventi a favore della sicurezza stradale più diffuso ed efficace. In particolare si avvieranno le seguenti azioni.

- D] **Riforma del Codice della Strada** (in attuazione del DDL *Nicolais*) secondo principi di semplificazione, delegificazione, rafforzamento degli aspetti relativi alla sicurezza, diversificazione del sistema sanzionatorio, con particolare attenzione ai comportamenti di guida ad alto rischio.
- E] **Rafforzamento della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale** al fine di svilupparne ulteriormente le funzioni di promozione della concertazione interistituzionale e del partenariato pubblico privato, di analisi delle misure poste in essere e verifica della loro efficacia, di valutazione generale dello stato e dell'evoluzione della incidentalità rispetto agli obiettivi di sicurezza comunitari e nazionali.

- F] Creazione, presso il Ministero dei Trasporti, di una **struttura tecnica nazionale dedicata in modo specifico alla sicurezza stradale**, con compiti di coordinamento, indirizzo e supporto alle scelte in materia di sicurezza stradale sviluppate dai diversi settori e livelli di governo.

#### 4.1.3. Formazione e sperimentazione

La formazione e la costruzione di una cultura della sicurezza stradale per i cittadini, per i decisori e per i tecnici costituisce una delle più importanti linee di azione che il Governo intende praticare per la creazione di una diffusa **consapevolezza della responsabilità** individuale, collettiva e dell'Amministrazione pubblica in materia di sicurezza stradale. A partire da queste finalità, si avvieranno programmi formativi nei diversi settori e a diversi livelli.

- G] **Educazione stradale nelle scuole.** Il *Ministero della Pubblica Istruzione* ha già individuato alcune linee di indirizzo per l'attuazione di iniziative di educazione alla sicurezza stradale mirate ad assicurare una formazione di base sulla mobilità sicura e sostenibile per la popolazione in età scolare, con caratteristiche tali da garantire a tutti i cittadini in età scolare il diritto alla consapevolezza dei rischi connessi ai diversi stili di mobilità lungo tutto l'arco di formazione scolastica e da favorire una maturazione del valore attribuito alla sicurezza stradale e un effettivo cambiamento dei comportamenti di mobilità.
- H] **Formazione dei tecnici e dei decisori.** Promozione di master universitari e di altre iniziative formative in materia di sicurezza stradale dedicate a tecnici e decisori delle Amministrazioni nazionali, regionali e locali per migliorare la capacità complessiva di governo della sicurezza stradale
- I] **Formazione degli utenti.** Progetti di formazione continua presso istituti di istruzione primaria e secondaria e attivazione di specifici canali di trasmissione della cultura civica stradale attraverso soggetti che, per la propria natura (università della terza età, associazioni dei familiari delle vittime della strada, associazioni di categoria, neo-pensionati) rappresentino delle figure di riferimento nella famiglia o nella società alla quale possono fornire un importante contributo civico.

#### 4.1.4. Informazione / sensibilizzazione

- J] Obiettivo prioritario di questa linea di azione è la costruzione di un repertorio di campagne e azioni di informazione/sensibilizzazione che, muovendo da un percorso-guida reso disponibile dal Governo, possano essere utilizzate da Regioni, Province, Comuni, associazioni e rappresentanze sociali ed economiche. I contenuti principali di tale azione riguarderanno:
- \* la realizzazione di campagne nazionali di informazione e sensibilizzazione sul rischio stradale e sull'impatto dei diversi stili di mobilità e di guida sulla sicurezza e sulla qualità dell'ambiente, con il coinvolgi-

mento di *testimonial* di grande spicco per la creazione di campagne mediatiche in grado di attrarre maggiormente l'attenzione dei giovani e la creazione di siti on-line che consentano la comunicazione interattiva tra di loro;

- \* la individuazione di linee guida, indirizzi e strumenti per lo sviluppo di un efficace sistema di informazione a **livello regionale e locale**, collegato alle specifiche problematiche locali e agli specifici interventi posti in essere, al fine di rafforzarne l'efficacia.
- \* la promozione di nuovi *modelli informativi* al fine di offrire un maggiore supporto agli utenti delle strade e di regolare il traffico – ivi compresa la velocità – a seconda delle condizioni climatiche, di traffico, di percorribilità e così via.

## 4.2. MISURE RAPIDE

Per le “*misure rapide*”, in relazione al carattere di immediata attuazione che le contraddistingue, sono state predisposte quindici “*schede operative*” – una per ogni misura – che illustrano in dettaglio: la problematica di riferimento, gli obiettivi specifici, i soggetti attuatori, la sequenza di azioni da realizzare, gli oneri indicativi, i tempi di avvio/realizzazione, il livello di visibilità, le ricadute dirette. Tali schede sono state raccolte nell'allegato tecnico denominato “*Misure di immediata attuazione. Schede operative*”, al quale si rimanda per una illustrazione puntuale. In questa sede ci si limita a riportare l'elenco di tali misure suddivise in cinque filoni.

### 4.2.1. Programmazione

- 1] Concertazione con Regioni e Province delle **linee guida per la costruzione di una rete di centri di monitoraggio provinciali e regionali**, con la eventuale partecipazione delle città maggiori, raccordati con il centro di monitoraggio nazionale.
- 2] Avvio del **monitoraggio nazionale della sicurezza stradale**, tale azione, complementare alla costruzione della rete di monitoraggio regionale e provinciale, da un lato tende a coordinare e fornire supporti alla rete dei centri di monitoraggio provinciali e regionali e dall'altro tende a fornire al Governo nazionale e agli operatori pubblici e privati che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale un quadro certo delle problematiche, delle azioni intraprese e delle misure che hanno conseguito i risultati più soddisfacenti.

### 4.2.2. Regolamentazione

- 3] **Rafforzamento dell'azione di contrasto dei comportamenti di guida ad alto rischio** attraverso la riorganizzazione delle sanzioni al fine di: distinguere le violazioni del Codice della Strada in relazione alla pericolosi-



tà e graduare di conseguenza le sanzioni. Tale misura anticipa la riforma del Codice della Strada di cui al precedente comma 4.1.2, lettera D e punta ad aumentare la durata del periodo di sospensione della patente di guida in proporzione al rischio determinato dalla trasgressione, a prevedere, per i comportamenti ad alto rischio, la confisca del veicolo e forme di pena alternative come l'obbligo a svolgere servizi di utilità sociale, come fornire assistenza a vittime di incidenti stradali che siano rimaste inabili.

- 4] **Revisione dell'impianto della patente a punti** sia al fine di ridare efficacia alla patente a punti focalizzando la perdita dei punti sui comportamenti di guida ad elevato rischio, sia al fine di ridefinire complessivamente il processo di perdita / riacquisizione dei punti, con una procedura di riassegnazione più rigorosa (basata su esami e valutazioni) e controlli più severi per la riassegnazione dei punti. Anche questa misura anticipa la riforma del Codice della Strada di cui al comma 4.1.2, lettera D.

#### **4.2.3. Formazione e sperimentazione**

- 5] Indicazioni operative che rappresentino un quadro di riferimento per le singole istituzioni scolastiche al fine di promuovere lo sviluppo di **progetti pilota per l'educazione alla sicurezza stradale**, in organica e stretta collaborazione con le Amministrazioni locali e con i principali soggetti che contribuiscono attivamente a migliorare la sicurezza stradale a livello locale. Questa misura anticipa l'azione strutturale di cui al comma 4.1.3, lettera G.
- 6] **Miglioramento dell'accesso alle patenti di guida** sia attraverso il miglioramento dell'addestramento e degli standard di preparazione necessari per superare l'esame di abilitazione alla guida, sia attraverso la formazione di una maggiore consapevolezza del rischio stradale sotto i diversi aspetti (condizioni di traffico, condizioni climatiche, salute e livello di stanchezza del conducente, etc.). In questo ambito verrà data piena applicazione al principio di gradualità indicato nella direttiva comunitaria sulle patenti di guida in modo da consentire l'uso dei mezzi di trasporto più potenti e impegnativi attraverso patenti di guida alle quali si può accedere solo attraverso esami progressivamente più impegnativi e dopo un prefissato periodo di esperienza nel livello precedente.
- 7] **Progetti pilota per la formazione di tecnici e decisori.** Promozione di progetti formativi mirati a migliorare le capacità complessive di governo della sicurezza stradale da parte delle Regioni e delle Amministrazioni locali. Questa misura anticipa l'azione strutturale descritta al precedente comma 4.1.3, lettera H.
- 8] **Messa in sicurezza delle dodici strade più pericolose.** La messa in sicurezza delle tratte stradali più pericolose della rete nazionale non solo potrà determinare un consistente risparmio di vite e di feriti, ma potrà anche

consolidare e rendere disponibili metodologie, tecniche ed esperienze concrete per la individuazione degli specifici fattori di rischio e, soprattutto, per la individuazione delle forme di intervento più efficaci per la loro rimozione. Tali esperienze potranno costituire riferimento in situazioni di analoghe caratteristiche e gravità e testimonieranno la concreta possibilità di ridurre il numero di incidenti e vittime anche nelle situazioni più rischiose.

#### 4.2.4. Informazione

- 9] **Informazione e sensibilizzazione. Banca della comunicazione per la sicurezza stradale.** L'azione di informazione e sensibilizzazione si sviluppa su tre piani distinti. Realizzazione di una campagna di informazione e sensibilizzazione da realizzarsi a breve termine su un tema emergente per promuovere un innalzamento della sensibilità ai valori della sicurezza stradale. Azione informativa/di sensibilizzazione che accompagna sistematicamente tutte le misure di miglioramento della sicurezza stradale che si rivolgono ai cittadini. Strumenti per la realizzazione, da parte di Regioni, Amministrazioni locali e di eventuali altri soggetti interessati al miglioramento della sicurezza stradale, di sistemi di comunicazione e sensibilizzazione specializzati e mirati su una specifica fascia sociale, uno specifico territorio, una determinata modalità di trasporto. Per raggiungere tale obiettivo sarà costituita la *“Banca della comunicazione per la sicurezza stradale”*. Tali misure sono complementari a quelle indicate nel comma 4.1.4, lettera J.
- 10] **Premio annuale per le Amministrazioni locali che hanno ottenuto i migliori risultati di sicurezza stradale.** Questa azione tende a individuare le esperienze più soddisfacenti e a premiarle pubblicamente per dare risalto e visibilità a iniziative di verificata efficacia che potrebbero essere utilmente riproposte in altre parti del territorio nazionale.
- 11] **Rilevazione e analisi dei comportamenti di guida ad alto rischio.** Rilevazione e analisi dei comportamenti ad alto rischio al fine di impegnare nel modo più efficace le risorse finanziarie e professionali disponibili per le azioni di prevenzione/dissuasione/repressione. Il programma sarà avviato in alcune aree specifiche del Paese dove si verificano quote molto alte di incidenti stradali con vittime.

#### 4.2.5. Controlli e altre misure

- 12] **Tutela dei cittadini / tutela della sicurezza (regole, segnaletica e priorità di sanzionamento).** Per contrastare l'errata percezione che le sanzioni possano rispondere non solo all'esigenza di *“fare sicurezza”* ma anche alla esigenza di *“fare cassa”* e per ricercare la massima efficacia ai fini della sicurezza il Governo intende operare lungo due direzioni: emanazione di indirizzi e direttive per una più chiara ed efficace regolamentazione

del traffico, ivi compresa la definizione dei limiti di velocità, e per una chiara comunicazione delle regole attraverso la segnaletica verticale e orizzontale e l'infomobilità; definizione di indirizzi e protocolli tipo sui criteri e le priorità da adottare nell'attività di prevenzione, controllo, dissuasione e repressione delle forze di polizia stradale.

- 13] **Messa in sicurezza della mobilità su due ruote a motore.** Il Governo, per migliorare la sicurezza dei conducenti dei veicoli a due ruote a motore, con il contributo dei principali soggetti interessati a questo comparto di mobilità, predisporrà un piano di azione dedicato in modo specifico a questo comparto di incidentalità.
- 14] **Progetto città sicure.** La maggior parte delle vittime (45% dei morti e il 75% dei feriti) è determinata da incidenti in area urbana. Le città italiane sono quelle con la più alta quota di vittime e con i più alti tassi di mortalità e ferimento. Occorre un grande progetto nazionale per la messa in sicurezza delle città, per recuperarne la vivibilità, la salubrità, la qualità modificando una mobilità urbana che è diventata uno dei principali fattori del disagio urbano e, in alcuni casi, della reclusione urbana. Su tale materia il Governo intende emanare delle direttive e promuovere la realizzazione di progetti pilota mirati a creare nelle maggiori città italiane condizioni di sicurezza stradale analoghe a quelle registrate nelle maggiori città europee.
- 15] **Lavoro e sicurezza stradale.** La maggior parte delle vittime (morti e feriti) è determinata da incidenti stradali che accadono a lavoratori che vanno o tornano dal lavoro, nei giorni feriali. Si consideri inoltre che la metà degli infortuni mortali sul lavoro è costituita da incidenti stradali. Per analizzare le cause di questo tipo di incidentalità e, soprattutto, per predisporre un sistema di misure efficaci e sviluppare un'azione specifica per la messa in sicurezza degli spostamenti casa-lavoro degli spostamenti nell'ambito delle attività lavorative, il Governo definirà un piano specifico, coinvolgerà i mobility manager, definirà protocolli e accordi tipo con le grandi imprese pubbliche e private e incentiverà la realizzazione di progetti pilota.

Nome file: Atto Indirizzo DEF 5.3.07  
Directory: F:\3c\_Consulta\_2006\Sessioni\Plenarie\Apr  
ile\_2007  
Modello: C:\Documents and Settings\Mzc\Dati ap-  
plicazioni\Microsoft\Modelli\Normal.dot  
Titolo: Bozza di documento per il Presidente del  
Consiglio  
Oggetto:  
Autore: Alessandro Bianchi  
Parole chiave:  
Commenti:  
Data creazione: 04/03/2007 12.30.00  
Numero revisione: 7  
Data ultimo salvataggio: 05/03/2007 13.11.00  
Autore ultimo salvataggio: Maurizio Coppo, RST  
Tempo totale modifica 11 minuti  
Data ultima stampa: 02/04/2007 12.16.00  
Come da ultima stampa completa  
Numero pagine: 11  
Numero parole: 3.762 (circa)  
Numero caratteri: 21.448 (circa)