

## REGIONE TOSCANA

### OSSERVATORIO REGIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE LEGGE REGIONALE n. 19/2011

#### Verbale della seduta del 13 febbraio 2020

In data 21 gennaio 2020 è stata convocata la decima seduta dell'Osservatorio Regionale della Sicurezza Stradale (di seguito ORSS) della X legislatura dal Presidente Vincenzo Ceccarelli con nota regionale protocollo n. 0022752/O.50.40.20 del 21 gennaio 2020.

In allegato al presente verbale si riporta la lista dei presenti.

La seduta si apre alle ore 15.30 circa.

Il **Presidente, Assessore** Vincenzo Ceccarelli, verifica le presenze e dà atto che è presente la maggioranza dei componenti nominati, ovvero la presenza di loro delegati, nonché un terzo degli stessi ai sensi dell'art. 5 comma 4 bis) della L.R. n. 19/2011 e che pertanto la seduta è valida.

Il Presidente dell'ORSS apre la seduta dell'ORSS comunicando che il primo intervento contrariamente a quanto indicato nell'OdG è quello dell'Ing. Mario Rosso che espone il tema delle applicazioni di metodologie di miglioramento continuo per l'analisi e riduzione delle incidentalità stradale ed il secondo sarà quello dell'Associazione Borgogni.

L' **Ing. Mario Rosso** espone le seguenti tre metodologie:

PDCA sviluppato in Giappone a partire dagli anni '50 quale processo interattivo di miglioramento dei prodotti/processi attraverso le fasi della definizione degli obiettivi, analisi e pianificazione delle azioni, messa in atto delle azioni, verifica, consolidamento dei risultati o se del caso ripianificazione;

SIX SIGMA nasce negli anni '80 quale processo rigoroso di analisi e miglioramento dei processi misurando un processo in termini di "difetti" riscontrati, analizza i dati con strumenti statistici per individuare le cause dei difetti, agisce sulle cause per ridurre la varianza, verifica e consolida estendendo i risultati;

8D anche questo nasce negli anni '80 quale processo strutturato di soluzione dei problemi che si articola in otto fasi eseguite da un team che definisce il problema analizzando le cause dirette e le cause alla radice utilizzando diagrammi causa/effetto e tecniche di approfondimento, definisce le azioni correttive e ne verifica l'efficacia consolidando ed estendendo i risultati.

Dei tre metodi sono stati evidenziati i fattori comuni, le caratteristiche, i punti di forza e di debolezza di ciascuno individuando infine, quale miglior metodo l'8D in quanto è in grado di formare in tempi brevi gli operatori, riesce ad identificare i problemi più rapidamente riducendo i tempi di realizzazione dei progetti.

In merito all'applicazione del metodo al campo della sicurezza stradale dopo aver identificato il personale da formare si procede all'analisi di due o tre casi d'incidente sui quali procedere a ricercare le migliori azioni correttive per poi verificarne l'efficacia.

La **Dott.ssa Valentina Borgogni** in qualità di presidente dell'Associazione Gabriele Borgogni Onlus espone il progetto "Guida e Basta" affronta il tema dei comportamenti errati alla guida che secondo i dati citati pone la distrazione quale causa del 21% degli incidenti mentre, come concausa, arriva ad oltre l'80%. Già nel 2011 l'OMS denunciava che l'utilizzo del cellulare alla guida aumenta di quattro volte la probabilità di incidente che cresce ulteriormente se dello stesso se ne fa un utilizzo di tipo manuale, ad esempio, inviando un sms.

La distrazione alla guida comporta che:

- i tempi di reazione di chi guida e usa contemporaneamente un dispositivo elettronico si riducono del 50%;
- a 110 km/h chi parla al cellulare ha bisogno di 14 metri in più prima di fermarsi;
- il rischio di sinistro aumenta di 4 volte;
- usare un dispositivo elettronico abbassa la soglia di attenzione rendendola simile a quella di chi guida con un tasso alcolemico di 0,8g/l.

Esiste anche una distrazione di tipo cognitivo ed emotivo (mind wandering), costituita dall'estraneazione temporanea (zoning out) della mente dall'oggetto principale in favore di una concentrazione sui propri pensieri, ricordi o preoccupazioni. Una complessa forma di distrazione è imputabile allo stress, perché compromette la "working memory" impedendo al cervello di affrontare simultaneamente più attività contemporaneamente, portando a comportamenti rischiosi per gli utenti della strada. La distrazione interessa tutti a prescindere dall'età e dal genere.

L'Associazione Gabriele Borgogni Onlus propone in collaborazione con la Regione Toscana, RAI Toscana e CORECOM, lancia per il 2020 la Campagna "Guida e Basta", volta ad educare tutti gli utenti della strada sui rischi di una guida distratta. Il progetto propone agli studenti universitari delle Università Toscane partecipanti di realizzare un logo grafico e/o manifesto per la campagna «Guida e basta» incentrando l'attenzione sul problema della guida distratta dall'utilizzo di smartphone /o nuove tecnologie. La partecipazione dovrà avvenire singolarmente e/o in raggruppamento. Il concorso in oggetto vuole raccontare, dal punto di vista dei ragazzi, il problema della incidentalità per guida distratta, in particolare a causa dell'utilizzo di smartphone.

La valutazione sarà effettuata da una commissione nominata dall'Associazione con il contributo della Regione Toscana per valutare attinenza, originalità ed efficacia del messaggio. Sono previsti dei premi per i primi tra classificati. Tutti gli elaborati potranno essere utilizzati dalla Regione Toscana. Per l'attuazione del progetto il cui costo complessivo è pari ad euro 18.000,00 è richiesto un contributo di euro 5.000,00.

Al termine dell'esposizione, dopo aver dato atto che non vi sono ulteriori richieste d'intervento od osservazioni in merito al progetto presentato, viene valutata positivamente dall'ORSS ad unanimità l'assegnazione del finanziamento richiesto, ex art.11 della LR n.79/2019, al progetto "Guida e Basta" con la contestuale autorizzazione all'uso del logo dell'Osservatorio.

**La deliberazione a voti unanimi, allegata al presente verbale, assume il numero identificativo 1/2020 del 13/02/2020.**

L' **Ing. Leopoldo Iovino** prende in esame l'incidentalità stradale da ostacoli fissi e pubblica illuminazione inadeguata. Le cause della fuoriuscita di un veicolo dalla sede stradale sono legate ai conducenti, alle condizioni della strada ed ai veicoli. In merito ai conducenti le possibili cause di fuoriuscita si possono ricondurre alle seguenti principali fattispecie: un colpo di sonno, un malore improvviso, la scarsa attenzione alla strada, l'uso del cellulare alla guida, la guida sotto l'effetto di alcool e/o droga, la velocità eccessiva, manovre per evitare altri veicoli o ad ostacoli improvvisi.

Relativamente alle condizioni della strada si possono annoverare principalmente la geometria, la visibilità, l'aderenza, la capacità drenante, la presenza di buche, la scarsa o assente segnaletica orizzontale e verticale. Infine per quel che riguarda i veicoli si possono citare lo scoppio dei pneumatici, il malfunzionamento dello sterzo e/o dei freni. Le cause della fuoriuscita sopra specificate si identificano con le cause dell'incidente. In caso di fuoriuscita il contesto che ci circonda fa la differenza. L'impatto contro l'ostacolo fisso ai margini della strada si identifica con la causa delle lesioni. Oltre alla grave perdita per le famiglie, le conseguenze di un incidente stradale sono un costo importante per lo Stato.

La normativa prevede una serie di accortezze in merito agli ostacoli fissi, quali le distanze dalla fine della carreggiata in considerazione della tipologia di strada, le zone da proteggere, l'individuazione delle stesse, l'eliminazione dell'ostacolo fisso o la dotazione di adeguate protezioni.

Se si considerano i pali d'illuminazione pubblica la normativa detta tutta una serie di accortezze al fine di prevenire l'impatto con gli stessi, assicurare la percorribilità senza ostacoli anche ai pedoni non perfettamente deambulanti e garantire una adeguata illuminazione della strada. Un importante aspetto riveste il tema della pubblicità sulle strade, spesso collocata in modo non adeguato a bordo strada anche se la norma prevede tutta una serie di prescrizioni sull'ubicazione, sulle fasce di pertinenza, sulla tipologia di cartellonistica stradale/insegne pubblicitarie.

Il codice della strada prevede la destinazione dei proventi delle contravvenzioni all'art. 208 per una serie di interventi, tra questi al comma 4 sembra essere permesso l'utilizzo dei proventi anche per gli interventi di manutenzione degli impianti di pubblica illuminazione così come esposto nella Delibera Corte dei Conti sez. Liguria n. Delibera n. 68/2016/PAR che si è espressa in merito a tale fattispecie.

La legge n. 41/2016 che introduce il reato di omicidio stradale e la Circolare Ministeriale del 25 marzo 2016 annessa chiariscono che il reato ricorre in tutti i casi di omicidio che si sono consumati sulle strade, come definite dall'art. 2, comma 1, C.d.S., anche se il responsabile non è un conducente di veicolo. Infatti, le norme del Codice della Strada disciplinano anche comportamenti posti a tutela della sicurezza stradale relativi alla manutenzione e costruzione delle strade e dei veicoli.

Appare emergere, pertanto, dal quadro normativo analizzato che gli ostacoli fissi (non a norma) presenti ai margini delle strade rappresentano una problematica di sicurezza stradale da affrontare e gestire nel modo più adeguato da parte degli enti proprietari e gestori delle strade.

Le azioni che andrebbero eseguite:

1. mappare le strade interessate alla circolazione stradale per individuare gli ostacoli fissi potenzialmente pericolosi da rimuovere e/o proteggere;
2. procedere al riposizionamento a distanza di sicurezza dei seguenti elementi:
  - pali di impianti di pubblica illuminazione potenzialmente pericolosi;
  - sostegni delle linee aeree di trasporto di energia elettrica e delle linee di telecomunicazione potenzialmente pericolosi;
  - cartelloni pubblicitari potenzialmente pericolosi.

In alternativa al riposizionamento degli ostacoli fissi elencati al precedente punto valutare la possibilità di poterli proteggere con adeguate barriere di sicurezza;

3. procedere all'installazione di adeguati attenuatori d'urto ai fusti (tronchi) degli alberi la cui posizione dal limite della carreggiata è potenzialmente pericolosa;
4. per i pali di impianti di pubblica illuminazione e per i cartelloni pubblicitari potenzialmente pericolosi quando non è possibile, per mancanza di spazio, procedere al riposizionamento a distanza di sicurezza, valutare la possibilità di poter utilizzare supporti frangibili;
5. per i sostegni delle linee aeree di trasporto dell'energia elettrica e delle linee di telecomunicazione potenzialmente pericolosi quando non è possibile, per mancanza di spazio, procedere al riposizionamento a distanza di sicurezza, valutare la possibilità di interrare le relative linee di trasporto di energia elettrica e di telecomunicazione;
6. Informare e formare le pubbliche amministrazioni su queste tematiche.

La **Dott.ssa Laura Capezzuoli** espone brevemente il gioco GUIDY (ideato dall' Ing. Marco Sori per Com.Ing srl) che ha origine dalla consapevolezza che la sicurezza stradale inizia dalla conoscenza delle regole da parte degli utenti della strada. Per educare pedoni e ciclisti ed essere più prudenti - ma anche futuri automobilisti più rispettosi delle regole - sono state unite componenti ludiche e didattiche. Il gioco prevede da 2 a 4 giocatori di età superiore ai 6 anni e 55 carte suddivise in:

- carte situazione (dorso di colore verde) che riportano, sul fronte, immagini riferite a comportamenti giusti (evidenziati da un SI) o errati (evidenziati da un NO) messi in atto da un pedone o da un bimbo in bicicletta oppure alcuni segnali stradali;
- carte risposta (dorso di colore rosso) da abbinare alle corrispondenti carte situazione;
- carte speciali (anch'esse dal dorso di colore rosso) che danno indicazioni sul gioco (es. 'fermo un turno', 'turno extra', 'scambia le carte', etc).

Durante la partita, i giocatori vengono premiati quando fanno le scelte giuste in relazione ai comportamenti stradali e in questo modo imparano le regole fondamentali del codice della strada.

La **Prof.ssa Roberta Micheli** in qualità di coordinatrice regionale per il MIUR – Ufficio Scolastico Regionale per la Toscana presenta le fasi per la divulgazione del progetto GUIDY nelle scuole primarie della Toscana che avverrà secondo il seguente iter:

1. formazione dei formatori;
2. distribuzione e formazione dei docenti delle primarie di ogni provincia coordinata dal referente territoriale;
3. concorso finale che viene attuato utilizzando lo strumento dei QRCode già presenti e stampati su 23 carte. Attualmente i QRCode consentono di collegarsi al sito della Regione Toscana dove sono riportati per ogni carta le relative norme del Codice della Strada di riferimento. In futuro sarà data la possibilità, ogni anno,

di implementate i contenuti delle carte presenti sul sito Regionale, con gli elaborati predisposti dagli studenti dando avvio ad un concorso reiterato tra le scuole per la scelta dei migliori contributi da pubblicare sul sito istituzionale della Regione Toscana, dove saranno riportati i dati della scuola e della classe prescelta.

Questo nuovo strumento didattico crediamo che possa essere un valido aiuto sia per i docenti impegnati nel delicato compito di approfondimento dei temi di sicurezza stradale per la valorizzazione delle competenze trasversali degli alunni, sia per gli alunni che apprendono importanti concetti attraverso il gioco.

L'incontro si chiude alle 17:15 circa.

Il Presidente dell'ORSS  
Vincenzo Ceccarelli

Il Verbalizzante  
Ing. Marco Ierpi