



**Ente riconosciuto e accreditato dal Ministero Istruzione, Università e Ricerca**

## **PROGETTO: EDUCAZIONE STRADALE**

### **FINALITA':**

#### ***Descrizione dell'area di intervento:***

Il problema della sicurezza stradale è un fenomeno molto dibattuto nel nostro Paese e assume spesso contorni allarmistici e di preoccupazione. Quando sono coinvolti i giovani, il problema è molto avvertito, e spesso il focus si sposta più verso gli aspetti comportamentali che non alle reali dimensioni del fenomeno. D'altra parte quando si parla di giovani vite la reazione emotiva al problema si rafforza, e si rischia di cadere nell'ovvio o di incappare in concreti errori di valutazione. Questo si verifica forse, perché l'orizzonte emozionale che accompagna la percezione di una giovane vittima è talmente corposo e complesso che si rischia di non analizzare il problema dal punto di vista scientifico.

L'ipotesi di questo progetto deriva dalla possibilità di connettere tra loro e far interagire conoscenze psicologiche e conoscenze relative alla sicurezza stradale: discutere solo sulle norme e all'interno della logica "causa-effetto" non coglie il problema e spesso rende poco efficaci le strategie di prevenzione poste in opera da grandi compagnie di comunicazione. Interiorizzare le regole del codice, diventare utenti della strada capaci di rispettare sé stessi e gli altri, confrontarsi con gli incidenti stradali ed elaborarne i traumi, sono processi psicologici complessi, profondi, che si connettono in modo significativo alla storia relazionale ed emotiva di ogni persona, ci parlano del suo mondo interpersonale, e ponendo l'utente stradale in condizione centrale come soggetto della sicurezza stradale si aumenta la propria autoconsapevolezza, e il proprio modo di rapportarsi con gli utenti della strada

L'art. 230 del D.L.GS. 30 aprile 1992 n.285 e successive modifiche impone l'insegnamento dell'educazione stradale come materia di studio obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ma ad oggi non è mai stato formulato un piano specifico per l'insegnamento di tale materia. Pertanto il progetto si rivolge agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado.

Far assimilare le regole del “codice della strada”, inculcare nei giovani il rispetto di tali regole, di se stessi e degli altri, farli confrontare con le conseguenze che derivano dagli incidenti stradali, sono processi psicologici complessi, profondi, che si connettono in modo significativo alla storia relazionale ed emotiva di ogni individuo e ponendo l'utente della strada in posizione centrale, come soggetto della sicurezza stradale, si aumenta la propria consapevolezza e il proprio modo di rapportarsi con gli altri sulla strada.

## ***Il Contesto settoriale: le variabili analizzate***

### ***I dati relativi agli incidenti (Italia e UE-28)***

Nel 2013 si sono registrati in Italia 181.227 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti (entro il 30° giorno) ammonta a 3.385, quello dei feriti a 257.421.

Rispetto al 2012, il numero di incidenti scende del 3,7%, quello dei feriti del 3,5% mentre per il numero dei decessi la flessione è del 9,8%. Tra il 2001 e il 2013 la riduzione delle vittime della strada è stata del 52,3%, in valore assoluto si è passati da 7.096 a 3.385 (Figura 1).

Nel 2013, le vittime di incidenti stradali sono state 26.010 nella UE-28 (28.298 nel 2012), con una riduzione tra il 2013 e il 2010 del 17,7%, variazione analoga a quella registrata in Italia nello stesso periodo. Si tratta di 51,4 persone decedute in incidenti stradali ogni milione di abitanti. L'Italia ha registrato un valore pari a 56,2, collocandosi al 14° posto nella graduatoria europea, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.

Sulle strade urbane italiane si sono verificati 136.438 incidenti, con 184.683 feriti e 1.421 morti; sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.265, con 15.447 feriti e 321 decessi. Sulle strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, si sono verificati 35.524 incidenti, con 57.291 feriti e 1.643 morti.

Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si sono verificati 4,63 decessi ogni 100 incidenti. Le vittime sono state invece 1,04 ogni 100 incidenti sulle strade urbane e 3,46 sulle autostrade. Rispetto al 2012, l'indice di mortalità risulta in netta diminuzione sulle strade extraurbane (5,03 nel 2012) e in lieve calo su autostrade e strade urbane (rispettivamente 3,51 e 1,12 nel 2012).

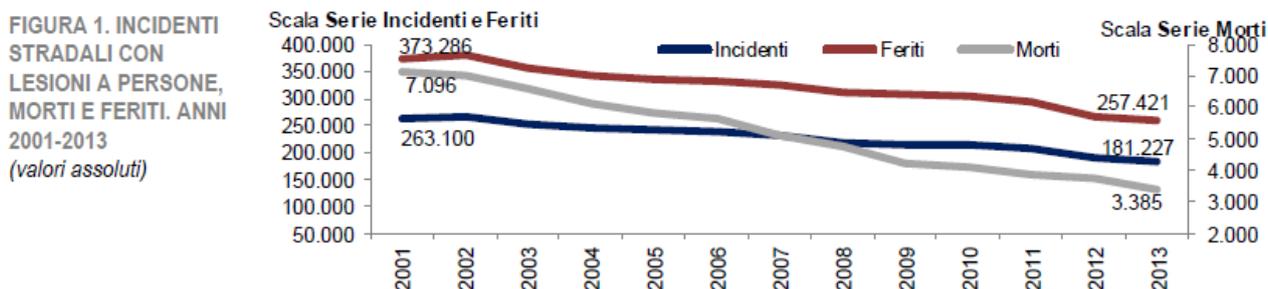
L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo tra le ore 3 e le ore 6 del mattino, in media 5 decessi ogni 100 incidenti, a fronte di una media giornaliera pari a 1,87. La domenica è il giorno della settimana nel quale si registra il livello più elevato dell'indicatore, 3,1 morti per 100 incidenti. Nella fascia oraria notturna (compresa tra le 22 e le 6 del mattino), l'indice è più elevato fuori città, il lunedì e la domenica notte (8,32 e 7,94 decessi per 100 incidenti).

Nel 67,9% dei casi le vittime degli incidenti stradali sono conducenti di veicoli, nel 15,9% passeggeri trasportati e nel 16,2% pedoni.

Tra i 2.297 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, il 42,1% aveva un'età compresa tra i 20 e i 44 anni (968 in totale), con valori massimi registrati soprattutto tra i giovani 20-24enni (219) e tra gli adulti nella classe 40-44 anni (215).

La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (67,5%); seguono i motocicli (12,8%), gli autocarri (6,4%), le biciclette (5,3%) e i ciclomotori (4,5%).

I motocicli rappresentano la categoria di veicolo più a rischio: l'indice di mortalità è pari a 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti; seguono biciclette (1,41) e ciclomotori(0,84).



### Meno incidenti sulle strade italiane

Nel 2013 sono stati 181.227 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia. Essi hanno causato il decesso di 3.385 persone, mentre altre 257.421 sono rimaste ferite (Prospetto 1). Ogni giorno, durante il 2013, si sono verificati in media 497 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 705. Rispetto al 2012, si riscontra una diminuzione del numero di incidenti (-3,7%), di feriti (-3,5%) e di morti (-9,8%).

A partire dal 2011 è stata inaugurata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione Europea il nuovo programma di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020. L'obiettivo fissato per il 2020 consiste nell'ulteriore dimezzamento, a partire dal 2010, dei morti sulle strade in Europa e nel mondo.

In Italia, fra il 2013 e il 2010 le vittime della strada diminuiscono del 17,7%. Prosegue dunque il trend discendente della mortalità già rilevato nella precedente decade. Tra il 2001 e il 2013, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati, infatti, da 263.100 a 181.227 (-31,1%), i morti da 7.096 a 3.385 (-52,3%) e i feriti da 373.286 a 257.421 (-31,0%).

Il numero di morti per milione di abitanti, calcolato come rapporto tra il numero di morti in incidenti stradali e la popolazione media residente (per 1.000.000), passa dal valore di 124,5 del 2001 a 56,2 del 2013.

**PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI\***  
Anni 2001-2013<sup>3</sup>, valori assoluti, morti per milione di abitanti e variazioni percentuali

ANNI	Incidenti (a)	Morti	Feriti	Morti per milione di abitanti (b)	Variazione % annua del numero morti (c)	Variazione % del numero morti rispetto al 2001 (c)	Variazione % del numero morti rispetto al 2010 (c)
2001	263.100	7.096	373.286	124,5	-	-	-
2002	265.402	6.980	378.492	122,3	-1,6	-1,6	-
2003	252.271	6.563	356.475	114,5	-6,0	-7,5	-
2004	243.490	6.122	343.179	106,1	-6,7	-13,7	-
2005	240.011	5.818	334.858	100,4	-5,0	-18,0	-
2006	238.124	5.669	332.955	97,5	-2,6	-20,1	-
2007	230.871	5.131	325.850	87,8	-9,5	-27,7	-
2008	218.963	4.725	310.745	80,3	-7,9	-33,4	-
2009	215.405	4.237	307.258	71,7	-10,3	-40,3	-
2010 (d)	212.997	4.114	304.720	69,4	-2,9	-42,0	-
2011	205.638	3.860	292.019	65,0	-6,2	-45,6	-6,2
2012 (e)	188.228	3.753	266.864	63,0	-2,8	-47,1	-8,8
2013	181.227	3.385	257.421	56,2	-8,8	-52,3	-17,7

(a) L'incidente stradale viene definito come «quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno e/o feriti)».

(b) Morti su popolazione media residente (per 1.000.000). Istat - Ricostruzione intercensuaria della popolazione residente per età al 1° gennaio, anni 1992-2001 e anni 2002-2011. Popolazione Residente al 1° Gennaio di fonte Bilancio demografico nazionale. Anni 2012-2014

(c) Le variazioni percentuali media annua o rispetto al 2001 e al 2010 sono state calcolate con le seguenti formule:  $\left(\frac{M^t}{M^{t-1}} - 1\right) * 100$ ;  $\left(\frac{M^t}{M^{2001}} - 1\right) * 100$ ;  $\left(\frac{M^t}{M^{2010}} - 1\right) * 100$

(d) Il dato sugli incidenti stradali con lesioni a persone, per l'anno 2010, è stato rettificato su richiesta della Regione Toscana, che ha aderito al Protocollo di intesa stipulato con l'Istat per il decentramento della rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (rettifica diffusa il 6 novembre 2013).

(e) Il dato sugli incidenti stradali con lesioni a persone, per l'anno 2012, è stato rettificato a seguito della ricezione, oltre il termine ultimo fissato per l'invio dati all'Istat da parte degli Organi di rilevazione, di 1.502 casi di incidente, con 100 morti e 2.148 feriti. Occorre segnalare che la maggior parte degli incidenti stradali aggiunti a seguito della revisione proviene dall'Arma dei Carabinieri ed è riconducibile in via principale all'adozione, a partire dall'anno 2012, da parte dell'Arma stessa di una modalità di acquisizione informatizzata per i dati sugli incidenti stradali con lesioni a persone e alla conseguente messa a regime del sistema. Tale modalità è stata implementata gradualmente sul territorio nazionale (rettifica diffusa il 4 novembre 2014).

## Obiettivo Sicurezza Stradale 2020: diminuzione delle vittime in Italia in linea con la Ue28

Dopo le azioni di sensibilizzazione promosse dall'Unione europea per la decade 2001-2010 e avviate con la predisposizione del Libro Bianco del 2001, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione europea hanno proclamato nel 2010 un nuovo decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020. La sfida lanciata per la nuova decade propone un ulteriore dimezzamento del numero di decessi da incidenti stradali e la diminuzione del numero dei feriti gravi in Europa e nel mondo. Per il conseguimento di tali risultati sono stati proposti sette obiettivi strategici: migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada; agevolare l'applicazione delle regole; migliorare le infrastrutture stradali; rendere i veicoli più sicuri; promuovere l'uso delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale; migliorare i servizi di pronto soccorso e intervento post-infortunio; proteggere gli utenti della strada più vulnerabili.

Nel 2013, 26.010 persone sono decedute in incidenti stradali nella Ue28, contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 17,7%. Lo stesso calo percentuale è stato registrato in Italia.

Rispetto al 2012, il numero di vittime si è ridotto in Italia del 9,8%, contro il -8,1% rilevato a livello Ue28. Per fornire, inoltre, una misura standard del livello di mortalità in incidente stradale, armonizzata e confrontabile tra i diversi Paesi europei, è stato calcolato il numero di morti in incidente stradale per milione di abitanti, che si ottiene dividendo il numero delle vittime per la popolazione residente.

Nel 2013, il numero dei morti per milione di abitanti è pari a 51,4 nella Ue28, a 56,2 in Italia (nel 2010 era rispettivamente pari a 62,8 e 69,4). Con tale risultato l'Italia si colloca al quattordicesimo posto nella graduatoria europea (Prospetto 2 e Figura 2).

### PROSPETTO 2. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA (UE28)

Anni 2010, 2012 e 2013, valori assoluti, variazione percentuale e morti per milione di abitanti (a)

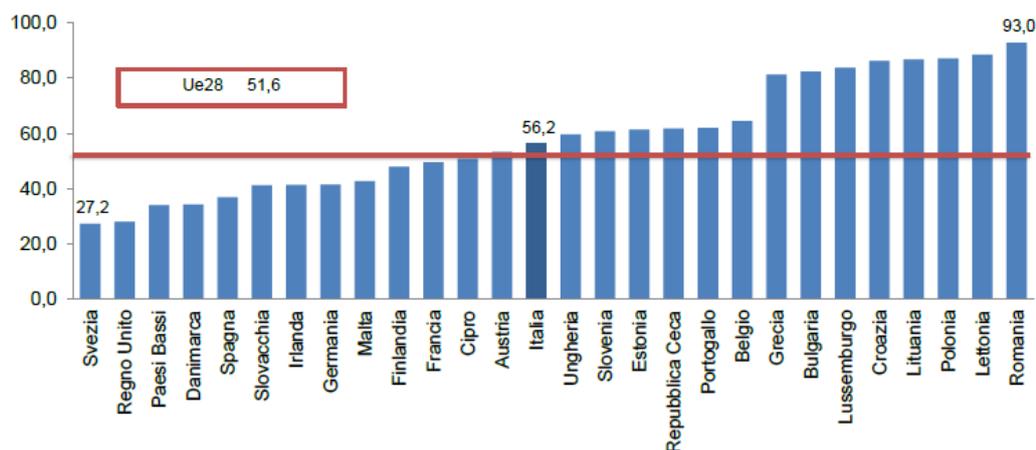
PAESI UE28	Valori assoluti			Variazione percentuale (b)		Morti per milione di abitanti	
	2010	2012	2013*	2013/2012	2013/2010	2010	2013
Austria	552	531	455	-14.3	-17.6	65.9	53.8
Belgio	841	767	720*	-6.1	-14.4	77.6	64.5
Bulgaria	776	605	600*	-0.8	-22.7	104.6	82.4
Cipro	60	51	44	-13.7	-26.7	73.2	50.8
Croazia	426	393	368	-6.4	-13.6	99.0	86.3
Danimarca	255	167	192*	15.0	-24.7	46.1	34.3
Estonia	79	87	81	-6.9	2.5	59.3	61.4
Finlandia	272	255	258	1.2	-5.1	50.8	47.5
Francia	3.992	3.653	3.250*	-11.0	-18.6	61.7	49.6
Germania	3.651	3.601	3.340	-7.2	-8.5	44.6	41.5
Grecia	1.258	984	870*	-11.6	-30.8	112.5	78.6
Irlanda	212	162	190	17.3	-10.4	46.6	41.4
<b>Italia</b>	<b>4.114</b>	<b>3.753</b>	<b>3.385</b>	<b>-9.8</b>	<b>-17.7</b>	<b>69.4</b>	<b>56.2</b>
Lettonia	218	177	179	1.1	-17.9	102.8	88.4
Lituania	299	301	258	-14.3	-13.7	95.2	86.8
Lussemburgo	32	34	45	32.4	40.6	63.7	83.8
Malta	15	9	18*	100.0	20.0	36.2	42.7
Paesi Bassi	640	650	570	-12.3	-10.9	38.6	34.0
Polonia	3.907	3.571	3.357	-6.0	-14.1	102.4	87.1
Portogallo	937	743	650*	-12.5	-30.6	88.6	62.0
Regno Unito	1.905	1802	1.790*	-0.7	-6.0	30.5	28.0
Repubblica Ceca	802	742	650	-12.4	-19.0	76.7	61.8
Romania	2.377	2.042	1.861	-8.9	-21.7	117.1	93.0
Slovacchia	353	295	223	-24.4	-36.8	65.5	41.2
Slovenia	138	130	125	-3.8	-9.4	67.4	60.7
Spagna	2.478	1.903	1.680	-11.7	-32.2	53.3	36.0
Svezia	266	285	260	-8.8	-2.3	28.5	27.2
Ungheria	740	605	591	-2.3	-20.1	73.9	59.6
<b>Ue28</b>	<b>31.595</b>	<b>28.298</b>	<b>26.010</b>	<b>-8.1</b>	<b>-17.7</b>	<b>62.8</b>	<b>51.4</b>

\* Dati 2013 provvisori per Belgio, Bulgaria, Danimarca, Francia, Grecia, Malta, Portogallo e Regno Unito.

(a) Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2014 - <http://etsc.eu/8th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

(b) Le variazioni percentuali tra 2013 e 2010 o 2012 sono calcolate con la seguente formula:  $((M^{2013}/M^{2010 \text{ o } 2012}) - 1) * 100$

FIGURA 2. VITTIME DI INCIDENTI STRADALI PER UN MILIONE DI ABITANTI NEI PAESI EUROPEI (UE-28). Anno 2013



### Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane

Nel 2013, sulle strade urbane si sono verificati 136.438 incidenti (75,3% del totale), che hanno causato 184.683 feriti (71,7% del totale) e 1.421 morti (42,0% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.265 (il 5,1% del totale) con 15.447 feriti (6,0% del totale) e 321 decessi (9,5% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono 35.524 (19,6% del totale), i feriti 57.291 (22,3%) e le vittime 1.643 (48,5%) (Prospetto 3).

Rispetto al 2012, su tutti gli ambiti stradali si registra una riduzione sia degli incidenti con lesioni a persone sia dei morti e feriti. La diminuzione è più accentuata sulle strade urbane, dove gli incidenti scendono del 4,4%, i morti dell'11,3% e i feriti del 4,2%.

Consistenti anche i miglioramenti conseguiti sulle strade extraurbane: gli incidenti stradali con lesioni diminuiscono dell'1,8%, le vittime del 9,8% e i feriti dell'1,6%. Più contenuto il calo registrato sulle autostrade 7, con variazioni percentuali di incidenti, morti e feriti rispettivamente pari a -1,5%, -2,7%, -2,6% (Prospetto 3). Tuttavia, è utile ricordare gli importanti risultati conseguiti, in termini di riduzione delle vittime sulle autostrade, a seguito dell'attivazione del sistema "Tutor" di controllo elettronico sulla velocità media, introdotto nel 2006 e diffusosi progressivamente su numerose tratte autostradali. Tra il 2013 e il 2010, gli incidenti in autostrada sono diminuiti del 23,3%, i decessi del 14,6% e i feriti del 16,6%.

L'indice di mortalità continua ad essere più elevato sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,63 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 3,46 sulle autostrade mentre scende a 1,04 sulle strade urbane (Prospetto 3). Per quanto riguarda il tipo di strada, il valore massimo dell'indice di mortalità si registra per le strade a una carreggiata a doppio senso (5,03 morti per 100 incidenti) (Prospetto 4).

PROSPETTO 3. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SECONDO LA CATEGORIA DELLA STRADA  
Anno 2013, valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2013/2012

CATEGORIA DELLA STRADA	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Variazione % Incidenti 2013/2012	Variazione % Morti 2013/2012	Variazione % Feriti 2013/2012
Strade urbane (b)	136.438	1.421	184.683	1,04	-4,4	-11,3	-4,2
Autostrade e raccordi	9.265	321	15.447	3,46	-1,5	-2,7	-2,6
Altre strade (c)	35.524	1.643	57.291	4,63	-1,8	-9,8	-1,6
<b>Totale</b>	<b>181.227</b>	<b>3.385</b>	<b>257.421</b>	<b>1,87</b>	<b>-3,7</b>	<b>-9,8</b>	<b>-3,5</b>

(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.  
 (b) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.  
 (c) Sono incluse nella categoria "Altre strade", le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane.

**PROSPETTO 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SULLA RETE STRADALE EXTRAURBANA, ESCLUSE AUTOSTRADE, SECONDO IL TIPO DI STRADA. Anno 2013 (a), valori assoluti e indice di mortalità**

TIPO DI STRADA	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)
Una carreggiata a senso unico	2.755	69	2,50
Una carreggiata a doppio senso	29.007	1.460	5,03
Doppia carreggiata, più di due carreggiate	3.762	114	3,03
<b>Totale</b>	<b>35.524</b>	<b>1.643</b>	<b>4,63</b>

(a) La rete stradale extraurbana include le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane; sono escluse Autostrade e raccordi.

(b) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.

## I mesi di luglio e agosto “maglia nera” per incidenti e vittime sulle strade

Nel 2013 il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato a luglio (17.766), con una media giornaliera di 573 incidenti. Il maggior numero di morti è stato invece registrato ad agosto, 347 in termini assoluti e 11 in media giornaliera, mese in cui anche l'indice di mortalità ha toccato il suo picco, 2,38 morti ogni 100 incidenti (Prospetto 5).

**PROSPETTO 5. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE E MORTI: DATI MENSILI**

Anno 2013, valori assoluti, media giornaliera e indice di mortalità

MESI	Incidenti		Morti		Indice di mortalità (a)
	Valori assoluti	Media giornaliera	Valori assoluti	Media giornaliera	
gennaio	13.623	439	240	8	1,76
febbraio	11.992	428	220	8	1,83
marzo	13.693	442	239	8	1,75
aprile	14.210	474	240	8	1,69
maggio	16.330	527	288	9	1,76
giugno	17.439	581	327	11	1,88
luglio	17.766	573	334	11	1,88
agosto	14.555	470	347	11	2,38
settembre	16.282	543	313	10	1,92
ottobre	15.732	507	292	9	1,86
novembre	15.112	504	286	10	1,89
dicembre	14.493	468	259	8	1,79
<b>Totale</b>	<b>181.227</b>	<b>497</b>	<b>3.385</b>	<b>9</b>	<b>1,87</b>

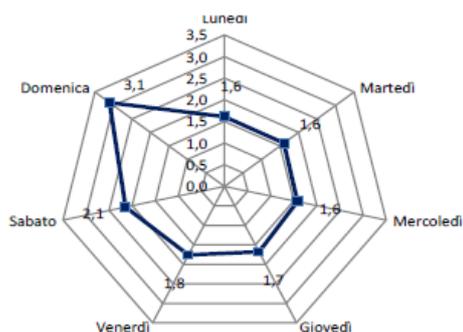
(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti stradali con lesioni a persone, rilevato mensilmente moltiplicato 100.

## Venerdì, sabato e domenica i giorni più a rischio incidente

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti con lesioni a persone (28.066, pari al 15,5% del totale) e di feriti (38.808 pari al 15,1% del totale). La domenica presenta invece la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (592, pari al 17,5% del totale), seguita dal sabato (529 morti) e dal venerdì (494 morti). L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo la domenica (3,1 morti ogni 100 incidenti), seguono il sabato (2,1) e il venerdì (1,8), mentre i valori sono compresi tra 1,6 e 1,7 nei restanti giorni della settimana (Figura 3).

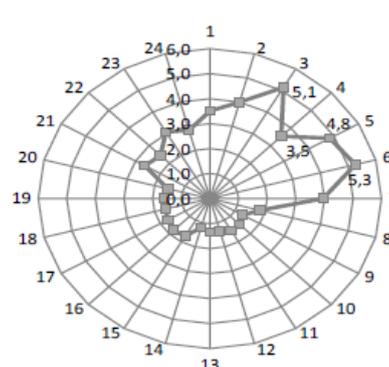
Durante l'arco della giornata, come già rilevato nel 2012, un primo picco del numero di incidenti, morti e feriti si registra tra le 8 e le 9 del mattino, un secondo alle 13 ed un terzo tra le 18 e le 19. L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,87 decessi ogni 100 incidenti) fra le 21 e le 7 del mattino mentre raggiunge il valore massimo intorno alle ore 3 e alle ore 6 del mattino (5,1 e 5,3 decessi ogni 100 incidenti). (Fig. 4)

FIGURA 3. INDICE DI MORTALITÀ PER GIORNO DELLA SETTIMANA. Anno 2013 (a)



(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.

FIGURA 4. INDICE DI MORTALITÀ PER INCIDENTI STRADALI PER ORA DEL GIORNO. Anno 2013 (a)



Considerando l'indice di mortalità, la tipologia di incidente più pericolosa è lo scontro frontale (4,61 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita di strada e urto con ostacolo accidentale (3,96 decessi ogni 100 incidenti) e dall'investimento di pedone (2,68 decessi ogni 100 incidenti), (Prospetto 7).

PROSPETTO 7. INCIDENTI STRADALI SECONDO LA NATURA E PERSONE INFORTUNATE. Anno 2013, valori assoluti e indice di mortalità (a)

NATURA DELL'INCIDENTE	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità (a)
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Scontro frontale	10.665	492	18.398	5,9	14,5	7,2	4,61
Scontro frontale-laterale	60.546	731	89.791	33,4	21,6	34,9	1,21
Scontro laterale	20.500	156	26.998	11,3	4,6	10,5	0,76
Tamponamento	33.071	332	54.599	18,2	9,8	21,2	1,00
Investimento di pedone	19.354	519	21.675	10,7	15,3	8,4	2,68
Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto	5.968	72	8.254	3,3	2,1	3,2	1,21
Urto con veicolo in sosta	2.123	22	2.439	1,2	0,7	1,0	1,04
Urto con ostacolo accidentale	8.262	327	10.137	4,6	9,7	3,9	3,96
Urto con treno	2	0	3	-	-	-	-
Fuoriuscita	17.035	675	21.174	9,4	19,9	8,2	3,96
Frenata improvvisa	726	3	833	0,4	0,1	0,3	0,41
Caduta da veicolo	2.975	56	3.120	1,6	1,7	1,2	1,88
<b>Totale</b>	<b>181.227</b>	<b>3.385</b>	<b>257.421</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>1,87</b>

(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone moltiplicato 100.

### Mancato rispetto della precedenza, distrazione e velocità elevata prime cause di incidente

Nel 2013, le circostanze accertate o presunte alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone sono sostanzialmente invariate rispetto all'anno precedente. Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 44,5% dei casi.

Tra le altre cause più rilevanti, la mancanza della distanza di sicurezza (22.498 casi), la manovra irregolare (16.642 casi) e il comportamento scorretto del pedone (8.041 casi) rappresentano rispettivamente il 10,0%, il 7,4% e il 3,6% delle cause di incidente.

Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (19,1%), mentre sulle strade

extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 20,4%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (pari al 17,5%) (Prospetto 8).

#### PROSPETTO 8. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE PER CATEGORIA DELLA STRADA<sup>8</sup>

Anno 2013, valori assoluti e composizione percentuale (a)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%
<b>Procedeva con guida distratta o andamento indeciso</b>	<b>26.071</b>	<b>15,6</b>	<b>11.662</b>	<b>20,4</b>	<b>37.733</b>	<b>16,8</b>
<b>Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo</b>	<b>31.937</b>	<b>19,1</b>	<b>4.303</b>	<b>7,5</b>	<b>36.240</b>	<b>16,1</b>
- procedeva senza rispettare lo stop	11.123	6,6	1.903	3,3	13.026	5,8
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	8.600	5,1	945	1,7	9.545	4,2
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	10.196	6,1	1.327	2,3	11.523	5,1
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	2.018	1,2	128	0,2	2.146	1,0
<b>Procedeva con velocità troppo elevata</b>	<b>15.980</b>	<b>9,5</b>	<b>9.994</b>	<b>17,5</b>	<b>25.974</b>	<b>11,6</b>
- procedeva con eccesso di velocità	15.420	9,2	9.679	16,9	25.099	11,2
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	560	0,3	315	0,6	875	0,4
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	15.003	9,0	7.495	13,1	22.498	10,0
Manovrava irregolarmente	13.420	8,0	3.222	5,6	16.642	7,4
Svoltava irregolarmente	4.826	2,9	755	1,3	5.581	2,5
Procedeva contromano	3.421	2,0	1.637	2,9	5.058	2,3
Sorpassava irregolarmente	2.929	1,7	1.130	2,0	4.059	1,8
Ostacolo accidentale	3.616	2,2	2.518	4,4	6.134	2,7
Veicolo fermo evitato	1.347	0,8	1.654	2,9	3.001	1,3
Circostanza imprecisata	18.440	11,0	3.632	6,4	22.072	9,8
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	2.137	1,3	355	0,6	2.492	1,1
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	6.161	3,7	2.044	3,6	8.205	3,7
Comportamento scorretto del pedone	7.489	4,5	552	1,0	8.041	3,6
<b>Totale cause imputabili al comportamento scorretto del conducente e del pedone nella circolazione</b>	<b>160.415</b>	<b>95,8</b>	<b>51.875</b>	<b>90,7</b>	<b>212.290</b>	<b>94,5</b>
Altre cause	7.088	4,2	5.320	9,3	12.408	5,5
<b>Totale cause</b>	<b>167.503</b>	<b>100,0</b>	<b>57.195</b>	<b>100,0</b>	<b>224.698</b>	<b>100,0</b>

(a) Il totale del prospetto risulta superiore al numero degli incidenti poiché include tutte le circostanze accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei veicoli A e B coinvolti nell'incidente, registrate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo.

### Giovani tra i 20 e 24 anni le principali vittime di incidenti mortali

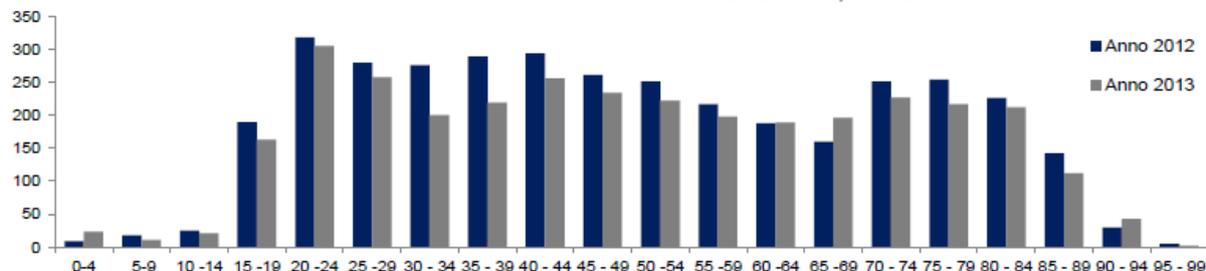
Delle 3.385 vittime della strada nel 2013, 2.691 sono maschi e 694 femmine. Per i maschi, la classe di età in cui si registra il maggior numero di decessi è quella compresa tra i 20 e 24 anni (248); seguono, con numerosità pressoché analoghe, le fasce di età 25-29 e 40-44 anni (221 e 222 decessi).

Per le femmine, benché i livelli di mortalità siano molto più contenuti rispetto a quelli dei maschi (con proporzione di circa 1 a 4 in termini assoluti), i valori massimi nel numero di decessi si registrano nella classe di età 20-24 anni (57 decessi) e nelle età più anziane, 75-79 e 80-84 anni (57 e 63 decessi). In questo caso, la frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è

attribuibile al maggior coinvolgimento in incidenti stradali delle donne anziane decedute nel ruolo di pedone (Prospetto 9).

Esaminando la distribuzione dei deceduti per classe di età nel 2013, malgrado il calo complessivo delle vittime si osserva un aumento nelle classi di età 0-4 anni e 65-69 anni. Il numero di morti tra i bambini fino a 4 anni passa da 9 a 23 casi tra il 2012 e il 2013, quello dei 65-69-enni da 160 a 196 (Figura 5).

FIGURA 5. VITTIME DI INCIDENTE STRADALE PER CLASSE DI ETÀ. Anni 2012 e 2013, valori assoluti



Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i 15 e i 44 anni, con un picco nella classe di età 20-24 (Prospetto 9). Va infine sottolineato che nelle distribuzioni sia di morti che di feriti, in base al sesso e all'età, lo svantaggio degli uomini è piuttosto deciso.

PROSPETTO 9. MORTI E FERITI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2013, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0 - 4	13	10	23	1.434	1.181	2.615
5 - 9	8	3	11	2.015	1.722	3.737
10 - 14	16	5	21	3.188	2.507	5.695
15 - 19	128	35	163	12.827	7.664	20.491
20 - 24	248	57	305	17.836	11.590	29.426
25 - 29	221	37	258	15.523	10.402	25.925
30 - 34	176	24	200	14.576	9.339	23.915
35 - 39	181	38	219	14.639	9.536	24.175
40 - 44	222	34	256	14.192	9.450	23.642
45 - 49	200	34	234	13.268	8.639	21.907
50 - 54	178	44	222	10.756	7.390	18.146
55 - 59	160	38	198	8.066	5.424	13.490
60 - 64	145	44	189	6.226	4.219	10.445
65 - 69	151	45	196	4.998	3.470	8.468
70 - 74	175	52	227	4.435	3.074	7.509
75 - 79	160	57	217	3.885	2.530	6.415
80 - 84	149	63	212	2.526	1.522	4.048
85 - 89	76	36	112	1.093	665	1.758
90 - 94	34	9	43	261	167	428
95 - 99	0	2	2	26	12	38
Imprecisata o non indicata	50	27	77	2.655	2.493	5.148
<b>Totale</b>	<b>2.691</b>	<b>694</b>	<b>3.385</b>	<b>154.425</b>	<b>102.996</b>	<b>257.421</b>

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

### In calo il numero di morti e feriti tra i conducenti

Tra i conducenti deceduti a seguito di incidente stradale (2.297, 67,9% sul totale delle vittime) i più coinvolti sono individui in età compresa tra i 20 e i 44 anni. Le fasce di età in corrispondenza

delle quali si rileva il maggior numero di conducenti deceduti sono quelle 20-24 e 40-44 anni (rispettivamente 219 e 215 morti).

Per quanto concerne i feriti, la classe di età più colpita è quella tra 20 e 24 anni (19.746 feriti). A partire dai 45 anni di età, il numero di conducenti che hanno riportato conseguenze in incidente stradale inizia progressivamente a decrescere. Analizzando la distribuzione dei conducenti per genere, si osserva un notevole svantaggio per gli uomini che, come è noto, sono più frequentemente conducenti di veicoli (Prospetto 10).

PROSPETTO 10. CONDUCENTI DECEDUTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2013, valori assoluti

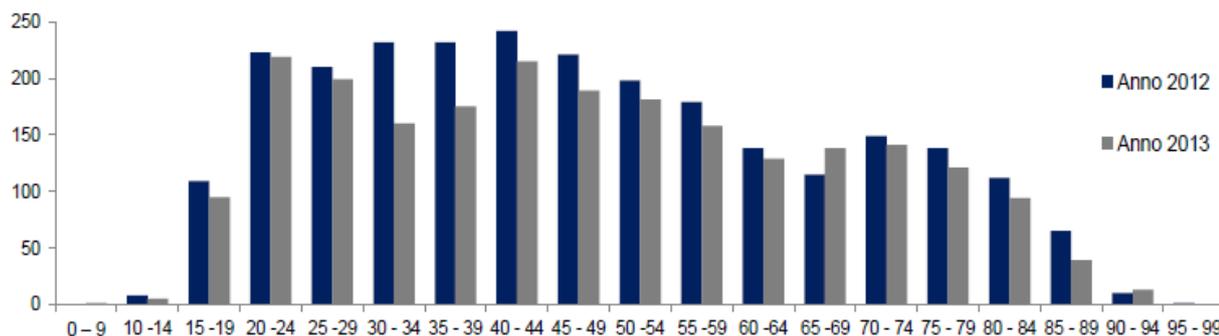
CLASSI DI ETÀ (a),(b)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0 - 9	1	0	1	120	42	162
10 -14	5	0	5	939	251	1.190
15 -19	86	9	95	8.859	2.812	11.671
20 -24	188	31	219	13.507	6.239	19.746
25 -29	173	26	199	12.385	6.345	18.730
30 - 34	147	13	160	12.027	5.992	18.019
35 - 39	156	19	175	12.470	6.429	18.899
40 - 44	197	18	215	12.224	6.443	18.667
45 - 49	168	21	189	11.557	5.747	17.304
50 -54	156	25	181	9.364	4.483	13.847
55 -59	137	21	158	7.008	3.004	10.012
60 -64	114	15	129	5.161	1.953	7.114
65 -69	120	18	138	4.023	1.455	5.478
70 - 74	126	15	141	3.489	1.153	4.642
75 - 79	110	11	121	2.931	870	3.801
80 - 84	86	8	94	1.741	374	2.115
85 - 89	38	1	39	685	126	811
90 - 94	12	1	13	131	19	150
95 - 99	0	0	0	9	1	10
Imprecisata o non indicata	22	3	25	1.227	621	1.848
<b>Totale</b>	<b>2.042</b>	<b>255</b>	<b>2.297</b>	<b>119.857</b>	<b>54.359</b>	<b>174.216</b>

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito, morto o ferito, e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

(b) I conducenti, morti o feriti in incidenti stradali, compresi nelle classi di età 0-4 ,5-9 anni sono rappresentati da conducenti di biciclette.

Pur rilevando una diminuzione complessiva di conducenti morti e feriti in incidenti stradali rispetto all'anno precedente, aumentano gli infortunati fra i 65-69enni (da 115 a 138 decessi e da 5.372 a 5.478 feriti tra il 2012 e il 2013) sia uomini che donne. Per queste ultime un lieve aumento è registrato anche nella classe di età 60-64 anni. Per contro, diminuiscono in misura consistente, passando da 464 a 335, i conducenti deceduti nella fascia di età 30-39 anni (-28%) (Figura 6).

FIGURA 6. CONDUCENTI DECEDUTI IN INCIDENTE STRADALE PER CLASSE DI ETÀ. Anni 2012 e 2013, valori assoluti



## Motocicli , biciclette e ciclomotori i veicoli più pericolosi per i conducenti

Le autovetture, i motocicli e le biciclette continuano a rappresentare i primi tre veicoli, in graduatoria, per maggior numero di conducenti deceduti.

Il numero più alto di vittime di sesso maschile si rileva fra i conducenti di autovetture e motocicli (rispettivamente 897 e 649 morti, il 75,7% sul totale dei conducenti deceduti) mentre per le donne alla guida il veicolo più pericoloso è l'autovettura (182 decedute, 71,4% sul totale delle conducenti decedute). Tuttavia, nel 2013, aumentano, da 20 a 23, i casi di conducenti di motocicli donne vittime di incidenti stradali. Anche se la crescita è molto contenuta, si tratta di un dato in controtendenza rispetto alla diminuzione registrata fra gli uomini alla guida di un motociclo deceduti per incidente stradale (-18% tra il 2012 e il 2013).

Per quanto concerne le biciclette, in un'ottica di genere, sono le donne a far registrare la quota più elevata sul totale delle conducenti morte in incidenti stradali (12,9%, contro 10,6% di uomini); in entrambi i casi si tratta di percentuali più alte rispetto a quelle registrate per la categoria dei ciclomotori (5,1% per gli uomini e 4,7% per le donne). La categoria "Minicar e altri quadricicli" conta 3 conducenti deceduti e 407 feriti (0,1% del totale dei conducenti deceduti e feriti), in diminuzione rispetto al 2012 (Prospetto 11).

**PROSPETTO 11. CONDUCENTI DECEDUTI E FERITI, PER SESSO E CATEGORIA DI VEICOLO. Anno 2013, valori assoluti**

CATEGORIA DI VEICOLO	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Autovetture	897	182	1.079	57.804	40.118	97.922
Autocarri e motrici (a)	121	2	123	5.131	356	5.487
Biciclette	216	33	249	11.399	5.170	16.569
Ciclomotori	104	12	116	9.912	3.616	13.528
Motocicli	649	23	672	33.854	4.495	38.349
Minicar e altri quadricicli	3	0	3	265	142	407
Altri veicoli (b)	52	3	55	1.492	462	1.954
<b>Totale</b>	<b>2.042</b>	<b>255</b>	<b>2.297</b>	<b>119.857</b>	<b>54.359</b>	<b>174.216</b>

(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

(b) Sono inclusi nella categoria Altri veicoli: Autobus, Tram, Trattori agricoli, Motocarri o motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli datsi alla fuga.

Considerando la categoria di veicoli coinvolti in incidenti stradali, in oltre due casi su tre si tratta di autovetture (226.185, pari al 67,5%), seguono i motocicli (43.010, pari al 12,8%), gli autocarri, le biciclette e i ciclomotori (rispettivamente 6,4%, 5,3% e 4,5% dei veicoli coinvolti in incidente stradale). Le Minicar e gli altri quadricicli rappresentano, infine, lo 0,2% dei veicoli coinvolti in incidenti stradali (Prospetto 12).

**PROSPETTO 12. VEICOLI COINVOLTI, VITTIME E FERITI PER CATEGORIA DI VEICOLO (a)**

Anno 2013, valori assoluti e composizioni percentuali

CATEGORIA DI VEICOLO	Valori assoluti			Composizioni percentuali		
	Veicoli	Morti	Feriti	Veicoli	Morti	Feriti
Autovetture	226.185	1.479	148.862	67,5	52,2	63,0
Autocarri e motrici (b)	21.525	148	7.380	6,4	5,2	3,1
Biciclette	17.748	251	16.819	5,3	8,9	7,1
Ciclomotori	14.968	125	15.042	4,5	4,4	6,4
Motocicli	43.010	724	43.317	12,8	25,5	18,3
Minicar e altri quadricicli	675	4	517	0,2	0,1	0,2
Altri veicoli (c)	10.795	105	4.250	3,2	3,7	1,8
<b>Totale</b>	<b>334.906</b>	<b>2.836</b>	<b>236.187</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

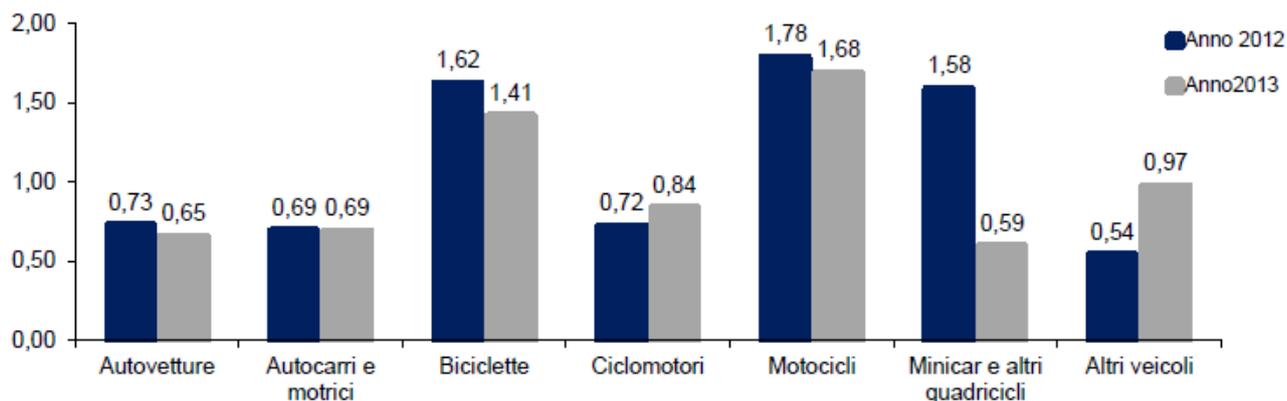
(a) Il totale dei morti e dei feriti si riferisce ai soli conducenti e passeggeri morti e feriti in incidente stradale; da tale computo sono esclusi i pedoni (549 casi).

(b) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

(c) Sono inclusi nella categoria Altri veicoli: Autobus, Tram, Trattori agricoli, Motocarri o motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli datsi alla fuga.

Nel 2013, l'indice di mortalità per categoria di veicolo (rapporto tra numero di conducenti e passeggeri morti e numero di veicoli coinvolti in incidente stradale, per 100), presenta un livello pressoché stabile rispetto all'anno precedente per autovetture e autocarri e motrici (circa 0,7 morti per 100 veicoli coinvolti) e in netta diminuzione per biciclette, motocicli e minicar e altri quadricicli. I ciclomotori, invece, fanno registrare un aumento dell'indice di mortalità, da 0,72 a 0,84 morti ogni 100 veicoli coinvolti. I motocicli, infine, continuano a rappresentare la categoria di veicolo più pericolosa: l'indice di mortalità è di 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti, seguiti da biciclette (1,41) e ciclomotori (0,84) (Figura 7).

FIGURA 7. INDICE DI MORTALITÀ PER CATEGORIA DI VEICOLO (a),(b), (c). Anni 2012 e 2013



(a) L'indice di mortalità è calcolato rapportando il numero dei morti e il numero dei veicoli, per categoria di veicolo per 100.

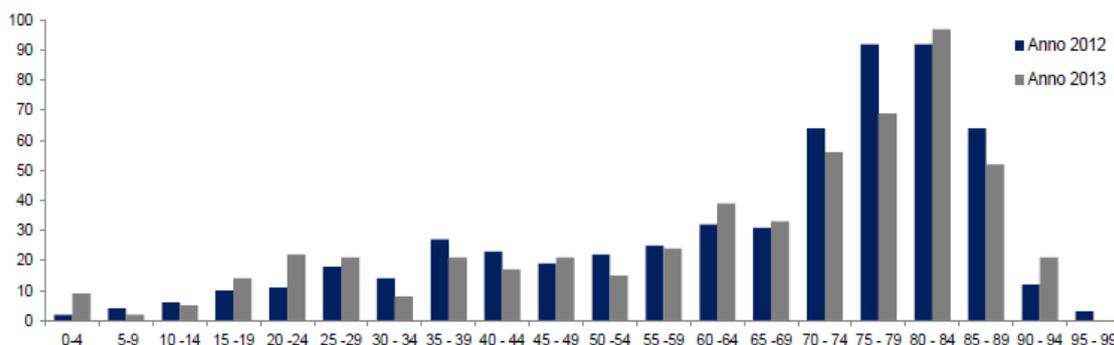
(b) Dal computo dei morti e dei feriti per categoria di veicolo sono esclusi i pedoni

(c) Negli altri veicoli sono inclusi gli Autobus, categoria coinvolta nell'incidente sull'autostrada A16 nel luglio 2013 e nel quale sono state 40 le vittime.

## Sono gli anziani i pedoni più coinvolti negli incidenti, in aumento giovani e bambini

Il pedone è uno dei soggetti più vulnerabili fra le persone coinvolte in incidenti stradali. Il rischio di infortunio causato da investimento è particolarmente alto per la popolazione anziana, più frequentemente coinvolta nel ruolo di pedone sulla strada. Per quanto riguarda le vittime, il valore massimo si registra nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni (97), per i feriti (1.493) in quella tra 75 e 79 anni (Figura 8 e Prospetto 13). Benché il numero di morti tra i pedoni risulti complessivamente in diminuzione rispetto al 2012 (-4,7%), la variazione è nettamente più contenuta se confrontata al calo complessivo delle vittime sulle strade (-9,8%). Tra il 2012 e il 2013, aumentano le persone decedute fra gli 80-84enni (da 92 a 97 decessi) e i 90-94enni (da 12 a 21 decessi), fra i giovani di 15-29 anni (18 casi in più, pari al +46%) e fra i bambini di 0-4 anni (da 2 a 9 casi).

FIGURA 8. PEDONI DECEDUTI IN INCIDENTI STRADALI PER CLASSE DI ETÀ Anni 2012 e 2013, valori assoluti



PROSPETTO 13. PEDONI DECEDUTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2013, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0-4	5	4	9	240	142	382
5-9	2	0	2	413	256	669
10-14	3	2	5	570	534	1.104
15-19	8	6	14	586	819	1.405
20-24	16	6	22	493	604	1.097
25-29	16	5	21	525	572	1.097
30-34	6	2	8	577	536	1.113
35-39	16	5	21	561	602	1.163
40-44	14	3	17	555	662	1.217
45-49	17	4	21	609	757	1.366
50-54	12	3	15	608	824	1.432
55-59	14	10	24	466	726	1.192
60-64	21	18	39	562	764	1.326
65-69	21	12	33	587	783	1.370
70-74	39	17	56	618	816	1.434
75-79	35	34	69	691	802	1.493
80-84	53	44	97	596	679	1.275
85-89	32	20	52	327	337	664
90-94	17	4	21	95	90	185
95-99	0	0	0	14	8	22
Imprecisata o non indicata	2	1	3	116	112	228
<b>Totale</b>	<b>349</b>	<b>200</b>	<b>549</b>	<b>9.809</b>	<b>11.425</b>	<b>21.234</b>

**Tra i giovani passeggeri il maggior numero di vittime, ma il trend è in discesa**

I passeggeri infortunati, morti e feriti, risultano particolarmente concentrati, per entrambi i sessi, nella classe di età 15-24 anni. Tuttavia, frequenze non trascurabili si registrano anche fra i bambini di 0-9 anni, fatto che evidenzia la necessità di mantenere alta l'attenzione sul corretto utilizzo dei dispositivi di sicurezza e dei sistemi di ritenuta studiati appositamente per i bambini (Prospetto 14). Dal confronto con l'anno 2012 si rileva, per il ruolo di passeggero, una diminuzione contenuta del numero dei morti (-2,9%) e dei feriti (-2,8%). Pur con il rallentamento nel calo rispetto agli anni precedenti, continua nel 2013 la diminuzione del numero dei passeggeri vittime di incidenti stradali. Per la classe di età tra i 15 e 29 anni, in particolare, si registra una diminuzione del 25%. Il risultato positivo è sicuramente, tra i vari fattori, conseguenza delle numerose azioni di sensibilizzazione rivolte ai giovani su educazione stradale e uso dei dispositivi di sicurezza.

PROSPETTO 14. PASSEGGERИ DECEDUTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2013, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0-4	8	6	14	1.184	1.038	2.222
5-9	5	3	8	1.492	1.425	2.917
10-14	8	3	11	1.679	1.722	3.401
15-19	34	20	54	3.382	4.033	7.415
20-24	44	20	64	3.836	4.747	8.583
25-29	32	6	38	2.613	3.485	6.098
30-34	23	9	32	1.972	2.811	4.783
35-39	9	14	23	1.608	2.505	4.113
40-44	11	13	24	1.413	2.345	3.758
45-49	15	9	24	1.102	2.135	3.237
50-54	10	16	26	784	2.083	2.867
55-59	9	7	16	592	1.694	2.286
60-64	10	11	21	503	1.502	2.005
65-69	10	15	25	388	1.232	1.620
70-74	10	20	30	328	1.105	1.433
75-79	15	12	27	263	858	1.121
80-84	10	11	21	189	469	658
85-89	6	15	21	81	202	283
90-94	5	4	9	35	58	93
95-99	0	2	2	3	3	6
Imprecisata o non indicata(a)	26	23	49	1.312	1.760	3.072
<b>Totale</b>	<b>300</b>	<b>239</b>	<b>539</b>	<b>24.759</b>	<b>37.212</b>	<b>61.971</b>

(a) Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

## Si concentra nei grandi Comuni un terzo degli incidenti avvenuti sulle strade urbane

L'analisi dell'incidentalità stradale nei grandi Comuni italiani rappresenta un elemento di particolare interesse per la lettura del fenomeno nel suo complesso. I dati registrati in queste aree, infatti, consentono l'individuazione dei profili di utenza della strada e della natura e gravità degli incidenti, elementi particolarmente utili per una programmazione degli interventi per la sicurezza stradale nelle città. I grandi Comuni selezionati, in ordine di posizione geografica, sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania.

Gli incidenti in tali aree rappresentano, con riferimento alle strade urbane, circa il 32% degli incidenti stradali totali su strade urbane (Roma 9,5%, Milano 6,7%, Genova 2,9% e Torino 2,3%). Per i Comuni selezionati, l'indice di mortalità presenta una notevole variabilità sul territorio, con valori compresi tra 0,29 e 1,57 sulle strade urbane e tra 0,57 e 8,82 sulle strade extraurbane.

Per le strade urbane, i valori più elevati dell'indice si registrano a Napoli, Catania, Trieste e Torino (rispettivamente 1,69, 1,57, 1,43 e 1,31 decessi ogni 100 incidenti), quelli più bassi a Milano, Genova e Bologna (0,29, 0,40, 0,41). Per le strade extraurbane che attraversano i diversi territori comunali, l'indice di mortalità raggiunge il livello più alto a Palermo, Messina, Trieste, Napoli e Torino (con valori compresi tra 8,82 e 3,03 morti per 100 incidenti).

Il numero di morti per 100.000 abitanti, inoltre, fa registrare sulle strade urbane valori compresi tra 6,27 di Catania e 0,76 di Venezia, mentre sulle strade extraurbane i livelli più elevati si rilevano a Messina, Genova e Roma (2,48, 1,53 e 1,42 decessi per 100.000 abitanti)- (Prospetto 15).

**PROSPETTO 15. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, VITTIME E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI. Anno 2013, valori assoluti, indici di mortalità e morti per 100.000 abitanti**

GRANDI COMUNI	Strade urbane (a)				Strade extraurbane (b)			
	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (c)	Morti per 100.000 abitanti (d)	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (c)	Morti per 100.000 abitanti (d)
Torino	3.120	41	1,31	4,62	66	2	3,03	0,23
Milano	9.118	26	0,29	2,01	243	6	2,47	0,46
Verona	1.241	8	0,64	3,12	114	1	0,88	0,39
Venezia	460	2	0,43	0,76	187	2	1,07	0,76
Trieste	631	9	1,43	4,43	51	2	3,92	0,99
Genova	4.008	16	0,40	2,71	315	9	2,86	1,53
Bologna	1.690	7	0,41	1,83	234	0	-	-
Firenze	2.617	13	0,50	3,50	28	0	-	-
Roma	12.974	101	0,78	3,67	1.648	39	2,37	1,42
Napoli	1.835	31	1,69	3,18	196	6	3,06	0,62
Bari	1.664	15	0,90	4,72	176	1	0,57	0,31
Palermo	2.374	16	0,67	2,40	68	6	8,82	0,90
Messina	591	5	0,85	2,06	125	6	4,80	2,48
Catania	1.213	19	1,57	6,27	57	1	1,75	0,33
<b>Totale</b>	<b>43.536</b>	<b>309</b>	<b>0,71</b>	<b>3,25</b>	<b>3.508</b>	<b>81</b>	<b>2,31</b>	<b>0,85</b>

Nota: utilizzo del segno convenzionale tratto (-) quando il fenomeno non esiste ovvero quando il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati.

(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.

(b) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi.

(c) L'indice di mortalità è calcolato rapportando il numero dei morti e il numero di incidenti stradali con lesioni a persone per 100.

(d) Il numero di morte per 100.000 abitanti è calcolato rapportando i decessi suddivisi per tipologia di strada, registrati nel territorio del Comune, alla popolazione media residente per l'anno 2013 (Fonte Istat: Popolazione Residente al 1° Gennaio di fonte Bilancio Demografico e popolazione residente per sesso al 31 dicembre).

Per il complesso dei grandi Comuni, la percentuale di conducenti deceduti sul totale delle vittime è pari al 62%, contro una media nazionale del 67,9%. Al contrario, per i pedoni deceduti a seguito di un investimento stradale la quota è molto più elevata nei grandi centri urbani (circa il 30%) rispetto alla media nazionale (16,2%), in particolare a Roma (39 casi, pari al 33,3% dei

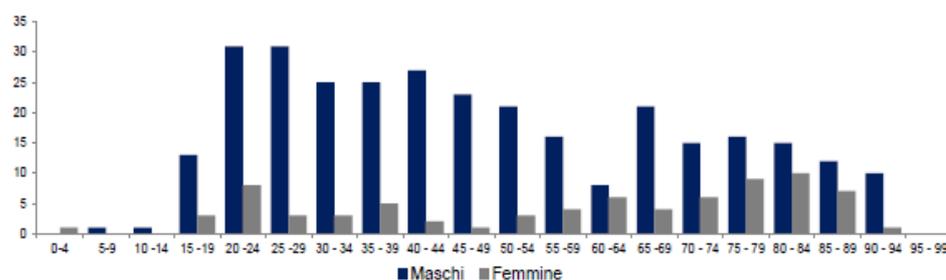
decessi di pedoni nei grandi comuni), Milano (14 casi, pari al 12,0%), Napoli e Torino (11 casi in entrambe le città, pari al 9,4%) (Prospetto 16).

PROSPETTO 16. CONDUCENTI, PASSEGGERI E PEDONI DECEDUTI, PER SESSO E GRANDE COMUNE. Anno 2013

GRANDI COMUNI	Conducenti			Passeggeri			Pedoni		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Torino	26	1	27	2	3	5	8	3	11
Milano	15	1	16	2	-	2	8	6	14
Verona	5	-	5	-	-	-	3	1	4
Venezia	2	1	3	-	-	-	1	-	1
Trieste	4	-	4	-	-	-	4	3	7
Genova	10	2	12	2	2	4	7	2	9
Bologna	4	-	4	-	-	-	1	2	3
Firenze	5	1	6	-	1	1	2	4	6
Roma	90	5	95	1	5	6	25	14	39
Napoli	20	2	22	3	1	4	8	3	11
Bari	10	2	12	1	-	1	2	1	3
Palermo	12	3	15	-	4	4	2	1	3
Messina	7	-	7	1	-	1	2	1	3
Catania	14	-	14	2	1	3	2	1	3
<b>Totale</b>	<b>224</b>	<b>18</b>	<b>242</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>31</b>	<b>75</b>	<b>42</b>	<b>117</b>

Considerando i decessi nei grandi Comuni per classe di età e sesso, sono gli uomini prevalentemente conducenti, a presentare una concentrazione nelle classi di età tra i 20 e 29 anni, mentre per le donne, soprattutto nel ruolo di pedone, le percentuali più elevate si registrano fra le 20-24enni e le 80-84enni (figura 9)

FIGURA 9. VITTIME DI INCIDENTI STRADALI NEI GRANDI COMUNI, NEL COMPLESSO, PER SESSO E CLASSE DI ETÀ Anno 2013, valori assoluti



Nel complesso, la categoria di veicolo più coinvolta in incidenti stradali nei grandi Comuni è quella delle autovetture (60,4%), seguono i motocicli (22,5%). Per questi ultimi va sottolineato che la quota di incidenti è molto più elevata nelle grandi aree urbane rispetto alla media nazionale (circa il 13%) e supera il 30% a Genova (36,2%) e Napoli (30,7%) (Prospetto 17). La tipologia di incidente più diffusa è, infine, lo scontro frontale-laterale.

PROSPETTO 17. VEICOLI COINVOLTI IN INCIDENTI STRADALI PER CATEGORIA DEL VEICOLO E GRANDE COMUNE. Anno 2013

GRANDI COMUNI	Autovetture	Autocarri e motrici (a)	Biciclette	Ciclomotori	Motocicli	Minicar e altri quadricicli	Altri veicoli (b)	Totale
Torino	4.517	316	246	71	554	4	397	6.105
Milano	9.430	938	1.176	762	3.302	16	845	16.469
Verona	1.520	133	224	216	354	2	95	2.544
Venezia	766	78	134	35	120	2	50	1.185
Trieste	705	79	10	52	343	1	41	1.231
Genova	3.285	482	76	266	2.621	7	509	7.246
Bologna	2.156	237	230	214	634	5	144	3.620
Firenze	2.670	154	280	459	1.226	10	253	5.052
Roma	17.716	1.313	237	588	6.635	112	1.214	27.815
Napoli	1.876	90	23	202	1.052	8	174	3.425
Bari	2.432	115	91	159	581	8	133	3.519
Palermo	2.742	118	126	219	1.138	17	116	4.476
Messina	850	42	21	60	350	3	61	1.387
Catania	1.523	81	30	92	555	8	37	2.326
<b>Totale</b>	<b>52.188</b>	<b>4.176</b>	<b>2.904</b>	<b>3.395</b>	<b>19.465</b>	<b>203</b>	<b>4.069</b>	<b>86.400</b>

(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

(b) Sono inclusi nella categoria Altri veicoli: Autobus, Tram, Trattori agricoli, Motocarri o motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli datsi alla fuga.

Dai dati esposti si evidenzia che purtroppo in Italia si verificano ancora un gran numero di incidenti con lesioni a persone e ciò rappresenta una preoccupazione prioritaria per la sanità pubblica. Oltre gli aspetti umani, i costi sociali ed economici che il Paese sostiene per tale fenomeno sono elevatissimi. Il gruppo più vulnerabile è rappresentato dai giovani tra i 14 ed i 28 anni, che costituiscono all'incirca un terzo dei 300.000 soggetti deceduti negli ultimi 25 anni. Quando sono coinvolti i giovani, il problema è molto sentito, e spesso l'attenzione si sposta più sugli aspetti comportamentali che non alle reali dimensioni del fenomeno. L'art. 230 del D.L.GS. 30 aprile 1992 n.285 e successive modifiche impone l'insegnamento dell'educazione stradale come materia di studio obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ma ad oggi non è mai stato formulato un piano specifico per l'insegnamento di tale materia. Pertanto il progetto si rivolge agli studenti delle scuole di ogni ordine e grado.

Analizzando i suindicati dati nel 2013 rispetto al 2012, si nota una flessione del 3,7 % del numero degli incidenti, i feriti del 3,5%, mentre per il numero dei decessi la flessione è del 9,8%.

Se da un lato le statistiche inducono un cauto ottimismo in valore percentuale le cifre indicano comunque numeri sempre molto elevati, soprattutto in rapporto alle cause dei sinistri stradali.

Il Programma Europeo di azione per la sicurezza stradale 2011-2020 prevede il dimezzamento del numero dei morti sulle strade entro il 2020 e una riduzione dei feriti gravi, secondo la definizione armonizzata di gravità delle lesioni, stabilita a livello internazionale, che i Paesi UE si sono impegnati ad applicare. Tra i Paesi dell'UE28, tassi di mortalità (per milione di abitanti, calcolati come rapporto tra il numero dei morti in incidente stradale e la popolazione residente), riferite al 2013, variano tra i 27,2 della Svezia e 93 per la Romania. Il valore dell'Italia è pari a 56,2 a fronte di una media europea di 51,4 morti per milione di abitanti.

Gli indicatori esaminati saranno:

### **Gli incidenti per fascia d'età**

Tra i 3.385 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, il 42,1% aveva un'età compresa tra i 20 e i 44 anni (968 in totale), con valori massimi registrati soprattutto tra i giovani 20-24enni (219)

### **Gli incidenti ai pedoni**

Il pedone è uno dei soggetti più deboli fra le persone coinvolte in incidenti stradali. Il rischio di infortunio causato da investimento stradale è particolarmente alto per i giovani infatti si è registrato un aumento del 46% per i giovani tra i 15-29 anni.

### **La percezione del rischio - I giovani**

Secondo alcune ricerche vi è tra i giovani una forte distorsione nella percezione del rischio e la scarsa capacità di interpretare in maniera appropriata situazioni critiche. È stata rilevata un'eccessiva fiducia in se stessi correlata alla ridotta comprensione delle variabili ambientali in grado di influenzare le prestazioni individuali e di condizionare negativamente la sicurezza della guida, tanto che uno studente su dieci ritiene di poter controllare anche gli agenti esterni avversi (oscurità, maltempo, ecc.); la metà del campione non valuta correttamente il condizionamento di eventuali alterazioni del proprio stato psico-fisico (addirittura, il 16,4% ammette di guidare anche in stato di ebbrezza, e tale quota sale al 22,9% tra i soggetti maschi); uno su cinque ha una concezione decisamente superficiale della guida (guidare è molto facile, lo fanno tutti) e non considera adeguatamente tutti gli elementi in gioco (il rispetto delle norme, che presuppone la conoscenza del Codice della strada e della segnaletica, le prestazioni del veicolo, le condizioni del

fondo stradale e del contesto ambientale, gli agenti atmosferici, il proprio stato psico-fisico, i comportamenti altrui).

Un quarto dei giovani italiani non comprende o non interpreta nella maniera corretta le formulazioni del Codice, il 27% è decisamente autoreferenziale e fa arbitraggio tra prescrizioni e autonoma valutazione del rischio, un ragazzo su dieci rispetta le regole solo perché teme le multe. L'analisi compiuta getta luce sul grande bisogno di attività di informazione/formazione e di sensibilizzazione dei giovani italiani all'educazione stradale. Tuttavia, dai dati rilevati emerge come, a parte pochi casi, **la scuola non fornisce ai giovani tra i 13 e i 19 anni modelli di comportamento adeguati e riferimenti certi in tema di sicurezza stradale.**

Solo il 18,6% degli studenti delle scuole secondarie superiori italiane manifesta piena soddisfazione per l'insegnamento dell'educazione stradale impartito nel proprio istituto scolastico, a fronte di una quota più piccola, pari all'11,9%, formata da ragazzi che lamentano l'inadeguatezza del corso di formazione frequentato. La grande maggioranza del campione (il 69,5%) dichiara però che nella propria scuola non è stata programmata nessuna lezione di educazione alla sicurezza stradale.

Malgrado l'educazione stradale è fin dal 1992 un obbligo di legge (art. 230 del Codice della strada), formalmente recepito sin dal 1994 con un decreto del Ministero della Pubblica Istruzione che fissava argomenti, programmi e metodi riguardanti l'inserimento organico dell'educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, e nonostante la progressiva evoluzione verso l'autonomia scolastica consenta a tutti gli istituti, attraverso il Pof (Programma di offerta formativa), di arricchire le proprie attività con percorsi didattico-educativi su tematiche di particolare interesse per gli studenti, l'insegnamento della sicurezza stradale sembrerebbe, stando ai risultati dell'indagine, non avere ancora avuto una reale diffusione nelle scuole pubbliche e private, o sembrerebbe relegato, al massimo, a iniziative di dirigenti scolastici più scrupolosi o dinamici degli altri e ad attività estemporanee poco apprezzate dagli studenti

### **Descrizione del contesto territoriale**

Nella regione Campania si sono registrati n. 9.100 incidenti, i morti sono 273 ed i feriti n.13.848. Cresce il numero di vittime della strada del 12,8% a fronte di un calo in Italia del 9,8%.

Pertanto nella Regione Campania gli incidenti ammontano al 5% del totale nazionale, i decessi al 5,4% e i feriti all'8,1%. L'analisi dell'incidentalità stradale nella regione Campania rappresenta un elemento di particolare interesse per la lettura del fenomeno nel suo complesso. I dati registrati consentono l'individuazione dei profili di utenza della strada e della natura e gravità degli incidenti, elementi particolarmente utili per una programmazione degli interventi per la sicurezza stradale .

Tali dati purtroppo indicano che in Campania vi è una scarsa attitudine ad osservare le regole del Codice della Strada, legata ad una formazione culturale scarsamente sensibile alle tematiche di sicurezza stradale.

La distribuzione dei decessi per classe di età e sesso mostra come le persone di sesso maschile, con netta prevalenza per conducenti, presentino una concentrazione nelle classi di età tra i 20 e 29 anni, mentre le persone di sesso femminile, per le quali si rileva anche un elevato rapporto di vittime tra i pedoni, le percentuali più elevate si registrano nelle classi di età 20-24 anni.

È stato evidenziato, da alcune indagini, che il 16,4% del campione intervistato ammette di guidare anche in stato di ebbrezza, e tale quota sale al 22,9% tra i soggetti maschi; uno su cinque ha una concezione decisamente superficiale della guida (guidare è molto facile, lo fanno tutti).

Inoltre un quarto dei giovani non comprende o non interpreta nella maniera corretta le formulazioni del Codice; il 27% è decisamente autoreferenziale e fa arbitraggio tra prescrizioni e autonoma valutazione del rischio mentre un ragazzo su dieci rispetta le regole, solo perché teme le multe.

L'analisi compiuta getta luce sul grande bisogno di attività di informazione / formazione e di sensibilizzazione dei giovani all'educazione stradale. Da alcune indagini risulta che un'alta percentuale di giovani ha dichiarato di non aver mai frequentato corsi di educazione e sicurezza stradale

Da detti dati emerge che la **scuola non fornisce ai giovani tra i 6 e i 19 anni modelli di comportamento adeguati e riferimenti certi in tema di sicurezza stradale.** (ricerca Censis).

### **Criticità rilevate**

#### **Territori / indicatori criticità**

-alte percentuali in Campania di incidenti stradali con morti. I morti sono 273, con un aumento del 12,8% a fronte di un calo in Italia del 9,8%

-il 69,5% del campione dei 400 giovani intervistati o che hanno compilato un apposito questionario, hanno dichiarato di non aver mai frequentato a scuola un corso di sicurezza stradale (ricerca Censis)

#### **Criticità**

-alta percentuale di persone coinvolte in incidenti stradali

-scarsa informazione nelle scuole

-scarsa percezione del rischio tra i giovani

Dai dati analizzati, emerge una percentuale alta di incidenti stradali (43%) in alcuni comuni italiani, fra cui Napoli .

#### **OBIETTIVI:**

L'obiettivo generale del progetto è quello di offrire un'opportunità per riflettere sulla sicurezza stradale e per informarsi sulle possibili conseguenze di condotte pericolose alla guida, al fine ridurre sia il numero di incidenti mortali in Campania almeno della metà (-50%) che di ridurre le conseguenze sociali, sanitarie e l'incidenza economica

#### **Criticità**

-L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo tra le 3 e le 6 del mattino, in media 5 decessi ogni 100 incidenti, a fronte di una media giornaliera pari a 1,87. La domenica è il giorno della settimana nel quale si registra il livello più elevato dell'indicatore, 3,1 morti per 100 incidenti, e vede coinvolti soprattutto giovani di ritorno dalla serata trascorsa in discoteca e sono note come **“le stragi del sabato sera”**

-Scarsa percezione del rischio tra i giovani

-Scarsa informazione e prevenzione nelle scuole

## **Obiettivi specifici**

- informare e convincere i più indisciplinati ad interiorizzare le norme elementari di sicurezza stradale. Nel progetto si prevede di raggiungere il 50% del campione che ha evidenziato estraneità alla cultura della sicurezza stradale, circa 200 giovani su i 400 del campione osservato.

-aumentare le conoscenze rispetto al codice della strada, la percezione del pericolo e le misure di autoprotezione

- aumentare le informazioni sulle conseguenze degli incidenti stradali (danni fisici, psicologici, economici e legali)

- aumentare la consapevolezza sui rischi che si corrono sulla strada, degli atteggiamenti irresponsabili,delle conseguenze anche legali che ne derivano e delle alternative che possono trovare a disposizione nel proprio territorio (mezzi pubblici notturni)

- aumentare i percorsi di apprendimento sulla guida sicura e sui rischi della strada nelle scuole

## **Indicatori ex post**

a) su un campione di circa 400 studenti, che sono stati coinvolti nel progetto e che sono stati invitati a compilare un questionario , poco meno della metà ha dichiarato di aver utilizzato i mezzi pubblici al termine di una serata.

## **Complesso delle attività previste per il raggiungimento degli obiettivi**

### **Obiettivi specifici**

a.1. Aumentare le conoscenze rispetto al codice della strada, la percezione del pericolo e le misure di autoprotezione .

b.1 aumentare le consapevolezza sui rischi che si corrono sulla strada,degli atteggiamenti irresponsabili,delle conseguenze anche legali che ne derivano e delle alternative che si possono trovare a disposizione nel proprio territorio (mezzi pubblici notturni)

c.1 Aumentare i percorsi di apprendimento sulla guida sicura e sui rischi della strada nelle scuole

### **Attività previste**

a.1.1 - Lezioni

a) **Coinvolgimento delle scuole** mediante l'inoltro di mail, contatti telefonici con le segreterie scolastiche per stabilire incontri per la promozione della campagna di sensibilizzazione sull'educazione e sicurezza stradale.

b). Le lezioni saranno sia teoriche che pratiche di guida virtuale, strutturate nelle seguenti tematiche: codice della strada, segnaletica stradale, misure di prevenzione , guida di veicoli in modo virtuale tramite PC .

c) - **Realizzazione di un sito web**, attraverso cui si potrà accedere, pur nel rispetto delle norme sulla privacy, ad una banca dati consultabile permanentemente attraverso la rete internet e dalla visualizzazione di video sulla sicurezza stradale ed all'apprendimento delle norme di

primo soccorso in caso di incidente. Il sito sarà realizzato dai giovani per i giovani , con l'ausilio ed il supporto di esperti del settore.

- d) **Prendere contatti sia con altre Amministrazioni** dello Stato e sia con le Amministrazioni Locali
- e) **Realizzazione degli incontri** dove ogni lezione avrà un suo tema specifico (codice della strada, segnaletica stradale, minicar e loro uso, guida sicura, ...)
- f) **Realizzazione di piccoli filmati** su sicurezza stradale
- g) **Realizzare delle lezioni** e produrre la traduzione dei testi delle lezioni nelle principali lingue della UE (inglese, francese, spagnolo e tedesco)
- h) **Realizzazione di piccole statistiche** attraverso la raccolta di dati con espressione su cartelloni

### **METODOLOGIA DI LAVORO:**

Per il conseguimento degli obiettivi prefissati saranno previsti interventi formativi articolati secondo gli steps del coaching conversation model:

- Ascolto contestuale per concentrare l'attenzione e non disperdere le energie
- Stabilire il focus per rendere chiari, consistenti ed allineati gli obiettivi
- Individuare le possibilità per definire le strategie, le azioni da intraprendere e i comportamenti da adottare
- Pianificare le azioni coerenti per realizzare i cambiamenti voluti.
- Rimuovere gli ostacoli (gaps) per aiutare i discenti a riconoscere le strategie da cambiare e da modificare, per valorizzare e celebrare i successi, ma anche gli errori come stimolo al cambiamento
- Ricapitolazione (Review and next step) per razionalizzare, memorizzare e scandire le tappe del percorso individuato.

Saranno proposte attività laboratoriali e saranno privilegiate metodologie quali: Brainstorming, Cooperative Learning, Role play.

### **PROGRAMMA DEI LAVORI:**

<b><u>ATTIVITA'</u></b>	<b>GENNAIO</b>	<b>FEBBRAIO</b>	<b>MARZO</b>	<b>APRILE</b>	<b>MAGGIO</b>	<b>GIUGNO</b>	<b>SETTEMBRE</b>	<b>OTTOBRE</b>	<b>NOVEMBRE</b>	<b>DICEMBRE</b>
Pianificare e gestire le attività										
Coinvolgimento delle scuole										

Coinvolgimento delle Amministrazioni	■	■	■							
attività laboratoriali				■	■	■	■	■	■	
Monitoraggio				■	■			■	■	■
Produzione (sito web, statistiche...)			■	■	■	■	■	■	■	

**DESTINATARI:** Scuole di ogni ordine e grado

**PERIODO E SEDE DI SVOLGIMENTO:**

*periodo:* Intero anno scolastico

*sede:* Ministero infrastrutture e Trasporti- Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Campania-Molise-Puglia e Basilicata sede di Via Marchese Campodisola n.21 -Napoli

**MAPPATURA COMPETENZE ATTESE:**

Competenza	Significato nella didattica	Condizioni per l'utilizzo	Aspetti da valutare
Obbiettivi e compiti	Sa applicare nel contesto classe le indicazioni emerse nel corso	Gli obbiettivi e i compiti sono chiari e le risorse sono adeguate	Raggiungimento degli obbiettivi in termini di prestazioni didattiche ed educative
Utilizzazione delle risorse	Usa le risorse messe a disposizione	Relazione evidente tra risorse, processi e risultati	Capacità di acquisire, gestire e utilizzare le risorse
Gestione del processo operativo	Sa predisporre una programmazione coerente con gli obbiettivi	Relazione tra processo didattico, obbiettivi e risultati	Comportamenti e stili professionali. Collegialità nelle decisioni. Relazioni interne.
Soddisfazione delle aspettative	Soddisfa le domande e le aspettative sociali istituzionali.	Le domande e le aspettative sono realistiche	Soddisfazione degli studenti e delle famiglie
Assenza di problemi	Non mostra problemi nell'operare		Capacità di mediare eventuali conflitti interni
Apprendimento continuo	Adattamento ai cambiamenti	Rapidità di risposta alle riforme e ai cambiamenti educativi e curriculari	Sensibilità ai cambiamenti, monitoraggio dei processi di lavoro, riflessione e sviluppo professionale.

**VERIFICA FINALE:**

Il monitoraggio sulla formazione, si svolgerà come un'azione costante di osservazione e di controllo del fenomeno nel corso del suo stesso evolversi, al fine di raccogliere dati utili per confermare il sistema o, a seguito dell'individuazione di elementi di criticità e/o forza, correggere e migliorare lo stesso.

Questo permetterà di individuare strategie qualitative di miglioramento e di innovazione delle proposte formative stesse.

Le modalità sono le seguenti:

- valutazione delle aspettative attraverso un questionario somministrato all'inizio del Corso di formazione generale e conseguente analisi complessiva;
- valutazione con i partecipanti, al termine di ogni giornata formativa e conseguente analisi complessiva;
- valutazione del relatore, su apposita griglia predefinita e conseguente analisi complessiva;
- valutazione degli esperti di volta in volta intervenuti, su apposita griglia predefinita e conseguente analisi complessiva;
- valutazione dell'interesse agli argomenti proposti, su apposita griglia predefinita e conseguente analisi complessiva;
- valutazione delle attività proposte, su apposita griglia predefinita e conseguente analisi complessiva;
- questionario di verifica conclusivo ,somministrato a tutti i partecipanti alla formazione , al termine dell'intero percorso formativo e sua analisi complessiva.

**DIRETTORE RESPONSABILE:** Cav. Antonio D'Ambrosio

**Curriculum:**

Funzionario del Ministero Infrastrutture e Trasporti in servizio dal 1/9/1983 presso la Sezione Circolazione e Sicurezza Stradale del Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche Campania, Molise, Puglia e Basilicata sede di Napoli.

Abilitato all'insegnamento di educazione e sicurezza stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.

Presidenza del Consiglio dei Ministri- Dipartimento Gioventù e SCN: Formatore di Servizio Civile Nazionale

Università degli Studi di Napoli "Federico II": Tutor di studenti universitari per la formazione e l'orientamento

Università degli Studi di Napoli "Suor Orsola Benincasa": Tutor di studenti universitari per la formazione e l'orientamento

Università degli Studi di Napoli "L'Orientale": Tutor di studenti universitari per la formazione e l'orientamento

MIUR-Istituto Statale di Istruzione Superiore "Elena di Savoia": Tutor studenti alternanza scuola-lavoro

Ministero Infrastrutture e Trasporti: Docente di educazione e sicurezza stradale nelle scuole:

-Scuola Secondaria di I grado "Tito Livio"-Napoli

-I.C."13 Ignazio di Loyola" – Napoli

-I.C. "D'Aosta-Scura"- Napoli

-I.S.I.S. "A.Casanova" –Napoli

-Liceo Artistico Napoli

-I.S.I.S. "G.Vico"- Napoli

-I.S.I.S "Elena di Savoia"

-I.C. "Baracca-V.Emanuele"-Napoli

-I.C."M.Troisi" – San Giorgio a Cremano

-I.C. "2 Panzini"- C.Mare di Stabia

-I.C."5 K.Woytilia" – C.Mare di Stabia

-International School of Naples

-Ecole Francaise "A.Dumas"- Napoli

-I.C. "S.Giovanni Bosco" – Volla

-I.C. "Sarria-Monti" - Napoli

**RELATORI:** Dott.ssa Cosima FUCCI - Dott.ssa Federica D'AMBROSIO -  
Dott.ssa Fabiana D'AMBROSIO – Tec.Gest.Az-Inf. Valentina  
BARBUTO - Cav.Antonio D'AMBROSIO