

LAGS

LABORATORIO PER IL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE



**SECONDO CORSO DI BASE PER
L'ADDESTRAMENTO AL GOVERNO
DELLA SICUREZZA STRADALE
4 MAGGIO 2009 – 12 OTTOBRE 2009**



**CALENDARIO
RoSaM 2**

VERSIONE 22 ottobre 2009

**PRIMO CORSO DI BASE PER
L'ADDESTRAMENTO AL GOVERNO
DELLA SICUREZZA STRADALE**



DANILO BRUNA, PROVINCIA DI CUNEO – CRISTINA CIRIO, COMUNE DI ASTI – LORENZO FERRARIS, COMUNE DI VALENZA – ERMES FONTANA, COMUNE DI TORINO – CARLOTTA GALLO, MINISTERO DELL'INTERNO – BRUNO GIRAUDO, COMUNE DI CUNEO – GIOVANNA LENTI, PROVINCIA DI TORINO – STEFANO LOTTINI, PROVINCIA DI BIELLA – GIUSEPPE MALINVERNI, PROVINCIA DI NOVARA – GIORGIO MARTOCCIA, COMUNE DI VERBANIA - CHIARA MONTALDO, IRES PIEMONTE – EUGENIA MOSCA, PROVINCIA DI BIELLA – SYLVIE OCCELLI, IRES PIEMONTE – OLGA QUERO, REGIONE PIEMONTE – ENRICA ROSSO, REGIONE PIEMONTE – MARZIO SGUOTTI, PROVINCIA DI VERCELLI – SILVIA TARDITI, IRES PIEMONTE – RITA VALENZIANO, REGIONE PIEMONTE – LUCIANO VARETTO, REGIONE PIEMONTE – ROBERTO VETTORE, COMUNE DI ALESSANDRIA – GERARDO ARCIERI, STUDENTE MATRAS – MAURIZIO DIFRONZO, STUDENTE MATRAS – MICHELE VENTURA, STUDENTE MATRAS

1. PREMESSA

Come viene indicato nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, il presupposto di qualsivoglia politica di riduzione delle vittime degli incidenti stradali è costituito dallo sviluppo di una nuova cultura della sicurezza stradale dei decisori e dei tecnici con competenza e responsabilità dirette in questa materia.

Per questo motivo la Regione Piemonte, nel 2008, ha organizzato il primo corso di base all'addestramento al governo della sicurezza stradale, RoSaM 1.

In relazione ai positivi risultati raggiunti dal Corso, la Regione Piemonte ha:

- a) promosso la costituzione del LAGS, Laboratorio per l'Addestramento al Governo della Sicurezza Stradale, dedicato in modo specifico a svolgere una attività di formazione di dirigenti e tecnici nel settore del governo della sicurezza stradale e di assistenza e supporto alla definizione e attuazione di interventi per la sicurezza stradale;
- b) affidato al LAGS la realizzazione del secondo Corso di base per l'addestramento al governo della sicurezza stradale, RoSaM 2.

2. CARATTERISTICHE DEL CORSO

2.1 CONTENUTI E OBIETTIVI

Il Corso è dedicato a illustrare il quadro complessivo dei fattori di rischio che determinano lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale, le misure che possono essere adottate per contrastare tali fattori, le forme di raccordo e coordinamento indispensabili per governare tutte le componenti della sicurezza stradale.

L'obiettivo è quello di esaminare il sistema di competenze e professionalità che deve concorrere a sviluppare una strategia di sicurezza stradale

efficace e indicare come questo sistema possa essere governato (coordinato, orientato, motivato, etc.). La figura professionale di riferimento per la quale viene svolto il Corso è il responsabile di un Piano, un Programma o un Progetto complesso dedicato alla sicurezza stradale.

L'azione di formazione e addestramento del Corso è:

- a) rivolta a migliorare la capacità complessiva di controllo e governo della sicurezza stradale da parte di figure tecniche inserite in strutture con responsabilità dirette in materia di sicurezza stradale o che gestiscono settori che incidono direttamente sulla sicurezza stradale (infrastrutture stradali, trasporti, prevenzione/controllo, etc.);
- b) direttamente collegata alla programmazione regionale in materia di sicurezza stradale (Terzo Programma di Attuazione);
- c) tendente a stratificare e consolidare esperienze e abilità dei soggetti che partecipano attivamente al processo di miglioramento della sicurezza stradale.

La direzione tecnica del Corso è curata da Maurizio Coppo, il coordinamento organizzativo da Roberto Tadei e la progettazione dei singoli moduli da Stefano Giovenali. Le funzioni di segreteria tecnica sono svolte da Ivano Pinna, che cura anche i supporti tecnici.

2.2 DESTINATARI DELL'AZIONE FORMATIVA

L'intervento formativo si rivolge a figure che partecipano ai processi decisionali e tecnici su cui si basa l'azione di governo della sicurezza stradale. I principali destinatari dell'azione formativa sono quindi:

- a) i tecnici degli Enti Locali con competenze dirette o indirette in materia di sicurezza stradale che partecipano attivamente al processo di definizione delle scelte di programmazione e/o intervento con compiti di responsabilità;
- b) i professionisti che forniscono un supporto a questo processo;
- c) altri soggetti (pubblici e privati) la cui azione condiziona, in modo più o meno diretto, lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale.

2.3 BENEFICI PER I PARTECIPANTI AL CORSO

La partecipazione al Corso determina tre ordini di benefici:

- a) benefici diretti alle Amministrazioni Locali (punteggi aggiuntivi nell'ambito del bando per l'assegnazione di finanziamenti del Terzo Programma di Attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale da parte della Regione Piemonte);
- b) benefici diretti ai singoli partecipanti (riscontri oggettivi sulle prospettive di promozione professionale);
- c) benefici indiretti per gli organismi e i tecnici partecipanti (accesso a un repertorio di strumenti e soluzioni tecniche e procedurali la cui efficacia è stata verificata da esperti e altre Amministrazioni Pubbliche).

Oltre ai suddetti benefici è previsto che i tecnici che abbiano completato con profitto la partecipazione al corso di base potranno accedere a titolo gratuito ai seminari tecnici a loro riservati in esclusiva, su materie di interesse strategico della Regione e delle Amministrazioni locali.

Questi stessi tecnici potranno far parte della rete tecnica di riferimento, RTR, organizzata dal LAGS per fornire supporti e indirizzi alla Regione Piemonte per la definizione di strategie di sicurezza stradale.

2.4 DURATA E STRUTTURA DEL CORSO

Il Corso si sviluppa per 13 giornate ciascuna delle quali è costituita da sei ore di attività formativa e un'ora di supporto tecnico per un complesso di 91 ore. Le giornate hanno inizio alle ore 9:30, si concludono alle ore 17:30 e sono articolate in due sessioni intervallate da una pausa di un'ora per il pranzo.

La sessione tipo è costituita, in alternativa, da:

- a) due moduli didattici di base, ciascuno della durata di 1h30', comprensiva di un breve spazio per eventuali chiarimenti o approfondimenti, seguiti da 30' di supporti tecnici (analisi della documentazione disponibile, confronto con casi concreti di interesse dei partecipanti, approfondimenti specifici, etc.);

- b) un seminario di 3h su casi di studio di rilevante interesse (illustrati dai tecnici che ne hanno avuto la responsabilità progettuale e/o gestionale) o questioni di particolare interesse che richiedono un approfondimento specifico, seguito da 30' di approfondimenti tecnici come indicati sopra;
- c) una tavola rotonda (di durata orientativa pari a 3h 30') su problematiche che vengono affrontate attraverso il confronto delle posizioni espresse dai principali attori coinvolti;
- d) laboratorio (di durata orientativa pari a 3h 30') di confronto con le situazioni di incidentalità e le condizioni operative nelle Amministrazioni di provenienza e valutazione sulle potenzialità di innovazione (i laboratori tendono a fornire ai partecipanti gli elementi di base per comprendere meglio come trasferire nel modo più efficace i contenuti della formazione nelle Amministrazioni di provenienza e nella propria attività professionale).

Il Corso si conclude con una Conferenza di presentazione dei risultati formativi conseguiti e con la consegna di un attestato di frequenza e profitto.

La frequenza con profitto del Corso costituisce fattore di merito nell'ambito dei programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale gestito dalla Regione Piemonte.

È condizione necessaria per conseguire l'attestato di frequenza la partecipazione a non meno di 8 giornate di lezione.

3. SEZIONI TEMATICHE

Il Corso base per l'addestramento al governo della sicurezza stradale si articola in quattro sezioni tematiche di 3 o 4 giorni ciascuna, come indicato di seguito.

I) **IL SISTEMA DELLE CONOSCENZE E LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE**

Nella prima sezione viene illustrato lo stato delle conoscenze in materia (presentando i principali report comunitari, nazionali e regionali), viene esaminato il sistema di produzione dei dati e delle conoscenze (con particolare riferimento ai centri di monitoraggio e al loro sviluppo) e viene esaminato il rapporto tra sistema delle conoscenze e processi decisionali. L'azione di monitoraggio e l'uso dei suoi risultati a fini di programmazione e intervento.

L'obiettivo è quello di costruire un sistema di riferimenti conoscitivi aggiornati e condivisi ma, soprattutto, di chiarire bene i meccanismi di produzione dei dati ed i modi più efficaci per analizzarli a fini di supporto al processo decisionale ed alla gestione degli interventi per la sicurezza stradale.

II) **LA RETE STRADALE**

Analisi, tecniche e procedure per migliorare la sicurezza stradale attraverso interventi sulle infrastrutture. Le tecniche della manutenzione programmata e l'utilizzazione evoluta del catasto stradale. La rete nazionale, la rete locale extraurbana. Gli attraversamenti urbani, la viabilità urbana. Monitoraggio della rete, analisi di sicurezza e individuazione delle priorità di intervento.

III) **REGOLAMENTAZIONE DEL TRAFFICO**

La regolamentazione del traffico e gli interventi per orientare la composizione e le caratteristiche della mobilità su strada ai fini del miglioramento della sicurezza stradale. L'azione di prevenzione, dis-

suasione e repressione a fini di miglioramento della sicurezza stradale. Regole, trasgressioni, rischio e protocolli di sanzionamento. L'integrazione delle risorse e la specializzazione delle attività.

IV) IL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

Il governo della sicurezza stradale: profili normativi, programmatori e attuativi. Le diverse componenti del governo della sicurezza stradale nell'esperienza europea e nazionale (dal controllo dei comportamenti, al miglioramento della rete, alle regolamentazione del traffico, al sistema educativo, etc.). Gli strumenti di governo complessivo della sicurezza stradale in Italia e in altri Paesi europei: il livello nazionale, regionale e locale. Concertazione e partenariato nella definizione di strategie e interventi per la sicurezza stradale. Le verifiche di efficacia degli obiettivi e delle misure poste in essere. L'uso del monitoraggio per migliorare l'efficacia e l'efficienza. La costruzione di una consapevolezza della sicurezza stradale presso gli adulti, le diverse categorie professionali, gli studenti. Forme e strumenti della comunicazione. Il diritto alla consapevolezza in capo ai cittadini più giovani e la programmazione della educazione alla sicurezza stradale. Riepilogo sui principi fondamentali del governo della sicurezza e sui meccanismi di individuazione e scelta delle priorità.

Al termine di ogni sezione viene organizzato un laboratorio di confronto sulle condizioni operative e sullo stato delle conoscenze e delle tecniche utilizzate nelle Amministrazioni di provenienza nonché sugli interventi posti in essere e sulle potenzialità di innovazione e sviluppo.

Il Corso verrà monitorato mediante la somministrazione ai partecipanti di questionari di individuazione delle aspettative all'inizio del Corso e di soddisfazione di queste al termine del Corso. Inoltre, per ogni Sezione Tematica verrà monitorata la qualità didattica. Analoghi questionari di valutazione verranno sottoposti ai docenti.

4. CALENDARIO

Sezione I

IL SISTEMA DELLE CONOSCENZE E LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Giorno 1. PRESENTAZIONE E RIFERIMENTI DI BASE

4 MAGGIO MATTINO

- 1) **La formazione dei quadri tecnici nella strategia di sicurezza stradale della Regione Piemonte**
L'addestramento al governo della sicurezza stradale nel quadro delle attività di pianificazione e programmazione regionale. Le ricadute del Corso sulla competizione per l'accesso alle risorse della programmazione regionale per la sicurezza stradale. (Olga Quero, Regione Piemonte)
- 2) **L'impegno di COREP per la formazione**
(Presidente del COREP, Antonio Gugliotta)
- 3) **Obiettivi e contenuti del Corso**
Obiettivi, struttura e contenuti del corso. Il ruolo dei moduli di base, dei seminari, delle tavole rotonde e dei laboratori di confronto. Le valutazioni di profitto. I rapporti con la docenza. (Roberto Tadei)
- 4) **La cultura della sicurezza stradale**
La cultura di governo della sicurezza stradale come presupposto di un'efficace strategia di sicurezza stradale. Multisetorialità e interistituzionalità nei processi di miglioramento della sicurezza stradale, la concertazione interistituzionale. I fondamenti concettuali della cultura della sicurezza stradale. (Maurizio Coppo)
- 5) **I nuovi profili professionali nel settore delle infrastrutture e della mobilità**
I profili professionali coinvolti nel processo di miglioramento della sicurezza stradale. L'evoluzione normativa, disciplinare e profes-

sionale. Il sistema di competenze e abilità tecniche richiesto per il governo della sicurezza stradale. (Stefano Giovenali)

6) Competenze e responsabilità nel campo della sicurezza stradale

Il sistema delle competenze. Responsabilità individuali e responsabilità delle istituzioni. Strumenti e condizioni per migliorare l'efficacia dell'azione e per tutelare le responsabilità individuali. (Potito Iascone)

7) L'esperienza del 1° Corso di base

Considerazioni e indicazioni per una efficace utilizzazione del Corso nell'ambito della propria attività di ufficio. (Lorenzo Ferraris, Giovanna Lenti, Roberto Vettore)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione di base della sezione. Approfondimento degli aspetti organizzativi e didattici.

4 MAGGIO POMERIGGIO

8) 1° Seminario. Lo stato della sicurezza stradale nell'Unione europea e nei principali Paesi sviluppati. Il quadro italiano

I quadri conoscitivi tracciati dalla Commissione europea e dalla ETSC. L'evoluzione della sicurezza stradale nella UE e negli USA, Cina ed India. Confronti tra i Paesi della UE15. Stato ed evoluzione della sicurezza stradale in Italia. La relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale. I quadri tecnici per la programmazione attuativa del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Il Libro Bianco sui Trasporti della Commissione europea e il Libro Bianco sulle politiche di sicurezza stradale della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale. Funzioni e caratteristiche del monitoraggio per il governo della sicurezza stradale. Regioni e province italiana a confronto. (Maurizio Coppo)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione di base sullo stato della sicurezza stradale nella UE, in alcuni Paesi europei e non, della 3^A e 4^A "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale" e del "Libro Bianco" sulla attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e sulle prime valutazioni di efficacia.

Giorno 2. STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE. IL QUADRO EUROPEO E NAZIONALE**11 MAGGIO MATTINO****9) Il Centro di Monitoraggio della Provincia di Torino**

Un caso di eccellenza: il centro di monitoraggio della Provincia di Torino. Dal supporto alle fonti al miglioramento della completezza e della qualità dei dati alla analisi del rischio. Le prospettive di una rete di centri provinciali di monitoraggio. (Giovanna Lenti)

10) I dati sugli incidenti stradali

Migliorare e organizzare la raccolta dei dati relativi agli incidenti stradali. Il supporto alle fonti. La gestione dei dati per la programmazione degli interventi: completezza delle informazioni, georeferenziazione degli incidenti, integrazione con altre serie di dati (caratteristiche della strada, comportamenti di guida trasgressivi, flussi di traffico, etc.). I requisiti di una base informativa impiegata per interventi di sicurezza stradale. (Monica Mazzoni)

SUPPORTI TECNICI

Il quadro dei Centri di Monitoraggio in Italia, siti e materiali. Gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e del 2° Programma di attuazione sui centri di monitoraggio regionali e locali.

11 MAGGIO POMERIGGIO**11) Il Centro di Monitoraggio della Regione Piemonte**

Le attività e i "prodotti" del Centro di Monitoraggio della Regione Piemonte. Il raccordo tra Centro regionale e centri provinciali. L'azione della Regione Piemonte per la sicurezza stradale: Piani, Programmi, interventi diretti. I risultati conseguiti e prospettive di sviluppo. (Olga Quero, Silvia Tarditi, Sylvie Occelli)

12) Dai dati alle decisioni

L'analisi dei dati sugli incidenti stradali e lo stato della rete stradale. L'azione sulle fonti per migliorare la completezza e la qualità dei dati. L'organizzazione dei dati in sistemi informativi. (Paolo Vadi, Massimo Tavanti)

13) Dai dati al progetto

L'individuazione delle tratte stradali ad alto rischio. Azioni per la messa in sicurezza delle strade ad alto rischio: interventi infrastrutturali, disciplina del traffico, controlli. Un primo bilancio. (Luca Rossi)

SUPPORTI TECNICI

Istruttoria per l'analisi dello stato delle conoscenze in materia di incidentalità e sicurezza stradale nelle Amministrazioni di provenienza, con particolare riferimento alla eventuale presenza di tecnici o strutture delegate alla raccolta e alla analisi dei dati; alla eventuale produzione di note informative e rapporti sullo stato dell'incidentalità stradale e sui principali fattori di rischio; all'eventuale presenza di procedure attraverso le quali le conoscenze tecniche in materia di sicurezza stradale vengono impiegate nei processi decisionali. Distribuzione ai partecipanti di una traccia per compilare un breve report. Descrizione degli obiettivi del primo laboratorio.

Giorno 3. MONITORAGGIO E VERIFICHE DI EFFICACIA**18 MAGGIO MATTINO****14) Il sistema infrastrutturale e della mobilità**

Rilevazione delle caratteristiche geometriche, funzionali e manutentive della rete (piattaforma stradale, segnaletica e arredi funzionali). Il catasto delle strade. Le caratteristiche della mobilità (volumi e composizione dei flussi di traffico, matrici OD, etc.) e degli utenti della strada. Tipologie di spostamento (casa-lavoro, spostamenti occasionali, gli spostamenti "del sabato sera", etc.). La costruzione di un sistema informativo georeferenziato sui comportamenti di guida trasgressivi. Un esempio concreto. (Ursula Montanari)

- 15) Rischio, vulnerabilità e determinazione delle priorità di intervento**
 Aspetti concettuali degli indicatori di rischio, densità di vittime, vulnerabilità, etc. L'uso dei dati per la costruzione degli indicatori e la valutazione degli indicatori più opportuni. L'uso degli indici di entità delle vittime, rischio, vulnerabilità, etc. per individuare le priorità di intervento. (Maurizio Coppo)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione tecnica relativa agli argomenti trattati nella mattinata. Approfondimenti su aspetti specifici

18 MAGGIO POMERIGGIO

- 16) 1° LABORATORIO**

Lavori di gruppo sullo stato delle conoscenze e il loro utilizzo a fini di programmazione degli interventi nelle amministrazioni di provenienza dei partecipanti. Valutazione delle potenzialità di sviluppo e delle condizioni necessarie per rafforzare il quadro delle conoscenze a supporto della sicurezza stradale. (Partecipanti al Corso, Maurizio Coppo, Stefano Giovenali, Roberto Tadei, Ivano Pinna)

Sezione II LA RETE STRADALE

Giorno 4. QUALIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE

25 MAGGIO MATTINO

- 17) Riferimenti concettuali e coordinate generali**
 Il sistema infrastrutturale italiano. La distribuzione delle vittime e del costo sociale per tipo di rete. L'individuazione delle tratte a rischio. Il tema degli "attraversamenti urbani". Densità di vittime, rischio, vulnerabilità e ricorsività. L'analisi di rischio applicata alle 1.300 tratte stradali del sistema infrastrutturale "maggiore" e

l'individuazione delle tratte a massima densità di danno. (Maurizio Coppo)

18) Strumenti e strategie di miglioramento della rete stradale

Riferimenti normativi. La classificazione funzionale delle strade. La normativa di settore, limiti e sviluppi della classificazione funzionale. Verifica ed adeguamento dei caratteri infrastrutturali della rete stradale. Bonifica ed adeguamento della segnaletica. La gestione degli impianti pubblicitari. La direttiva europea sulla gestione della sicurezza della rete stradale; le linee guida italiane; le prospettive di applicazione nel nostro Paese e le ricadute economiche, organizzative e professionali. Verso un nuovo standard e la riforma del Codice della Strada. (Stefano Giovenali)

SUPPORTI TECNICI

Distribuzione e presentazione della normativa di settore e della documentazione tecnica. Eventuali approfondimenti

25 MAGGIO POMERIGGIO

19) 1^A Tavola Rotonda. Applicazioni di Road Safety Inspecting in Italia

Presentazione dei più significativi casi italiani di Road Safety Inspecting. Il campo di applicazione, il metodo, i profili operativi, i risultati tecnici, l'utilizzazione dei risultati a fini di miglioramento della sicurezza stradale. (Salvatore Cafiso, Luciano Cera, Lorenzo Domenichini, Alfonso Montella)

Giorno 5. LA RETE STRADALE LOCALE, TRATTE EXTRAURBANE E DI ATTRAVERSAMENTO

3 GIUGNO MATTINO

20) Linee guida per la sicurezza stradale nella Regione Piemonte

Tipologie di reti stradali. Nella lezione si presentano le linee guida per la sicurezza stradale che l'Osservatorio Città Sostenibili ha elaborato per conto della Regione Piemonte. Le linee guida consistono in tre volumi. Il primo dedicato alla strategia comune

degli enti locali. Il secondo dedicato alla sicurezza delle strade urbane. Il terzo dedicato alla sicurezza delle strade urbane e periurbane. (Carlo Socco)

21) L'azione sul sistema infrastrutturale della Regione Piemonte

L'occasione fornita dal 1° (e dal 2°) Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. Progettazione e attuazione. Monitoraggio e risultati. Il catasto delle strade. (Donato Rosso)

3 GIUGNO POMERIGGIO

22) Il caso di Bologna

Il processo di qualificazione e messa in sicurezza delle strade a maggiore densità di danno realizzato dalla Provincia di Bologna. Le indicazioni del Piano Provinciale della Sicurezza Stradale di Bologna in materia di tratte stradali ad alta densità di vittime, la ricognizione sul campo, l'individuazione dei fattori di rischio, la progettazione e realizzazione degli interventi di rimozione dei fattori di rischio, il monitoraggio dei risultati, le valutazioni di efficacia. (Davide Parmeggiani)

23) Le tipologie di interventi più utilizzati per la messa in sicurezza della rete stradale locale extraurbana

Aspetti generali della questione. Gli interventi più usuali e quelli più efficaci. Interventi sull'infrastruttura e misure di controllo. Le rotonde a doppia deflessione. (Chiara Pugnetti)

SUPPORTI TECNICI

Istruttoria per raccogliere i quesiti e i casi di studio inerenti i compiti e le responsabilità di gestione e regolamentazione del traffico, di controllo dei comportamenti di guida e di gestione della rete stradale che saranno trattati durante le lezioni 26 (Riferimenti normativi di base per la gestione del traffico) e 27 (I fondamenti dell'azione di controllo).

Giorno 6. LA VIABILITÀ URBANA**15 GIUGNO MATTINO****24) 2° Seminario. Riferimenti normativi e concettuali per la messa in sicurezza delle aree urbane. Gli interventi di moderazione del traffico**

Norme di riferimento e competenze. Cenni sulla normativa di altri Paesi dell'Unione europea. La gamma degli strumenti e delle tipologie di interventi per migliorare la sicurezza urbana. Gli attraversamenti urbani. Definizione e caratteristiche infrastrutturali degli attraversamenti urbani. Caratteristiche tecniche e profili amministrativi delle possibili linee di azione. Portali, rallentatori, controlli. Analisi, priorità e programmi di intervento. Le principali tipologie di intervento. Elenco dei sistemi di moderazione del traffico evidenziandone costi e benefici. Esempi di applicazione. Indirizzi tecnici e manualistica. (Giulio Maternini)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione di base della sezione. Approfondimento degli aspetti organizzativi e didattici.

15 GIUGNO POMERIGGIO**25) 3° Seminario. Il caso di Chambery**

Trenta anni di politiche di sicurezza stradale che hanno condotto ad una riduzione delle vittime degli incidenti stradali di oltre il 90%. I programmi di moderazione del traffico e la creazione di spazi condivisi dai diversi utenti della strada (automobilisti, conducenti di veicoli a due ruote a motore, ciclisti, pedoni, mezzi di trasporto e distribuzione delle merci, etc.) nella città di Chambery. La nuova normativa francese delle zone a 20 Km/h (zone de rencontre). (Michel Deronzier)

*SUPPORTI TECNICI**Distribuzione dei materiali tecnici.***Sezione III
REGOLAMENTAZIONE DEL TRAFFICO****Giorno 7. DISCIPLINA E CONTROLLI****29 GIUGNO MATTINO**

- 26) Riferimenti normativi di base per la gestione del traffico**
Compiti e poteri dell'ente proprietario della strada. Aspetti giuridico - amministrativi dei provvedimenti necessari per la regolazione del traffico. Capacità di danno dell'infrastruttura. La gestione del contenzioso. Ottimizzazione delle risorse umane e strumentali. L'impiego e l'apporto migliorativo delle nuove tecnologie. Verifica dei risultati. Casi di studio e quesiti segnalati dai partecipanti. (Potito Iascone)
- 27) I fondamenti dell'azione di controllo**
I principali criteri e fonti normative del sistema di gestione della strada. Il sistema sanzionatorio e le azioni di contrasto per le violazioni ai comportamenti vietati sulla strada. Gli interventi di controllo previsti nel PNSS. Normativa e regolamentazione di riferimento delle norme a tutela della strada e norme di comportamento riferite alla sicurezza. L'organizzazione dei servizi per il controllo sulla sicurezza e per il contrasto alle violazioni. Aspetti giuridici sulle azioni di contrasto ai comportamenti di pericolo e alla pianificazione dei servizi di vigilanza. Casi di studio e quesiti segnalati dai partecipanti. (Potito Iascone)

*SUPPORTI TECNICI**Presentazione e distribuzione della documentazione di base della sezione. Approfondimento degli aspetti organizzativi e didattici.*

29 GIUGNO POMERIGGIO

- 28) 4° Seminario. Il sistema delle responsabilità dei gestori delle reti**
Manutenzione della strada e del suo arredo di segnalamento: le responsabilità derivanti dalla condizione di insidia o mancanza di segnaletica. Repertorio delle più significative pronunce giurisprudenziali ed azioni esperibili da e contro l'ente proprietario della strada. Tutela giurisdizionale dell'ente proprietario della strada. Responsabilità dei funzionari e dirigenti. (Stefano Maini)

SUPPORTI TECNICI

Distribuzione dei materiali tecnici.

Giorno 8. LA MANUTENZIONE PROGRAMMATA DELLA RETE**6 LUGLIO MATTINO**

- 29) Caratteristiche e obiettivi della manutenzione programmata**
L'uso del monitoraggio a fini di verifica e riconfigurazione delle caratteristiche e della disciplina delle tratte stradali. La qualificazione della rete e la definizione delle caratteristiche delle tratte stradali. L'individuazione delle priorità di intervento per raggiungere nel modo più efficiente la nuova configurazione. La manutenzione programmata come strumento per l'individuazione dei progetti e degli interventi da realizzare e per una efficace allocazione delle risorse. (Maurizio Coppo)
- 30) La manutenzione programmata delle strade**
Riferimenti normativi. Dal corpo stradale alla segnaletica: manutenzione ordinaria e straordinaria. Le cinque fasi della manutenzione: progettazione iniziale, rilevamento dati, analisi dei possibili interventi manutentivi, programmazione degli interventi, esecuzione e controllo. Esempi di rilievi strumentali. (Felice Giuliani)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione tecnica relativa agli argomenti trattati nella mattinata.

6 LUGLIO POMERIGGIO**31) 2° LABORATORIO**

Lavori di gruppo sullo stato di conoscenza della rete stradale e sull'attività di manutenzione, qualificazione e sviluppo della rete nelle Amministrazioni di provenienza dei partecipanti al Corso. Valutazione delle indicazioni emerse nel corso della 2° sezione e delle opportunità della loro applicazione sulla rete stradale di competenza dei partecipanti. Considerazioni sui fattori e sulle condizioni necessarie per migliorare la qualità e il livello di sicurezza della rete stradale nel territorio delle Amministrazioni di provenienza. Il possibile contributo dell'azione di controllo, prevenzione, informazione e sensibilizzazione. (Partecipanti al Corso, Maurizio Coppo, Roberto Tadei, Ivano Pinna)

Giorno 9. LA SEGNALETICA. LE AREE URBANE**13 LUGLIO MATTINO****32) 5° Seminario .Aspetti tecnici e giuridici della segnaletica. Le nuove tecnologie.**

Aspetti tecnici e giuridici sulle condizioni di sicurezza della strada mediante il corretto arredo di segnalamento stradale e di gestione del traffico. Impiego dei mezzi di controllo e di corretto utilizzo delle apparecchiature omologate. Strumentazioni di rilevamento e di monitoraggio del traffico ai fini della sicurezza. (Francesco Mazziotta)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione di base della sezione. Approfondimento degli aspetti organizzativi e didattici.

13 LUGLIO POMERIGGIO**33) Mobilità urbana, utenti deboli e zone ad alta sicurezza**

Dimensioni e caratteristiche dell'incidentalità urbana e di quella a carico degli utenti deboli (conducenti di motocicli e ciclomotori, ciclisti e pedoni): il quadro europeo, nazionale, regionale e provinciale. Il carattere regressivo dell'evoluzione della sicurezza stradale degli utenti deboli. Costi sociali ed economici. I provvedimenti presi a livello nazionale da alcuni Paesi europei. Gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per le aree ad alta densità di traffico non motorizzato. Le zone a 30 Km/h e le esperienze di altri Paesi. (Maurizio Coppo)

34) Regole e infrastrutture per gli utenti deboli

Strade e discipline del traffico per le due ruote a motore e per la mobilità ciclopedonale. Misure e interventi per migliorare la sicurezza della mobilità su due ruote a motore. Errori e fattori di rischio ricorrenti. Casi di buone pratiche in Italia. (Giulio Maternini)

SUPPORTI TECNICI

Istruttoria per l'analisi dello stato dell'educazione stradale (caratteristiche qualitative, soggetti attuatori, livello di diffusione, etc.) nei territori di provenienza dei partecipanti, in preparazione del terzo Laboratorio. Distribuzione di una traccia per compilare un breve report. Illustrazione degli obiettivi del Laboratorio.

Giorno 10. LA FORMAZIONE ALLA MOBILITÀ SICURA E SOSTENIBILE
14 SETTEMBRE MATTINO
35) La formazione alla mobilità sicura e sostenibile

Le linee guida del programma ROSE25 . I Piani di formazione alla mobilità sicura e sostenibile. I caratteri strutturali dell'azione formativa. L'analisi della domanda potenziale e la programmazione dell'offerta. Il Piano generale di formazione alla mobilità sicura e sostenibile. Un caso di parziale applicazione. (Stefania Pisanti)

36) Il coinvolgimento delle comunità locali

Il progetto *Piccoli passi*. La competizione paneuropea di Verona. La messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola per consentire la mobilità autonoma dei bambini. La competizione paneuropea di Verona e i tre casi italiani premiati dalla commissione europea. Il programma degli USA per la mobilità autonoma e sicura dei bambini e la verifica dei risultati della sua applicazione negli ultimi tre anni. Le prospettive di sviluppo in Italia. (Maurizio Coppo)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione tecnica relativa agli argomenti trattati nella mattinata.

14 SETTEMBRE POMERIGGIO
37) 3° LABORATORIO

Lavori di gruppo sullo stato dell'educazione stradale (caratteristiche, livello di diffusione, soggetti attuatori, eventuale azione di monitoraggio e verifica di efficacia) nei territori di provenienza dei partecipanti. Valutazione dei caratteri positivi e negativi della situazione attuale e delle potenzialità di sviluppo, con particolare riferimento alle linee di azione trattate nel corso della sezione (attività di formazione alla mobilità sicura e sostenibile) nel territorio di provenienza. Fattori e condizioni necessarie per realizzare

un'offerta formativa coerente con il dettato normativo e con gli indirizzi illustrati nel corso della giornata. (Partecipanti al Corso, Maurizio Coppo, Stefano Giovenali, Roberto Tadei, Ivano Pinna)

Sezione IV

IL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

Giorno 11. IL LIVELLO DI GOVERNO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE

21 SETTEMBRE MATTINO

38) 2^a Tavola Rotonda. Piani Regionali di Sicurezza Stradale

Illustrazione delle caratteristiche dei Piani e dei Programmi Regionali per la Sicurezza Stradale e del loro stato di attuazione. (Piemonte, Lombardia, Friuli e Venezia Giulia, Emilia-Romagna, Veneto).

21 SETTEMBRE POMERIGGIO

39) 4^o LABORATORIO

Lavori di gruppo per approfondimenti sul rapporto tra politiche regionali e politiche locali (Partecipanti al Corso, Maurizio Coppo, Stefano Giovenali, Roberto Tadei, Olga Quero e Ivano Pinna)

SUPPORTI TECNICI

Distribuzione dei materiali tecnici.

Giorno 12. LA PIANIFICAZIONE LOCALE DELLA SICUREZZA STRADALE**28 SETTEMBRE MATTINO****40) I requisiti minimi di un Piano di sicurezza stradale**

Gli elementi fondamentali di un Piano locale per la sicurezza stradale. L'analisi della configurazione del rischio e dell'entità del danno e la determinazione delle priorità di intervento. Le caratteristiche degli obiettivi e gli indirizzi comunitari e nazionali. La definizione delle strategie e delle linee di azione. Il monitoraggio dell'attuazione e dei risultati. La valutazione di efficacia e il progressivo aggiustamento del Piano. (Maurizio Coppo)

41) Il raccordo con altri strumenti di pianificazione della mobilità.

Il panorama degli strumenti di pianificazione della mobilità e della sicurezza stradale (Piani Urbani del Traffico, Piani Urbani della Mobilità, Piani Locali della Sicurezza Stradale, Piani Regolatori Generali, Piani di settore). La ricerca di un raccordo efficace e non conflittuale. (Stefano Giovenali)

SUPPORTI TECNICI

Istruttoria per l'analisi dello stato della pianificazione e programmazione della azione per migliorare la sicurezza stradale nelle Amministrazioni di provenienza (presenza di strumenti di pianificazione o programmazione, tipologia di azioni poste in essere, presenza di un'attività di monitoraggio e di analisi dei risultati, etc.), in preparazione del quarto Laboratorio. Distribuzione di una traccia per compilare un breve report sulla materia.

28 SETTEMBRE POMERIGGIO**42) 3ª Tavola Rotonda. Piani e Programmi provinciali e comunali**

Presentazione di un piccolo gruppo di Piani e Programmi provinciali e comunali per la sicurezza stradale realizzati da Amministrazioni piemontesi.

Giorno 13. COMUNICARE IL PIANO**5 OTTOBRE MATTINO****43) Monitoraggio dei risultati e loro comunicazione per il coinvolgimento delle comunità locali**

Il monitoraggio dei risultati delle azioni poste in essere per migliorare la sicurezza stradale e la comunicazione ai cittadini dell'evoluzione dello stato della sicurezza stradale. Il coinvolgimento delle rappresentanze economiche e sociali e dei cittadini nel processo di miglioramento della sicurezza stradale. Strumenti e forme di comunicazione. (Comune di Fossano/La città possibile, Manuetti)

44) Comunicare ai cittadini: i clip di sensibilizzazione alla sicurezza stradale nei Paesi dell'Unione europea

I clip europei sulla sicurezza stradale raccolti dall'Austria nel semestre di presidenza. Forme e linguaggi della sensibilizzazione alla sicurezza stradale. Convincere o sensibilizzare in un tempo che varia da 5 a 60 secondi. (Maurizio Coppo)

SUPPORTI TECNICI

Presentazione e distribuzione della documentazione tecnica relativa agli argomenti trattati nella mattinata.

5 OTTOBRE POMERIGGIO**45) 5° LABORATORIO**

Lavori di gruppo sullo stato del governo della sicurezza stradale nelle Amministrazioni di provenienza dei partecipanti. Valutazione delle potenzialità di sviluppo e delle condizioni necessarie per estendere e rafforzare il processo di miglioramento della sicurezza stradale e aumentare l'efficacia e l'efficienza delle azioni poste in essere, con particolare riferimento alla pianificazione/programmazione degli interventi, al monitoraggio degli interventi posti in essere e dei risultati, alle verifiche di efficacia. (Par-

tecipanti al Corso, Maurizio Coppo, Stefano Giovenali, Roberto Tadei, Ivano Pinna)

12 OTTOBRE MATTINO

46) 4° Tavola Rotonda. La Commissione Europea, i Governi nazionali, Italia, Portogallo, Francia e Gran Bretagna

L'azione della Commissione Europea tra l'esaurimento del 3° Programma di azione e l'avvio del 4°. Piani e risultati dei Paesi della UE15. Il rapporto tra pianificazione nazionale, regionale e locale nel governo della sicurezza stradale in Portogallo, Gran Bretagna, Francia e Italia. Presentazione di casi studio:

- obiettivi e priorità;
- le principali linee di azione e i risultati ottenuti negli ultimi dieci anni;
- la sicurezza nelle aree urbane e la sicurezza per gli utenti deboli;
- valutazione dell'efficacia delle azioni intraprese e prospettive per i prossimi dieci anni;
- punti di forza e punti deboli della cooperazione tra stati, regioni ed enti locali.

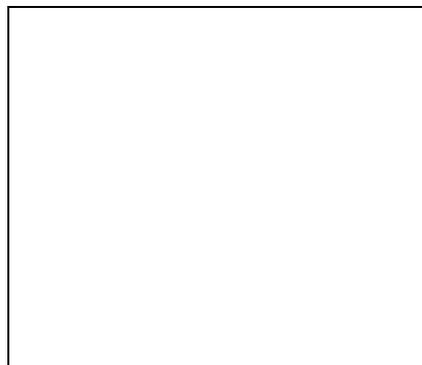
(ETSC, POLIS, Portogallo, UK, Francia, Italia)

Lunch

Conferenza di presentazione dei risultati del Corso e consegna degli attestati di frequenza e profitto.



**SECONDO CORSO DI BASE PER
L'ADDESTRAMENTO AL GOVERNO
DELLA SICUREZZA STRADALE**



2 0 0 9