



3 C. INCIDENTI STRADALI

EPIDEMIOLOGIA DELLA INCIDENTALITA' STRADALE

Nona causa di morte nel mondo, gli incidenti stradali costituiscono anche nel nostro Paese un rilevante problema di sanità pubblica, rappresentando la prima causa di morte al di sotto dei 40 anni.

Ancora nel 2003, secondo la fonte Aci-Istat, nonostante l'interruzione del trend crescente degli anni 1991-2002, si sono verificati più di 225.000 incidenti stradali che hanno causato il decesso di poco più di 6.000 persone. L'impatto in termini di accessi al Pronto soccorso e di invalidità è notevole: si stimano ogni anno circa un milione e mezzo di ricoveri al Pronto soccorso e circa 20 mila casi di invalidità. Di seguito, si riportano alcuni dati epidemiologici riferiti alla regione Marche.

Incidenti nelle Marche per rete stradale

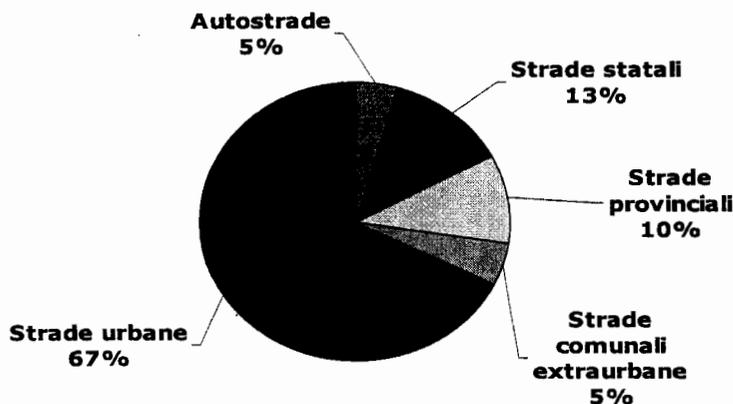
La rete stradale marchigiana extraurbana, lunga complessivamente 14.000 Km, è costituita in prevalenza da strade comunali extraurbane (ca 7.000 Km), strade statali (463 Km), strade provinciali (6.207 Km) e da autostrada (200 Km).

Nel 2003 gli incidenti stradali verificatisi nelle Marche sono stati 7.363, in diminuzione rispetto al 2002 (7.547) e al 2001 (7.466).

Nella figura 1 viene evidenziata la distribuzione percentuale degli incidenti stradali per categoria di strada.

Poco più dei 2/3 degli incidenti stradali si è verificata su strade urbane e il 5% sull'autostrada.

Figura 1 - Distribuzione percentuale degli incidenti stradali per categoria di strada, regione Marche. Anno 2003.



Fonte: ISTAT

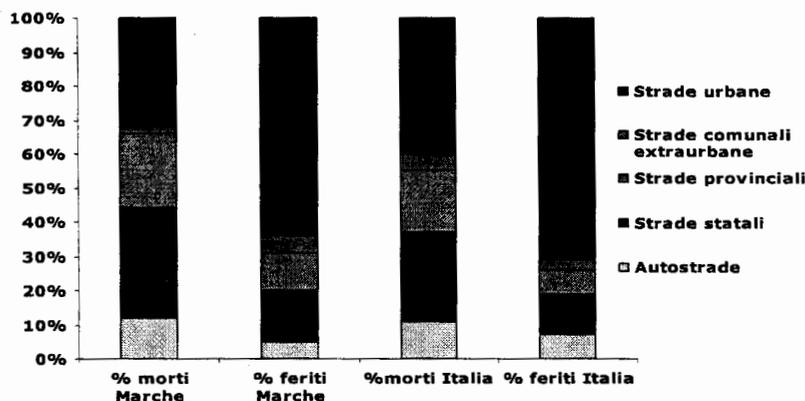
4



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Nella figura 2 vengono confrontati i dati regionali e nazionali della distribuzione percentuale delle persone infortunate per tipo di strada. Anche la distribuzione delle persone infortunate per tipo di strada vede al primo posto le strade urbane.

Figura 2 – Distribuzione percentuale delle persone infortunate o decedute per incidente stradale per categoria di strada. Confronto Marche - Italia. Anno 2003.



Fonte: ISTAT

Analizzando i dati riportando il numero di incidenti, morti e feriti per i km delle diverse tipologie di strade presenti nelle Marche, si riscontra che sono l'autostrada e le strade statali le più pericolose come numero di eventi per 100 km (Tabella 1).

Tabella 1- Incidenti stradali e persone infortunate per tipo di strada. Valori ogni 100 Km. Regione Marche. Anno 2003

| Tipo di strada | Inciden- ti | Morti | Feriti |
|-----------------------------|----------------|-------|--------|
| Autostrade | 166 | 12 | 274 |
| Strade statali | 201 | 13 | 333 |
| Strade provinciali | 12,4 | 0,7 | 18,9 |
| Strade comunali extraurbane | 5,1 | 0,1 | 7,0 |

Fonte: ISTAT

Per ogni tipologia di strada sono stati calcolati tre indicatori di incidentalità stradale ed è stato effettuato un confronto con il dato nazionale (Tabella 2).



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

Tabella 2 - Indicatori di incidentalità stradale per tipo di strada. Confronto Marche - Italia. Anno 2003

| Categoria di strada | Rap. Gravità | | Rap. Mortalità | | Rap. Lesività | |
|-----------------------------|--------------|------------|----------------|------------|---------------|--------------|
| | Marche | Italia | Marche | Italia | Marche | Italia |
| Autostrade | 4,2 | 2,9 | 6,9 | 5,0 | 165,1 | 171,5 |
| Strade statali | 3,9 | 4,1 | 6,5 | 6,8 | 166,2 | 165,0 |
| Strade provinciali | 3,5 | 4,8 | 5,3 | 7,5 | 152,0 | 155,0 |
| Strade comunali extraurbane | 1,0 | 3,5 | 1,4 | 5,1 | 137,7 | 146,0 |
| Strade urbane | 0,9 | 1,1 | 1,2 | 1,4 | 137,6 | 134,9 |
| Totale | 1,8 | 1,9 | 2,6 | 2,7 | 143,9 | 141,7 |

Fonte: ISTAT

In totale le Marche hanno valori simili all'Italia, mentre scendendo nel dettaglio delle singole strade si evidenziano delle differenze.

Il rapporto di gravità (N° di deceduti per 100 feriti) e il rapporto di mortalità (N° di deceduti per 100 incidenti) più elevato nelle Marche è relativo all'autostrada, mentre in Italia al primo posto si trovano le strade provinciali. Il rapporto di lesività (N° di feriti per 100 incidenti) più elevato nelle Marche è relativo alle strade statali mentre in Italia al primo posto c'è la rete autostradale.

Incidenti nelle Marche per tipologia di infortunati

I 7.363 incidenti stradali che si sono verificati nelle Marche nel 2003 hanno provocato 10.598 feriti e 189 morti. Nella tabella 3 è riportata la distribuzione delle persone infortunate per tipologia: è interessante notare che la percentuale di pedoni coinvolti sale dal 4% tra i feriti al 15% tra i morti e che circa la metà di questi ha una età ≥ 65 anni.

Tabella 3 - Numero assoluto e distribuzione percentuale dei feriti e morti per tipologia di coinvolgimento nell'incidente stradale. Regione Marche. Anno 2003

| Marche | Feriti | | Morti | |
|-------------|--------|------|-------|------|
| | N. | % | N. | % |
| Conducenti | 7.540 | 71% | 119 | 63% |
| Trasportati | 2.604 | 25% | 41 | 22% |
| Pedoni | 454 | 4% | 29 | 15% |
| Totale | 10.598 | 100% | 189 | 100% |

Fonte: ISTAT



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

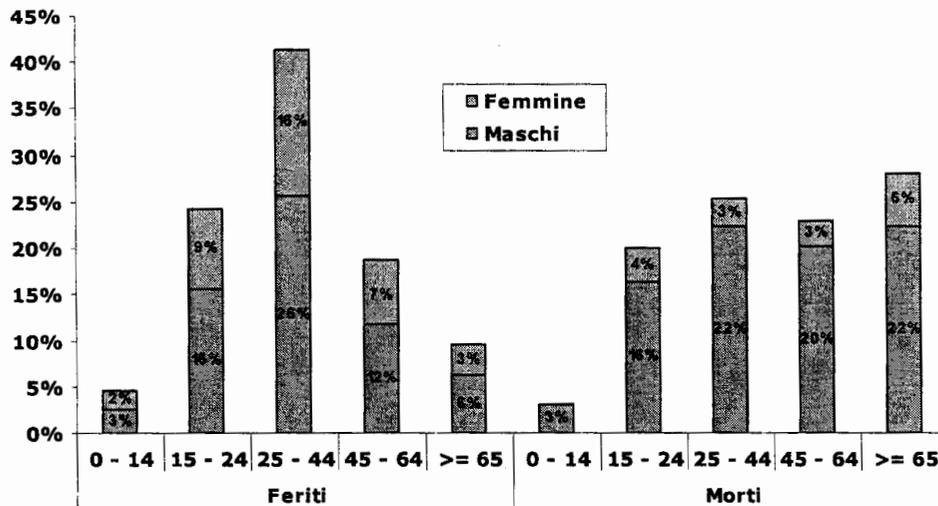
Relativamente al sesso, le persone infortunate sono soprattutto maschi, in particolare tra i deceduti (63% dei feriti e 84% dei deceduti).

La distribuzione per fasce di età evidenzia che, per i feriti, la fascia maggiormente interessata è quella tra i 25 e i 40 anni (circa il 40% del totale dei feriti), mentre per i decessi la distribuzione per età si mostra più omogenea (Figura 3).

Un ferito su 4 e un morto su 5 appartiene alla fascia di età 15-24 anni. Relativamente ai decessi in questa fascia di età il 39% è vittima dell'incidente in quanto persona trasportata.

La più alta percentuale di vittime più che artefici di incidenti (pedoni e trasportati) è relativa alle persone anziane (44% del totale).

Figura 3 – Distribuzione percentuale delle persone infortunate o decedute per sesso ed età. Regione Marche. Anno 2003.



Fonte: ISTAT

Comportamento alla guida

Relativamente alle cause di incidente stradale imputabili ai comportamenti scorretti, sono possibili stime per le Marche, essendo disponibili solamente i dati italiani aggiornati.

Il 2,1% degli incidenti e il 3,6% dei morti in Italia è causato da circostanze riferibili allo stato psico-fisico del conducente, in particolare l'1,5% dei decessi è imputabile alla guida in stato di ebbrezza.

In base alle rilevazioni compiute da dicembre 2000 a novembre 2001 dall'Osservatorio nazionale sull'uso dei dispositivi di sicurezza (Sistema Ulisse), soltanto il 31% dei conducenti in Italia allaccia le cinture di sicurezza durante la guida, con valori medi più ridotti nell'Italia



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

centrale (25%)

Le rilevazioni sull'uso del casco hanno registrato un andamento nel complesso più soddisfacente: i dati mostrano che l'uso del casco riguarda in media l'80% degli utenti, con valori, anche in questo caso, più elevati nelle regioni dell'Italia settentrionale e centrale (mediamente attorno al 95%).

I dati relativi alla regione Marche mostrano una maggiore adesione alle norme sull'uso dei dispositivi di sicurezza rispetto all'Italia e al complesso delle regioni centrali (Tabella 4).

Tabella 4 - Distribuzione percentuale d'uso dei dispositivi di sicurezza alla guida. Confronto Marche - Italia. Anno 2003

| | % uso casco | % uso cinture di sicurezza |
|--------|-------------|----------------------------|
| Italia | 80,2 | 31,4 |
| Centro | 94,2 | 25,5 |
| Marche | 96,6 | 27,8 |

Fonte: Sistema ULISSE

Da una recente indagine nazionale sui comportamenti alla guida dei ragazzi dai 14 ai 19 anni è emerso che circa il 20% degli intervistati non usa mai le cinture di sicurezza in città, il 17% di chi utilizza il ciclomotore afferma di non usare mai il casco in città.

Relativamente alla guida in stato di ebbrezza, circa 1 ragazzo su 5 e una ragazza su 30 tra i 18 e i 19 anni ha dichiarato di aver guidato in stato di ebbrezza nel mese precedente l'indagine.

ESPERIENZE DI PREVENZIONE ATTIVATE IN AMBITO REGIONALE

In ambito regionale sono state condotte diverse esperienze nel campo della prevenzione degli incidenti stradali. Il progetto "**Il Lavoro alla Guida e l'Alcol**" ha preso spunto da un progetto interregionale finanziato dal Ministero della Salute (di "sensibilizzazione, informazione e consulenza finalizzato alla prevenzione dell'uso inadeguato di alcol nei luoghi di lavoro") e si è sviluppato a partire dal riconoscere gli ambienti di lavoro, data l'ampia articolazione delle fasce di età e delle tipologie psico-sociali interessate, quale ambito di un campione di popolazione molto adatto ad usufruire di interventi di prevenzione primaria in relazione all'abuso e alla dipendenza da alcol.

Il luogo di lavoro consente di far emergere bisogni e domande che all'esterno possono rimanere inespressi, e può quindi costituire un luogo pertinente per lo sviluppo di nuove politiche sociali e sanitarie a garanzia e tutela della salute delle persone.



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

D'altra parte la dipendenza da alcol produce un numero di assenze dal posto di lavoro di 3, 4 volte superiore alla media; il consumo inadeguato di alcol viene ritenuto dall'O.M.S. responsabile dal 10 al 30% degli incidenti sul luogo di lavoro; la dipendenza da alcol produce dopo alcuni anni, in misura crescente, il verificarsi di fenomeni di difficoltà nello svolgimento del lavoro, di riduzione della capacità lavorativa, di assenteismo, di assenza prolungata per malattia.

Allo stesso modo, è noto come l'uso inadeguato di alcol sia causa importante di incidenti stradali.

Le finalità del progetto sono state le seguenti:

A. Attuare interventi formativi, rivolti agli RSU, RLS, Tecnici della sicurezza, datori di lavoro, lavoratori, rispetto ai rischi connessi all'uso di bevande alcoliche durante il lavoro alla guida di mezzi;

B. Attuare interventi e produrre strumenti informativi per i lavoratori, rispetto alla prevenzione dei rischi connessi all'uso di bevande alcoliche durante il lavoro alla guida di mezzi;

C. Favorire la conoscenza dell'offerta di Servizi pubblici e delle modalità di accesso in caso di eventuale presenza di problemi alcol-correlati negli utenti;

D. Valutare il rischio aggiuntivo alcol-attribuibile rispetto alle realtà lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro ovvero per la sicurezza, l'incolumità e la salute dei terzi.

Oltre a quelli descritti, il progetto si è posto i seguenti obiettivi metodologici:

- integrare maggiormente l'azione di varie competenze presenti nei Servizi territoriali del SSR ;
- costruire le azioni, fin dalla fase della progettazione, insieme alle parti sociali.

Tutto ciò al fine di costruire una "rete che promuova" attivamente e stabilmente stili di vita consapevoli nei lavoratori e nella popolazione in generale.

La fase operativa vera e propria ha visto l'attuazione delle azioni di:

- informazione e sensibilizzazione presso le Aziende del territorio regionale;
- distribuzione dei questionari conoscitivi anonimi;
- distribuzione del materiale informativo e degli etilometri.

Un'altra rilevante esperienza in ambito regionale è stata quella condotta nella Zona Territoriale Asur 2 - Urbino, dove l'"**Osservatorio epidemiologico per la sorveglianza della fauna selvatica**" ha fornito i dati per evidenziare un fenomeno rilevante nell'appennino marchigiano. Sono centinaia l'anno, infatti, gli incidenti stradali causati dall'attraversamento dei caprioli nelle ore notturne. Dal 2004, sulla scorta di tali dati, la Provincia di Pesaro-Urbino ha iniziato a porre a lato dei tratti di strada più interessati al fenomeno dei particolari dispositivi che deviano verso i prati il fascio di luce delle auto in

6



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

transito, in modo tale da dissuadere i caprioli dall'attraversare nel momento del passaggio automobilistico. I primi risultati sembrano dimostrare una diminuzione di tali incidenti. L'attività è in corso di monitoraggio.

Altra esperienza regionale rilevante è il Progetto "Guida sicura", coordinato dai Servizi Sociali della Regione Marche. Il progetto, avviato nel 2001, si è sviluppato negli anni ed è attualmente in corso. I principali obiettivi sono la prevenzione degli incidenti stradali e la promozione della cultura della sicurezza stradale tra i giovani, con particolare riferimento all'uso di sostanze legali (alcol) ed illegali. Per raggiungere tale obiettivo, il progetto è stato strategicamente articolato come segue:

1. Formazione del team e definizione dello slogan;
 2. tour della sicurezza stradale;
 3. corso di guida sicura (teoria e pratica) in autodromo;
 4. realizzazione di un prodotto multimediale di grande diffusione.
- Il progetto "Guida Sicura", interamente finanziato dall'Assessorato alle Politiche Sociali della Regione Marche, si è avvalso di un team appositamente formato costituito da medici e psicologi con lunga esperienza di pilotaggio, infermieri professionali, hostess, un responsabile legale e un responsabile della logistica e relazioni esterne. Lo slogan "guida NON FARTI guidare", contraddistingue tutte le fasi del progetto, ed invita:

- a non lasciarsi guidare dal mezzo meccanico (auto o moto);
- a non lasciarsi guidare dagli altri;
- a "non farsi", cioè a non assumere sostanze.

Ogni anno il team di Guida Sicura gira le principali piazze marchigiane con uno stand ed alcuni mezzi di appoggio (le auto serigrafate che verranno poi usate per il corso di guida in autodromo), ed organizza eventi all'interno di alcuni locali notturni.

Presso questi info-point vengono distribuiti gadget (t-shirt con lo slogan), vengono trasmesse informazioni tecniche e scientifiche, ed i giovani hanno l'opportunità di sottoporsi all'alcol- test e a vari questionari sulla guida.

Nell'edizione 2003 il corso di guida sicura si è svolto sperimentalmente in autodromo. La scelta di un autodromo come luogo ideale per sperimentare in tutta sicurezza la propria capacità di guida, era stata suggerita proprio da coloro che due anni prima avevano partecipato ai corsi, ed è stata accolta con grande entusiasmo dal nuovo campione selezionato presso gli info-point per i corsi di guida.

La chiusura dell'edizione 2003 ha coinciso con la realizzazione e presentazione di un prodotto multimediale.

Il Cd "guida NON FARTI guidare" raccoglie tutta l'esperienza formativa ed informativa at-



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

tuata nella Regione Marche relativamente alla prevenzione dei comportamenti a rischio con particolare riferimento alla guida sicura.

Il Progetto, oltre agli info point, ormai collaudati, ha anche promosso talk show trasmessi in tv e intitolati 'Stasera guido io' realizzati in due discoteche del litorale e in una dell'entroterra; è stato inoltre realizzato l'opuscolo "l'Arte di guidare".

In ambito istituzionale, va rilevato che recentemente un'attività di tipo sistemico, con interazione tra diversi soggetti, nel campo dell'incidentalità stradale è presente nell'ambito del tavolo di coordinamento interistituzionale presso la Presidenza della Giunta regionale (progetto "Marche sicure"). Tra le iniziative promosse in tale ambito va citata l'organizzazione, presso il 2° salone internazionale sicurezza stradale di Rimini 2004, del convegno "Lavorare per la guida sicura: esperienze nei Servizi di Prevenzione" tenutosi il 12 novembre 2004.

PROGETTUALITA' (DALL'EPIDEMIOLOGIA ALLA PREVENZIONE)

Un obiettivo rilevante nell'ottica della prevenzione è quello di effettuare uno **studio epidemiologico per la valutazione ed il monitoraggio degli incidenti stradali su base regionale**. Tale progetto verrà svolto nell'ambito delle attività delle Rete Epidemiologica delle Marche e prevede le seguenti azioni:

- revisione bibliografica relativa all'epidemiologia degli incidenti stradali;
- revisione delle attività svolte dalle Zone Territoriali ASUR in ambito regionale riguardanti la valutazione epidemiologica e le iniziative di prevenzione adottate;
- analisi dei dati di mortalità per incidentalità stradale (schede di morte ISTAT);
- analisi dei rapporti di incidente stradale (schede di rilevazione ISTAT ACI);
- revisione dei dati relativi all'uso dei dispositivi di sicurezza (Studio ULISSE; indagine PASSI, che si è basata su un'indagine telefonica che ha recentemente coinvolto 800 cittadini marchigiani);
- stesura di un report conclusivo.

I dati verranno raccolti ed elaborati anche sulla base di flussi informativi già attivati e delle fonti già fruibili, come il sito del Servizio Informativo Statistico della Regione Marche (www.sistar.marche.it). Nell'ambito dei Dipartimenti di Prevenzione, nella progettazione a lungo termine (anno 2007) va programmata l'analisi dei fattori epidemiologici sui fattori di rischio inerenti la traumatologia stradale, con interventi che saranno diretti alla **rilevazione dell'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale**. Inoltre, sempre a lungo termine, sempre in ambito dipartimentale sarà condotto uno **studio epidemiologico sui comportamenti alla guida** e sui fattori associati all'incidentalità stradale. Popolazione target di questo intervento saranno i soggetti patentati (somministrazione di questionario



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

agli utenti delle Zone Territoriali Asur in occasione del rilascio-rinnovo delle patenti di guida).

Un'altra fase progettuale prevede la verifica della possibilità di allargare l'utilizzo del software attualmente in uso sperimentale nell'ambito del progetto SINIACA, un programma informatico utilizzato presso 5 Pronto Soccorso regionali, dove viene raccolto un data set relativo agli incidenti domestici. La verifica prevede l'esame della fattibilità di estendere tale rilevazione, con modalità analoghe anche per gli incidenti stradali. Tale sistema garantirebbe la raccolta di dati informatizzati presso alcune unità Operative di Pronto Soccorso in ambito regionale, con la possibilità, a lungo termine di estendere la rilevazione su tutto il territorio regionale.

Sempre in ambito progettuale, va rilevato che con il DGR 1695 del 9/12/2003 la Regione Marche ha approvato il secondo programma annuale di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale a cura del Servizio mobilità, trasporti e infrastrutture. Tale piano è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ma al momento attuale non è ancora finanziato. In tale progetto è prevista la costituzione del Centro per il monitoraggio regionale degli incidenti stradali mediante il sistema di georeferenziazione. Nell'ambito di tale progetto è prevista una parte di analisi epidemiologica dei dati che verrà sviluppata in sinergia tra il Servizio Trasporti e la Rete Epidemiologica delle Marche del Servizio Sanitario Regionale nell'ambito del tavolo di coordinamento del già citato "Marche sicure" (progettualità a medio termine)

Un altro progetto rilevante a livello regionale si fonda sulla convenzione tra la Regione Marche ed il Dipartimento di Idraulica Trasporti e Strade dell'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", per la realizzazione di attività di indagine di incidenti stradali finalizzate al miglioramento della sicurezza. Il progetto, denominato **SAFETYNET** (<http://safetynet.swov.nl/index.htm>), è una parte del progetto europeo co-finanziato dalla DG TREN (*Directorate-General Transport & Energy*) della Commissione Europea e si pone lo scopo di realizzare un "Osservatorio Europeo della Sicurezza Stradale" con l'obiettivo di coordinare i vari Stati nelle fasi di acquisizione dei dati dell'incidentalità stradale così da costituire una base dati di supporto per lo sviluppo di efficaci politiche di controllo sia a livello Europeo che Nazionale. L'Osservatorio sarà quindi una struttura di supporto che raccoglierà tutte le informazioni sugli incidenti e sui danni ad essi correlati che saranno poi resi disponibili a tutti gli Stati Membri e Candidati su un portale indipendente dedicato.

Le attività condotte dal DITS nell'ambito del progetto SafetyNet riguardano:

1. l'analisi dei metodi di indagine dell'incidentalità esistenti in campo stradale e per altri modi di trasporto e la definizione e l'implementazione di nuove metodologie di indagine sulle cause degli incidenti;



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

2. la raccolta dati su un campione di circa 500 incidenti mortali, finalizzata alla realizzazione di un database europeo per tale categoria di incidenti (sul modello del FARS americano);

3. la raccolta dati di tipo "approfondito" (in-depth) da svolgersi in tempo reale con un team interdisciplinare di esperti su un campione di circa 250 casi;

4. la realizzazione del database per l'immagazzinamento, la gestione e l'analisi dei dati raccolti a livello europeo per entrambe le categorie di incidenti (punti 3 e 4).

L'attività di in-depth investigation è relativa ad un tipo di indagini, effettuate esclusivamente a fini di ricerca scientifica, focalizzate sia sui fattori infrastrutturali, sia su quelli umani, sia su quelli legati al veicolo, e comportano l'intervento in loco, al momento dell'incidente, di tecnici appositamente addestrati ai rilievi necessari.

Le indagini vengono poi completate con interviste alle persone coinvolte e con una apposita analisi, condotta da un team di esperti.

I risultati delle attività di raccolta dati sul campo e delle successive analisi confluiranno in un unico database (ospitato dal DITS) ed avranno notevoli applicazioni sia nello sviluppo di nuove tecnologie e nuovi sistemi di sicurezza attiva, sia nei più tradizionali settori delle misure infrastrutturali ed informative.

Le attività di in-depth investigation verranno condotte in sette Paesi europei, per avere un campione significativo di tutta la realtà europea.

Per quanto riguarda la regione Marche verranno investigati incidenti con feriti, avvenuti sia in ambito urbano che extra-urbano.

In totale verranno investigati 250 incidenti, in un arco di tempo di 26 mesi. Le attività di raccolta dati verranno condotte dai Tecnici della Prevenzione dei Servizi di Igiene e Sanità Pubblica della Regione Marche (nel gennaio 2006 è prevista l'attività di formazione).

Questi, appositamente addestrati con appositi corsi tenuti dai tecnici del DITS, verranno allertati, in caso di incidente, dai servizi di emergenza (118) e si recheranno sul posto per raccogliere una serie di informazioni opportunamente codificate, per facilitare e velocizzare le operazioni.

I tecnici verranno dotati di apposita strumentazione informatica e macchine fotografiche digitali per migliorare la qualità delle informazioni raccolte. All'attività di raccolta dati sulle caratteristiche dell'incidente, dell'infrastruttura, dei veicoli coinvolti, delle persone coinvolte, farà seguito un'attività di intervista, secondo appositi schemi forniti dal DITS, delle stesse persone coinvolte e/o di testimoni. Tali interviste potranno essere svolte direttamente sul luogo dell'incidente, se le circostanze di tempo e di opportunità lo permetteranno. Altrimenti verranno condotte nei giorni immediatamente seguenti. In quest'ultimo caso sarà cura del tecnico rilevatore stabilire, sul luogo dell'incidente, dei canali di contat-

4

~



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

to con le persone da intervistare. I dati raccolti verranno poi riversati nel database generale. tecnici rilevatori supporteranno successivamente i tecnici del DITS nell'analisi dei casi da essi rilevati. I dati raccolti nel database saranno solo ed esclusivamente a scopo scientifico ed escluderanno ogni elemento (n. di targa dei veicoli coinvolti, nomi delle persone coinvolte, data esatta dell'incidente, luogo dell'incidente, ecc.) che possa condurre alla identificazione dell'incidente cui i dati fanno riferimento.

Per quanto riguarda le strategie preventive, necessariamente dovranno tener conto dei dati epidemiologici rilevati dagli studi sopra descritti e, inoltre, dovranno tener conto delle precedenti esperienze effettuate nell'ambito della prevenzione degli incidenti stradali. A tale proposito, nel 2006 verrà effettuato un censimento di tutte le attività preventive effettuate dalle Zone Territoriali Asur ed anche da altri Enti, in modo tale da valutare la possibilità di stabilire alleanze e di agire in modo sinergico. La prevenzione degli incidenti stradali si deve infatti basare su un approccio integrato in cui necessita la sinergia tra mondi diversi: sanità, trasporti, scuola, scuole guida, forze dell'ordine, enti locali, lavoratori che usano la strada, organizzazioni di volontariato. Tenendo conto delle priorità emerse, a lungo termine verranno organizzate e proposte campagne di promozione della salute attuabili in tutto il territorio regionale.

TEMPISTICA

| Piano operativo | Azioni | Inizio | termine |
|--|--|----------|------------|
| studio epidemiologico per la valutazione ed il monitoraggio degli incidenti stradali su base regionale | revisione bibliografica; revisione delle attività svolte dalle Zone Territoriali ASUR in ambito regionale; analisi dei dati di mortalità per incidentalità stradale (schede di morte ISTAT); analisi dei rapporti di incidente stradale (schede di rilevazione ISTAT ACI); revisione dei dati relativi all'uso dei dispositivi di sicurezza (Studio ULISSE; indagine PASSI); stesura di un report conclusivo | 1/1/2006 | 31/12/2006 |
| rilevazione dell'utilizzo dei dispositivi di protezione individuale | Rilevazione dell'utilizzo di cinture di sicurezza, casco e seggiolini per bambini | 1/1/2007 | 31/7/2007 |

4



DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE

| | | | |
|---|---|-----------|------------|
| ne individuale | | | |
| studio epidemiologico sui comportamenti alla guida | somministrazione di questionario agli utenti delle Zone Territoriali Asur in occasione del rilascio-rinnovo delle patenti di guida | 1/1/2007 | 31/7/2007 |
| progetto SINIACA | Valutazione fattibilità estensione della parte progettuale sugli infortuni stradali a quella già attiva sugli incidenti domestici | 30/6/2006 | 31/12/2006 |
| monitoraggio regionale degli incidenti stradali mediante il sistema di georeferenziazione | | | |
| Progetto regionale SAFETYNET | Rilevazione dati dopo attività di formazione (gennaio 2006) | 1/2/2006 | 31/3/2008 |
| CENSIMENTO strategie preventive | Realizzazione d invio questionario di rilevazione alle Zone Territoriali ASUR ed agli enti competenti; elaborazione dei dati e ritorno informazioni | 1/4/2006 | 30/6/2006 |
| Impostazione progetto regionale prevenzione | Impostazione di un progetto diffusibile ed applicabile su tutto il territorio regionale, sulla base delle priorità evidenziate dalla ricerca epidemiologica | 1/9/2007 | 31/12/2007 |

4