



Iniziativa dell'ORSS del 25, 26 e 27 settembre 2014

# ELEMENTI EMERSI NELLA "3 GIORNI" SICUREZZA STRADALE: LA TOSCANA C'È

OSSERVAZIONI, APPROFONDIMENTI ED INDICAZIONI OPERATIVE

## Documento di sintesi

### Premessa

Nell'ambito dei momenti di approfondimento che si sono succeduti nella "3 giorni" sono emerse osservazioni, commenti, contraddittori e confronti sui vari temi trattati attinenti alla sicurezza stradale.

Tutto quanto sopra è in linea con le finalità proprie dell'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza Stradale, che attraverso la conoscenza e l'approfondimento punta a ricostruire e rafforzare l'intera filiera della sicurezza stradale, in modo tale da condividere o far nascere progetti integrati.

Lo stimolo e il confronto fra i soggetti che operano, a vario titolo, sulla sicurezza stradale assume una valenza particolarmente rilevante, poiché, come sottolineato più volte durante i lavori, la sicurezza stradale è il risultato delle interazioni che agiscono sui fattori umani, sui veicoli e sulle infrastrutture. Solo un approccio armonizzato, che tenga conto di tutti gli aspetti di cui sopra, può risultare veramente efficace.

In tal senso l'evento, quale momento di condivisione e confronto sui progetti e sulle azioni intraprese dalle diverse realtà che operano sul territorio, ha permesso di raggiungere e consolidare un primo importante obiettivo.

Resta ora, a consuntivo, l'opportunità e la necessità di raccogliere in una sintetica memoria, gli elementi essenziali emersi ed utili a declinare le argomentazioni trattate in:

- a- Osservazioni, utili ad implementare il quadro conoscitivo su determinati aspetti e tematiche, finalizzate alla riflessione per poter individuare soluzioni migliorative.
- b- Proposte coordinate, da rivolgere ai soggetti competenti, per evidenziare particolari criticità e possibili soluzioni.



## 1. Temi evidenziati nella sezione "FATTORE UMANO, FORMAZIONE CULTURALE E STILI DI VITA"

### 1.1 – Alcool e guida

#### Alcol, sostanze psicotrope e farmaci non sono mai associabili ad una guida sicura

L'alcol influisce sempre negativamente sulle prestazioni psicomotorie e sul giudizio alla guida; non esistono limiti di basso consumo da considerarsi più sicuri: le abilità alla guida risultano compromesse anche a livelli di consumo molto bassi. Il rischio di incidente è 11 volte superiore con un tasso alcolemico tra 0,5 e 0,9 g/l.

Dai dati INAIL, gli incidenti stradali (avvenuti sia durante lo svolgimento dell'attività lavorativa che nel tragitto casa-lavoro) costituiscono circa il 50% degli incidenti sul lavoro. La quota di infortuni sul lavoro alcol-correlati è invece stimata in una percentuale che varia tra il 10 e il 20% (ILO - Organizzazione Internazionale Lavoro).

#### L'esperienza dei CCA regionali

Il percorso di valutazione dell'idoneità alla guida nella Regione Toscana è regolato dalla DGR n. 624 del 3 settembre 2007, che assicura e rende omogenei in ambito regionale:

- l'accertamento delle capacità fisiche e psichiche dei soggetti che hanno violato l'art. 186 del CdS
- l'informazione mirata ad indurre nei soggetti interessati una maggiore consapevolezza rispetto alla pericolosità degli effetti del consumo di alcol sulla guida
- la costituzione dei Centri di Consulenza Alcolologica (CCA) con funzione di supporto specialistico alcologico alle Commissioni Mediche Locali Patenti (CMLP)

Il CCA ha il compito di valutare eventuali problematiche e patologie alcol correlate (PPAC) nei soggetti inviati dalla CMLP e alla fine del percorso rilascia la relazione alcologica. Nello specifico il CCA di Careggi è composto da un medico gastroenterologo e 4 infermieri; in situazioni complesse si avvale delle collaborazioni dello psichiatra, psicologi e dietista.

Il CCA di Careggi ha registrato un continuo incremento di accessi dal 2007 al 2013, di soggetti in larga prevalenza di sesso maschile (90%) di età media di 35 anni circa, fermati nella fascia oraria 24-04 dei fine settimana (ven-dom) con tasso alcolemico superiore ai limiti di legge.

#### La legge da «punitiva» può divenire «protettiva», parallelamente ai cambiamenti del contesto socio-culturale

Tutti gli studi disponibili confermano che l'effetto positivo di una nuova legislazione per abbassare i limiti di tasso alcolemico è maggiore se è accompagnato da dibattiti pubblici, da campagne dei media e dall'applicazione delle nuove leggi (Fonte: Istituto Superiore di Sanità). In questo senso, la parte più difficile del cambiamento spetta agli 'adulti', che hanno il compito di creare un idoneo contesto socio-culturale.



## 1.2 - Comportamento alla guida (utilizzo del cellulare)

Concetto di guida difensiva: osservare, immaginare, prevedere i comportamenti degli altri (da pedone, ciclista, motociclista, automobilista, camionista, ...) per tornare a casa senza danni. L'attenzione di chi telefona alla guida è stata quantificata in secondi di distrazione che poi al variare della velocità si traducono in metri percorsi dall'auto in condizioni di "assenza di controllo". La distrazione avviene nella ricerca del telefonino, visione della tastiera, digitazione del numero e tempo di telefonata. E' stato altresì dato atto che oltre alla distrazione del campo visivo viene associata anche una distrazione del pensiero e quindi dell'attenzione alla guida, con potenziali gravi conseguenze nei tempi di reazione. La frequenza di tali comportamenti può essere anche di maggiore pericolosità nel caso di conducente che abbia assunto alcool. Negli ultimi anni sono aumentati in maniera esponenziale gli incidenti causati dall'utilizzo del cellulare per parlare, digitare o ricevere messaggi e navigare in rete. E' stato altresì evidenziato come sia di difficile individuazione tale causa nell'ambito di ricostruzione degli incidenti, essendo ad oggi assimilata alla generica distrazione del conducente. Negli Stati Uniti, nel 2012, sono morti 3.000 adolescenti mentre mandavano messaggi al volante, un numero che supera addirittura quello dei morti per guida in stato di ebbrezza (2.700).

## 1.3 – La resilienza

Per resilienza si intende la capacità di adattamento anche in circostanze sfavorevoli, legata sia alle risorse individuali che alle opportunità offerte dal contesto.

### Il ruolo della scuola

Il contesto scolastico è particolarmente importante, come comunità educante e come luogo nel quale si possono intessere reti (funzione bonding) con segmenti di popolazione altrimenti poco raggiungibili (bridging); nella scuola è possibile utilizzare il concetto di resilienza, con un approccio di psicologia di comunità e, tramite la partecipazione attiva degli insegnanti, "aumentare il dosaggio" di un progetto di promozione della salute e monitorare nel tempo il lavoro svolto dagli studenti.

### Prevenzione educativa

Una strategia efficace di contrasto all'abuso di alcol e droghe deve partire dall'ascolto degli adolescenti, dall'accompagnamento nel tempo da parte del mondo adulto, rispettoso della loro individualità, lavorando sulle loro autonome capacità di comprensione di sé e di autoriparazione.

I progetti "Insieme per la sicurezza" e "Divertirsi guadagnando salute" hanno previsto la realizzazione di interventi in luoghi di divertimento, scuole e associazioni sportive, con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza dei rischi sociali e di salute legati al consumo dell'alcol, formare gli



allenatori e il personale delle società o associazioni sportive e del tempo libero sugli effetti deleteri dell'alcol sulla salute e sulle performance sportive, limitare la disponibilità dell'alcol nei luoghi di aggregazione giovanile, incoraggiando il consumo di bibite analcoliche. Nelle scuole è stato usato anche un simulatore di guida, corredato da appositi strumenti didattici (Manuale d'uso del simulatore e Manuale di guida difensiva), che dal 2005 ad oggi ha visto il coinvolgimento di oltre 15.000 studenti delle scuole secondarie di 1° grado.

#### 1.4 – Controlli sulle strade

##### Le regolamentazioni e le leggi sono utili solo in presenza di controlli

In base ai dati dell'European Transport Safety Council (ETSC), in Italia si effettua un numero di controlli stradali per guida sotto l'effetto di alcol nettamente inferiore rispetto alla media europea. Il dato però va letto con attenzione, se consideriamo, ad esempio, che in Francia 1 milione di precursori vengono distribuiti nelle scuole e figurano nelle statistiche come controlli del tasso alcolemico.

## 2. Temi evidenziati nella sezione "VEICOLO ED INFRASTRUTTURE STRADALI"

### 2.1 – PNSS 2010-2020

E' stato presentato il Nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (2010-2020) che prevede il recepimento dell'obiettivo generale definito dalla Commissione Europea, ovvero la riduzione del 50%, del numero dei decessi sulle strade entro il 2020, rispetto al totale dei decessi registrato nel 2010. L'obiettivo generale è stato integrato con obiettivi specifici per le categorie individuate come a maggior rischio:

- 1 - bambini (fino a 14 anni): -100%, ispirato al principio "Sulla strada: Nessun bambino deve morire"
- 2 – due ruote a motore: -50%
- 3 – ciclisti: -60%
- 4 – pedoni: -60%
- 5 - incidenti in itinere (casa-lavoro): -50%

Abbracciando questo principio, il PNSS Orizzonte 2020 esprime la necessità e la volontà di coinvolgere, sensibilizzare e responsabilizzare ogni cittadino a contribuire a creare una cultura della sicurezza stradale volta a proteggere e conservare il valore della vita.



Ad oggi però il Nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (2010-2020) non vede ancora assegnate risorse per l'attuazione e tale fatto resta una criticità non di poco conto per il raggiungimento dell'obiettivo prefissato. E' da sottolineare in particolare che nel decennio 2000–2010, le risorse nazionali messe in campo dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, tramite il meccanismo della partecipazione finanziaria delle Regioni e degli Enti locali ha sviluppato investimenti in Toscana per oltre il doppio delle risorse nazionali assegnate.

## 2.2 – La sicurezza degli utenti vulnerabili

Negli ultimi anni gli incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti mostrano in Toscana un trend in leggero aumento, in controtendenza rispetto all'incidentalità stradale complessiva che risulta in costante diminuzione. Tale criticità emerge anche dal PNSS 2010-2020, dove tra gli obiettivi specifici è stata inserita la riduzione del 60% dei ciclisti e pedoni coinvolti in incidenti stradali.

## 2.3 – LR entro 2020

a) Banche dati e gestione stradale (D. Lgs. 35/2011 - obiettivo 2020).

E' manifestata l'esigenza che siano avviati i lavori per la definizione del modello di riferimento per la futura norma regionale ex art.1, comma 4, del D. Lgs n° 35/2011.

In particolare ad oggi, per quanto concerne le banche dati di partenza, viene dato atto che la Regione Toscana non parte da "zero", infatti sono disponibili:

- il Catasto delle Strade regionali e Provinciali;
- Un sistema diffuso che è stato implementato recentemente per la misura dei flussi di traffico;
- Il Progetto SIRSS per il censimento degli incidenti stradali su delega ISTAT.

Quest'ultimo dovrà essere rivisto nella sua struttura sulla base della definizione, ad oggi in corso di perfezionamento da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, relativa alla modifica del flusso dati degli incidenti stradali in attuazione dell'art. 56 della L. n. 120/2010.

L'incidentalità stradale è il primo indicatore in relazione al quale si misura la sicurezza stradale e coinvolge una pluralità di soggetti che a vario titolo trattano dati derivanti dai sinistri stradali: forze di polizia, strutture sanitarie, assicurazioni, previdenza: è manifestata l'esigenza di collegare tra loro banche dati diverse, così da permettere analisi multi-disciplinari del fenomeno.



b) Nell'ambito degli approfondimenti del modello regionale, potrebbero essere inseriti alcuni elementi di qualità, ovvero:

- Sistematicità per monitoraggio a posteriori (before- after) e uso di sistemi di ispezioni e controlli di cui al Decreto Ministeriale 182/2012.

- Possibilità di utilizzare simulazioni pre-opera nei casi di opere stradali significative o per la verifica delle deroghe alla normativa di progettazione stradale vigente

### 3. Proposte

Di seguito si elencano le proposte emerse durante l'evento:

#### 3.1 - Proposte per il Governo nazionale

3.1.1 Proposta al Governo nazionale, nell'ambito della Legge delega per la revisione del Codice della Strada, con riferimento a:

- o dotazione dei veicoli di dispositivi per l'uso del cellulare in sicurezza (es. bluetooth) ed inasprimento delle sanzioni legate all'utilizzo irregolare di cellulari alla guida;
- o disciplina per la formazione dei formatori in materia di sicurezza stradale, con indirizzi nazionali da declinare nei territori regionali attraverso una specifica normativa regionale;
- o disciplina per le miniCar .

3.1.2 Proposta per escludere i finanziamenti del nuovo PNSS (2010-2020) dal "patto di stabilità", in ragione della stretta correlazione fra investimenti in sicurezza stradale e benefici in termini di riduzione dei costi in ambito sanitario

3.1.3 MIT - Modifica del flusso dati degli incidenti stradali in attuazione dell'art. 56 della Legge n. 120/2010. E' necessario che il MIT condivida con tutti i soggetti interessati (Istat, Regioni, Comuni, forze di polizia) modalità e tempistica di attuazione del nuovo flusso dati degli incidenti stradali.

3.1.4 Attività di controllo e repressione. Aumentare l'attività di controllo sulle strade, intensificando in particolare i controlli nei tratti a più elevata concentrazione di incidenti.



### 3.2 - Proposte per la Giunta Regionale

- 3.2.1 Proposta alla Giunta Regionale per l'introduzione delle attività dell'ORSS nella DGR n. 38/2013 (Indirizzi alle Asl per la realizzazione di interventi per il benessere dei giovani, in ambito scolastico. Anno 2013).
- 3.2.2 Rilascio della patente di Guida (CML). Verificare la situazione attuale al fine di eventuali protocolli standardizzati e mezzi diagnostici uniformi in tutte le Commissioni Medico Locali toscane, in modo da rendere omogenei i giudizi ed evitare la "migrazione sanitaria" verso le CML più favorevoli.
- 3.2.3 Progetto SIRSS. Il SIRSS, quale strumento di raccolta dei dati e di analisi del fenomeno dell'incidentalità funzionale alla pianificazione degli interventi sulla rete stradale, è considerato di importanza strategica. È necessario mettere in campo ogni azione possibile per la sua strutturazione a tempo indeterminato pur nella consapevolezza delle criticità di contesto attuali. Promuovere il collegamento a banche dati diverse.

### 3.3 – Proposte interne all'ORSS

- 3.3.1 Collaborazione. La sicurezza stradale va affrontata in maniera sistemica, in questo senso è fondamentale la collaborazione ed il confronto tra i membri dell'ORSS, così come l'attività dei gruppi di lavoro interni introdotti con la recente modifica alla LR n. 19/2011.
- 3.3.2 E' necessario integrare gli attuali soggetti dell'ORSS, sia coinvolgendo tutti gli ambiti istituzionali che hanno competenza in materia, che soggetti esterni facenti parte della filiera che si occupa di sicurezza stradale. In tal senso è necessaria l'apertura dell'ORSS alle forze di polizia (Arma dei Carabinieri e Polizia di Stato) ed a tutti gli altri soggetti istituzionali che a vario titolo operano per la sicurezza stradale. In tal senso le modifiche alla L.R. 19/2011 aiutano al coinvolgimento di maggiori soggetti.