

# SICUREZZA STRADALE IN LOMBARDIA

Dott. Ing. Bruno DONNO

Responsabile Tecnico del Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale  
Direzione Generale Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione – Regione Lombardia

# **Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CMR)**

# Obiettivi per l'incidentalità stradale in Lombardia

Ridurre il numero degli incidenti stradali e i conseguenti costi sociali, in linea con le indicazioni dell'UE (dimezzamento del numero dei decessi del 2020 rispetto al 2011) recepite a livello nazionale dal «PNSS Orizzonte 2020» con ulteriori **obiettivi specifici** relativi a **minori di 14 anni, pedoni, ciclisti, utenti delle 2 ruote a motore e utenti coinvolti in incidenti in itinere.**

# Attività

- Raccolta, monitoraggio e integrazione dei dati (AREU, INAIL,....)
- Infrastrutture (PNSS)
- Utente Vulnerabile
- Comportamenti
  - Comunicazione
  - Educazione
  - Formazione

# Rappresentazione della rete stradale regionale per incidenti/km



RegioneLombardia

Direzione Generale  
Sicurezza, Protezione Civile e  
Immigrazione.  
U.O. Interventi integrati per la  
Sicurezza, l'Immigrazione ed  
il Sistema di Polizia Locale.

## Rappresentazione della rete stradale regionale per incidenti/Km

Dato ACI - ISTAT 2010, 2011, 2012  
Elaborazione NET Engineering S.p.A.

Traffo da: Rapporto finale di ricerca -

*"Sviluppo e implementazione delle politiche regionali di prevenzione dei rischi e della incidentalità stradale, con particolare investimento sulle dimensioni della classificazione della rete stradale regionale e del modello di analisi dei dati socio - sanitari"* (codice Eupolis: TER 13017)

Fonte: EUPOLIS LOMBARDIA

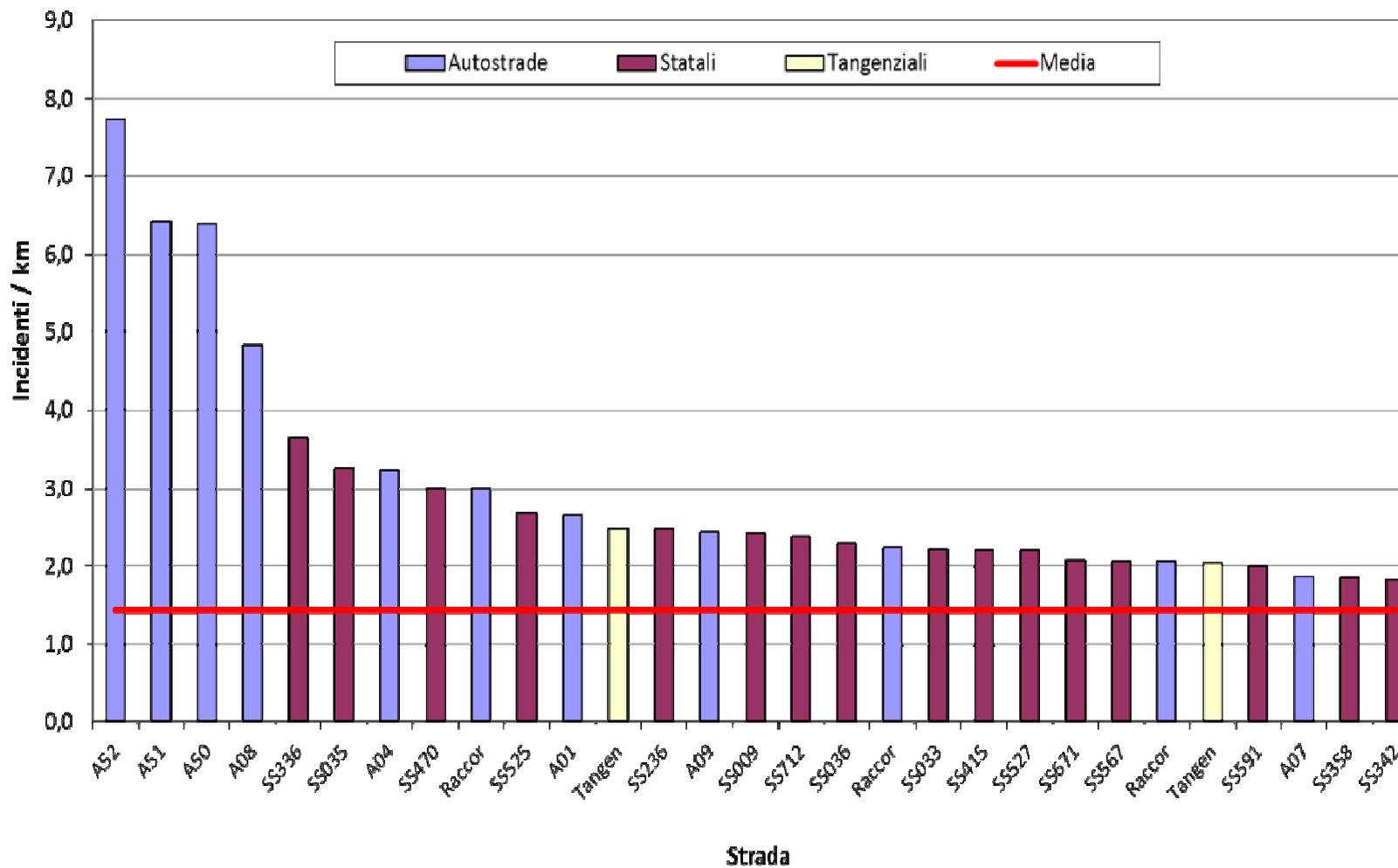
### Legenda

#### Incidenti a Km

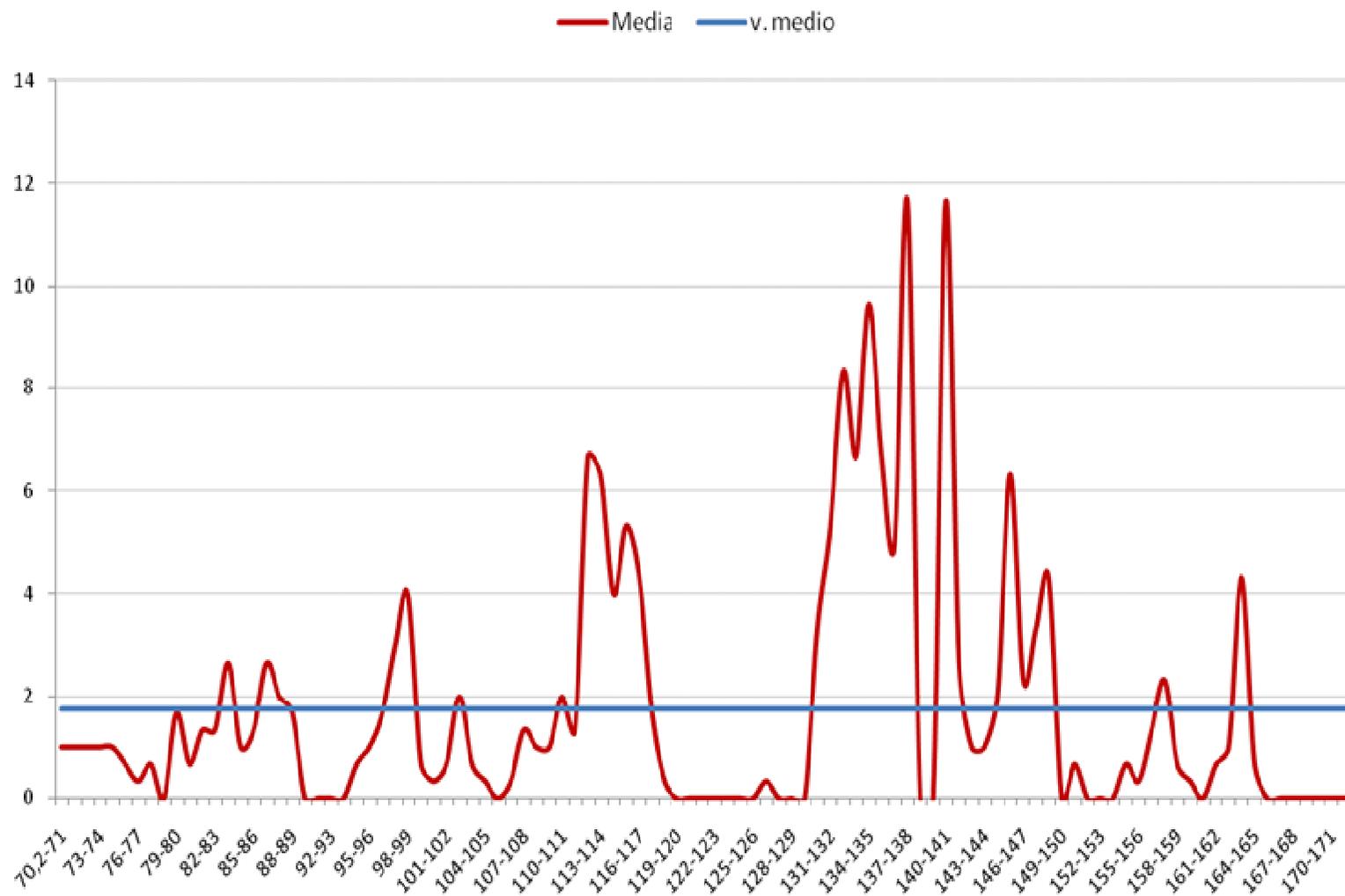
-  minore di 1
-  da 1 a 2
-  da 2 a 3
-  maggiore di 3

## Classificazione strade per incidenti/km (prime 30 strade)

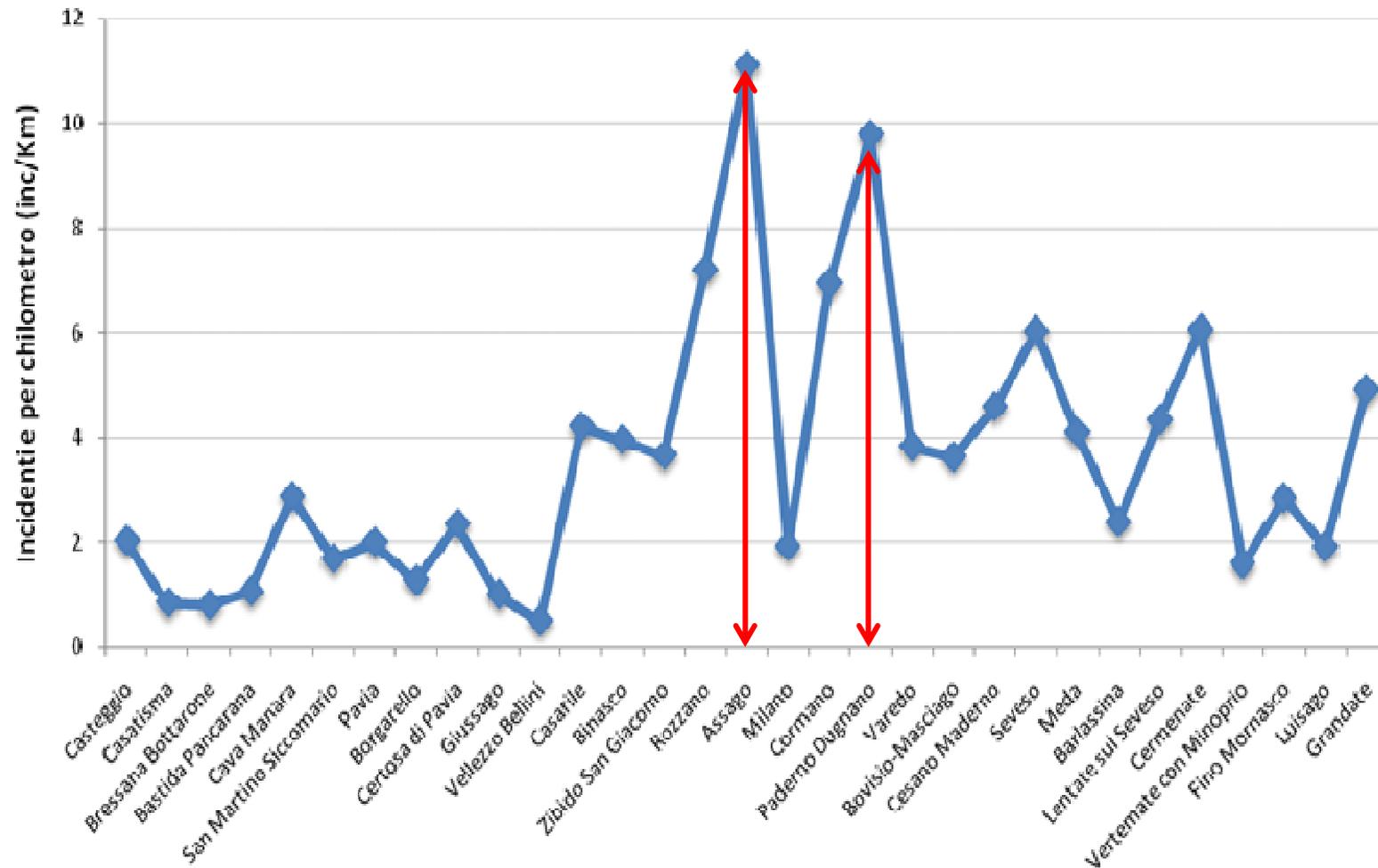
Periodo di osservazione 2010-2012



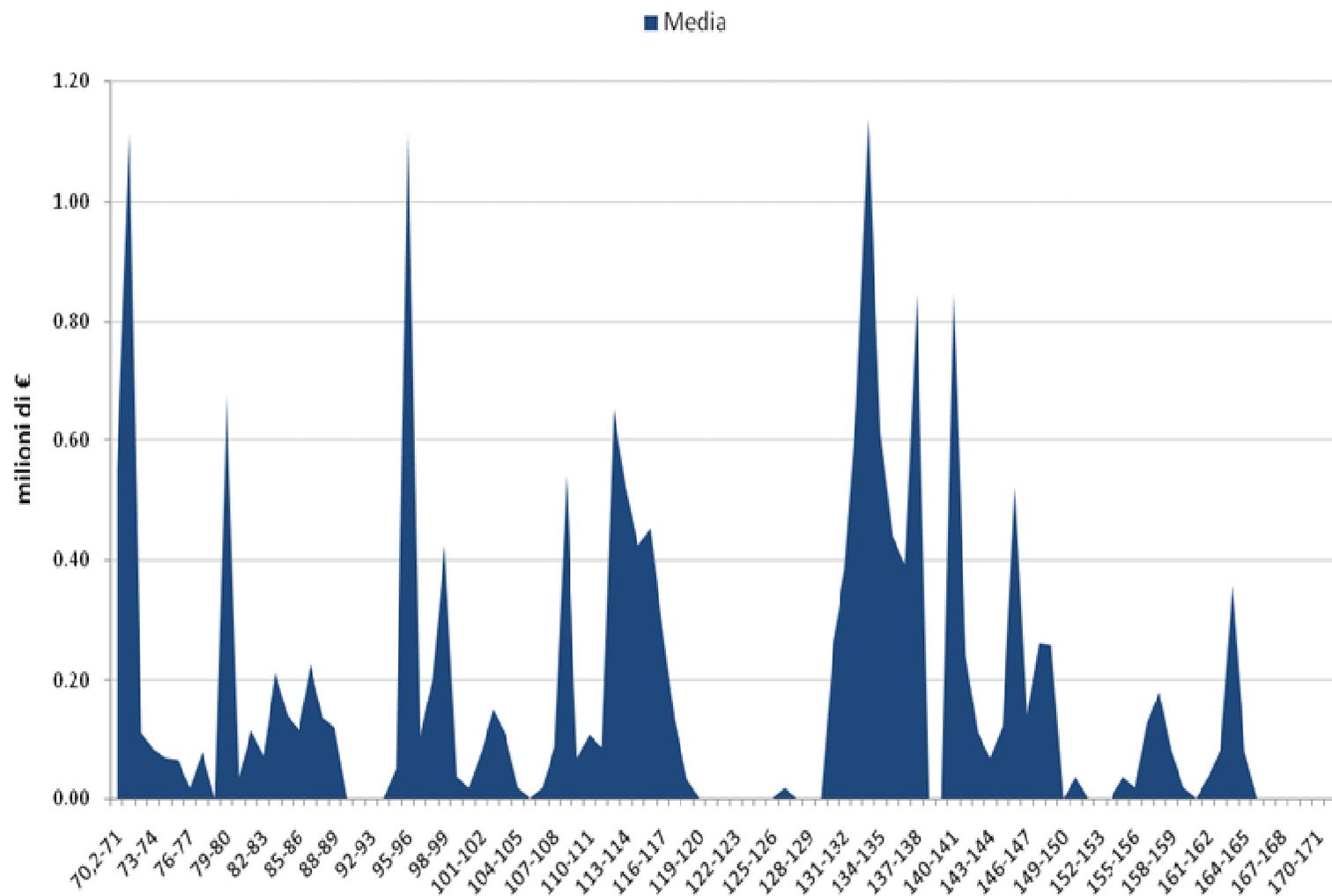
## SPexSS 35 - Incidenti lungo il tracciato



## SPexSS 35 - Incidenti lungo il tracciato (2010-2012)



## SPexSS 35 - Danno sociale lungo il tracciato (2010-2012)



# COSTO SOCIALE

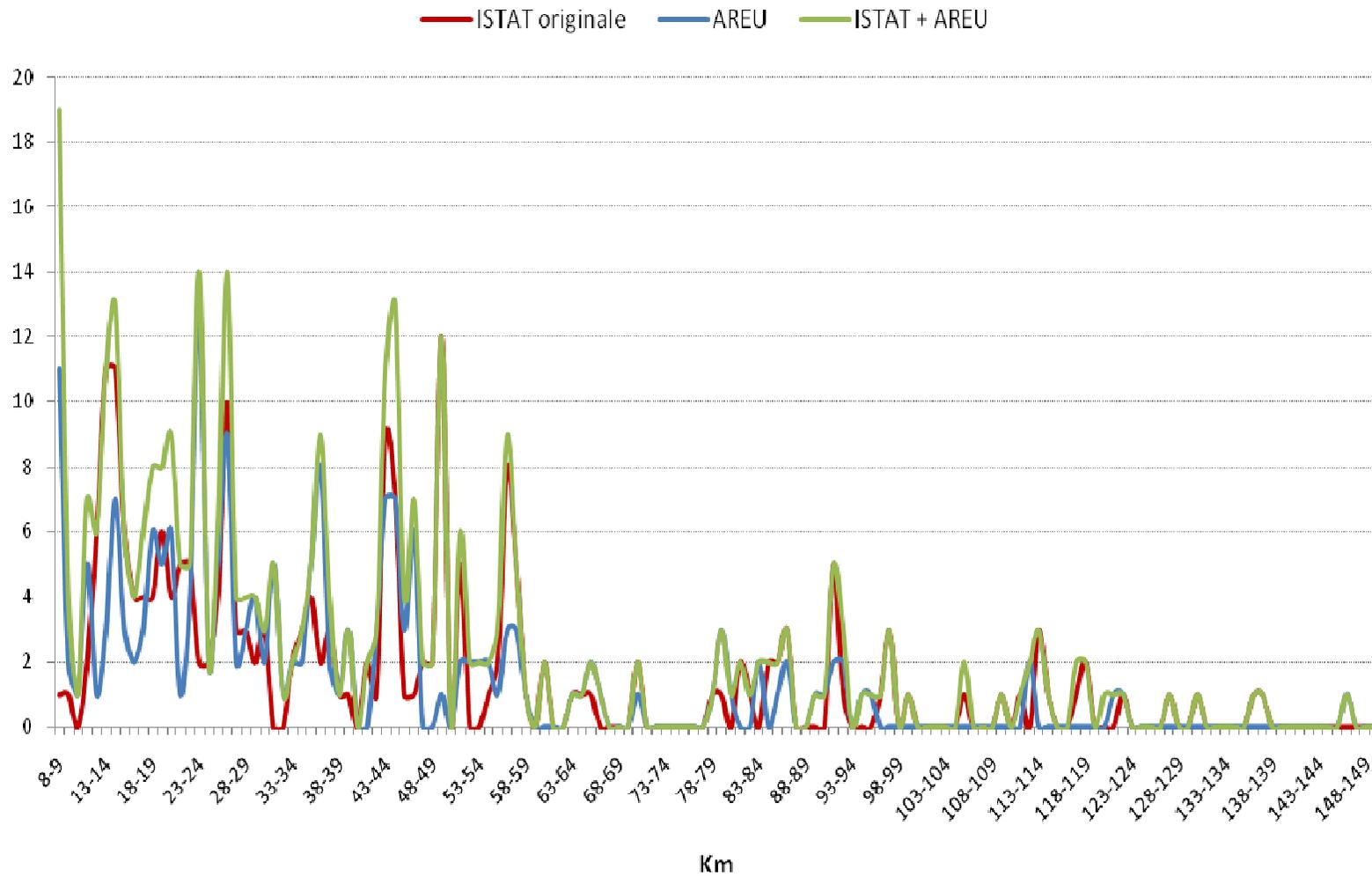
[MIT]

Incidente	€	10.986,00
Ferito	€	42.219,00
Morto	€	1.503.990,00

# Costo Sociale degli incidenti

- Costi **umani**, riferiti alla persona vittima di incidente:
  - Costo della vita umana (mancata produttività, danni non patrimoniali, morali e biologici);
  - Costi sanitari (spese per il trattamento sanitario).
- Costi **generali**, riferiti all'incidente:
  - Danni patrimoniali (danni a veicoli, strade, impianti,...);
  - Costi amministrativi (costi di intervento dei servizi di emergenza, costi processuali e di amministrazione).

## SS 36 - Incidenti lungo il tracciato (2012)



*I dossier del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia*

## L'incidentalità sulle strade della Lombardia



*Novembre 2014*



[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)



*I dossier del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia*

## L'incidentalità sulle strade della provincia di Milano



*Novembre 2014*



[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)



*I dossier del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia*

## L'incidentalità sulle strade della provincia di Bergamo



*Novembre 2014*



[www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it)



# Muoversi in Sicurezza 2.0

Progetto di Sicurezza Stradale realizzato da

Regione Lombardia, Automobile Club di Milano e INAIL Lombardia

l'**ONU** ha indicato cinque campi di azione strategici, cinque “pilastri” su cui basare le azioni nel decennio:

1) Gestione della Sicurezza Stradale

2) Maggiore sicurezza di Strade e Mobilità:

3) Maggiore sicurezza dei Veicoli:.

4) Maggiore sicurezza degli Utenti della strada:

**sviluppare programmi per migliorare il comportamento degli utenti della strada.**

Sollecitare il rispetto delle leggi **con nuove azioni formative e nuove campagne di sensibilizzazione** rivolte soprattutto a massimizzare l'uso delle cinture di sicurezza e dei caschi per i conducenti di motocicli, e a contrastare la guida in stato di ebbrezza e il superamento dei limiti di velocità.

5) Gestione della fase post-incidente:

Gli obiettivi in **EUROPA** per migliorare la sicurezza stradale nel decennio 2011-2020

Obiettivo 1: **migliorare la formazione e l'educazione degli utenti della strada;**

Obiettivo 2: rafforzare l'applicazione delle regole della strada;

Obiettivo 3: migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali;

Obiettivo 4: migliorare i controlli tecnici dei veicoli;

Obiettivo 5: armonizzare e applicare tecnologie per la sicurezza stradale;

Obiettivo 6: elaborare una strategia d'azione organica per gli interventi in caso di gravi incidenti stradali e per i servizi di emergenza;

Obiettivo 7: tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici  
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE

# PNSS Orizzonte 2020



Regione Lombardia



## ITALIA

Il PNSS Orizzonte 2020 propone due livelli di obiettivi, per perseguire e monitorare sia l'andamento generale del fenomeno, che quello delle categorie a maggior rischio:

- ❑ Obiettivi **generali**, riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale e rappresentanti l'obiettivo finale che l'Italia si prefigge di raggiungere in termini di riduzione del numero di morti;
- ❑ Obiettivi **specifici**, definiti per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio, in termini di riduzione del numero di morti per ciascuna categoria.

Le analisi svolte hanno portato ad identificare le seguenti categorie a maggior rischio:

Pedoni;

Ciclisti;

Utenti delle 2 Ruote a motore (Motociclisti e Ciclomotoristi);

**Utenti coinvolti in incidenti in itinere;**

Bambini (per valenza sociale).

## Incidenti in itinere:

Incidenti avvenuti al di fuori del luogo di lavoro, in generale nel percorso casa-lavoro-casa o nel percorso da un luogo di lavoro ad un altro (Art. 12 del Decreto Legislativo 38/2000).

Obiettivi specifici per le categorie di utenza a rischio e stima dei relativi valori			
Categoria di utenza a rischio	Obiettivo di riduzione	Morti al 2010	Previsione di riduzione morti al 2020
1 - Bambini (fino a 14 anni)	-100%	69	0
2 – 2 Ruote a motore	-45%	1.146	630
3 - Ciclisti	-60%	263	105
4 – Pedoni	-60%	614	246
<b>5 - Utenti in incidenti in itinere</b>	<b>-50%</b>	<b>229</b>	<b>115</b>

## ITALIA

**Linee strategiche** per Utenti coinvolti in incidenti in itinere:

agire su fattori tipici degli incidenti avvenuti durante *spostamenti per motivi di lavoro*, come la **velocità, la stanchezza, lo stress, la distrazione alla guida**.

Gestione della sicurezza *da e verso il luogo di lavoro*:

Questa linea strategica promuove lo sviluppo e l'implementazione di programmi di gestione della sicurezza da e verso il luogo di lavoro da parte di enti pubblici e privati.

Un primo gruppo di misure di questa linea strategica è finalizzata a diffondere un'attività di Risk Assessment, necessaria a individuare e valutare i potenziali fattori di rischio incidente per un ente (ad esempio, fattori associati al parco autovetture o ai dipendenti), ...

Un **secondo gruppo di misure** riguarda invece la promozione di misure quali **giornate di sensibilizzazione ai temi della sicurezza stradale rivolte al personale, corsi di formazione alla cultura della sicurezza stradale per il personale**, corsi di Guida Sicura Avanzata rivolti alle categorie maggiormente a rischio individuate dall'azienda.

# L'incidente non è una «fatalità»



...quasi sempre si può evitare

# Il Codice della strada (d.lgs. n. 285/92)

- Art. 1: *«La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato».*
- Art. 2: *«La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è **regolata** dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, **nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie** in materia. Le norme ed i provvedimenti attuativi **si ispirano al principio della sicurezza stradale**, perseguendo gli **obiettivi**: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione».*

# Muoversi in Sicurezza 2.0

L'obiettivo del progetto intende **evidenziare le più frequenti situazioni di inconsapevole rischio** in cui si vengono a trovare i dipendenti nel corso degli spostamenti “in itinere o nell'esercizio dell'attività lavorativa” svolti con mezzi privati, principalmente l'autovettura, ma anche con le due ruote a motore e con la bicicletta.

**Condizioni psicologiche** quali le preoccupazioni legate al lavoro, oggettive **distrazioni** quali l'utilizzo alla guida di strumenti telefonici e telematici, **condizioni fisiche** anche leggermente alterate per l'assunzione di farmaci, etc. sono solo alcune delle tante cause, o meglio, **con-cause** che possono favorire l'accadere di un incidente stradale.

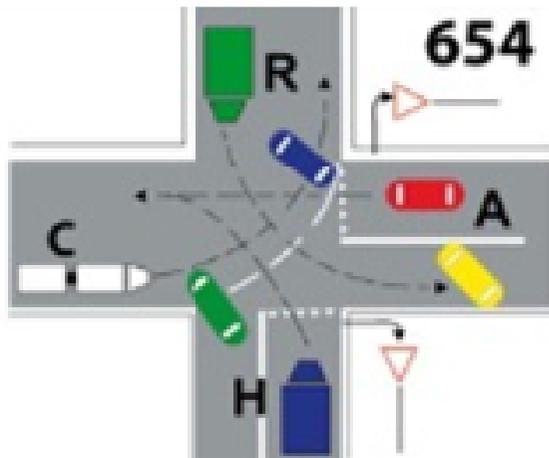
Quest'insieme di **potenziali fattori di rischio** che generano un incidente riguardano la **persona** che utilizza il mezzo per lavoro, **indipendentemente dalla sua posizione** e dalla sua attività.

# Muoversi in Sicurezza 2.0

Senza la presunzione di modificare radicalmente i comportamenti individuali, **il progetto si propone** quindi di **rendere più attenti i dipendenti**, quando si vengono a trovare o debbono affrontare determinate situazioni che più frequentemente possono essere all'origine di incidenti stradali.

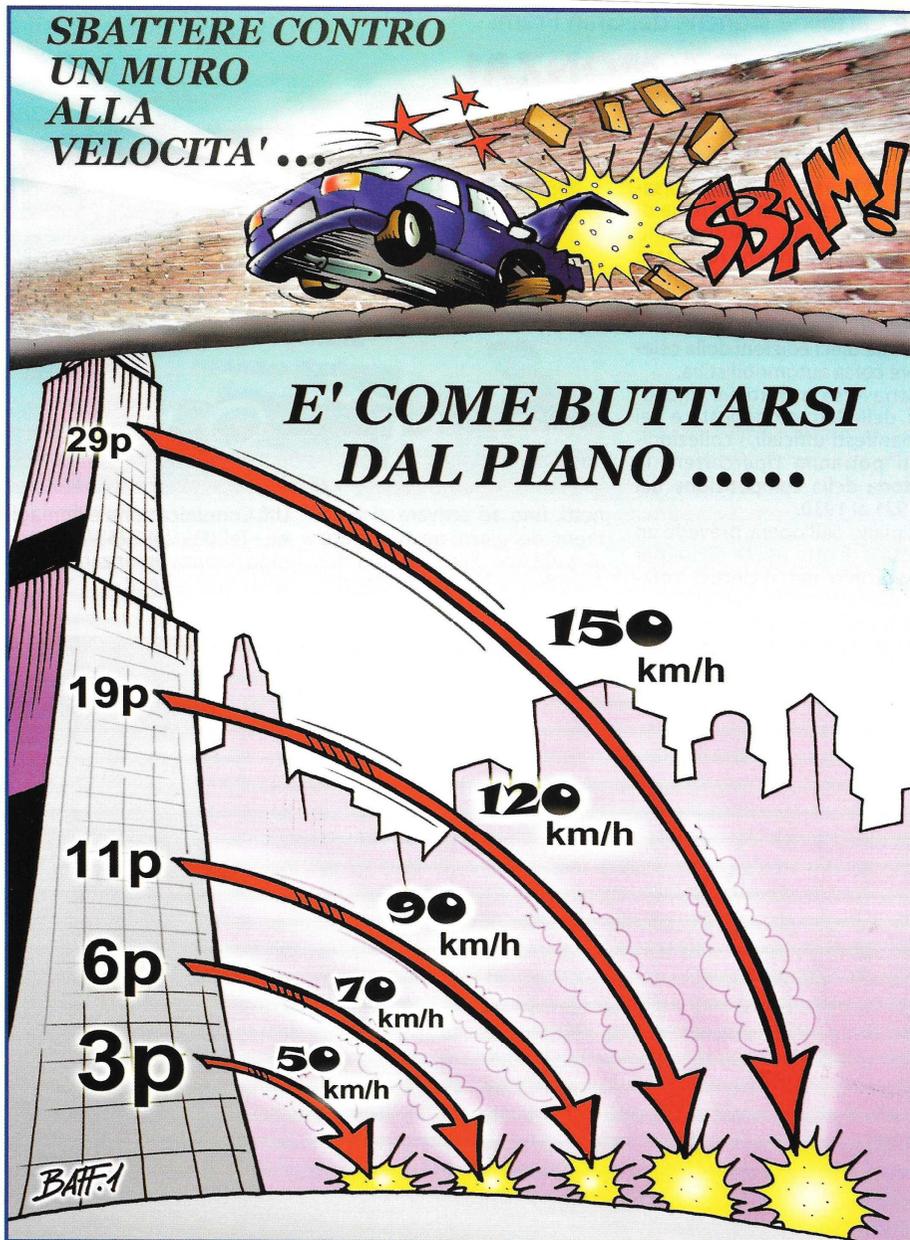


**Tanto tempo fa abbiamo fatto la scuola guida e sostenuto l'esame della patente....**



.... Ma oggi quanto ci ricordiamo?

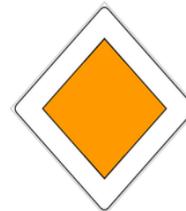




1



3



2

1. fine del divieto di sorpasso precedentemente imposto
2. strada urbana o extraurbana che gode del diritto di precedenza
3. Senso unico frontale (utilizzo intera larghezza)

# Fattore veicolo – i Crash test frontali

Le prove base dei crash test **Euro NCAP** sono le seguenti.

- **L'urto frontale:** il veicolo viene lanciato su un blocco di alluminio indeformabile a 64 km/h.

**Obiettivo:** abitacolo indeformabile + deformazione programmata del frontale + possibilità di aprire la portiera)

Vettura del 1993



Vettura del 2001



# Pneumatici

Controllare periodicamente la pressione dei pneumatici (da misurare a **freddo**)

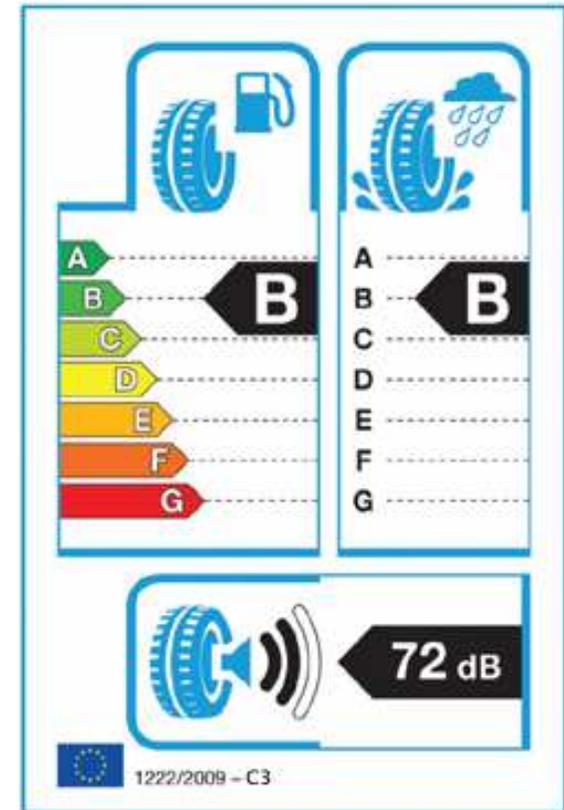
La **giusta pressione** segnalata sul libretto di manutenzione della vettura (si dovrebbe controllare la pressione degli pneumatici almeno una volta al mese).

La pressione aumenta con la temperatura. Per una misurazione con un pneumatico caldo, togliete 0,3 bar per avere la pressione equivalente a freddo.

Pneumatici **sgonfi**:

- peggiorano tenuta di strada,
- aumentano i consumi,
- accelerano l'usura

*Qual è lo spessore minimo del battistrada*



# Battistrada

- Spessore minimo da CDS: **1,6 mm**



# Biciclette secondo il codice della strada (art. 68\*)



\*

Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi:

- I **velocipedi** devono essere muniti di pneumatici, nonché:
- a) per la **frenatura**, di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote;
- b) per le segnalazioni acustiche, di un **campanello**;
- c) per le segnalazioni visive, anteriormente di **luci bianche o gialle**, posteriormente di **luci rosse e di catadiottri rossi**; inoltre **sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli** ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.



**INAIL**  
Direzione Regionale Lombardia



**Regione Lombardia**



**Guidare in  
sicurezza per i  
NEOPATENTATI**

**INAIL**  
Direzione Regionale Lombardia



**Regione Lombardia**



**Guidare in  
sicurezza per i  
CITTADINI  
STRANIERI**

*Driving safely for  
FOREIGN CITIZENS*

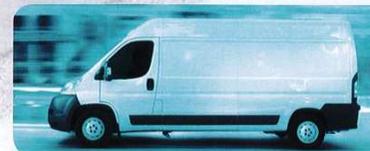
*Conduire en toute sécurité pour les  
RESSORTISSANTS ÉTRANGERS*

*Conducir de manera segura para los  
CIUDADANOS EXTRANJEROS*

**INAIL**  
Direzione Regionale Lombardia



**Regione Lombardia**



**Guidare in  
sicurezza per i  
LAVORATORI  
SU STRADA**

**INAIL**  
Direzione Regionale Lombardia



**Regione Lombardia**



**Guidare in  
sicurezza  
nel trasporto dei  
BAMBINI**

[www.sicurezza.regione.lombardia.it](http://www.sicurezza.regione.lombardia.it)



RegioneLombardia



# SICUREZZA STRADALE IN LOMBARDIA

**GRAZIE PER L'ATTENZIONE**

**Dott. Ing. Bruno DONNO**

Responsabile Tecnico del Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale  
Direzione Generale Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione – Regione Lombardia