

**PIANO REGIONALE DELLA  
SICUREZZA STRADALE**

*Programma triennale  
di attuazione 2007-2009*

**Aprile 2007**

---

## INDICE

<b>INTRODUZIONE</b> .....	<b>3</b>
<i>Parte prima. Nel quadro del Piano regionale della sicurezza stradale</i> .....	<b>5</b>
<b>1. ASPETTI GENERALI</b> .....	<b>6</b>
<b>2. IL PROGRAMMA TRIENNALE: CAMPI DI AZIONE, LINEE STRATEGICHE, PRINCIPALI AZIONI</b> .....	<b>8</b>
Campo d'azione 1.0.0 <b>INFRASTRUTTURA</b> .....	<b>8</b>
Campo d'azione 2.0.0 <b>UOMO</b> .....	<b>11</b>
Campo d'azione 3.0.0 <b>VEICOLO</b> .....	<b>15</b>
Campo d'azione 4.0.0 <b>GESTIONE</b> .....	<b>17</b>
Campo d'azione 5.0.0 <b>GOVERNO E GOVERNANCE</b> .....	<b>19</b>
<i>Parte seconda. Ambiti di intervento, azioni, risorse previste per l'attuazione del Programma triennale 2007-2009</i> .....	<b>24</b>
<b>3. AMBITI DI INTERVENTO</b> .....	<b>25</b>
3.1 <b>Azioni e risorse previste</b> .....	<b>26</b>
3.2 <b>Modalità di allocazione delle risorse</b> .....	<b>30</b>
3.3 <b>Rapporto Triennale sullo Stato di Attuazione: monitoraggio, informazione tecnica, diffusione delle buone pratiche</b> .....	<b>30</b>
<b>APPENDICE. IL PROGRAMMA REGIONALE DI AZIONE 2006-2007</b> .....	<b>32</b>

## INTRODUZIONE

Il *Piano regionale della sicurezza stradale* (PRSS) costituisce lo strumento attraverso il quale **la Regione intende mettere a sistema tutte le azioni che costituiscono la politica della sicurezza stradale** e che vedono impegnati gli enti locali e i soggetti che, a vario titolo, devono intervenire nell'ambito regionale. Un quadro sistemico delle azioni e una proiezione sul medio-lungo periodo delle medesime sono un requisito indispensabile per garantire l'efficacia e l'efficienza, necessarie al conseguimento degli ambiziosi traguardi fissati dall'Unione europea.

La Regione Piemonte ha intrapreso la strada verso una nuova politica regionale, destinata, in assenza di precedenti, ad essere caratterizzata da un'iniziale fase di sperimentazione, che la Regione intende affrontare con grande apertura verso tutti i contributi che possano provenire dai vari soggetti interessati.

A questo scopo, la Giunta Regionale ha istituito la *Consulta regionale per la sicurezza stradale*, la quale ha il compito di "favorire, incentivare e organizzare la partecipazione all'attuazione e al miglioramento del *Piano regionale della sicurezza stradale* da parte degli enti locali, delle istituzioni, delle associazioni di categoria, del sistema delle imprese, delle parti sociali, delle associazioni dei cittadini, degli utenti della strada, delle famiglie, intervenendo nelle fasi di valutazione e revisione degli obiettivi e dei contenuti". La Consulta costituisce l'organismo attraverso il quale la politica regionale si apre alla comunità locale, per un suo più diretto coinvolgimento nel processo decisionale del PRSS.

Il PRSS viene implementato mediante due tipi di programmi: il *Programma triennale di attuazione*, cui spetta il compito di inserire il PRSS nella programmazione di bilancio della Regione definendo le previsioni di spesa necessari per la sua attuazione, e il *Programma di azione annuale*, cui spetta il compito di definire operativamente le azioni da finanziare e le modalità di attuazione.

Il presente documento costituisce il *Programma triennale di attuazione 2007-2009* e si compone di due parti.

La **parte prima** illustra in modo sintetico le principali azioni che la Regione intende avviare nel triennio considerato, in stretta collaborazione con gli enti locali e con i soggetti pubblici e privati presenti sul territorio. Le azioni sono ripartite in base ai campi d'azione e alle linee strategiche in cui si articola il PRSS, le quali sono descritte più dettagliatamente nella *Relazione illustrativa* del PRSS, che costituisce il quadro di riferimento generale del presente programma.

La **parte seconda** individua l'arco temporale di attuazione e stima le previsioni di spesa, raggruppando le azioni proposte secondo tre ambiti di intervento:

- azioni di promozione e di sostegno per attività ed iniziative a cura degli Enti Locali;
- azioni dirette della Regione;

- attività di carattere normativo e regolamentare.

Per completezza di documentazione, si è ritenuto opportuno allegare al presente programma un quadro riassuntivo delle azioni finanziate con il *Programma regionale di azione 2006-2007*, con il quale il *Programma triennale* si integra strettamente per quanto concerne l'anno 2007.

***Parte prima.***  
***Nel quadro del Piano regionale della sicurezza stradale***

## 1. ASPETTI GENERALI

Il processo di formazione del *Piano regionale della sicurezza stradale* è stato avviato dalla Giunta Regionale con l'approvazione, in data 3 aprile 2006, del *Documento programmatico del Piano regionale della sicurezza stradale*. Sulla base di tale documento sono stati condotti i lavori della Consulta, che hanno fornito un utile contributo alla definitiva formulazione del PRSS e dei suoi programmi di attuazione.

Il *Piano regionale della sicurezza stradale* si inquadra nella più generale strategia dell'Unione europea e del *Piano nazionale della sicurezza stradale*.

L'obiettivo fondamentale del *Piano regionale* è di **dar vita ad una nuova politica della sicurezza stradale in grado di governare, con efficienza ed efficacia, questo complesso sistema**. Come evidenziato nella *Relazione illustrativa* del piano, nonostante l'impegno profuso dai vari enti e soggetti a vario titolo impegnati su questa materia, il complesso delle azioni messe in campo sino ad ora non configura, in senso proprio, una politica, cioè un sistema coerente e coeso di azioni: che veda cooperare, ciascuno per la propria competenza, i vari soggetti; che si fondi su una conoscenza adeguata; che sappia esprimere una competenza tecnica avanzata; che sia in grado di monitorare e valutare *ex ante, in itinere* ed *ex post* l'efficacia e l'efficienza delle azioni messe in atto.

Il problema della sicurezza stradale presenta tutti i tratti di un problema complesso, la cui soluzione coinvolge una grande molteplicità di soggetti e riguarda aspetti di varia natura, che vanno dallo stato delle infrastrutture alla tecnologia dei veicoli, dai sistemi di controllo e regolazione del traffico agli stili di comportamento dei conducenti.

Ai fini dell'elaborazione del presente *Programma triennale di attuazione*, il criterio di scelta per l'individuazione dell'ordine con cui implementare le misure è quello della priorità.

Seguendo anche le indicazioni del *Piano nazionale della sicurezza stradale*, che distingue le **azioni prioritarie**, da attuare con urgenza, dalle **azioni strutturali**, che richiedono tempi più lunghi, il programma privilegia le misure riguardanti i campi "sui quali appare indispensabile intervenire con la massima tempestività poiché individuano situazioni ad elevato rischio che determinano quote estremamente ampie di vittime degli incidenti stradali"; interventi prioritari che possono essere avviati nel breve periodo e con un impiego di risorse proporzionato alle disponibilità del piano.

Nella scelta delle azioni, ci si è attenuti ai seguenti **criteri di riferimento**:

- concentrare gli interventi sulle situazioni a massimo rischio, cioè sulle tratte infrastrutturali, sui tipi di mobilità o sui comportamenti di guida contrassegnati da livelli di rischio estremamente elevati, che sono all'origine di oltre il 50% delle vittime degli incidenti stradali;
- promuovere un ampliamento della gamma di interventi per migliorare la sicurezza stradale, favorendo lo sviluppo di misure di tipo innovativo in settori e campi di applicazione che, allo stato attuale, risultano trascurati o totalmente ignorati;

- favorire un più sistematico e intenso coordinamento tra i diversi soggetti che si occupano di sicurezza stradale, con particolare riferimento al sistema delle amministrazioni locali, e creare i presupposti per accordi di partenariato pubblico-privato, riguardanti in modo specifico programmi e azioni per migliorare la sicurezza stradale;
- avviare un sistematico rafforzamento delle strutture tecniche, delle professionalità e della strumentazione dedicata in modo specifico al governo della mobilità e all'incremento della sicurezza stradale, al fine di migliorare radicalmente l'efficienza e l'efficacia dell'azione in materia di sicurezza stradale;
- promuovere un maggior impegno nel campo della sicurezza stradale: sia sollecitando una maggiore attenzione da parte dei decisori e dei tecnici che operano nel settore dei trasporti (o che, comunque, possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale); sia attraverso il coinvolgimento di strutture, figure professionali e risorse, pubbliche e private che, allo stato attuale, non ritengono di proprio diretto interesse la materia della sicurezza stradale; sia attraverso un incremento delle risorse professionali e finanziarie dedicate a questo settore.

Il *Programma triennale* riguarderà in particolare:

- le zone urbane ad elevata incidentalità;
- le strade extraurbane a massimo rischio;
- gli utenti deboli e a rischio;
- il contrasto dei comportamenti di guida a rischio;
- la gestione dei limiti di velocità.

Si tratta di azioni che hanno come bersaglio la componente infrastruttura e la componente uomo, cioè i due fattori cruciali della sicurezza stradale. È tuttavia evidente come l'efficace messa in atto di tali azioni comporti necessariamente l'avvio di molte azioni che qui sono state riferite al settore denominato "governo e *governance*", poiché, senza un miglioramento di queste due funzioni, molte delle azioni prioritarie riferite ai suddetti bersagli non sono adeguatamente perseguibili.

## 2. IL PROGRAMMA TRIENNALE: CAMPI DI AZIONE, LINEE STRATEGICHE, PRINCIPALI AZIONI

Il presente programma segue l'articolazione del PRSS in campi d'azione e linee strategiche. I campi d'azione riguardano le seguenti tematiche: **infrastruttura, uomo, veicolo, gestione, governo e governance**. Per ciascun campo d'azione vengono individuate le linee strategiche, le quali si articolano secondo azioni. Il programma triennale identifica azioni complesse, che saranno dettagliate secondo interventi operativi dai programmi di azione annuali.

### Campo d'azione 1.0.0 INFRASTRUTTURA

L'obiettivo primario di questo campo d'azione è di promuovere piani e progetti efficaci per la messa in sicurezza delle strade urbane ed extraurbane, diffondendo le migliori pratiche attraverso una energica azione di formazione professionale dei tecnici e di cooperazione interistituzionale, in primo luogo tra Comuni e Province.

In questo quadro, risulta prioritario: elaborare le linee guida per la diffusione delle migliori pratiche; diffondere la competenza tecnica per la loro corretta applicazione; costituire una rete di cooperazione e di interscambio delle migliori pratiche, basata innanzitutto sulle strutture tecniche operanti nei Comuni e nelle Province; incentivare la diffusione delle migliori pratiche attraverso finanziamenti regionali.

#### Linea strategica 1.1.0 Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane

##### **Descrizione sintetica**

Il tasso di incidentalità stradale è molto elevato all'interno delle aree urbane, dove fa registrare valori superiori al 70% dell'incidentalità totale. Risulta, dunque, di importanza fondamentale diffondere, nella forma più generalizzata e rapida, l'adozione di una strategia comune per la messa in sicurezza delle strade urbane. Tale strategia può essere sinteticamente indicata con la denominazione di "strategia delle zone 30", la quale persegue congiuntamente gli obiettivi della sicurezza, della multifunzionalità e della qualità ambientale delle strade urbane<sup>1</sup>.

---

1. Per una più ampia trattazione si rinvia a: Regione Piemonte - Assessorato ai Trasporti (2005) *La strategia delle "zone 30". Sicurezza, multifunzionalità e qualità ambientale delle strade urbane*, FrancoAngeli, Milano. Si vedano anche le linee guida pubblicate sul sito del PRSS: [www.regione.piemonte.it/trasporti/prss/niss/pubblicazioni.htm](http://www.regione.piemonte.it/trasporti/prss/niss/pubblicazioni.htm).



## **Principali azioni**

### **1.1.1 Incentivi ai Comuni per la realizzazione di zone 30 secondo le linee guida delle migliori pratiche**

#### Descrizione

L'azione ha l'obiettivo di incentivare la diffusione delle migliori pratiche relative alla strategia delle zone 30, attraverso l'erogazione di contributi finanziari ai Comuni che intendano adottare tale strategia secondo quanto previsto dalle linee guida regionali. L'incentivo finanziario regionale sarà rivolto, in primo luogo, ai Comuni che si propongano di rivedere i propri Piani urbani del traffico allo scopo di attuare un piano per l'istituzione generalizzata delle zone 30. In questo quadro, verranno inoltre favorite quelle azioni tese ad affermare i principi della manutenzione programmata (anche attraverso la diffusione del regolamento viario) dove venga data priorità agli interventi inerenti la sicurezza stradale.

### **1.1.2 Incentivi ai Comuni per la realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola**

#### Descrizione

La mobilità determina una pluralità di impatti, ambientali e territoriali, negativi, con effetti anche sulla salute: questa azione ha l'obiettivo di promuovere l'idea di una mobilità sostenibile e sicura ed in particolare la progettazione partecipata dell'ambiente urbano, in prossimità delle scuole. Molte sono le esperienze promosse a livello locale tra Comuni, istituti scolastici e associazioni per sperimentare percorsi casa-scuola sicuri, con l'obiettivo di incoraggiare cambiamenti nei comportamenti e nelle abitudini dei bambini e degli adulti (genitori ed insegnanti). In questo quadro si potranno sostenere, a completamento di iniziative sperimentali di collaborazione e partenariato fra Comuni, istituzioni scolastiche e famiglie, le realizzazioni di progetti concreti di tipo infrastrutturale per mettere in sicurezza percorsi, creare ZTL ambientali intorno alle scuole, piste ciclabili, zone 30.

## **Linea strategica 1.2.0 Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana**

### **Descrizione sintetica**

Il tema delle strade extraurbane pone innanzitutto un problema di carattere definitorio. Infatti, i processi di formazione della cosiddetta "città diffusa" hanno reso ardua la distinzione tra strade urbane e strade extraurbane. Più propriamente si dovrebbe parlare di "strade periurbane" per indicare quelle situazioni, ormai ampiamente rappresentate, dove i fenomeni di dispersione insediativa hanno creato le tipiche "frange periurbane", le quali si protraggono dai centri abitati densi, collegandoli spesso senza soluzione di continuità e dando forma a vere e proprie nebulose policentriche. Alla luce della forma insediativa che l'assetto urbano è venuto

assumendo, appare inadeguata la definizione stessa di strada extraurbana, la quale richiede una nuova articolazione tipologica, che tenga conto delle differenze che il contesto urbanistico determina con riferimento alla rete stradale e dalle cui caratteristiche dipende in larga misura il livello di sicurezza dell'infrastruttura. Sulla base di questa nuova definizione tipologica, sarà possibile individuare i criteri guida per la messa in sicurezza di questa complessa rete stradale. La necessità e l'urgenza di definire linee guida in materia è comprovata anche dai limiti tecnici riscontrati nei *Piani della sicurezza stradale* elaborati dalle Province in attuazione del *Programma regionale di azione 2004-2005*. L'elaborazione delle linee guida è dunque un passo primario, al quale dovrà seguire un'azione di formazione professionale, di cui dovrà farsi carico il centro regionale di ricerca e formazione.

### **Principali azioni**

#### **1.2.1 Predisposizione di linee guida e formazione professionale**

##### Descrizione

Bisogna uniformare metodi, tecniche e contenuti dei piani e dei progetti attraverso la formazione di linee guida basate sulle migliori pratiche disponibili. Queste linee guida devono assumere, per quanto possibile, una valenza normativa che offra ai tecnici un necessario quadro di certezze anche sul piano delle responsabilità amministrative. In particolare, è sentita l'esigenza di predisporre linee guida relative alla definizione tipologica delle strade in base alle caratteristiche funzionali e geometriche delle medesime, al tipo di contesto urbanistico attraversato, all'armonizzazione fra limiti di velocità, tipi di interventi di moderazione del traffico e caratteristiche del contesto (strade di tipo *self explaining*), alle pratiche del *Road Safety Audit* e *Road Safety Inspection*, ecc. Bisogna inoltre accompagnare l'elaborazione delle linee guida con un adeguato impegno nella formazione professionale, rivolta in primo luogo alle strutture tecniche di livello provinciale, e con un'azione di condivisione basata sulla sottoscrizione di protocolli di cooperazione (si veda la linea strategica 5.3) tra Regione, Province, Comuni, Anas, Concessionarie.

#### **1.2.2 Incentivi alle Province per l'elaborazione di progetti secondo le linee guida regionali e le migliori pratiche**

##### Descrizione

L'azione ha l'obiettivo di incentivare la diffusione delle migliori pratiche negli interventi di messa in sicurezza delle strade extraurbane, a cominciare dalla ricca rete delle strade provinciali. L'incentivo sarà costituito dall'erogazione di contributi finanziari alle Province. In questo quadro, verranno inoltre favorite quelle azioni tese ad affermare i principi della manutenzione programmata dove venga data priorità agli interventi inerenti la sicurezza stradale.

### 1.2.3 Interventi di messa in sicurezza della rete regionale secondo le linee guida

#### Descrizione

Occorre prevedere un programma pluriennale per la messa in sicurezza della rete infrastrutturale regionale sulla base delle linee guida e delle migliori pratiche.

L'ordine di grandezza delle risorse necessarie può essere stimato, sulla base dell'esperienza maturata in occasione del progetto pilota sulle tre direttrici regionali SS.RR. 10, 11, 20, ammontare a circa **120.000 €/Km**, per un importo di investimento complessivo sulla rete regionale di circa **270 M€**.

## Campo d'azione 2.0.0 UOMO

L'obiettivo prioritario di questo campo d'azione consiste nella diffusione di una cultura della sicurezza stradale presso la cittadinanza. L'azione sulla componente uomo si articola secondo diversi livelli tra loro correlati: innanzitutto vi è il livello della prevenzione dell'incidentalità attraverso la sensibilizzazione e l'educazione, mirate alla diffusione di comportamenti di guida responsabili; vi è inoltre il livello del controllo e della repressione dei comportamenti a rischio; vi è infine il livello della riabilitazione delle persone che hanno subito incidenti. L'azione riguarda più settori d'intervento: da quello educativo, a quello sanitario, a quello di polizia. Si tratta, dunque, di un campo d'azione che richiede un adeguato lavoro di coordinamento tra competenze amministrative di assessorati e di enti diversi.

### Linea strategica 2.1.0 Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale

#### **Descrizione sintetica**

La forza di una campagna sulla sicurezza stradale sta nella capacità di mobilitare e di indirizzare nella giusta direzione tutte le energie localmente disponibili per contribuire ad una capillare azione educativa. La Regione intende promuovere un'iniziativa in grado di mobilitare non solo il sistema degli enti locali, ma anche il complesso delle forze attive presenti nella società, chiedendo a tutti un impegno decisivo per lottare contro l'incidentalità stradale. A tale scopo le campagne si sono affermate come strumento importante per diffondere una nuova cultura della sicurezza. Al tempo stesso va però rilevato che l'uso appropriato di questo strumento richiede adeguate competenze specialistiche, in assenza delle quali le campagne rischiano di essere scarsamente efficaci ed efficienti. Pare pertanto opportuno che questa materia venga in qualche modo regolamentata da un protocollo regionale e da un piano generale della comunicazione.

## **Principali azioni**

### **2.1.1 Predisposizione di un Piano strategico regionale sulla comunicazione e di un Protocollo fra Enti**

#### Descrizione

Appare necessario definire un *Piano strategico regionale di comunicazione*, che indichi con chiarezza a tutti i soggetti che vogliono operare in questo settore: gli standard e i formati scelti dalla Regione per rendere immediatamente riconoscibili ed efficaci le comunicazioni; i contenuti (calibrati sulle priorità di intervento); i referenti prioritari (target); le possibili connessioni intersettoriali e le opportunità di cooperazione interistituzionale e di partenariato pubblico-privato. Il piano generale di comunicazione deve individuare nello specifico le iniziative prioritarie che la Regione è impegnata a realizzare e le forme di collaborazione, cooperazione e partenariato, proposte alle Amministrazioni locali e alle istituzioni e imprese interessate a collaborare in questo settore.

### **2.1.2 Diffusione della campagna di comunicazione sperimentata sulle direttrici regionali 10 e 11**

#### Descrizione

Nell'ambito del *Programma regionale d'azione 2006-2007* è stato avviato un progetto sperimentale di segnaletica aggiuntiva inerente la comunicazione specifica sul tema della sicurezza stradale. Valutati gli esiti di tale sperimentazione si prevede di estenderne la portata e l'efficacia rendendola disponibile alle Province e Comuni per specifici programmi di intervento su tratte stradali ad elevato rischio.

## **Linea strategica 2.2.0 Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio**

### **Descrizione sintetica**

Con questa linea d'azione, la Regione intende svolgere un'opera di governance per cercare di contribuire all'applicazione di tutte le misure che già oggi le leggi prevedono in materia di controllo e repressione dei comportamenti di guida a rischio, dal momento che queste misure si sono dimostrate, in tutti i Paesi europei, particolarmente efficaci per abbassare l'incidentalità stradale.

In questa linea occorrerà dedicare una particolare attenzione alla diffusione delle moderne tecnologie telematiche e al loro corretto uso.

## **Principali azioni**

### **2.2.1 Interventi sperimentali di *enforcement*: installazione di sistemi di rilevazione della velocità su tratte ad elevato rischio**

#### Descrizione

Questa azione intende sperimentare l'efficacia del controllo attraverso l'utilizzo delle tecnologie più avanzate disponibili in materia di gestione dei limiti di velocità, avviando un progetto sperimentale, su tratte ad elevato rischio, e monitorando l'efficacia dell'intervento ai fini della riduzione dell'incidentalità e della modifica dei comportamenti scorretti.

Il programma di intervento verrà elaborato attivando processi di cooperazione interistituzionale con le forze di polizia.

### **2.2.2 Rafforzamento dei programmi di prevenzione e controllo per la guida in stato di ebbrezza (alcol e stupefacenti)**

#### Descrizione

Questa azione intende promuovere la formazione di piani integrati di impiego di diverse forze di polizia stradale per intensificare, coordinare e snellire, attraverso l'uso di tecnologie innovative, i controlli di prevenzione dei principali comportamenti scorretti alla guida in riferimento all'ebbrezza da alcol e da stupefacenti. Si prevede di attivare processi di cooperazione istituzionale tra forze di polizia e ASL.

### **2.2.3 Contributi agli Enti locali per interventi sperimentali di *enforcement*: installazione di rilevatori/dissuasori di velocità**

#### Descrizione

Si prevede di estendere la portata del progetto sperimentato sulle direttrici regionali s.r. 10 e 11 con il *Programma regionale di azione 2006-2007* al resto del territorio regionale. La Regione potrà sostenere con contributi specifici programmi d'intervento, elaborati da Province e Comuni, su tratte critiche della rete stradale.

## **Linea strategica 2.3.0 Diffondere un comportamento di guida responsabile**

### **Descrizione sintetica**

Lo scopo di questa linea è duplice: mira ad installare nel conducente un modello di comportamento di guida responsabile e ad accrescere l'abilità nella guida. Stante questo scopo, la linea strategica si rivolge soprattutto alle categorie di conducenti più a rischio.

## **Principali azioni**

### **2.3.1 Corsi di *driver improvement* per neopatentati ed operatori professionali**

#### Descrizione

Si intende individuare la gamma dei servizi di addestramento alla guida sicura (per le diverse tipologie di utenti/mobilità) e, tra questi, definire quelli che rivestono una importanza prioritaria ai fini del miglioramento della sicurezza stradale. Inoltre, si intende promuovere l'addestramento a nuovi stili di mobilità, specialmente in concomitanza con interventi di messa in sicurezza di aree urbane o di sviluppo della mobilità non motorizzata e del trasporto pubblico locale.

### **2.3.2 Realizzazione di una rete di impianti per la guida sicura in Piemonte**

#### Descrizione

L'azione, proposta nel *Programma regionale di azione 2006-2007*, traendo spunto da esperienze europee intende realizzare una rete di centri specializzati di guida sicura dislocati in Piemonte, con localizzazioni che permettano la copertura dell'intero territorio piemontese, allo scopo di rispondere alle esigenze di molti soggetti (guidatori di moto, auto, camper, mezzi commerciali e industriali, mezzi del soccorso) e messi al servizio dei soggetti deputati alla formazione (scuole, autoscuole, Consepi S.p.A., ACI, ecc).

Il progetto necessita del coinvolgimento delle Amministrazioni Provinciali, che saranno i soggetti attuatori per la realizzazione degli impianti, per le quali vengono previsti specifici contributi finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture necessarie.

## **Linea strategica 2.4.0 Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie**

### **Descrizione sintetica**

Questa linea strategica è rivolta prioritariamente alle scuole e, tramite esse, alle famiglie, con l'obiettivo di sostenere il lavoro avviato con il *Protocollo per l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado* (stilato in attuazione del *Piano regionale d'azione 2004-2005*) e con la costituzione del CRESS (Coordinamento regionale educazione alla sicurezza stradale).

## **Principali azioni**

### **2.4.1 Sostegno all'attività del CRESS - Coordinamento Regionale per l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado**

#### Descrizione

In questo settore è già operativa una struttura di coordinamento e indirizzo: il CRESS, che ha elaborato il programma di attività 2006-2007.

In relazione alle iniziative del CRESS si ritiene che il PRSS possa: fornire indirizzi e promuovere la collocazione delle iniziative di educazione all'interno di una strategia locale più generale; dimensionare l'impegno formativo e la sua distribuzione sul territorio e nel tempo, in relazione a principi di equità e di coesione sociale; incentivare le iniziative con carattere innovativo secondo un protocollo di caratteri e requisiti predefinito e reso noto a tutti.

Va rimarcata l'importanza dell'educazione scolastica quale veicolo per raggiungere le famiglie e trasferire l'educazione alla sicurezza stradale anche presso gli adulti.

### **Linea strategica 2.5.0 Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale**

#### **Descrizione sintetica**

L'Assessorato alla Tutela della Salute e Sanità della Regione Piemonte, in ottemperanza alle indicazioni del Ministero della Salute, ha predisposto il *Piano di prevenzione degli incidenti stradali*, il quale individua la "sicurezza stradale" come "obiettivo salute", ed è pertanto finalizzato a contribuire alla riduzione degli incidenti stradali e dei loro effetti nocivi (in termini di mortalità - in particolare giovanile -, morbosità e conseguenze invalidanti), attraverso azioni di comprovata efficacia.

## **Principali azioni**

### **2.5.1 Azioni del Piano di prevenzione degli incidenti stradali**

#### Descrizione

Questa linea strategica è implementata attraverso le azioni del *Piano di prevenzione degli incidenti stradali*, al quale si rinvia.

### **Campo d'azione 3.0.0 VEICOLO**

È questo un campo d'azione che richiede interventi di scala globale, per la quale le politiche a livello dei singoli Stati si dimostrano inadeguate; tant'è che su questo tema l'Unione europea

interviene ormai sempre più direttamente con una propria politica. Tuttavia, ciò non esclude che l'azione diffusa di Stati e anche di Regioni possa contribuire a migliorare ulteriormente la sicurezza dei veicoli, sulla quale, peraltro, vanno registrati significativi progressi, anche se non adeguatamente generalizzati.

### **Linea strategica 3.1.0      Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli**

#### ***Descrizione sintetica***

L'obiettivo di questa linea strategica consiste nel far sì che i veicoli siano sicuri e lo diventino ancora di più in futuro; il campo di intervento riguarda soprattutto gli aspetti relativi alla sicurezza attiva e passiva dei veicoli. Pur essendo questa una materia sulla quale le Regioni hanno scarsi poteri di intervento, la Regione Piemonte intende promuovere azioni specifiche, anche in considerazione della rilevanza che il settore dell'auto riveste nell'economia regionale e dei processi innovativi che da esso possono derivare.

#### ***Principali azioni***

##### **3.1.1      Progetto pilota per la promozione/installazione delle scatole nere sui veicoli (trasporto merci e trasporto privato)**

###### **Descrizione**

La "scatola nera" è un apparato installato a bordo di un veicolo per registrare una serie di dati durante il movimento, preservarli in caso di incidente ed eventualmente trasmetterli ad una centrale operativa. Questo tipo di strumento consente di rilevare in tempo reale una serie di informazioni diverse sullo stato del veicolo, dalla posizione geografica tramite GPS alla pressione esercitata sul pedale del freno all'inserimento degli indicatori di direzione e all'accensione dei fari, creando un report che documenta ogni situazione critica senza interruzione. Inoltre, in caso di tamponamento, esso invia automaticamente un segnale che può essere utilizzato, ad esempio, per avvisare il centro di gestione della flotta. I dati di posizionamento forniti dalla scatola nera, in particolare di flotte di veicoli come corrieri e taxi, possono essere comunicati in tempo reale ad una centrale di controllo ed essere anche utilizzati per determinare la velocità del traffico (floating car).

Sempre i dati di posizionamento della scatola nera possono inoltre essere utilizzati per sistemi di pagamento della sosta ed accesso ad infrastrutture a pagamento.

Grazie ai dati raccolti sarà possibile da un lato conoscere meglio i comportamenti alla guida, dall'altro disporre di un utile strumento di sicurezza per il lavoratore e per migliorare la gestione delle flotte. In Italia vi sono già sperimentazioni in corso in collaborazione con l'INAIL, le associazioni di categoria e le associazioni delle imprese di assicurazione.



### **3.1.2 Incentivi alla diffusione di veicoli più sicuri**

#### Descrizione

Si intende valutare la possibilità di aumentare la diffusione sul territorio regionale di veicoli dotati dei dispositivi per la sicurezza più avanzati, attraverso varie forme di incentivazione all'acquisto per i privati (bonus, accordi con le assicurazioni, ecc.), per le aziende (flotte aziendali) e per le aziende del trasporto pubblico locale.

## **Campo d'azione 4.0.0 GESTIONE**

L'obiettivo primario di questo campo d'azione è di affrontare alcuni problemi dell'incidentalità stradale che richiedono soprattutto azioni di carattere gestionale. I problemi individuati nel presente programma riguardano: l'incidentalità correlata all'attività lavorativa, l'incidentalità legata al trasporto di merci pericolose e l'incidentalità dipendente da una insufficiente regolazione e gestione del traffico stradale.

### **Linea strategica 4.1.0 Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro**

#### **Descrizione sintetica**

Questa linea strategica si pone prevalentemente l'obiettivo di migliorare la sicurezza nei pressi dei cantieri stradali, la sicurezza del personale addetto alla manutenzione delle infrastrutture e la sicurezza nelle gallerie, nonché di migliorare la sicurezza dei viaggi svolti nell'ambito dell'attività lavorativa e degli spostamenti casa-lavoro.

#### **Principali azioni**

### **4.1.1 Incentivi alla realizzazione di iniziative per combattere l'incidentalità stradale correlata al lavoro**

#### Descrizione

Si intende predisporre azioni di informazione/sensibilizzazione nei confronti dei responsabili di istituzioni e imprese relativamente ai danni determinati dagli incidenti stradali che coinvolgono i lavoratori. Si propone l'incentivazione di progetti pilota per la sicurezza stradale con il coinvolgimento dell'INAIL, dei *mobility manager*, delle organizzazioni datoriali e dei lavoratori, delle assicurazioni e di specifiche imprese o istituzioni.

Si valuterà l'ipotesi di conferire alle aziende meritorie una "certificazione di qualità" per la sicurezza stradale.

## **Linea strategica 4.2.0      Migliorare la gestione e la regolazione del traffico**

### ***Descrizione sintetica***

Il tema della gestione del traffico è strettamente legato alla sfida posta dall'infomobilità (telematica per i trasporti - ITS, *Intelligent Transport Systems*), che si propone come strumento di rilevante importanza per la razionalizzazione dell'uso dei veicoli, condizione indispensabile al raggiungimento di elevati standard di efficienza, qualità e sicurezza per l'intero sistema dei trasporti. Grazie all'infomobilità, si può fornire un contributo importante alla sicurezza, permettendo di soddisfare la domanda con la massima efficienza, evitando l'insorgere di situazioni anomale, favorendo un uso corretto della rete stradale.

### ***Principali azioni***

#### **4.2.1      Progetto Infomobilità : applicazioni relative alla sicurezza stradale**

##### Descrizione

Con il termine infomobilità si intende lo sviluppo e l'utilizzo di dispositivi, servizi e soluzioni applicative basate sull'informatica e sulle telecomunicazioni (cioè la telematica) per consentire la raccolta, l'invio e lo scambio di informazioni o dati tra uno o più soggetti in movimento ed una o più applicazioni informatiche.

Le tecnologie dell'ITS possono incidere significativamente sulle caratteristiche del sistema dei trasporti: questo progetto si pone l'obiettivo di soddisfare l'esigenza informativa delle persone e delle merci in movimento, e può avere interessanti ricadute anche sulla gestione della sicurezza stradale. Tali attività faranno riferimento alla Centrale regionale di coordinamento per l'infomobilità in Piemonte e dovranno essere strettamente integrate con quelle del Centro di monitoraggio regionale (si veda l'azione 5.4.1).

## **Linea strategica 4.3.0      Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose**

### ***Descrizione sintetica***

Con questa linea strategica la Regione intende ridurre l'incidentalità nel comparto del trasporto delle merci, poiché il settore, come osserva il PNSS, "dopo gli intensi miglioramenti degli anni '80, nell'ultimo decennio, ha registrato una riduzione del numero di morti meno intensa di quella media nazionale".

## **Principali azioni**

### **4.3.1 Predisposizione di un piano delle aree di sosta per il trasporto delle merci pericolose**

#### Descrizione

La necessità di pervenire ad un piano delle aree di sosta per il trasporto delle merci, con particolare attenzione per quelle pericolose, è stata affermata dal Piano nazionale della sicurezza stradale. La Regione intende avviare, in collaborazione con gli operatori del settore, uno studio sistematico per la formazione di un piano delle aree di sosta, con priorità per il trasporto delle merci pericolose. Tale studio dovrebbe essere inserito nel *Piano regionale della logistica*, che è in fase di redazione nel quadro della formazione del nuovo *Piano regionale dei trasporti* (PRT).

## **Campo d'azione 5.0.0 GOVERNO E GOVERNANCE**

Non vi è politica efficace che non poggi su solidi strumenti di governo (finanziari, normativi, amministrativi) e su efficaci azioni di governance (valutazione e revisione delle politiche; sviluppo della conoscenza scientifica e della formazione professionale; coordinamento e coesione dei soggetti interessati; crescente partecipazione dei cittadini per una visione e una responsabilità condivise). Le azioni di governo e governance sono tese a fondare i pilastri portanti della politica della sicurezza stradale e sono trasversali rispetto ai campi di azione in precedenza individuati.

## **Linea strategica 5.1.0 Costituire un fondo per la sicurezza stradale**

### **Descrizione sintetica**

Con questa linea il PRSS intende incrementare l'ammontare delle risorse finanziarie a sostegno della politica della sicurezza stradale, valutando la possibilità di destinare a questo settore i proventi di entrate, attualmente utilizzati in modo diverso.

## **Principali azioni**

### **5.1.1 Costituzione di un fondo finanziario per la sicurezza stradale**

#### Descrizione

L'attuazione delle misure previste dal PRSS richiede un ingente sforzo finanziario da parte di tutti i livelli della Pubblica Amministrazione (Governo centrale, Regioni, Province e Comuni), nonché l'attivazione di collaborazioni con istituzioni ed enti

privati. Si rende necessario incrementare la quota di risorse economiche da destinare ai progetti relativi alla sicurezza stradale, individuando nuove fonti di finanziamento e mettendo a punto meccanismi di alimentazione continua.

## **Linea strategica 5.2.0      Migliorare il quadro normativo**

### ***Descrizione sintetica***

L'obiettivo di questa linea è di migliorare il quadro normativo, per creare le condizioni giuridiche più adatte a sostenere l'avvio e il consolidamento di una politica nuova e complessa come quella della sicurezza stradale.

### ***Principali azioni***

#### **5.2.1      Redazione di un disegno di legge regionale in materia di sicurezza stradale**

##### Descrizione

Una politica regionale dovrebbe trovare la propria definizione fondativa in una specifica legge regionale. È opportuno che la Regione pervenga a tale definizione nell'ambito della nuova legge quadro in materia di pianificazione dei trasporti.

#### **5.2.2      Riferimenti alla sicurezza stradale nella nuova legge urbanistica**

##### Descrizione

Si osserva che le leggi urbanistiche in genere attribuiscono scarsa considerazione al capitale fisso rappresentato dalle reti di trasporto, a fronte degli insediamenti abitativi e produttivi. L'effetto di questa scarsa considerazione è il sistematico sacrificio, nelle espansioni urbanistiche, degli impianti infrastrutturali e della sicurezza d'uso. È necessario che nell'ambito della nuova legge urbanistica venga dedicata la giusta attenzione ai problemi della sicurezza stradale e, più in generale, alla questione del razionale uso del sistema stradale, in particolare ponendo un freno ai processi di dispersione insediativa lungo le strade aventi funzioni di connessione intercomunale.

## **Linea strategica 5.3.0      Rafforzare la struttura amministrativa**

### ***Descrizione sintetica***

Una politica pubblica, quale è quella della sicurezza stradale, richiede il supporto di un'adeguata struttura amministrativa, la condivisione di politiche e forme di partenariato.

## **Principali azioni**

### **5.3.1 Istituzione, presso Province e Comuni, degli uffici della sicurezza stradale e individuazione dei responsabili della sicurezza stradale**

#### Descrizione

I referenti tecnici all'interno della pubblica amministrazione costituiscono uno dei pilastri portanti dell'azione politica: bisogna far passare il principio secondo cui la sicurezza stradale deve costituire uno dei campi d'azione precisamente individuati all'interno dei competenti assessorati comunali e provinciali e che ciò comporta la designazione di specifiche responsabilità amministrative e tecniche.

Si tratta di istituire, presso Province e Comuni, gli Uffici della sicurezza stradale, designandone i responsabili. La figura del Responsabile della sicurezza stradale è destinata a svolgere un ruolo decisivo, in quanto appartenente al network dei tecnici che devono cooperare per la più rapida e sistematica diffusione delle migliori pratiche nell'ambito della pianificazione e della progettazione per la messa in sicurezza della rete stradale. L'azione è particolarmente urgente per quanto riguarda il livello provinciale, ma deve anche investire i principali Comuni, a cominciare da quelli obbligati alla formazione dei *Piani urbani del traffico*, ai quali è richiesta una particolare attenzione ai problemi della sicurezza stradale.

### **5.3.2 Protocolli di cooperazione tra Province, Comuni, Anas e Concessionarie per la condivisione delle linee guida per la sicurezza stradale**

#### Descrizione

Bisogna accompagnare l'elaborazione delle linee guida per la messa in sicurezza della rete stradale esistente (si veda la linea strategica 1.2) con un'azione di condivisione a tutti i livelli basata sulla sottoscrizione di protocolli di cooperazione (tra Regione, Province, Comuni, Anas, Concessionarie).

### **5.3.3 Protocolli di cooperazione tra forze dell'ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Polizia Locale)**

#### Descrizione

Al fine di poter concentrare le risorse disponibili nelle situazioni di maggiore rischio; la Regione si propone di promuovere (attraverso il coordinamento dell'Assessorato alla Polizia Locale) la formazione di piani integrati di impiego di diverse forze di polizia stradale; mediante la definizione di un protocollo generale di cooperazione.

## **Linea strategica 5.4.0      Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione**

### ***Descrizione sintetica***

Con questa linea, la Regione intende istituire un sistema di monitoraggio per rispondere a due fondamentali obiettivi: fornire informazioni per le statistiche ufficiali a livello nazionale ed europeo e fornire informazioni per la valutazione in itinere del PRSS.

### ***Principali azioni***

#### **5.4.1      Predisposizione e avvio del Centro di monitoraggio regionale**

##### **Descrizione**

Occorre procedere alla progettazione e alla messa in funzione del Centro di monitoraggio regionale, concepito come rete dei Centri provinciali. Il sistema di monitoraggio deve rispondere a due fondamentali obiettivi: il primo è quello di migliorare l'informazione e la conoscenza per le statistiche ufficiali a livello nazionale e europeo; il secondo è quello di fornire informazioni per monitorare e valutare le prestazioni delle misure di piano. Il Centro dovrà attivare quattro funzioni di monitoraggio tra loro complementari e interdipendenti: monitoraggio dell'incidentalità; monitoraggio del traffico; monitoraggio delle strade; monitoraggio del piano della sicurezza.

## **Linea strategica 5.5.0      Attivare la formazione professionale permanente**

### ***Descrizione sintetica***

Questa linea strategica mira alla formazione e al continuo aggiornamento professionale dei tecnici della pubblica amministrazione e dei professionisti privati, operanti nel campo della sicurezza stradale.

### ***Principali azioni***

#### **5.5.1      Costituzione di un centro di formazione e di ricerca permanente per la sicurezza stradale**

##### **Descrizione**

L'azione consiste nella costituzione di un servizio di formazione permanente con il compito di fornire un'articolata offerta formativa, in grado di rispondere alle varie esigenze che la politica della sicurezza stradale pone.

C'è bisogno di accrescere continuamente il livello della competenza tecnica, del saper fare e della capacità di innovare. Occorre avviare un progetto di formazione permanente che possa garantire un elevato livello qualitativo, aperto ad un più

ampio ambito sovraregionale. A questo scopo il centro deve poter contare sull'apporto di una rete di esperti internazionali, collegandosi strettamente con le iniziative assunte dalla Commissione europea in materia di sicurezza stradale.

Il Centro di formazione deve svolgere anche la funzione di ricerca e di individuazione delle migliori pratiche, di trasferimento delle lezioni apprese, di biblioteca dei principali testi ed in continuo aggiornamento con lo scopo di diffondere il più possibile le pratiche innovative e di comprovata efficacia con diversi strumenti (corsi aggiornamento, convegni, seminari, newsletters, ecc.)

### **Linea strategica 5.6.0      Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata**

#### ***Descrizione sintetica***

Un'efficace politica della sicurezza stradale deve far leva sul crescente coinvolgimento partecipativo della cittadinanza. A tutti i livelli della Pubblica Amministrazione, occorre trovare le forme più appropriate per assicurare la partecipazione attiva dei soggetti interessati e dei singoli cittadini.

#### ***Principali azioni***

##### **5.6.1      Consolidamento e potenziamento del lavoro della Consulta regionale per la sicurezza stradale**

###### **Descrizione**

Si intende potenziare l'attività della Consulta regionale per la sicurezza stradale, in modo da poter affrontare con crescente competenza e incisività i vari temi della politica regionale.

##### **5.6.2      Elaborazione di un prototipo di sito web per la sicurezza stradale da diffondere gratuitamente agli Enti Locali**

###### **Descrizione**

Ad ogni livello di governo le informazioni di interesse pubblico, come sono quelle concernenti la salute umana, devono essere accessibili al pubblico, secondo il principio dell'e-government (si veda a questo proposito la direttiva 2003/4/CE dell'Unione europea). Per questo motivo, la Regione intende elaborare un prototipo di sito web da rendere gratuitamente disponibile a Province e Comuni, per incentivare lo sviluppo della rete dei siti web provinciali e comunali in materia di sicurezza stradale, in ordine ai quali, purtroppo, va riscontrata una diffusa carenza informativa.

***Parte seconda.  
Ambiti di intervento, azioni, risorse previste per  
l'attuazione del Programma triennale 2007-2009***



### 3. AMBITI DI INTERVENTO

Le responsabilità in materia di sicurezza stradale sono ripartite fra molti livelli di governo, e l'Unione europea non può perseguire il traguardo fissato con le sole azioni di sua competenza: di conseguenza, "dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010" non può che essere **"una responsabilità condivisa"**.

Nel *Piano regionale della sicurezza stradale* si afferma che non vi è politica efficace che non poggia su solidi strumenti di governo (finanziari, normativi, amministrativi) e su efficaci azioni di *governance* (valutazione e revisione delle politiche; sviluppo della conoscenza scientifica e della formazione professionale; coordinamento e coesione dei soggetti interessati; crescente partecipazione dei cittadini per una visione e una responsabilità condivise).

Il presente *Programma triennale* si propone di dare attuazione alle azioni individuate come prioritarie attraverso una ampia azione di *governance* che coinvolga tutte le istituzioni ed il complesso dei soggetti a vario titolo competenti, nell'obiettivo più generale di fondare i pilastri portanti della politica della sicurezza stradale a tutti i livelli di governo.

A tal fine le azioni sono state raggruppate secondo tre ambiti principali di intervento:

- **azioni di promozione e di sostegno per attività ed iniziative a cura degli Enti Locali.** Il programma individua alcune linee di intervento, ritenute prioritarie, che coinvolgono direttamente il livello locale (Province e Comuni) al quale spetta l'elaborazione di piani, programmi e progetti, secondo le linee guida delle migliori pratiche. Alla Regione spetta il compito di sostenerne, mediante il cofinanziamento, l'attuazione sviluppando le necessarie forme di coordinamento e cooperazione;
- **azioni dirette della Regione.** Il programma individua alcune linee di intervento, ritenute prioritarie, il cui livello di riferimento è l'ambito regionale. Si tratta di promuovere e sostenere finanziariamente progetti e programmi di ampia portata per la cui attuazione si prevedono forme di cooperazione interistituzionale;
- **attività di carattere normativo e regolamentare.** A tale ambito fanno riferimento quelle iniziative che, pur collocandosi nell'ambito normativo nazionale ed europeo, possano essere utili a creare e precisare le condizioni giuridiche più adatte per sostenere l'avvio ed il consolidamento di una politica nuova e complessa come quella della sicurezza stradale.

### 3.1 Azioni e risorse previste

#### AMBITO DI INTERVENTO: PROMOZIONE E SOSTEGNO ATTIVITÀ / INIZIATIVE DEGLI ENTI LOCALI

Azione	Anno finanziario		
	2007	2008	2009
<b>Linea strategica 1.1.0</b>	<b>Diffondere la strategia delle zone 30 nelle aree urbane</b>		
Incentivi ai Comuni per la realizzazione delle zone 30 secondo le linee guida delle migliori pratiche	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Incentivi ai Comuni per la realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola	1.000.000	1.000.000	1.000.000
<b>Linea strategica 1.2.0</b>	<b>Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana</b>		
Incentivi alle Province per l'elaborazione di progetti secondo le linee guida e le migliori pratiche	1.000.000	1.000.000	1.000.000
<b>Linea strategica 2.1.0</b>	<b>Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale</b>		
Diffusione della campagna di comunicazione sperimentata sulle direttrici regionali s.r. 10, 11: contributi a Comuni e Province	(1)	200.000	200.000
<b>Linea strategica 2.2.0</b>	<b>Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio</b>		
Interventi sperimentali di enforcement: contributi agli Enti Locali per l'installazione rilevatori/dissuasori di velocità	(2)	1.000.000	1.000.000
<b>Linea strategica 2.3.0</b>	<b>Diffondere un comportamento di guida responsabile</b>		
Realizzazione di una rete di impianti di guida sicura in Piemonte: contributi alle Province	1.835.000 (3)	1.000.000	1.000.000

<b>AMBITO DI INTERVENTO: AZIONI DIRETTE DELLA REGIONE</b>			
<b>Azione</b>	<b>Anno finanziario</b>		
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
<b><i>Linea strategica 1.2.3</i></b>	<b><i>Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana</i></b>		
Interventi di messa in sicurezza della rete regionale			
<b><i>Linea strategica 2.2.0</i></b>	<b><i>Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio</i></b>		
Interventi sperimentali di enforcement: installazione di sistemi di rilevazione della velocità media su tratte ad elevato rischio	<b>300.000<sup>(4)</sup></b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>
Rafforzamento dei programmi di prevenzione e controllo su strada per la guida in stato di ebbrezza (alcol e stupefacenti)	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>
<b><i>Linea strategica 2.3.0</i></b>	<b><i>Diffondere un comportamento di guida responsabile</i></b>		
Corsi di driver improvement per neopatentati ed operatori professionali	<b>1.000.000<sup>(5)</sup></b>	<b>1.000.000</b>	<b>1.000.000</b>
<b><i>Linea strategica 2.4.0</i></b>	<b><i>Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale presso le scuole e le famiglie</i></b>		
Sostegno all'attività del CRESS - Coordinamento Regionale per l'Educazione alla Sicurezza Stradale nelle scuole di ogni ordine e grado	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>	<b>300.000</b>
<b><i>Linea strategica 2.5.0</i></b>	<b><i>Rafforzare l'azione sanitaria di sorveglianza e promozione della sicurezza stradale</i></b>		
Azioni del Piano Regionale di Sorveglianza e Prevenzione degli Incidenti Stradali 2006 - 2008	<i>Risorse regionali del Piano Sanitario</i>		
<b><i>Linea strategica 3.1.0</i></b>	<b><i>Incentivare la diffusione dell'innovazione tecnologica per la sicurezza dei veicoli</i></b>		
Progetto pilota per la promozione/installazione delle scatole nere sui veicoli	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>	<b>500.000</b>
Incentivi per la diffusione di veicoli sicuri	<b>3.000.000</b>	<b>3.000.000</b>	<b>3.000.000</b>

<b>Linea strategica 4.1.0</b>	<b>Rinforzare la gestione della sicurezza stradale sul lavoro</b>		
Incentivi alla realizzazione di iniziative per combattere l'incidentalità stradale correlata al lavoro	200.000	200.000	200.000
<b>Linea strategica 4.2.0</b>	<b>Migliorare la gestione e la regolazione del traffico</b>		
Progetto Infomobilità: applicazioni relative alla sicurezza stradale	1.230.000 (6)	500.000	500.000
<b>Linea strategica 5.4.0</b>	<b>Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione</b>		
Costituzione del Centro di Monitoraggio Regionale per la Sicurezza Stradale	1.320.000 (7)	1.200.000 (7)	500.000
<b>Linea strategica 5.5.0</b>	<b>Attivare la formazione professionale permanente</b>		
Costituzione di un centro di formazione e di ricerca permanente per la sicurezza stradale		200.000	200.000
<b>Linea strategica 5.6.0</b>	<b>Sviluppare, a tutti i livelli, una programmazione partecipata</b>		
Consolidamento dell'attività della Consulta regionale per la Sicurezza Stradale			
Elaborazione di un prototipo di sito sulla sicurezza stradale da diffondere presso gli enti locali		100.000	

AMBITO DI INTERVENTO: ATTIVITÀ REGOLAMENTARE / NORMATIVA			
Azione	Anno finanziario		
	2007	2008	2009
<b>Linea strategica 1.2.0</b>	<b>Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana</b>		
Predisposizione di linee guida	100.000		
<b>Linea strategica 2.1.0</b>	<b>Razionalizzare le campagne per la diffusione della sicurezza stradale</b>		
Predisposizione di un Piano strategico regionale sulla comunicazione e di un protocollo fra Enti	<i>a cura della Direzione Comunicazione Istituzionale</i>		
<b>Linea strategica 4.3.0</b>	<b>Migliorare la gestione del trasporto delle merci e in particolare di quelle pericolose</b>		
Predisposizione di un piano delle aree di sosta per il trasporto delle merci pericolose	100.000	100.000	
<b>Linea strategica 5.1.0</b>	<b>Costituire un fondo per la sicurezza stradale</b>		
Costituzione di un fondo finanziario	<i>Collaborazioni con le Direzioni competenti</i>		
<b>Linea strategica 5.2.0</b>	<b>Migliorare il quadro normativo</b>		
Redazione di un disegno di legge regionale in materia di sicurezza stradale	<i>Collaborazioni con le Direzioni competenti</i>		
Riferimenti alla sicurezza stradale nella nuova legge urbanistica	<i>Collaborazioni con le Direzioni competenti</i>		
<b>Linea strategica 5.3.0</b>	<b>Rafforzare la struttura amministrativa</b>		
Istituzione, presso le Province e Comuni, di uffici della sicurezza stradale e individuazione dei responsabili della sicurezza stradale			
Protocolli di cooperazione tra Province, Comuni, Anas, Concessionarie e di condivisione delle linee guida per la sicurezza stradale			
Protocolli di cooperazione tra forze dell'ordine (Polizia di Stato, Carabinieri, Polizia Locale)	<i>Collaborazioni con le Direzioni competenti</i>		

NOTE

- (1) Finanziato €200.000 nel 2006 per le direttrici regionali n. 10,11  
 (2) Finanziato € 1.200.000 nel 2006 per Province e Comuni interessate dalle direttrici regionali n. 10,11.  
 (3),(4),(5), (6) Risorse previste dal Programma regionale 2006 -2007  
 (7) Cofinanziamento statale sul Secondo programma Annuale di Attuazione del PNSS

### 3.2 Modalità di allocazione delle risorse

Annualmente, a seguito dell'approvazione della legge regionale di bilancio di previsione e di bilancio pluriennale; verificate le reali disponibilità finanziarie, la Giunta regionale approva il **Programma di Azione Annuale**, cui spetta il compito di definire operativamente le azioni, le modalità di attuazione ed i beneficiari finali delle azioni individuate dal Programma Triennale.

I programmi, elaborati annualmente, potranno riguardare ambiti di azione di Province e Comuni, in forma singola o associata, di enti strumentali, di enti di ricerca, di associazioni, ecc.

Nel caso di procedure concorsuali di allocazione delle risorse, definite dai programmi, le stesse dovranno presentare, per ogni azione le seguenti caratteristiche:

- a) determinazione dei destinatari dell'azione di incentivazione e degli interventi ammessi a cofinanziamento;
- b) definizione dei tempi entro cui presentare le proposte e, in caso di assegnazione di finanziamento, entro cui completare gli interventi;
- c) requisiti della proposta per accedere al cofinanziamento;
- d) parametri per la valutazione di merito e punteggio di merito per ciascun carattere della proposta;
- e) entità e quote di cofinanziamento massimo.

Le procedure concorsuali, così come le procedure concertative, dovranno definire una graduatoria di merito per l'accesso ai finanziamenti; una soglia che identifica le proposte non coerenti con i principi, con gli obiettivi e con le linee di azione del Piano regionale della sicurezza stradale e che, conseguentemente, non potranno essere ammesse al finanziamento.

I destinatari dei cofinanziamenti sono tenuti:

- a) alla rendicontazione dello stato di avanzamento dei lavori;
- b) al monitoraggio dei risultati conseguiti in termini di evoluzione dello stato della sicurezza stradale, con particolare riferimento al numero di vittime degli incidenti stradali;
- c) alla diffusione/disseminazione dei risultati e della valutazione di efficacia, affinché si possa costituire un patrimonio delle buone pratiche.

### 3.3 Rapporto Triennale sullo Stato di Attuazione: monitoraggio, informazione tecnica, diffusione delle buone pratiche

Nella *Relazione illustrativa* del PRSS si ribadisce come un piano sia un processo che dipende da una pluralità di decisori e dall'andamento di variabili esogene non influenzabili dal soggetto responsabile della sua gestione; è un processo caratterizzato da margini di incertezza, che sono tanto più ampi quanto più il sistema da pianificare è complesso e richiede azioni di lungo periodo: complessità e tempi lunghi aumentano il rischio di sbagliare le previsioni e di dover modificare le scelte iniziali.

Il metodo delle buone pratiche della pianificazione impone che il piano si ponga precisi traguardi e ne verifichi il perseguimento tramite il monitoraggio.

Nella valutazione dei piani l'attenzione si deve concentrare sulla gestione del processo di attuazione, che è caratterizzato da una sequenza di atti negoziali tra diversi centri decisionali pubblici, tra pubblico e privati e, più in generale, tra pubblici amministratori e cittadini.

La perdita di controllo sulle modalità di attuazione del piano si configura come la **negazione del principio di responsabilità**.

I risultati dei monitoraggi e delle relative valutazioni vanno resi pubblici attraverso appositi rapporti, e vanno fatti oggetto di momenti di discussione e di confronto aperti a tutti i soggetti interessati.

Al termine del triennio di programmazione, l'Assessorato ai Trasporti presenterà il *Rapporto triennale sullo stato di attuazione del PRSS*, in cui verranno descritti i risultati dell'attività di monitoraggio e valutazione e verranno proposte le eventuali revisioni da adottare per la formazione del successivo *Programma triennale*. Tale Rapporto, previa discussione in sede di Consulta, verrà presentato al Consiglio regionale e, successivamente, trasmesso al competente Ministero nel quadro dell'attività di cooperazione interistituzionale prevista dal *Piano nazionale della sicurezza stradale*.

La costante verifica dell'efficacia del processo di piano deve avvenire in piena trasparenza; cioè deve essere resa accessibile al largo pubblico: questo dar conto pubblicamente dell'efficacia del piano risponde al principio basilare della responsabilità pubblica dell'azione politica.

Il problema della sicurezza stradale, come più volte affermato nella *Relazione illustrativa* del PRSS, è un problema complesso che richiede una profonda innovazione nella politica fin qui svolta dal complesso della Pubblica Amministrazione: **bisogna diffondere, nel modo più rapido ed efficace, una strategia comune basata sulle migliori pratiche**.

Il trasferimento è un'azione complessa che non può essere ricondotta esclusivamente alla sfera della competenza tecnica, per quanto importante questa possa essere. Il trasferimento di pratiche sociali, che investono interessi della collettività, quale quello della sicurezza stradale, richiede il sostegno di un'apposita organizzazione, che sia in grado di affrontare, nel dovuto modo, questa molteplicità di aspetti e, soprattutto, che sappia farsi carico della divulgazione delle Best Practices, in modo da poterle trasferire a tutti i soggetti istituzionali cui essa si riferisce. Si inserisce in una funzione di governance mirata a diffondere l'innovazione necessaria per cogliere sfide impegnative come quelle poste dalla sicurezza stradale.

## APPENDICE. IL PROGRAMMA REGIONALE DI AZIONE 2006-2007

In attesa dell'elaborazione della versione definitiva del piano e del suo *Programma triennale di attuazione*, al fine di dare continuità all'azione intrapresa sul territorio in materia di sicurezza stradale, già iniziata con il programma di interventi denominato *Programma regionale di azione 2004-2005*, svolto in esecuzione del Primo programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, la Regione ha varato un *Programma regionale di azione* relativo al 2006-2007, per promuovere e sostenere finanziariamente alcune azioni prioritarie.

Le azioni che sono riportate qui di seguito, ripartite per campi d'azione e linee strategiche del *Piano regionale della sicurezza stradale*, con l'indicazione delle rispettive risorse finanziarie, appartengono a due categorie:

- misure regionali di intervento 2006-2007: proposte di progetti tecnologici di controllo-repressione, progetti di formazione, prevenzione, educazione;
- progetti e programmi di intervento afferenti al Secondo programma di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

<b>1.0.0</b>	<b>INFRASTRUTTURA</b>
<b>1.1.0</b>	<b>Mettere in sicurezza le aree urbane</b>
	<b>Secondo Programma Attuazione PNSS</b>
	<b>Comune di Ovada:</b> protezione integrativa degli attraversamenti pedonali con apparecchiature ad alimentazione fotovoltaica e sistemi luminosi a led. <i>Costo del progetto € 60.000</i>
	<b>Comune di Bra:</b> intervento infrastrutturale. <i>Costo del progetto € 1.085.376</i>
	<b>Comune di Chieri:</b> realizzazione di rotatorie su corso Torino. <i>Costo del progetto € 300.000</i>
	<b>Comune di Oleggio:</b> rotatoria intersezione S.S. 32 via Carmine. <i>Costo del progetto € 371.000</i>
	<b>Comune di Nichelino:</b> rotatoria via Debouchè via Nenni. <i>Costo del progetto € 300.000</i>
	<b>Comune di Quattordio:</b> realizzazione di percorso pedonale e potenziamento dell'illuminazione. <i>Costo del progetto € 300.000</i>
	<b>Comune di Novara:</b> messa in sicurezza di largo Don Minzoni con rotatoria. <i>Costo del progetto € 620.000</i>



	<p><b>Comune di Borgomanero:</b> interventi 8 e 9 del PGTU (rotatorie).  <i>Costo del progetto € 300.000</i></p>
	<p><b>Comune di Chianocco:</b> marciapiedi pedonali.  <i>Costo del progetto € 419.420,44</i></p>
	<p><b>Comune di Vigliano Biellese:</b> interventi in via Milano.  <i>Costo del progetto € 1.025.000</i></p>
	<p><b>Comune di Fossano:</b> moderazione del traffico viale Regina Elena.  <i>Costo del progetto € 1.290.000</i></p>
	<p><b>Comune di Demonte:</b> sistemazione urbana e S.S. 21 Colle Maddalena.  <i>Costo del progetto € 300.000</i></p>
	<p><b>Comune di Nizza Monferrato:</b> interventi viabilità urbana.  <i>Costo del progetto € 320.000</i></p>
	<p><b>Comune di Ovada:</b> rotatoria strada Molare.  <i>Costo del progetto € 300.000</i></p>
	<p><b>Comune di Ciriè:</b> riassetto via Robassomero.  <i>Costo del progetto € 485.000</i></p>
	<p><b>Comune di Cameri:</b> moderazione del traffico viale Marconi.  <i>Costo del progetto € 600.000</i></p>
	<p><b>Comune di Nichelino:</b> rotatoria via Torino – via Trento – via Occelli.  <i>Costo del progetto € 300.000</i></p>
	<p><b>Comune di Canale:</b> messa in sicurezza di intersezioni.  <i>Costo del progetto € 400.000</i></p>
	<p><b>Comune di Garessio:</b> messa in sicurezza di intersezioni e tratti urbani.  <i>Costo del progetto € 345.000</i></p>
	<p><b>Comune di Forno Canavese:</b> interventi vari.  <i>Costo del progetto € 270.000</i></p>
<b>1.2.0</b>	<b>Mettere in sicurezza la rete stradale extraurbana</b>
	<b>Secondo Programma Attuazione PNSS</b>
	<p><b>Provincia di Torino:</b> completamento azioni di messa in sicurezza strada regionale 23.  <i>Costo del progetto € 325.000</i></p>
	<p><b>Provincia di Alessandria:</b> S.R. 10 Padana inferiore, ulteriore ammodernamento nella tratta km 99 fino alla rotatoria S.P. 248.  <i>Costo del progetto € 1.000.000</i></p>
	<p><b>Provincia di Cuneo:</b> S.P. 7 tronco Pollenzo Roddi, lavori di rettifica del tracciato.  <i>Costo del progetto € 660.000</i></p>
	<p><b>Provincia di Novara:</b> intervento sulla S.R. 11 Padana inferiore.  <i>Costo del progetto € 500.000</i></p>
	<p><b>Provincia di Biella:</b> messa in sicurezza strada ex S.S. 230 di Massazza stralcio primo piano.  <i>Costo del progetto € 1.670.000</i></p>

	<b>Unione Sei in Langa:</b> messa in sicurezza strade comunali del territorio. <i>Costo del progetto € 371.822,73</i>
	<b>Comune di Borgone di Susa:</b> interventi infrastrutturali lungo la S.S. 25. <i>Costo del progetto € 278.342,60</i>
	<b>Provincia di Vercelli:</b> realizzazione rotatoria all'intersezione S.R. 143 – S.P. 53. <i>Costo del progetto € 300.000</i>
	<b>Provincia di VCO:</b> interventi su S.R. 229 del lago d'Orta e S.P. 166 della Valle d'Ossola. <i>Costo del progetto € 350.000</i>
	<b>Provincia di Novara:</b> rotatoria S.P. 596 – S.P. 10. <i>Costo del progetto € 500.000</i>
	<b>Provincia di Asti:</b> interventi lungo la S.R. 457 di Moncalvo. <i>Costo del progetto € 1.200.000</i>
	<b>Provincia di Asti:</b> interventi lungo la S.R. 592 di Canelli. <i>Costo del progetto € 749.108</i>
	<b>Comune di Acqui Terme:</b> due rotatorie lungo la ex S.S. 30 della Valle Bormida. <i>Costo del progetto € 700.000</i>

<b>2.0.0</b>	<b>UOMO</b>
<b>2.1.0</b>	<b>Lanciare la campagna per la diffusione della sicurezza stradale</b>
	<b>Misure regionali di intervento</b>
	Lancio di un progetto di comunicazione puntuale e specifico sulle tre direttrici (S.R. 10, 11, 20) oggetto di intervento dei progetti pilota proposti nell'ambito del Primo Programma Annuale di attuazione del PNSS. <i>Impegno finanziario € 200.000</i>
<b>2.2.0</b>	<b>Intensificare il controllo e la repressione dei comportamenti di guida a rischio</b>
	<b>Misure regionali di intervento</b>
	In collaborazione con la Polizia Stradale e la Direzione regionale Polizia Locale, elaborazione di un programma di intervento con controlli sui punti più critici della rete viaria piemontese mediante l'uso di tecnologie avanzate. <i>Impegno finanziario € 300.000</i>
	<b>Secondo Programma Attuazione PNSS</b>
	<b>Comune di Torino:</b> realizzazione di interventi integrati di telecontrollo-monitoraggio e dissuasione dei comportamenti a rischio su corso Unità d'Italia. <i>Costo del progetto € 600.000</i>

<b>2.3.0</b>	<b>Diffondere un comportamento di guida responsabile</b>
	<b>Misure regionali di intervento</b>
	Interventi di formazione e prevenzione: a partire da una valutazione dell'esperienza del Primo programma annuale di attuazione del PNSS, la Regione intende proseguire e affinare le iniziative affidate a Consepi mirate ad instaurare nel conducente un modello di comportamento di guida responsabile e ad accrescere l'abilità alla guida, rivolgendosi soprattutto alla categoria di conducenti più a rischio, cioè ai giovani, ai neopatentati e agli operatori professionali di autotrasporto o della sicurezza. <i>Impegno finanziario € 2.500.000</i>
	Predisposizione di una rete di centri specializzati di guida sicura "light" dislocati in Piemonte, con localizzazioni che permettano la copertura dell'intero territorio allo scopo di rispondere alle esigenze dei soggetti interessati ad usufruirne. Allo sviluppo del progetto, che ricomprende il Centro di Guida Sicura "MOTOR OASI" di Susa, parteciperanno: le amministrazioni provinciali, la Consepi S.p.a. e l'ACI - Direzione Interregionale Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta. <i>Impegno finanziario € 2.475.000</i>
<b>2.4.0</b>	<b>Promuovere l'educazione alla sicurezza stradale</b>
	<b>Misure regionali di intervento</b>
	Sostegno al programma di attività elaborato dal CRESS per il biennio scolastico 2006-2007 e 2007-2008, che comprende proposte per le scuole e gli studenti, per la formazione dei docenti, per la sensibilizzazione ed il coinvolgimento di famiglie e territorio, per la definizione del materiale didattico, per linee guida di verifica e valutazione. <i>Impegno finanziario € 300.000</i>
	<b>Secondo Programma Attuazione PNSS</b>
	<b>Provincia di Alessandria:</b> scuola superiore per la mobilità sicura. <i>Costo del progetto € 1.224.000</i>
<b>4.0.0</b>	<b>GESTIONE</b>
<b>4.3.0</b>	<b>Migliorare la gestione e la regolazione del traffico</b>
	<b>Misure regionali di intervento</b>
	Progetto Infomobilità: interventi per migliorare la gestione e la regolazione del traffico, come importante contributo alla sicurezza, avvalendosi in particolar modo della telematica applicata ai trasporti. <i>Impegno finanziario € 1.500.000</i>
	<b>Secondo Programma Attuazione PNSS</b>
	<b>Provincia di Cuneo:</b> sistema di analisi di presenza ghiaccio e analisi dei parametri di temperatura e umidità.

	<i>Costo del progetto € 96.000</i>
	<b>Comunità montana Valle Stura:</b> interventi tecnologici innovativi mediante l'installazione di segnaletica luminosa <i>Costo del progetto € 143.337,50</i>
	<b>Comune di Borgone di Susa:</b> interventi tecnologici lungo la S.S. 25. <i>Costo del progetto € 37.574</i>
	<b>Comune di Chieri:</b> ampliamento del sistema di controllo del territorio. <i>Costo del progetto € 200.000</i>
	<b>Comune di Trecate:</b> sistema di controllo del territorio. <i>Costo del progetto € 152.953,39</i>
	<b>Comune di Busca:</b> viabilità sicura. <i>Costo del progetto € 75.000</i>
	<b>Comune di Forno Canavese:</b> interventi vari. <i>Costo del progetto € 30.000</i>
	<b>Comunità collinare via Fulvia:</b> progetto integrato tecnologico. <i>Costo del progetto € 151.105,28</i>
	<b>Comune di Viguzzolo:</b> interventi tecnologici via I Maggio. <i>Costo del progetto € 79.000</i>

<b>5.0.0</b>	<b>GOVERNO E GOVERNANCE</b>
<b>5.3.0</b>	<b>Promuovere a tutti i livelli una pianificazione efficace della sicurezza stradale</b>
	<b>Secondo Programma Attuazione PNSS</b>
	<b>Comune di Asti:</b> piano integrato di sicurezza stradale. <i>Costo del progetto € 995.800</i>
	<b>Comune di Carmagnola:</b> interventi integrati di sicurezza stradale. <i>Costo del progetto € 506.000</i>
	<b>Comune di Savigliano:</b> interventi integrati di sicurezza stradale. <i>Costo del progetto € 1.194.600</i>
	<b>Comune di Bra:</b> interventi integrati di sicurezza stradale. <i>Costo del progetto € 1.110.376</i>
	<b>Comune di Rivoli:</b> interventi integrati di messa in sicurezza. <i>Costo del progetto € 924.500</i>
<b>5.4.0</b>	<b>Attivare le funzioni di monitoraggio e valutazione</b>
	<b>Secondo Programma Attuazione PNSS</b>
	<b>Provincia di Torino:</b> consolidamento Osservatorio provinciale incidentalità. <i>Costo del progetto € 75.000</i>