

Progetto Regionale
"Attività di Sorveglianza Incidenti stradali" 2006-2008

**Studio di prevalenza d'uso
delle cinture di sicurezza, del casco
e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi**



A cura di:

Alfredo Ruata – Responsabile Linea Progettuale “Studio della prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi”
S.S.D. Epidemiologia A.S.L. CN2

Redazione grafica
Annelisa Guasti
S.S.D. Epidemiologia A.S.L. CN2

Hanno contribuito alla realizzazione dello studio:

Laura Marinaro – Responsabile tecnico Piano Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2008 Regione Piemonte (D.G.R. 43-2046 del 23.01.2006)
S.S.D. Epidemiologia A.S.L. CN2

A livello regionale:

Vittorio Demicheli – Direttore Sanità Regione Piemonte

Renata Magliola – Coordinatore Regionale Prevenzione

Michela Audenino – Dirigente Settore Promozione della Salute e Interventi di Prevenzione Individuale e Collettiva

A livello aziendale:

I Referenti Tecnici:

Franca GARABELLO – ASL TO 1-4
Enrico PROCOPIO – ASL 5
Paolo GAGLIANO, Vincenzo INCALZA – ASL 6
Marina OTTINO – ASL 7
Giulia TROVATO – ASL 8
Maria Rita MOLINO – ASL 9
Luca PERLINO – ASL 10
Gabriele BAGNASCO – ASL 11
Maurizio BACCHI – ASL 12
Edoardo MOIA – ASL 13
Paolo FERRARI – ASL 14
Lorenzo ORIONE – ASL 15
Maria Teresa PUGLISI – ASL 16
Angelo REPOSSI – ASL 17
Cristiana FAVARO – ASL 19
Maria Antonietta BREZZI – ASL 20
Antonio GALIANO – ASL 21
Rossana Dora PROSPERI – ASL 22

Si ringraziano tutti gli operatori dei Dipartimenti di Prevenzione AA.SS.LL. Piemonte impegnati nelle diverse fasi previste dallo studio.

Indice

Premessa	4
Progetto Regionale "Attività di Sorveglianza Incidenti Stradali 2006-2008"	5
Le dimensioni del problema a livello regionale	5
Il Piano Regionale di Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007	5
I documenti programmatori di riferimento	6
Le Attività di Sorveglianza e Prevenzione Incidenti Stradali nei Dipartimenti di Prevenzione AA.SS.LL. Piemonte	6
Strategie	7
Metodi	7
Progetto Regionale "Attività di Sorveglianza Incidenti Stradali 2006-2008"	8
Sorveglianza	8
Programma Attività 2006-2008	9
Indicatori regionali e provinciali di mortalità e lesività per incidente- anno 2004 (Tabb. 1-2, Graf. 1)	12
Incidenti da trasporto – Tassi standardizzati di mortalità per 100.000 - M e F – (Tabb. 3-4)	15
Allegato A – Cronoprogramma del Piano Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007	17
Allegato B - Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi	
Linee Guida per Piano di Campionamento: scelta dei comuni e dei siti di osservazione	18
Protocollo operativo per l'effettuazione dello Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi	21
Piani locali di campionamento	33
ASL TO1 – ASL TO2 (ex ASL 1-4)	34
ASL TO3 – Rivoli, Collegno (ex ASL 5-10)	36
ASL TO4 – Ciriè, Chivasso, Ivrea (ex ASL 6-7-9)	44
ASL TO5 – Chieri (ex ASL 8)	53

ASL VC (ex ASL 11)	56
ASL BI (ex ASL 12)	60
ASL NO (ex ASL 13)	62
ASL VCO (ex ASL 14)	64
ASL CN1- Cuneo, Mondovì, Savigliano (ex ASL 15-16-17)	65
ASL CN2 (ex ASL 18)	75
ASL AT (ex ASL 19)	80
ASL AL - Alessandria, Casale Monferrato, Novi Ligure(ex ASL 20-21-22)	81
I risultati delle rilevazioni	91
Usò dei dispositivi di sicurezza per provincia	92
Usò dei dispositivi di sicurezza per ASL	98
Usò dei dispositivi di sicurezza per ASL e zone di osservazione	110
Riepilogativo uso dispositivi di protezione in auto e moto per bimestre	117
Commento ai risultati	119
Bibliografia	124

Premessa

Gli incidenti stradali rappresentano un problema di assoluta priorità per la Sanità Pubblica per l'elevato numero di morti ed invalidità che causano nel mondo (secondo alcuni dati OMS, nel 2000 sono decedute 1,26 milioni di persone nel mondo per incidente stradale, pari al 2,2% della mortalità globale).

La forte rilevanza epidemiologica del fenomeno incidenti stradali ha conseguentemente stimolato i Governi a livello internazionale, nazionale e regionale ad elaborare nuove strategie efficaci di prevenzione degli effetti nocivi dell'incidentalità.

Le strategie di intervento per prevenire gli incidenti stradali vanno definite sulla base della letteratura disponibile basata sulle evidenze di efficacia della riduzione del rischio e degli interventi di educazione sanitaria. E la prevenzione primaria dei traumi da traffico trova certamente nell'uso dei sistemi di protezione individuale importanti punti di riferimento.

Diversi studi epidemiologici, difatti, hanno dimostrato che il loro utilizzo dimezza in media, nel caso di incidente, la probabilità di morte e la gravità delle lesioni riportate. Tuttavia, ancora oggi, non si può affermare che l'uso dei dispositivi di sicurezza, peraltro reso obbligatorio, sia diffuso in modo omogeneo in tutto il territorio.

La Regione Piemonte, pertanto, nell'ambito del *Piano di Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2008*, accogliendo i suggerimenti del CCM -Ministero della Salute per la pianificazione locale, ha previsto una linea progettuale finalizzata all'approfondimento dell'analisi epidemiologica sui fattori di rischio inerenti la traumatologia stradale con particolare riferimento all'uso/non uso dei dispositivi di protezione individuali mediante rilevazione dell'utilizzo del casco- cinture di sicurezza - seggiolini per il trasporto dei bimbi in auto.

Questo Report, illustrando i risultati della rilevazione effettuata dagli operatori dei Dipartimenti di Prevenzione delle AA.SS.LL. piemontesi, può costituire uno strumento utile ad Amministratori Locali ed altri attori sociali – istituzionali - professionali per programmare interventi efficaci mirati alla sicurezza stradale.

Il Referente Tecnico
Piano Regionale Prevenzione Incidenti stradali 2005-08
Laura MARINARO

Progetto Regionale "Attività di Sorveglianza Incidenti stradali" 2006-2008

Le dimensioni del problema a livello regionale

In Italia, nell'anno 2004, vi sono stati 224.553 incidenti stradali che hanno causato 316.630 feriti e 5.625 morti; in Piemonte, secondo la fonte informativa ISTAT – ACI, gli incidenti rilevati dalle Forze dell'Ordine sono stati 14.707 con 21.380 feriti e 483 morti. Il territorio piemontese è tra le regioni del Nord a più elevato rischio morte per tale causa (Tab.1); i principali indicatori statistici di incidentalità confermano per il 2004 la gravità del fenomeno nella nostra realtà regionale: in particolare, l'indice di mortalità (indicatore che esprime il numero di decessi ogni 100 incidenti in un anno) risulta di 3,28, valore inferiore rispetto al dato di 3,66 del 2003, ma di gran lunga superiore al dato nazionale di 2,50 (nel 2003 2,67). La variabilità dell'indice di mortalità tra le diverse aree provinciali (Graf. 1; Tab. 2) conferma la non omogeneità della gravità del fenomeno in Piemonte: difatti, gli incidenti occorsi sulla rete stradale del cuneese (indice di mortalità 5,43) risultano molto più gravi rispetto a quelli del torinese (indice di mortalità 2,54). Questa non omogeneità della distribuzione del rischio morte per incidente stradale su tutto il territorio regionale viene confermata anche dall'analisi dei Tassi standardizzati di mortalità per 100.000 ab. per "incidenti da trasporto", negli anni 1980-2000, (fonte informativa Schede di morte ISTAT), che variano notevolmente per le ASL del Piemonte (Tab. 3, 4). I valori più elevati di TS (tassi standardizzati) e YPLL (anni di vita persi) si registrano, per la popolazione maschile, nei territori delle ASL 15-16-17-18 della Provincia di Cuneo e dell'ASL9 di Ivrea; per la popolazione femminile nelle aree dell'ASL15 di Cuneo, dell'ASL17 di Savigliano e dell'ASL10 di Pinerolo.

Il Piano Regionale di Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007 (DGR 43-2046 del 23.01.2006)

L'Intesa Stato-Regioni nel marzo 2005 include il Piano Nazionale di Prevenzione 2005-2007 tra le cui tematiche prioritarie il Ministero della Salute individua *la Sorveglianza e la Prevenzione degli incidenti stradali*. L'Assessorato Tutela della Salute e Sanità della Regione Piemonte, pertanto, sulla base di Linee guida operative predisposte dal CCM, predispone un Piano di Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007, approvato con DGR 43-2046 del 23.01.2006.

Il Piano Regionale di Prevenzione Incidenti Stradali, con le sue tre aree di attività: *Sorveglianza, Documentazione e Prevenzione*, indica la "Sicurezza Stradale" come "Obiettivo Salute" (obiettivi generali: la riduzione del numero di incidenti, in particolare quelli mortali e/o che comportano conseguenze invalidanti). Il perseguimento di tale obiettivo è possibile solo grazie allo Sviluppo di Sinergie (Alleanze per la Salute), alla promozione di un capillare lavoro interdisciplinare e alla collaborazione tra i diversi soggetti istituzionali, sociali e professionali interessati. Tra i servizi sanitari, il *Dipartimento di Prevenzione* (in collaborazione con altri servizi sanitari quali: SeRT, Medicina Legale, Psicologia, i presidi di Pronto Soccorso e/o le Aree di Emergenza- Urgenza etc) può assumere un "ruolo strategico" per la promozione della sicurezza stradale. Il Piano Regionale di Prevenzione Incidenti Stradali, pertanto, così come gli altri Piani di Prevenzione Attiva, previsti nell'ambito del Piano Nazionale di Prevenzione 2005-2007, può costituire per gli operatori dei servizi afferenti ai Dipartimenti di Prevenzione delle ASL piemontesi una reale e concreta opportunità per orientare la propria operatività su temi innovativi di sanità pubblica.

I documenti programmatori di riferimento

I documenti programmatori di riferimento che supportano eventuali iniziative dei Dipartimenti di Prevenzione per la Promozione della Sicurezza Stradale sono: 1) il Piano Nazionale della sicurezza stradale, febbraio 2000; 2) il Programma di azione europea per la sicurezza stradale, maggio 2003; 3) i 21 obiettivi proposti dall'OMS in Europa per il 21°secolo; 4) il Piano sanitario nazionale; 5) il Piano Nazionale della Prevenzione 2005-2007; a livello della nostra regione: il Piano di Prevenzione Incidenti stradali 2005-2007- Regione Piemonte Assessorato Tutela della salute e sanità DGR 43-2046 del 23.01.2006; il Piano Regionale della Sicurezza Stradale - documento programmatico, aprile 2006 - Regione Piemonte Assessorato Trasporti DGR 13-2487 del 03.04.2006

Le Attività di Sorveglianza e Prevenzione Incidenti Stradali nei Dipartimenti di Prevenzione AASSLL Piemonte

Le attività vanno pianificate in una logica dipartimentale inter-servizi, prevedendo l'impegno soprattutto di operatori dei Servizi di Igiene e Sanità Pubblica, ma anche dei Servizi Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro (per talune azioni specifiche previste dal PPA Incidenti stradali), di operatori afferenti alle Strutture

semplici di Epidemiologia. E' auspicabile inoltre l'interazione con i RePES – Referenti per la Promozione della salute ed Educazione sanitaria, in particolare per la programmazione di attività di prevenzione e promozione sicurezza stradale, oltre che il coinvolgimento di altri servizi: dai SeRT, Medicina Legale, Servizi di Psicologia ai Pronto Soccorso-DEA, Servizi di Anestesia Rianimazione, Servizi di Riabilitazione etc., i Medici di Medicina Generale e i Pediatri di Libera Scelta.

Strategie

I principi ispiratori e le strategie operative a sostegno della metodologia utilizzata sono:

- Prevenzione Efficace
- Evidence Based Prevention – EBP
- Promozione della salute

Metodi

- ÷ Rete di Referenti Tecnici aziendali (almeno 1 per ASL) coordinati dal Responsabile Tecnico Piano Regionale Prevenzione Incidenti stradali 2005-2007, supportato dal Gruppo di Coordinamento Regionale e dal Gruppo Tecnico-Operativo
- ÷ Lavoro per progetti su specifiche attività di Sorveglianza e Prevenzione Incidenti stradali favorendo la partecipazione di operatori appartenenti a figure professionali diverse (medico, tecnico della prevenzione, assistenti sanitari...)
- ÷ Piano di Formazione in Sicurezza Stradale (a partire da tematiche quali es. il disegno dello studio di prevalenza d'uso dei dispositivi di sicurezza individuali, i risvolti sanitari della problematica incidenti stradali, le fonti informative, gli indicatori di incidentalità, gli interventi di prevenzione in senso EBP e le azioni di comunità) per operatori dei Dipartimenti di Prevenzione (Corso di Aggiornamento con accreditamento ECM – anno 2007 in corso di definizione)

Progetto Regionale “Attività di Sorveglianza Incidenti stradali” 2006-2008

Il Piano di Prevenzione Incidenti Stradali della Regione Piemonte 2005- 2007 si sviluppa attraverso un'articolazione che individua la “Sorveglianza” tra le principali “Aree di Attività” cui ricondurre gli interventi.

SORVEGLIANZA

1) Obiettivo strategico: Implementare un sistema di sorveglianza dell'impatto sulla salute degli incidenti stradali

Obiettivo specifico

Censimento di tutte le esperienze, messa in rete e scambio/interscambio alla ricerca di “azioni efficaci”

2) Obiettivo strategico: Rafforzare l'analisi epidemiologica sui fattori di rischio inerenti la traumatologia stradale, con particolare riferimento al non uso dei dispositivi di protezione individuale

Obiettivo specifico

Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi

Piano operativo	1 - Piano di campionamento (n ° comuni e siti di osservazione per comune in strade con incroci controllati da semafori; n ° unità di osservazione per sito) 2 - Stesura del protocollo operativo di rilevazione; 3 - Individuazione rilevatori e piano formazione; 4 - Rilevazione/monitoraggio su strada; 5 - Elaborazioni dati e diffusione dei risultati
-----------------	---

Al fine di perseguire gli obiettivi specifici del Piano di Prevenzione Incidenti Stradali prima indicati, si ritiene, pertanto, necessaria la predisposizione di un **Progetto Regionale di “Attività di Sorveglianza Incidenti stradali” 2006-2008** per la cui attuazione partecipino attivamente operatori dei Dipartimenti di Prevenzione delle AASSLL della Regione Piemonte. Tale progetto può contribuire: a favorire un diffuso ed omogeneo ri-orientamento dei servizi dei Dipartimenti di Prevenzione su nuove tematiche ad elevato impatto sulla salute pubblica; ad avviare ulteriori iniziative di sorveglianza e promozione sicurezza stradale per incrementare una “prevenzione efficace”; ad incentivare lo sviluppo di sinergie tra le diverse Agenzie (sanitarie e non) che sul territorio piemontese sono istituzionalmente preposte ad azioni di Sicurezza stradale, favorendo più solide ed efficaci forme di collaborazione per una più ampia diffusione della cultura della sicurezza.

Programma Attività 2006-2008

A) Censimento di tutte le esperienze, messa in rete e scambio/interscambio alla ricerca di "azioni efficaci"

B) **Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi**

Numerose revisioni sistematiche della letteratura confermano l'uso dei dispositivi di sicurezza sui veicoli (come il casco, le cinture di sicurezza e i seggiolini per bambini) tra gli interventi di prevenzione più efficaci nel ridurre i danni sulla salute in caso di incidente stradale. Il rispetto dell'obbligo dell'uso in particolare delle cinture di sicurezza e del casco è stato in un recente passato, a livello nazionale in generale ma anche nella realtà piemontese, oggetto di osservazione in alcuni studi promossi dall'Istituto Superiore di Sanità quali lo "Studio Passi" e il "Progetto Ulisse". Queste indagini hanno evidenziato alcune discrepanze tra fenomeni riferiti (attraverso un'intervista telefonica per lo Studio Passi) ed osservati (rilevazione visiva diretta su strada per il Progetto Ulisse), l'assunzione di comportamenti variegati a seconda ad es. della tipologia della strada percorsa, per cui si ritiene opportuno implementare il sistema di rilevazione dei comportamenti degli utenti della strada, in condizioni di assoluta normalità. Al fine di stimare la proporzione di conducenti e passeggeri anteriori e posteriori che utilizzano la cintura di sicurezza, la proporzione di conducenti di motoveicoli che indossano il casco e la proporzione di bambini assicurati correttamente da seggiolini, si prevede l'attuazione di uno studio ad hoc.

Definizione delle fonti e dei flussi informativi

Indagine ad hoc

Definizione dell'evento da sorvegliare

Fattori di rischio, attraverso la misurazione diretta (rilevazione visiva su strada) dell'uso delle cinture di sicurezza da parte dei conducenti d'auto e di passeggeri anteriori e posteriori, dell'uso del casco da parte di conducenti di motoveicoli, dell'uso del seggiolino per il trasporto in auto dei bambini.

Servizi sanitari coinvolti

Dipartimenti di Prevenzione AA.SS.LL. Piemonte: in particolare Servizi Igiene Sanità Pubblica, Servizi Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro; Strutture di Epidemiologia; Area Promozione della salute ed Educazione sanitaria

Ambito territoriale di conduzione della sorveglianza

Regionale: (territori Comunali di competenza delle AA.SS.LL. partecipanti, selezionati secondo Linee guida contenenti i criteri per la definizione del "Piano di Campionamento").

Definizione dell'assetto organizzativo

Il Responsabile Tecnico Piano Regionale Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007 predispone (come da cronoprogramma delle attività previste dal Piano) (Allegato A):

1. Linee guida per il Piano di Campionamento: definizione dei criteri per il Piano di Campionamento (Allegato B)
2. Protocollo operativo (in cui si definiscono: periodi ed orari di osservazione; moduli di rilevazione; modalità operative di rilevazione)
3. Piano di formazione teorico e pratico (Giornata di aggiornamento per i rilevatori individuati tra gli operatori dei Dipartimenti di Prevenzione)
4. Raccolta dati rilevati dai Dipartimenti di Prevenzione delle AASSLL, elaborazione e diffusione risultati.

I Dipartimenti di Prevenzione delle AA.SS.LL. del Piemonte che partecipano allo "Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi" predispongono:

1. Piano di Campionamento (misto:probabilistico e di opportunità; n ° comuni e n ° siti di osservazione per comune in strade con incroci controllati da semafori ed in condizioni di sicurezza per l'operatore, strade in prossimità di edifici scolastici, n ° unità di osservazione per sito)
2. Identificazione del personale rilevatore tra gli operatori dei servizi afferenti al Dipartimento di Prevenzione e comunicazione al Responsabile Tecnico Piano Regionale Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007
3. Effettuazione rilevazione-osservazione su strada
4. Invio dati prodotti al Responsabile Tecnico Piano Regionale Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007

Tempi di realizzazione

1. Piano di Campionamento: **entro 10.12.2006**
2. Identificazione del personale rilevatore: **entro 28.02.2007**
3. Effettuazione rilevazione-osservazione su strada: *prima rilevazione da completare entro il 31/05/2007, previa formazione dei rilevatori (vedi punto 3 paragrafo precedente)*
4. Invio dati prodotti al Responsabile Tecnico Piano Regionale Prevenzione Incidenti Stradali 2005-2007: **entro i primi 15 giorni del mese successivo al bimestre di riferimento**

Il periodo di rilevazione ha durata annuale. Le rilevazioni saranno bimestrali (una rilevazione per sito ogni 2 mesi); avranno inizio nel **bimestre aprile-maggio 2007** e fine nel **bimestre febbraio-marzo 2008**.

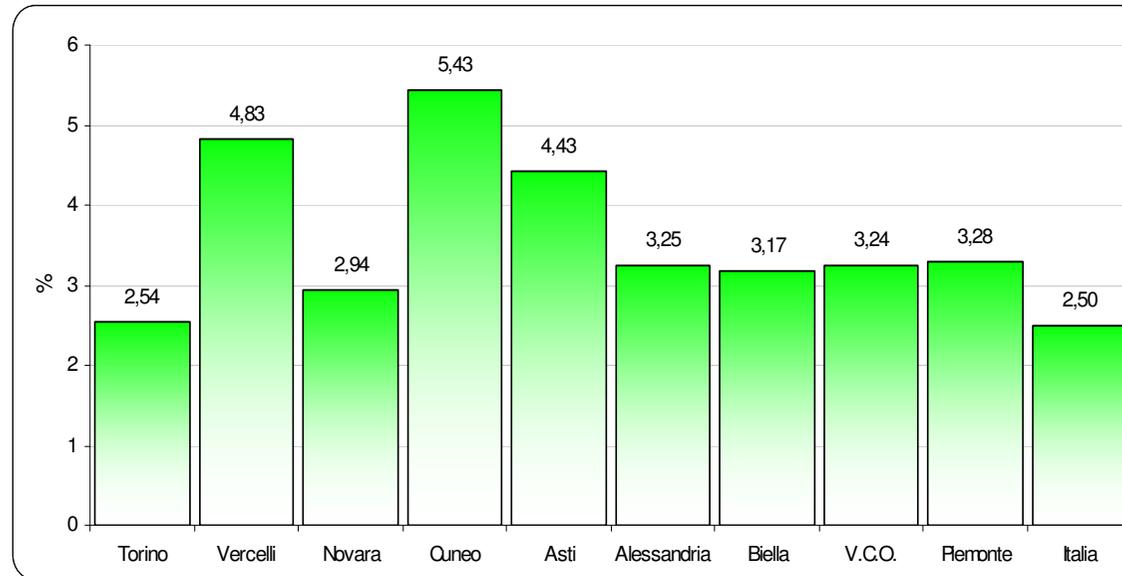
Monitoraggio

Si prevede un'attività di monitoraggio e valutazione semestrale.

Tab. 1 - Indicatori regionali di mortalità e lesività per incidente - Anno 2004

	Morti in incidente	Feriti in incidente	(Morti in incidente/Incidenti)*1000	(Morti per incidente /Morti totali)*1000	(Morti per incidente/ popolaz)* 100.000	(Feriti per incidente/ popolaz)* 100.000
Lombardia	832	63.218	17,8	9,79	9,13	694,04
Emilia-Romagna	596	32.414	25,3	13,10	14,79	804,27
Lazio	543	38.190	19,8	11,37	10,55	742,16
Veneto	542	25.524	29,7	12,88	11,84	557,61
Piemonte	483	21.380	32,8	10,03	11,41	505,28
Campagna	382	14.059	40,8	8,13	6,67	245,57
Puglia	370	15.309	39,7	11,52	9,19	380,45
Toscana	369	26.072	18,6	9,21	10,49	741,46
Sicilia	347	19.132	27,4	7,57	6,98	384,79
Marche	183	11.030	24,2	12,09	12,33	742,96
Calabria	155	6.196	43,0	9,04	7,72	308,66
Friuli Venezia Giulia	144	6.873	27,9	10,19	12,08	576,79
Abruzzo	137	7.205	29,0	10,54	10,76	565,86
Sardegna	136	6.238	33,8	9,77	8,30	380,91
Liguria	119	11.851	13,0	5,54	7,57	753,79
Trentino Alto Adige	117	4.238	36,6	14,56	12,31	445,87
Umbria	103	5.107	28,5	11,10	12,35	612,20
Basilicata	33	1.249	44,5	6,05	5,53	209,28
Valle d'Aosta	17	546	41,8	12,52	14,06	451,58
Molise	17	799	36,2	5,14	5,30	248,87
Italia	5.625	316.630	25,0	10,08	9,81	552,38

Graf. 1 - Indici di mortalità per Provincia, Piemonte e Italia – Anno 2004



Tab. 2 - Indicatori provinciali di mortalità e di lesività per incidente - Anno 2004

	(Morti in incidente età<=29/Mo rti totali<=29)*1 000	(Morti in incidente età<=29/pop olaz<=29)*1 00.000	(Feriti in incidente età<=29/pop olaz<=29)*1 00.000	(Morti in incidente età>=65/Mo rti totali>=65)* 100.000	(Morti in incidente età>=65/po polaz>=65)* 100.000	(Feriti in incidente età>=65/po polaz>=65) *100.000
Torino	164,95	7,83	693,91	2,55	10,55	170,86
Vercelli	250,00	19,13	665,32	2,93	14,23	239,51
Biella	135,14	9,92	517,57	1,99	9,14	178,22
Verbano Cusio Ossola	333,33	15,90	826,62	1,29	5,83	244,89
Novara	209,68	12,94	844,05	3,64	16,91	280,46
Cuneo	397,73	20,96	741,90	4,52	21,49	201,67
Asti	157,89	10,76	702,72	3,66	17,73	240,35
Alessandria	269,23	13,73	934,32	2,74	13,92	255,15
Piemonte	219,20	11,61	730,97	2,95	13,21	203,47
Italia	209,42	9,79	706,15	2,47	10,69	227,45

Tab. 3 - Incidenti da trasporto - Tassi standardizzati di mortalità per 100.000

MASCHI						
	1980-83	1984-87	1988-91	1992-94	1995-97	1998-00
A.S.L. 1 - 4	23,6	21,1	21,1	15,1	13,0	15,3
A.S.L. 5	30,4	27,5	23,3	22,7	17,5	19,8
A.S.L. 6	37,3	25,3	26,9	18,4	28,6	19,8
A.S.L. 7	29,2	27,0	31,9	29,7	22,3	17,8
A.S.L. 8	33,2	28,9	29,4	24,5	19,6	19,5
A.S.L. 9	36,7	34,4	30,8	30,0	29,8	35,0
A.S.L. 10	33,5	35,1	29,1	30,1	21,2	33,1
A.S.L. 11	38,0	31,7	24,5	26,3	30,8	30,1
A.S.L. 12	29,5	28,1	26,2	22,4	25,2	25,8
A.S.L. 13	37,2	31,5	25,7	23,2	27,9	22,6
A.S.L. 14	39,0	27,2	33,0	31,9	21,3	21,3
A.S.L. 15	47,0	46,6	30,6	41,9	34,3	37,0
A.S.L. 16	39,6	36,1	42,5	38,4	38,7	28,3
A.S.L. 17	48,3	33,8	35,6	40,1	35,6	31,3
A.S.L. 18	35,1	38,1	29,5	31,9	34,1	27,0
A.S.L. 19	34,5	29,3	29,5	25,1	27,7	27,8
A.S.L. 20	41,6	35,0	32,3	29,0	30,2	29,1
A.S.L. 21	30,1	24,3	27,6	28,3	21,7	28,5
A.S.L. 22	35,6	22,2	30,3	32,0	20,3	19,0
Regione Piemonte	32,8	28,5	27,0	25,2	23,3	23,1

Fonte: BDM 2001

Tab. 4 - Incidenti da trasporto - Tassi standardizzati di mortalità per 100.000

FEMMINE

	1980-83	1984-87	1988-91	1992-94	1995-97	1998-00
A.S.L. 1 - 4	9,4	8,4	6,5	5,3	4,8	4,5
A.S.L. 5	9,0	7,3	8,3	9,0	7,9	7,1
A.S.L. 6	9,9	8,6	9,1	9,5	5,4	6,3
A.S.L. 7	5,7	8,3	7,8	6,8	7,5	11,2
A.S.L. 8	10,3	8,3	5,3	8,6	6,0	7,6
A.S.L. 9	7,5	10,3	10,0	10,1	7,6	8,3
A.S.L. 10	10,6	14,9	10,0	9,3	6,8	9,1
A.S.L. 11	13,4	10,6	7,4	10,4	7,6	6,7
A.S.L. 12	8,4	7,1	4,5	7,4	7,1	5,1
A.S.L. 13	10,3	8,3	8,4	8,6	9,2	8,5
A.S.L. 14	11,2	8,9	8,0	8,5	6,9	6,6
A.S.L. 15	15,4	10,7	7,4	11,2	13,2	13,7
A.S.L. 16	8,1	7,8	8,4	6,6	11,8	5
A.S.L. 17	11,8	12,6	13,6	10,3	7,4	19
A.S.L. 18	7,7	7,6	6,2	12	8,6	8,2
A.S.L. 19	11,7	9,3	5,1	7,0	6,9	11,1
A.S.L. 20	8,5	9,6	8,0	9,9	7,5	8,2
A.S.L. 21	9,1	8,6	6,4	6,9	3,5	9,9
A.S.L. 22	6,6	12,2	5,7	6,1	7,8	6,9
Regione Piemonte	9,6	9	7,4	8,1	7,1	7,9

Fonte: BDM 2001

ALLEGATO 1 5

...omissis...

ALLEGATO A

CRONOPROGRAMMA DEL PIANO PREVENZIONE INCIDENTI STRADALI 2005-2007

Progetto: Studio della prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi

Regione Piemonte

N° attività	Descrizione attività	Peso (%)	Data inizio prevista	Data fine prevista	Traguardo	Vincoli Criticità	Data inizio effettiva	Data fine effettiva	Raggiungimento effettivo del traguardo (%)
1	<u>Piano di campionamento</u> per la rilevazione dell'uso dei dispositivi di protezione alla guida della popolazione	20	01.07.2006	31.12.2006	Redazione del piano	Limitate esperienze in letteratura			
2	<u>Stesura del protocollo operativo</u> di rilevazione	15	01.01.2007	28.02.2007	Definizione del protocollo				
3	<u>Individuazione rilevatori</u> (tra gli operatori del Dipartimento di Prevenzione) e <u>piano per la loro formazione/istruzione</u>	15	01.03.2007	30.06.2007	Formazione di un pool di operatori sul progetto specifico e sulla più ampia tematica del piano di prevenzione incidenti stradali.	Attuale predisposizione degli operatori alla prevenzione passiva; necessità di modificare attitudini radicate.			
4	<u>Rilevazione/monitoraggio su strada</u>	30	01.07.2007	30.06.2008	Completamento dell'indagine				
5	<u>Inserimento ed elaborazione dati, diffusione dei risultati</u>	20	01.07.2008	31.12.2008	Messa a disposizione degli esiti dello studio.				

ALLEGATO B

Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi

Linee Guida per Piano di Campionamento: scelta dei Comuni e dei siti di osservazione

Obiettivo di questa attività di sorveglianza è implementare a livello regionale un sistema di rilevazione di alcuni comportamenti degli utenti della strada in relazione all'uso/non uso dei dispositivi di protezione individuale sui mezzi di trasporto. Per la realizzazione dello "Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi" è necessario selezionare un campione di territori Comunali di competenza delle AA.SS.LL. piemontesi partecipanti.

La scelta del numero dei Comuni e dei siti di osservazione deve essere il frutto di una analisi ragionata sulle caratteristiche geografiche del territorio di competenza tenendo conto, ove disponibili, anche delle informazioni locali relative ai principali indicatori di traffico e incidentalità.

In via prioritaria, le AA.SS.LL. partecipanti al progetto, per la selezione dei Comuni, potranno tener conto di alcuni fattori e/o dati relativi a:

- **Dati di popolazione residente** (numero di abitanti per Comune – fonti: BDDE consultabile al sito www.regione.piemonte.it/stat/bdde/index.htm; MADE – Motore di ricerca per l'Analisi Demografica - consultabile al sito intranet.ruparpiemonte.it): questo indicatore è utile per avere un quadro relativo all'antropizzazione del territorio, fattore che sottende un maggiore o minore volume di traffico locale). Ottenuta una graduatoria locale dei Comuni per popolazione residente, potranno essere creati gruppi/fasce di Comuni per numero di abitanti. Dai vari gruppi ottenuti, si consiglia l'estrazione casuale di alcuni Comuni. Una variante al metodo consigliata può basarsi su una valutazione di opportunità geografica. Dalle varie fasce dei Comuni simili per n. di abitanti, potranno essere estratti paesi o città che siano distribuiti sul territorio in modo da garantirne una copertura pressoché uniforme.
- **Dati inerenti ai volumi di traffico** (ove disponibili): in alcune Province esiste un monitoraggio dei flussi di traffico mediante postazioni fisse su alcuni tratti stradali disseminati sul territorio. Gli operatori possono contattare gli Uffici Provinciali preposti (es. Ufficio Viabilità) al fine di acquisire eventuali informazioni in merito. Nell'ambito del Piano Regionale Prevenzione Incidenti Stradali sono già stati assunti contatti con i referenti provinciali per la tematica che potranno agevolare tale ricerca.
- **Dati di incidentalità territoriale** (ove disponibili, fonte consigliata www.aci.it)
Un altro parametro di cui tenere conto, nell'ambito di una scelta di opportunità dei Comuni, può essere rappresentato dai dati di incidentalità locale. Qualora si disponga di casistiche che mettano in rilievo la maggior pericolosità di alcune strade rispetto ad altre, può essere opportuno individuare nelle varie fasce predisposte come al punto precedente i Comuni ove scorrono i tratti più a rischio.

Sulla base delle indicazioni che precedono, **ciascuna A.S.L. dovrà selezionare da un minimo di 3 ad un massimo di 8 Comuni** per territorio di competenza ove effettuare la rilevazione bimestrale.

La scelta dei siti comunali ove effettuare l'intervento di sorveglianza tiene conto della metodologia del sistema "Ulisse" promosso dall'Istituto Superiore di Sanità. Pertanto, la **rilevazione va eseguita in tre punti del territorio comunale selezionato, suddivisi in:**

- 1. zona urbana centrale**
- 2. zona urbana periferica**
- 3. zona extraurbana**

I tre punti di osservazione del territorio comunale selezionato possono essere scelti non solo secondo i **criteri prima suggeriti** ma anche secondo **criteri di opportunità e sicurezza individuale per gli operatori** (dovendo essere colti alcuni particolari all'interno di un veicolo in movimento, è consigliato individuare zone di sosta o di rallentamento momentaneo del flusso del traffico, quali in prossimità di semafori o rotonde, oppure presso caselli autostradali o edifici scolastici, in particolare per la rilevazione dei seggiolini per il trasporto in auto dei bimbi).

Sia i Comuni che i siti di osservazione individuati per la rilevazione dovranno rimanere invariati per tutta la durata dello studio.

Le A.S.L. già impegnate nelle attività previste dal progetto Ulisse potranno inserire nel Piano di campionamento Comuni e relativi siti già selezionati a tale scopo.

La redazione del **Piano di campionamento locale**, contenente n° Comuni selezionati tra i territori di competenza e siti di osservazione, a cura dei **Referenti tecnici delle AASSLL partecipanti** al Progetto Regionale Attività di Sorveglianza Incidenti stradali 2006-2008, **costituisce uno degli indicatori di Attività** nell'ambito dello "Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi". Nel Piano dovranno altresì essere riassunte le modalità utilizzate per la selezione del campione nonché l'indirizzo dei siti di osservazione prescelti secondo lo schema.

Il Piano locale, come da accordi condivisi con i Referenti tecnici aziendali, doveva essere trasmesso entro **il 10.12.2006** secondo le seguenti modalità: copia cartacea, possibilmente corredata da schematica cartografia riferita ai Comuni individuati per la rilevazioni, indirizzata al Responsabile Tecnico Regionale – Dr.ssa Laura MARINARO – presso A.S.L. 18 Alba – Bra – S.O.S. di Epidemiologia – Via Vida 10 – 12051 – ALBA (CN) (copia del Piano dovrà essere trasmessa via e-mail all'indirizzo lmarinaro@asl18.it).

PROTOCOLLO OPERATIVO PER L'EFFETTUAZIONE DELLO STUDIO DI PREVALENZA D'USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA, DEL CASCO E DEI SEGGIOLINI PER IL TRASPORTO DEI BIMBI

Come previsto dal Progetto Regionale "Attività di Sorveglianza degli Incidenti Stradali 2006 – 2008", si intende fornire agli operatori che saranno coinvolti nello studio sulla prevalenza d'uso dei dispositivi di sicurezza, un protocollo operativo al fine di rendere uniformi le modalità di osservazione, rilevazione e restituzione dei dati, i periodi degli interventi, la modulistica utilizzata.

E' noto che, a livello nazionale, esiste una modalità collaudata di rilevazione, il SISTEMA ULISSE, predisposto dall'Istituto Superiore di Sanità e suggerito dalle linee operative del CCM: si tratta di un'iniziativa alla quale hanno aderito in passato alcune A.S.L. della Regione Piemonte e che costituisce un punto di riferimento cui ispirarsi nella conduzione di questo studio. Occorre rilevare, peraltro, che il Sistema Ulisse si propone di verificare solo una parte dei comportamenti sui veicoli, in particolare la proporzione d'uso del casco tra i motociclisti e delle cinture di sicurezza in auto, limitatamente alle figure del conducente e del passeggero anteriore. E' necessario, perciò, integrare la metodologia dell'I.S.S. in considerazione delle finalità che il Progetto Regionale si prefigge: quella cioè di valutare l'atteggiamento complessivo delle persone nei riguardi dell'uso dei dispositivi di protezione sui mezzi di trasporto, comprendendo il comportamento dei passeggeri sui sedili posteriori e la tutela dei bimbi in auto (uso dei seggiolini).

E', quindi, utile cogliere elementi da analoghe iniziative, quali lo studio condotto dalla Regione Veneto, predisponendo un protocollo ad hoc che possa soddisfare gli scopi di questa ricerca – intervento.

Uno degli aspetti principali della rilevazione riguarda il criterio di standardizzazione dell'intervento: infatti, lo studio potrebbe essere svolto secondo differenti modalità (ottenere un numero minimo di osservazioni o in un tempo predeterminato ed invariabile, effettuare le rilevazioni in luoghi fissi oppure diversi di volta in volta, in una precisa e costante ora giornaliera o in qualsiasi momento). Sulla base dell'esperienza del Sistema Ulisse*, si è ritenuto di risolvere la problematica secondo le seguenti linee di intervento:

a) **i punti di osservazione scelti da ogni A.S.L. dovranno restare immutati nel tempo**, cioè i rilievi andranno effettuati, per tutta la durata dello studio, sui siti individuati dai Referenti

Tecnici Aziendali nell'apposto Piano di Campionamento inviato entro il 31.12.2006 al Responsabile Regionale del Piano di Prevenzione Incidenti Stradali.

* *“Quello che si è visto dal 1986 ad oggi è che le differenze d'uso [dei dispositivi di protezione-N.d.A.] sono sostanzialmente legate alla tipologia della zona di rilevamento (urbana, periferica, extraurbana, autostrada) ed al punto di osservazione scelto; i risultati, peraltro, non sembrano particolarmente modulati dall'ora o dal giorno del rilevamento stesso”.*

L'eventuale sostituzione dei siti, ammessa solo per comprovati motivi, dovrà essere comunicata prima dell'inizio dello studio, comunque prendendo in considerazione un'analogia tipologia di area (urbana centrale, urbana periferica, extraurbana) nello stesso Comune e simili situazioni logistiche (es. un incrocio al posto di un altro incrocio).

b) **l'orario di osservazione potrà variare di volta in volta:** occorre tenere presente tra l'altro che, ai fini della proficua rilevazione dell'uso dei seggiolini per i bimbi, potrà essere necessario sfruttare gli orari di accesso e/o uscita da scuole elementari e materne. Se ritenuto utile, le osservazioni potranno essere effettuate anche in giorni diversi, esempio un giorno in zona urbana centrale, un altro in zona urbana periferica ecc., oppure un giorno solo per le auto, l'altro per i motoveicoli. Si consideri, tuttavia, che ogni “frazionamento” dell'attività rispetto al modulo – tipo (rilevazione dei veicoli nell'unità di tempo prefissata) comporterà inevitabilmente un incremento del periodo di osservazione.

c) il **modulo-tipo di osservazione o “unità di tempo”** viene fissato in 30 minuti effettivi per sito per bimestre (minimo previsto, dunque, nove osservazioni di mezz'ora in un bimestre, corrispondenti a tre siti per altrettanti Comuni): in questo arco di tempo, dovranno essere rilevate, per ogni veicolo e/o motoveicolo in transito, le modalità d'uso dei dispositivi di protezione da parte degli occupanti. La durata minima di rilevazione differisce da quella prevista dall'ISS (un'ora), in quanto si è tenuto conto del maggior carico di lavoro che lo studio regionale prevede, valutate anche le esperienze avviate da alcune A.S.L. coinvolte nel Sistema Ulisse. **La rilevazione dovrà essere quanto più sistematica possibile, senza tuttavia soverchie preoccupazioni per eventuali automotoveicoli di cui non fossero colti prontamente i dati richiesti:** è fondamentale, invece, che ad ogni occupante conteggiato corrisponda un'osservazione, in quanto la prevalenza d'uso dei singoli dispositivi sarà espressa dal rapporto effettivo tra coloro che li impiegano rispetto al numero totale degli osservati.

d) considerato il carico di lavoro e la necessità di assolvere rapidamente, durante il flusso dei veicoli, al meccanismo di osservazione e trascrizione del dato, si reputa che il **“presidio minimo di rilevazione”** debba essere costituito almeno da due operatori, di cui uno dedito all' osservazione e l'altro alla trascrizione del dato (oppure uno dedicato, ad es. , alla rilevazione dei dispositivi dei passeggeri anteriori, l'altro per quelli posteriori e per i motociclisti): tale modalità è, comunque, del tutto indicativa e non esclude un diverso schema organizzativo, purché efficace ai fini della produzione ottimale del lavoro.

e) Sono da considerare oggetto di rilevazione le seguenti tipologie di veicoli:

- autovetture, private ed aziendali, e furgoni con targa italiana o estera
- motoveicoli di ogni cilindrata con targa italiana o estera

Sono esclusi dall'osservazione:

- camion
- macchine da costruzione
- macchine agricole, trattori, macchine industriali
- mezzi per il trasporto pubblico (bus, pullman)
- autoambulanze e vetture in genere per l'emergenza (mezzi dei vigili del fuoco, Protezione Civile ecc.)
- autovetture della Polizia e dei Carabinieri

Ai fini dello studio è necessario rilevare:

- uso della cintura di sicurezza da parte di tutti gli occupanti (conducente, passeggero anteriore e passeggeri posteriori) dell'automezzo

- uso del seggiolino per i bimbi, ove previsto (la valutazione dell'obbligo di utilizzo, che per legge è fino a 12 anni di età o per altezza del bimbo fino a m 1,50, non potendo essere effettuata con elevato grado di precisione, stante l'impossibilità di richiedere l'età del bimbo, è lasciata alla discrezione ed al buon senso degli operatori, invitandoli a tralasciare i casi dubbi)

- uso del casco, sia da parte del conducente che dell'eventuale passeggero, sui motoveicoli

f) **condizione primaria per lo svolgimento dell'attività, è l'assoluta sicurezza di tutti gli operatori incaricati alla rilevazione:** andrà, pertanto, assunta ogni cautela affinché sia salvaguardata l'incolumità delle persone, valutando con attenzione il posizionamento degli operatori e sfruttando le possibilità offerte dalla rete stradale (ad esempio,

marciapiedi, bordi stradali protetti da guard-rail ecc.). E' del tutto sconsigliata l'occupazione, anche momentanea, della sede stradale e l'effettuazione dei rilievi in condizioni meteo avverse (in caso di pioggia, neve ecc.) o in orario e condizioni di scarsa luminosità e visibilità. Gli operatori dovranno evitare ogni possibile intralcio al normale flusso del traffico.

g) Ai fini della standardizzazione dei dati, sono proposti alcuni modelli per la rilevazione "sul campo" riferiti rispettivamente all'uso delle cinture da parte del conducente, del passeggero anteriore, dei passeggeri posteriori, all'uso del seggiolino per i bimbi in auto ed al casco per i motociclisti. Al fine di agevolare il compito degli operatori, le schede sono raccolte in campi visivi appaiati onde permettere la rapida compilazione, mediante barre o crocette, delle caselle relative al tipo di comportamento.

I modelli di rilevazione (il cui utilizzo è auspicato ma non obbligatorio, purché l'eventuale sostituzione con analoghi strumenti di rilevazione restituisca il medesimo contenuto informativo) contengono le informazioni necessarie e sufficienti alla compilazione del **modulo riepilogativo** contenente i dati sintetici dell'attività svolta ogni bimestre: solo quest'ultimo dovrà essere inviato alla S.O.S. di Epidemiologia dell'A.S.L. 18 Alba – Bra, secondo le modalità di cui al punto successivo.

h) Il **modulo riepilogativo unico** per l'invio dei dati è riportato in Allegato: in esso devono essere riportati in forma riepilogativa i dati relativi dell'attività svolta nel bimestre precedente. E' opportuno che la scheda di sintesi sia compilata in maniera esaustiva, corretta e possibilmente trasmessa in forma elettronica all'indirizzo e-mail del Responsabile Regionale per il Piano Incidenti Stradali – Dr.ssa Laura MARINARO (Imarinaro@asl18.it), entro i 15 gg successivi al bimestre di riferimento (es. entro il 15/6 per quanto concerne la prima rilevazione – bimestre aprile-maggio 2006). In alternativa, l'invio del report potrà avvenire, secondo le tempistica sopra indicata, via fax (0173/316636) o via posta all'indirizzo della S.OS. di Epidemiologia A.S.L. 18 Alba – Bra – Via Vida, 10 – 12051 – Alba (CN). A cura del predetto Servizio, verrà effettuata la registrazione dei dati, la loro elaborazione e lo studio epidemiologico complessivo inerente all'intervento.

RIEPILOGO DELLA METODOLOGIA OPERATIVA DI RILEVAMENTO

L'**obiettivo** dello studio è quello di verificare, nell'arco di un anno, l'approccio delle persone riguardo all'uso dei dispositivi di sicurezza in auto e moto. Pertanto, non si limita a rilevare le abitudini dei conducenti dei mezzi, ma è esteso anche agli altri eventuali fruitori del trasporto, compresi i bimbi (uso del seggiolino)

1) Gli aspetti metodologici principali sono i seguenti:

- la rilevazione viene effettuata in almeno tre Comuni dell'A.S.L., scelti in base a caratteristiche geo-demografiche, di incidentalità stradale, di volume di traffico ecc., individuando all'interno del relativo territorio tre siti suddivisi per zona (urbana centrale, urbana periferica, extraurbana). Il numero minimo di siti per A.S.L. è dunque pari a nove. L'eventuale sostituzione dei siti, ammessa solo per comprovati motivi, potrà essere effettuata esclusivamente prima dell'inizio dello studio e con siti di analoghe caratteristiche geografiche ;
- occorre effettuare una rilevazione di mezz'ora per sito per bimestre (totale minimo pari a nove rilevazioni per bimestre). Gli orari di campionamento sono liberi e lasciati alle modalità organizzative del servizio. Per quanto concerne il rilevamento dell'uso dei seggiolini, si consiglia di sfruttare orari di accesso o uscita dai centri di aggregazione collettiva per i bimbi (scuole). Anche i giorni di rilevamento sono liberi purché nell'ambito del bimestre di riferimento (non sono ammesse deroghe temporali oltre il periodo indicato);
- sono oggetto di rilevamento i seguenti comportamenti: **uso della cintura di sicurezza da parte del conducente, del passeggero anteriore e del/i passeggero/i posteriore/i, nonché l'utilizzo del seggiolino per i bimbi, ove dovuto, per quanto concerne gli autoveicoli; uso del casco da parte del conducente e dell'eventuale passeggero per ciò che riguarda motociclette, scooter** . Non è fondamentale rilevare tutti i mezzi che transitano bensì la correttezza del rilievo: ad ogni persona rilevata deve sicuramente corrispondere un'osservazione (cintura Sì / No, casco Sì /No).

- Per quanto riguarda l'indicazione del sesso del conducente o del passeggero sui motoveicoli, qualora, dato l'uso del casco da parte delle persone e la velocità del mezzo, possano sussistere dubbi, è conveniente non riportarla.

- Per quanto concerne la correttezza d'uso del seggiolino per i bimbi, poiché la valutazione può risultare complessa e non facile da tradurre, in pochi secondi, in un giudizio di idoneità/inidoneità, si è scelto, sulla base di analoghe modalità adottate nella Regione Veneto, di rilevare gli aspetti più evidenti del trasporto dei bimbi, secondo le tre categorie - **con seggiolino, senza seggiolino ed in braccio a persona adulta, senza seggiolino e da solo. L'osservazione sarà riferita ai bambini presumibilmente di età inferiore ai 12 anni seduti sul sedile anteriore e posteriore. Qualora sul sedile posteriore siano collocati più bimbi, dovrà essere rilevata la modalità di contenzione solo del bambino/a posto dietro al sedile anteriore (primo a sinistra).**

- Sono proposti alcuni moduli per la rilevazione sistematica dei dati, il cui impiego non è tassativo, purché l'eventuale utilizzo di modelli alternativi restituisca analogo contenuto informativo; poiché i moduli possono risultare di dimensioni ridotte, per facilitarne l'uso si consiglia di stamparli o fotocopiarli in formato cartaceo A3; ogni modulo prevede la possibilità di registrare fino a trenta veicoli (e relative osservazioni): i servizi dovranno curare la riproduzione dei modelli per il numero necessario alla registrazione di tutte le osservazioni.

- sono da considerare oggetto di rilevazione le seguenti tipologie di veicoli:
 - autovetture, private ed aziendali, e furgoni con targa italiana o estera
 - motoveicoli di ogni cilindrata con targa italiana o estera

ai fini dello studio, non devono essere presi in considerazione:

 - camion
 - macchine da costruzione
 - macchine agricole, trattori, macchine industriali
 - mezzi per il trasporto pubblico (bus, pullman)
 - autoambulanze e vetture in genere per l'emergenza (mezzi dei vigili del fuoco, Protezione Civile ecc.)
 - autovetture della Polizia e dei Carabinieri

- ai fini della rilevazione, è consigliata la presenza di almeno due operatori che potranno suddividersi equamente le operazioni: qualora intervenga un solo operatore, si invita ad adottare modalità organizzative di rilevamento tali da evitare sovrapposizione di dati. E' raccomandata l'attenzione alle condizioni di sicurezza da parte degli operatori e nei confronti dei veicoli in transito;

- i dati raccolti dovranno essere inviati via e mail mediante il **modulo riepilogativo unico** alla Responsabile Regionale per il Piano Incidenti Stradali – Dr.ssa Laura MARINARO (lmarinaro@asl18.it), entro i 15 gg successivi al bimestre di riferimento precedente. In alternativa, l'invio del report potrà avvenire, secondo la tempistica sopra indicata, via fax (0173/316636) o via posta all'indirizzo della S.OS. di Epidemiologia A.S.L. 18 Alba – Bra – Via Vida, 10 – 12051 – Alba (CN). A cura del predetto Servizio, verrà effettuata la registrazione dei dati, la loro elaborazione e lo studio epidemiologico complessivo inerente all'intervento.

A.S.L. n. ___ di _____				Data ___/___/___/___ Ora ___,___					
Zona: Urbana centrale <input type="checkbox"/>		Urbana Periferica <input type="checkbox"/>		Extraurbana <input type="checkbox"/>		Comune _____			
MODELLO PER LA RILEVAZIONE DELL'USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA									
CONDUCENTE DELL'AUTOVEICOLO				PASSEGGERO SEDILE ANTERIORE					
N° Veicolo	Sesso		Uso cintura		N° Veicolo	Sesso		Uso cintura	
	M	F	SI	NO		M	F	SI	NO
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A.S.L. n. ___ di _____

Data ___/___/___/___ Ora ____,___

Zona: Urbana centrale Urbana Periferica Extraurbana Comune di _____

MODELLO PER LA RILEVAZIONE DELL'USO DEL CASCO SULLE MOTOCICLETTE

CONDUCENTE DELLA MOTOCICLETTA					PASSEGGERO POSTERIORE DELLA MOTOCICLETTA				
N° Motoveicolo	Sesso		Uso casco		N° Motoveicolo	Sesso		Uso Casco	
	M	F	SI	NO		M	F	SI	NO
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A.S.L. n. ___ di _____

Data ___/___/___/___ Ora ___,___

Zona: Urbana centrale Urbana Periferica

Extraurbana

Comune _____

MODELLO PER LA RILEVAZIONE D'USO DEI SEGGIOLINI PER I BAMBINI

BAMBINO/A SUL SEDILE ANTERIORE

BAMBINO/A SUL SEDILE POSTERIORE

N° Veicolo	BAMBINO/A SUL SEDILE ANTERIORE			N° Veicolo	BAMBINO/A SUL SEDILE POSTERIORE		
	Con seggiolino	Senza seggiolino ed in braccio a persona adulta	Senza seggiolino e da solo		Con seggiolino	Senza seggiolino ed in braccio a persona adulta	Senza seggiolino e da solo
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	17	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	21	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	22	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	26	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	27	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	29	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

N.B. DEVONO ESSERE RILEVATI IL/LA BAMBINO/A SUL SEDILE ANTERIORE E QUELLO/A SUL SEDILE POSTERIORE; QUALORA SUL SEDILE POSTERIORE VI SIANO PIU' BAMBINI, DEVE ESSERNE VERIFICATO SOLO UNO, QUELLO DIETRO IL CONDUCENTE

Modulo riepilogativo unico per l'invio dei dati relativi allo studio di prevalenza d'uso dei dispositivi di sicurezza su auto e moto veicoli

A.S.L. n. _____ di _____

Bimestre della rilevazione: _____

Comune di _____

Tipo di zona	Uso delle cinture da parte dei conducenti					Uso delle cinture da parte dei passeggeri anteriori					Uso delle cinture da parte dei passeggeri posteriori									
	M	Cintura		F	Cintura		M	Cintura		F	Cintura		M	Cintura		F	Cintura			
		SI	NO		SI	NO		SI	NO		SI	NO		SI	NO		SI	NO		
Urbana Centrale																				
Urbana Periferica																				
Extraurbana																				
Totali																				

Tipo di zona	Uso del casco da parte del conducente del motoveicolo					Uso del casco da parte del passeggero posteriore del motoveicolo					Uso del seggiolino per i bimbi in auto				
	M	Casco		F	Casco		M	Casco		F	Casco		SI	No, bimbo/a in braccio ad adulto	No, bimbo/a da solo, senza seggiolino
		SI	NO		SI	NO		SI	NO		SI	NO			
Urbana Centrale															
Urbana Periferica															
Extraurbana															
Totali															

Legenda: nelle singole caselle devono essere riportati i valori numerici riepilogativi delle rilevazioni effettuate nel bimestre

M = maschi F = femmine

Cintura SI - riportare nella corrispondente casella il numero complessivo di conducenti o passeggeri che indossavano correttamente la cintura all'atto del controllo

Cintura NO - riportare nella corrispondente casella il numero complessivo di conducenti o passeggeri che NON indossavano correttamente la cintura all'atto del controllo

Casco SI/ NO - idem come sopra

Uso del seggiolino per i bimbi in auto: indicare il numero dei bimbi effettivamente collocati su seggiolino o in braccio ad adulto oppure da soli

Piani locali di campionamento

PREMESSE

La città di Torino, capoluogo di Provincia e di Regione, si estende su un territorio della superficie di 130.17 km² ed ha una popolazione di 900.992 abitanti (dato aggiornato al 30/09/2006).

CRITERI DI SELEZIONE ADOTTATI

Trattandosi di un unico Comune si sono scelti i siti di “rilevazione” in cinque zone caratteristiche diverse:

- a. Uno in zona urbana del “centro storico”.
- b. Uno in zona urbana semicentrale.
- c. Uno in zona urbana semiperiferica.
- d. Due in zona periferica.

Tutti i siti scelti sono regolati da impianto semaforico e presentano marciapiedi sui vari lati delle vie. Tali caratteristiche sono indispensabili per permettere agli operatori di rilevare quanto richiesto in modo agevole e in complete condizioni di sicurezza e con un certo grado di discrezione.

PUNTO DI RILEVAMENTO 1

Zona urbana “centro storico”
- Via della Consolata angolo Corso Regina Margherita -

Trattasi di incrocio tra una via ed un corso nelle vicinanze di una scuola materna. Tale scelta dovrebbe consentire un rilievo più accurato per quanto riguarda l'uso dei seggolini per bimbi. Trattandosi, inoltre, di zona ricca di uffici e servizi garantisce un elevato livello di traffico (nelle vicinanze stazione di controllo ARPA).

PUNTO DI RILEVAMENTO 2

Zona urbana semicentrale
- Corso Duca degli Abruzzi angolo Corso Stati Uniti -

Trattasi di incrocio tra due corsi a elevata percorrenza, nelle vicinanze di una scuola media superiore e di un complesso universitario. Tale presenza dovrebbe consentire un rilievo più accurato per quanto riguarda l'uso del casco da parte dei motociclisti.

PUNTO DI RILEVAMENTO 3

Zona urbana semiperiferica
- Corso Bramante angolo Corso Turati -

Trattasi di incrocio tra due corsi a elevata percorrenza nelle vicinanze di un grosso supermercato. Tale presenza dovrebbe consentire una maggiore eterogeneità dei veicoli (auto e moto), nonché presenza di adulti e bambini.

PUNTO DI RILEVAMENTO 4

Zona urbana periferica
- Corso Unità d'Italia angolo Corso Maroncelli -

Trattasi di incrocio tra due corsi a elevata percorrenza, adiacente alla “zona ospedali” e localizzato verso l'inizio dell'autostrada Torino – Savona. Tale scelta di valutazione dovrebbe permettere di osservare i comportamenti dei cittadini in uscita dalla città.

PUNTO DI RILEVAMENTO 5

Zona urbana periferica
- Corso Giulio Cesare angolo Strada delle Cascinette -

Trattasi di incrocio tra due corsi a elevata percorrenza, adiacente a grossi centri commerciali e localizzato all'arrivo dell'autostrada Torino – Milano. Tale scelta di valutazione dovrebbe permettere di osservare i comportamenti dei cittadini in arrivo nella città.

ASL TO3 - Rivoli, Pinerolo (Ex ASL 5 – 10)

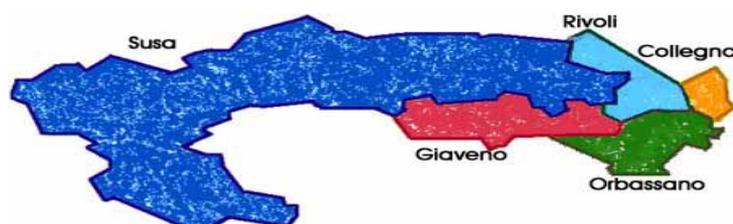
Ex ASL 5

Presentazione – estensione territoriale – bacino di utenza

L' Azienda Sanitaria Locale n. 5, con sede legale ed amministrativa in Collegno (TO) si estende su un territorio che dalla periferia ovest di Torino giunge sino al confine con la Francia, inglobando un bacino di utenza molto ampio.

Esso è costituito prevalentemente dagli abitanti dei 56 Comuni facenti parte dell'Azienda, che, complessivamente, raggiungono il numero delle 366.885 unità (8% circa della popolazione regionale) con notevoli caratteristiche di diversità sotto il profilo socio-economico, che impattano pesantemente ed in modo diversificato sulla domanda di prestazioni sanitarie e sulla conseguente programmazione degli interventi.

Estensione territoriale ASL 5 – I cinque distretti nei quali è strutturata la ASL 5



Comuni presenti nel territorio del Distretto I
COLLEGNO - GRUGLIASCO

Comuni presenti nel territorio del Distretto II
RIVOLI - ALPIGNANO - ROSTA - VAL DELLA TORRE - VILLARBASSE

Comuni presenti nel territorio del Distretto III
ORBASSANO - PIOSSASCO - VOLVERA - BRUINO - RIVALTA T.SE - BEINASCO

Comuni presenti nel territorio del Distretto IV
GIAVENO - COAZZE - VALGIOIE - TRANA - REANO - SANGANO

Comuni presenti nel territorio del Distretto V
SUSA - MATTIE - ALMESE - MEANA - AVIGLIANA - MOMPANTERO - BARDONECCHIA - MONCENISIO - BORGONE - NOVALESA - BRUZOLO - OULX - BUSSOLENO - RUBIANA - BUTTIGLIERA ALTA - SALBERTRAND - CAPRIE - SAN DIDERO - CASELETTE - SAN GIORIO - CESANA T.SE - SANT'AMBROGIO - CHIANOCCO - SANT'ANTONINO - CHIOMONTE - SAUZE DI CESANA - CHIUSA S.M. - SAUZE D'OULX - CLAVIERE - VAIE - CONDOVE - VENAUS - EXILLES - VILLARDORA - GIAGLIONE - VILLARFOCCHIARDO - GRAVERE

La scelta del numero dei Comuni e dei siti di osservazione è il frutto di una analisi sulle caratteristiche geografiche del territorio di competenza di questa ASL e si è tenuto conto anche delle informazioni locali relative ai principali indicatori di traffico e incidentalità.

CRITERI DI ELEGIBILITA'

In via prioritaria si è tenuto conto di alcuni fattori e dati relativi a:

Dati di popolazione residente :

(indicatore utile per avere un quadro relativo all'antropizzazione del territorio, fattore che sottende un maggiore o minore volume di traffico locale).

Valutazione di opportunità geografica. Dalle varie fasce dei Comuni simili per n. di abitanti, sono stati scelti comuni distribuiti sul territorio in modo da garantirne una copertura pressoché uniforme.

Dati di incidentalità territoriale

Un altro parametro di cui si è tenuto conto, nell'ambito di una scelta di opportunità dei Comuni, è rappresentato dai dati di incidentalità locale.

Infatti secondo i dati forniti **dall'Osservatorio Provinciale Incidentalità** – Progetto Integrato sulla sicurezza stradale realizzato dalla Provincia di Torino nell'ambito del Progetto TIMOTEO del 22.03.2006, e relativi alla Localizzazione Punti Neri ambito urbano ed Extraurbano nel Comune di Rivoli e rispettivamente della Valle di Susa per l'anno 2005, si evince una maggiore frequenza di incidenti nelle aree sopraccitate. Pertanto nella individuazione dei Comuni da considerare come ambito di intervento tali zone hanno avuto priorità.

Inoltre i criteri di scelta hanno tenuto conto dei dati forniti dalle Statistiche Incidenti Stradali 2005 in Provincia di Torino – giugno 2006- come di seguito riportato.

PROVINCIA DI TORINO
SERVIZIO PROGRAMMAZIONE VIABILITA'

1 – INCIDENTI CON FERITI PER COMUNE

COMUNI IN ORDINE ALFABETICO	INCIDENTI	COMUNI IN ORDINE DI INCIDENTI	INCIDENTI
AGLIE	2	TORINO	4295
AIRASCA	19	MONCALIERI	190
ALBIANO	2	RIVOLI	177
ALBIANO D'IVREA	2	COLLEGNO	173
ALICE CASTELLO	8	GRUGLIASCO	137
ALMESE	8	SETTIMO TORINESE	133
ALPIGNANO	48	NICHELINO	124
ANDEZENO	2	ORBASSANO	85
ARIGNANO	2	PINEROLO	82
AVIGLIANA	50	VENARIA REALE	66
AZEGLIO	3	CHIVASSO	65
BAIRO	4	IVREA	59
BALANGERO	1	BEINASCO	57
BALDISSERO CANAVESE	2	AVIGLIANA	50
BALDISSERO TORINESE	3	CARMAGNOLA	49
BANCHETTE	3	ALPIGNANO	48
BARDONECCHIA	13	LEINI'	45
BEINASCO	57	RIVAROLO CANAVESE	45
BIBIANA	1	CIRIE'	40
BOLLENGO	10	PIOSSASCO	34
BORGARO	6	POIRINO	30
BORGARO TORINESE	1	CHIERI	28
BORGOFRANCO D'IVREA	2	SUSA	25
BORGONE	4	VOLPIANO	25
BORGONE SUSA	4	CUORGNE'	22
BOSCONERO	4	RIVALTA DI TORINO	21
BRANDIZZO	7	CARIGNANO	20
BRICHERASIO	2	PINO TORINESE	20
BRICHERASIO	5	AIRASCA	19

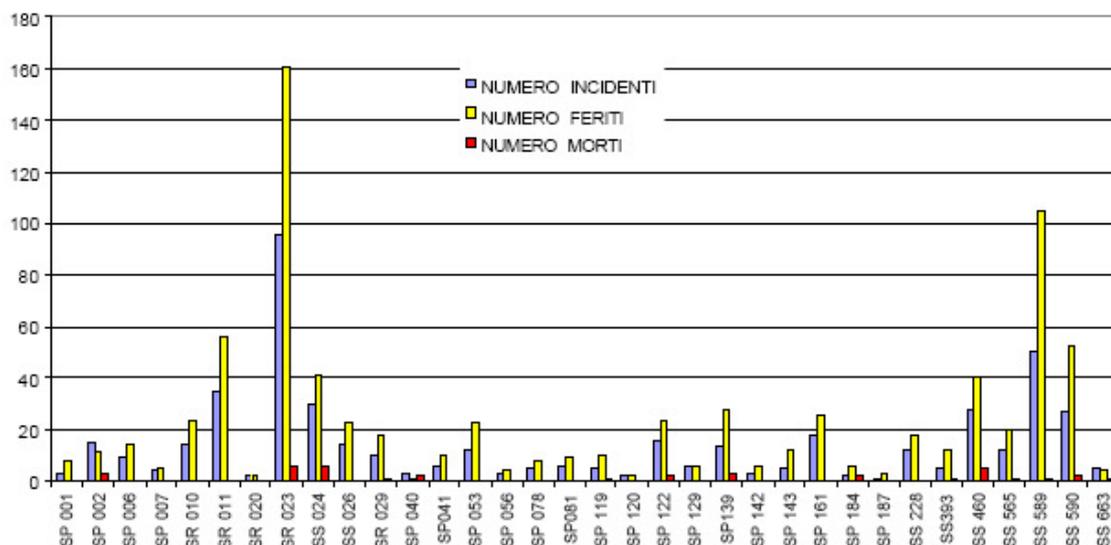
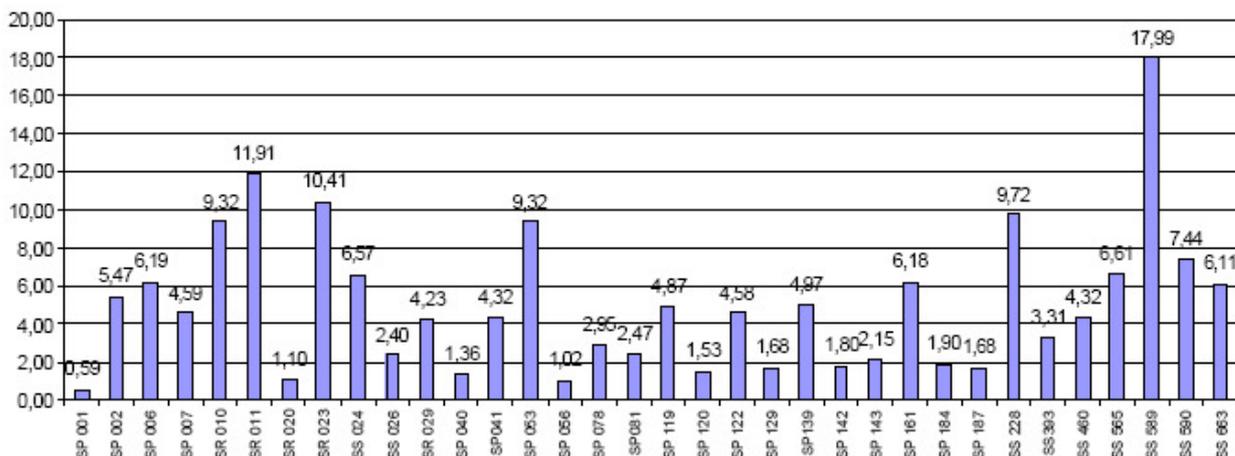
Altro criterio preso in considerazione è la maggior **pericolosità** di alcune strade rispetto ad altre.

Infatti sempre secondo l'Osservatorio dell'Incidentalità Stradale si è tenuto conto della pericolosità di alcune strade che insistono nel territorio di questa ASL.

*Dati pervenuti all'osservatorio provinciale da Carabinieri,
Polizia Stradale e Polizie Municipali dei Comuni della Provincia*

INDICE DI INCIDENTALITA' OGNI 10 KM
sulle principali strade extraurbane
ANNO 2004

sulle strade con valori >0,5
(solo incidenti con feriti)



Sulla base dei CRITERI sopra indicati che precedono, sono stati selezionati 3 Comuni ove effettuare le previste rilevazioni bimestrali.

La scelta dei siti comunali ove effettuare l'intervento di sorveglianza tiene conto, infine, della metodologia del sistema "Ulisse" promosso dall'Istituto Superiore di Sanità.

Pertanto, la rilevazione dovrà essere eseguita in tre punti del territorio comunale selezionato, suddivisi in:

- **zona urbana centrale**
- **zona urbana periferica**
- **zona extraurbana**

I tre punti di osservazione dei comuni selezionati sono stati scelti non solo secondo i criteri prima suggeriti ma anche secondo criteri di **opportunità** e **sicurezza individuale** per gli operatori quali individuazione di zone di sosta o di rallentamento momentaneo del flusso veicolare in prossimità di semafori, rotonde o imbocchi autostradali oppure **edifici scolastici** per la rilevazione dei seggiolini per il trasporto in auto dei bimbi.

I Comuni e i siti di osservazione individuati per la rilevazione rimarranno invariati per tutta la durata dello studio.

Campionamento a livello A.S.L. 5

Fasce	N.	Comuni selezionati
Comune > 50.000 ab.	n. 1	n. 1 – Rivoli Criterio geografico + Comune scelto in base a dati di incidentalità
Comune tra 20.000 e 10.000 abitanti	n. 1	n. 1 Piosasco scelta effettuata secondo criterio geografico, in modo da avere la disseminazione del campione sul territorio provinciale
Comune < 10.000 abitanti	n. 1	n. 1 – Susa Criterio geografico + Comune scelto in base a dati di incidentalità
Totale	3	Selezionati n. 3 Comuni

Piano di campionamento A.S.L. 5			
Comune	Zona urbana centrale	Zona urbana periferica	Zona extraurbana
Rivoli	Piazza Martiri angolo Piazza Princ. Eugenio	Corso Susa angolo Via Alpignano, direzione Rosta	Corso Primo Levi angolo Via Rivalta, direzione Villarbasse
Piosasco	Via Palestro angolo Piazza Diaz	Via Pinerolo (SP589) angolo Via Alfieri, direzione Orbassano	Via Volvera (SP141), incrocio con Via dell'Artigianato
Susa	C.so Inghilterra ang. Via Mazzini	C.so Couvert	S.S. 25

CRITERI DI SELEZIONE ADOTTATI

Al fine di individuare i Comuni con i relativi siti di osservazione per il monitoraggio sull'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi si sono considerati come prima fonte di scelta i dati di popolazione residente, evidenziando come i comuni più popolati non sempre siano posizionati in arterie stradali significative. Da una prima analisi i comuni evidenziati per popolazione residente sono stati i seguenti:

ELENCO DATI POPOLAZIONE RESIDENTE PER COMUNI ASL 10

COMUNE	POPOLAZIONE	COMUNE	POPOLAZIONE
Airasca	3236	Piscina	2896
Angrogna	745	Pomaretto	1166
Bibiana	2594	Porte	930
Bobbio Pellice	596	Pragelato	453
Bricherasio	3866	Prali	352
Buriasco	1316	Pramollo	280
Campiglione Fenile	1176	Prarostino	1071
Cantalupa	1752	Roletto	1711
Cavour	5193	Rorà	249
Cercenasco	1630	Roure	1007
Cumiana	6120	Salza di Pinerolo	92
Fenestrelle	662	S. Germano Chisone	1741
Frossasco	2577	S. Pietro Val Lemina	1290
Garzigliana	509	S. Secondo di Pinerolo	3288
Inverso Pinasca	661	Scalenghe	2712
Luserna San Giovanni	8037	Sestriere	743
Lusernetta	500	Torre Pellice	4578
Macello	1120	Usseaux	214
Massello	90	Vigone	5059
Osasco	881	Villafranca Piemonte	4794
Perosa Argentina	3875	Villar Pellice	1191
Perrero	872	Villar Perosa	4190
Pinasca	2824	Virle Piemonte	925
Pinerolo	35709		

Dopo un'analisi dei dati relativi alla popolazione residente si è analizzata la situazione del traffico e la relativa pericolosità delle arterie stradali, in base al numero di incidenti localizzati nel 2004 dall'Istituto Nazionale di Statistica. In base a questi dati si è potuto rilevare come le strade con il più alto numero di incidenti per chilometro nella ASL 10 siano la SS. 589 dei Laghi di Avigliana e la SS. 23 del Colle del Sestriere.

Oltre a questi dati sicuramente significativi occorre però prendere in considerazione la particolare conformazione dei comuni insistenti su queste due strade sopra citate. I comuni maggiori insistenti sulla SS 23 del Colle del Sestriere sono caratterizzati da un attraversamento periferico della suddetta strada in quanto, con i lavori stradali e la modifica della viabilità avvenuta con i lavori relativi alle olimpiadi del 2006, sono state create una serie di circonvallazioni al fine di ridurre il traffico all'interno dei Comuni; questo nuovo sistema viario non permette al nostro sistema di

campionamento visivo di essere applicato correttamente in quanto le velocità dei veicoli in questi tratti sono generalmente piuttosto elevate e non consentono analisi dei veicoli per il monitoraggio richiesto.

Dal comune di Perosa Argentina fino al comune di Sestriere i Comuni vengono attraversati direttamente dalla SS 23 ma i dati di popolazione residente non lasciano presagire volumi di traffico significativi.

Per quanto riguarda i Comuni insistenti sulla SS 589 dei Laghi di Avigliana la situazione appare simile a quella rilevata dai Comuni di bassa valle della SS 23; molti di questi sono attraversati perifericamente dalla strada statale e pertanto non vengono coinvolti direttamente dai volumi di traffico maggiori che interessano la SS 589.

Tenuto conto dei dati e delle situazioni sopra citate si è optato per la seguente scelta di n. 3 comuni da sottoporre al monitoraggio:

1) Pinerolo – è il comune capoluogo della ASL 10 e di gran lunga il più popolato con più di 35.000 residenti. E' possibile in questo comune, vista la conformazione urbanistica, l'individuazione di 3 punti per il monitoraggio corrispondenti alle 3 zone individuate secondo la metodologia del progetto Ulisse e quindi un punto in zona urbana centrale, uno in zona urbana periferica e uno in zona extraurbana.

2) Cumiana – è un comune di circa 6.000 abitanti sulla SS 589, uno dei maggiori per popolazione residente ricadenti nella ASL 10 ed è caratterizzato dal passaggio della suddetta statale in zona periferica mentre l'abitato si sviluppa lateralmente con numerose borgate in un territorio uniformemente distribuito tra collina e pianura. In questo caso la situazione più problematica per il monitoraggio è la zona extraurbana dove i veicoli transitano solitamente a velocità elevate; per ovviare a questa difficoltà si è pensato di individuare i punti di monitoraggio nei pressi dei semafori situati lungo la via principale d'accesso al paese.

3) Perosa Argentina – è un comune della Val Chisone in cui confluisce il traffico della Val Chisone stessa e della Val Germanasca sulla SS 23 del Colle del Sestriere. La Strada SS 23 garantisce una elevata percorrenza in quanto risulta essere l'unico collegamento tra la pianura ed il Colle del Sestriere, utilizzato anche per l'accesso alla Francia. Anche in questo caso le zone extraurbane caratterizzate da una elevata velocità media del traffico verranno monitorate nei pressi di rotonde per consentire un rilievo più preciso mentre come zone periferiche verranno prese in considerazione zone con accessi veicolari non interessati dal flusso della SS 23.

RILEVAZIONE 1: PINEROLO

1) Zona urbana centrale - Incrocio di Piazza Barbieri. Trattasi di un incrocio a quattro vie ortogonali con accessi regolati da semaforo per consentire la rilevazione a semaforo rosso acceso. La conformazione urbana con marciapiedi su ogni via di accesso consentono inoltre agli operatori di fare le rilevazioni in completa sicurezza e con un certo grado di discrezione. La vicinanza con scuole materne, elementari e medie dovrebbe inoltre consentire un rilievo accurato per quel che riguarda seggiolini per bimbi e uso del casco.

RILEVAZIONE 1: PINEROLO

2) Zona urbana periferica – Incrocio di Corso Torino con Via dei Rochis. Anche in questo caso si tratta di un incrocio a quattro vie ortogonali con accessi regolati da semaforo per consentire la rilevazione a semaforo rosso acceso. Essendo anche questo incrocio nella zona di un importante gruppo scolastico comprendente scuole materne e scuole medie superiori gli operatori dovrebbero essere facilitati

soprattutto per quanto riguarda la rilevazione sull'uso del casco e dei seggiolini per bimbi.

RILEVAZIONE 1: PINEROLO

3) Zona extraurbana – Rotonda di Via Giustetto in prossimità dell'autoconcessionaria Linea. Per questa zona si è individuato una rotonda su una strada fuori dal centro abitato ma comunque significativa dal punto di vista del traffico in quanto nella zona sono presenti numerosi supermercati ed altri esercizi commerciali. In questo caso la rotonda dovrebbe consentire il rilievo, vista la bassa velocità di entrata dei veicoli, nelle due direzioni.

* * *

RILEVAZIONE 2 : CUMIANA

1) Zona urbana centrale – Rotonda Piazza Martiri del 3 aprile. E' la piazza principale del comune di Cumiana dove ha sede il municipio e l'area mercatale. La zona dovrebbe essere una delle più trafficate ed inoltre la rotonda ed i numerosi dossi per la dissuasione delle alte velocità consentono un monitoraggio completo in sicurezza.

RILEVAZIONE 2 : CUMIANA

2) Zona urbana periferica – Incrocio con semaforo su Via Provinciale. Trattasi di un incrocio a quattro vie con semaforo, posizionato sulla strada principale di accesso al centro del comune. Anche in questo caso il semaforo ed i dissuasori di velocità dovrebbero consentire il rilievo di tutte le tipologie da monitorare.

RILEVAZIONE 2 : CUMIANA

3) Zona extraurbana – Incrocio con semaforo tra SS 589 e Via Provinciale. E' l'incrocio sulla SS 589 per l'accesso all'abitato di Cumiana. Vista la presenza di un semaforo anche in questo caso la scelta è stata dettata da questo elemento, in quanto in altri punti della SS 589 la velocità dei veicoli è decisamente elevata e non permette il monitoraggio. Inoltre visto che questo incrocio è l'accesso principale sia per chi proviene da Torino sia per chi proviene da Pinerolo, l'elevato numero di veicoli dovrebbe consentire di effettuare la rilevazione in maniera completa.

* * *

RILEVAZIONE 3 : PEROSA ARGENTINA

Zona urbana centrale – Piazza Marconi. E' una delle zone con il più elevato numero di veicoli visto i numerosi accessi sia verso l'interno del paese (zona scuole e municipio) sia verso la Val Germanasca. Il restringimento naturale della sede stradale consente la nostra rilevazione, considerando anche la modesta velocità a cui sono costretti i veicoli. La vicinanza con scuole materne, medie ed elementari dovrebbe inoltre consentire un monitoraggio soddisfacente per quanto riguarda l'utilizzo del casco e del seggiolino per bimbi.

RILEVAZIONE 3 : PEROSA ARGENTINA

Zona urbana periferica – Attraversamento fluviale di Via Umberto I. Vista la particolare conformazione urbana di Perosa Argentina la zona periferica presa in considerazione è in realtà una zona ancora facente parte del centro abitato ma

lontana dalla SS 23, principale arteria di comunicazione della Val Chisone. Altre zone periferiche quali borgate e frazioni sarebbero state infatti irrilevanti dal punto di vista del traffico veicolare e pertanto si è preferito monitorare una zona più centrale ma sicuramente significativa per quanto riguarda il traffico. Inoltre la vicinanza con il vicino ospedale del Comune di Pomaretto, consente di prevedere un buon volume di traffico nella zona.

RILEVAZIONE 3 : PEROSA ARGENTINA

Zona extraurbana – Rotonda di accesso a Perosa Argentina da Pinerolo. Trattasi dell'unica via di accesso dal fondovalle verso il colle del Sestriere, sia dalle strade comunali sia attraverso il nuovo tracciato della SS 23 realizzato in occasione dell'evento olimpico del 2006. La rotonda consente una visione dei dispositivi e comportamenti da monitorare in quanto essa è l'unico punto del Comune in cui venga imposto un rallentamento prima dell'entrata nel centro del paese.

Ex ASL 6

COMUNI INTERESSATI

Il principale criterio di selezione che si è seguito per individuare i tre Comuni e i siti di osservazione inerenti il piano di campionamento è stato il numero di abitanti residenti nell'anno 2005 .

Alla luce della conformazione del territorio dell' Azienda Sanitaria Locale n° 6, delle arterie stradali principali che attraversano il territorio stesso e quindi del conseguente volume di traffico e anche per reperire luoghi idonei al rilevamento sull'utilizzo dei dispositivi di sicurezza sono stati presi in considerazione i Comuni di Venaria Reale, Borgaro Torinese e Ciriè.

POPOLAZIONE RESIDENTE COMUNI ASL 6
ANNO 2005

COMUNI	Popolazione
ALA DI STURA	468
BALANGERO	3.078
BALME	92
BARBANIA	1.557
BORGARO TORINESE	13.405
CAFASSE	3.604
CANTOIRA	554
CASELLE TORINESE	17.064
CERES	1.040
CHIALAMBERTO	349
CIRIE'	18.559
COASSOLO TORINESE	1.513
CORIO	3.277
DRUENTO	8.264
FIANO	2.687
FRONT	1.665
GERMAGNANO	1.291
GIVOLETTO	2.570
GROSCAVALLO	217
GROSSO	991
LA CASSA	1.547
LANZO TORINESE	5.276
LEMIE	213
LEVONE	479
MATHI	3.968
MEZZENILE	896
MONASTERO DI LANZO	402
NOLE	6.551
PESSINETTO	638
PIANEZZA	12.072
ROBASSOMERO	3.041
ROCCA CANAVESE	1.702

SAN CARLO CANAVESE	3.628
SAN FRANCESCO AL CAMPO	4.478
SAN GILLIO	2.655
SAN MAURIZIO CANAVESE	7.975
TRAVES	543
USSEGLIO	237
VALLO TORINESE	743
VARISELLA	794
VAUDA CANAVESE	1.509
VENARIA REALE	35.127
VILLANOVA CANAVESE	1.045
VIU'	1.182
<i>Totale</i>	178.946

I suddetti Comuni hanno una popolazione residente nell'anno 2005 corrispondenti a 35.127 per Venaria Reale, 13.405 per Borgaro Torinese e 18.559 abitanti relativi a Ciriè.

Il Comune di Venaria Reale è posto nella prima cintura di Torino ed è collegato alle Valli di Lanzo tramite la Strada Provinciale n° 1, la quale risulta essere la via principale del traffico verso le Valli di Lanzo e relativi comuni.

Il Comune di Borgaro Torinese, posto anch'esso nella prima cintura di Torino, è attraversato dalla Strada Provinciale n° 2, la quale oltre a collegare l'area industriale del Comune viene utilizzata per il traffico veicolare destinato ai comuni posti a Nord come Caselle T.se (Aeroporto Internazionale), San Maurizio C.se, Ciriè e Lanzo T.se per citarne i più importanti.

Il Comune di Ciriè è posto al centro del territorio dell'A.S.L. 6 del Basso Canavese, il territorio del comune è attraversato dalla Strada Provinciale n° 2, nel territorio comunale sono presenti vari centri commerciali e scuole di ogni ordine e grado e ciò comporta un notevole traffico veicolare.

RILEVAZIONE COMUNE DI CIRIE'

a) ZONA URBANA CENTRALE

Termine di Via Vittorio Emanuele (strada a senso unico). La via è l'arteria principale del centro urbano, i veicoli che la percorrono devono dare la precedenza a quelli in transito su via ROMA (un'arteria ortogonale) ed è presente il relativo segnale di precedenza per cui risulta facile il rilievo, inoltre sono presenti appositi marciapiedi. Il sito è stato utilizzato anche per il programma ULISSE.

b) ZONA URBANA PERIFERICA

Incrocio semaforico Via Generale Gazzera con Via San Maurizio. Anche questo punto di rilievo è stato utilizzato per il programma ULISSE.

c) ZONA EXTRAURBANA

Rotonda di Via Robassomero (direzione Fraz. DEVESI). Il sito può essere significativo per il traffico presente, poiché la rotonda è situata nelle immediate vicinanze di un centro commerciale ed posta sulla principale via di collegamento con il comune di Robassomero.

RILEVAZIONE COMUNE DI BORGARO

a) ZONA URBANA CENTRALE

Rotonda di Via Ciriè. La via è una delle arterie principali del centro urbano, nelle vicinanze sono presenti scuole pubbliche e uffici pubblici.

b) ZONA URBANA PERIFERICA

Rotonda sulla Strada Provinciale n° 2. Il sito è situato su un'importante arteria stradale e attraversa il centro cittadino e collega i comuni a nord.

c) ZONA EXTRAURBANA

Incrocio semaforico relativo allo svincolo autostradale di uscita dal raccordo autostradale di Torino/Direzione BORGARO T. con innesto sulla S.P. n° 2. Questo punto di rilievo potrà risultare utile per evidenziare l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza da parte dell'utenza autostradale.

RILEVAZIONE COMUNE DI VENARIA REALE

a) ZONA URBANA CENTRALE

Via Zanellato. La via si trova in pieno centro urbano, nelle vicinanze sono presenti scuole pubbliche e uffici pubblici.

b) ZONA URBANA PERIFERICA

Incrocio di Via Garibaldi in prossimità di un centro commerciale e concessionarie di autoveicoli.

c) ZONA EXTRAURBANA

Rotonda di Via G. Cavallo. Su questa arteria si sviluppa il traffico veicolare proveniente dalla S.P. n° 1 (VALLI DI LANZO) con destinazione Venaria Reale e il Raccordo Autostradale di Torino.

Ex asl 7

I criteri individuati per selezionare i tre comuni appartenenti all'ASL 7 nei quali eseguire i controlli periodici sull'abitudine all'uso dei presidi di sicurezza (cinture, caschi, seggiolini), sono stati: la popolazione, la collocazione geografica, l'intensità incidentale e l'importanza e l'intensità di traffico veicolare sulle vie di comunicazione.

In base a questi criteri, sono stati individuati i seguenti comuni:

SETTIMO TORINESE. Questo è il Comune dell'ASL 7 con il maggior numero di abitanti, è collocato alle porte di Torino ed è presente un grosso flusso veicolare verso il capoluogo regionale in entrata e in uscita. L'Osservatorio Incidentalità Stradale della Provincia di Torino, nell'anno 2004 lo colloca al decimo posto per numero di incidenti stradali sul totale dei Comuni della Provincia e al secondo posto tra i comuni dell'ASL 7.

Nell'ambito del Comune di Settimo T.se sono stati individuati i seguenti tre punti di rilevazione:

- **Punto urbano periferico:** Via Regio Parco angolo Via R. Sanzio. Via sulla direttiva di Torino a traffico intenso nelle ore di punta in andata e in rientro dal lavoro. E' un punto anche logisticamente vicino alla sede di lavoro degli operatori del Dipartimento di Prevenzione che eseguiranno le rilevazioni.
- **Punto urbano centrale:** Viale Piave. Questo punto è localizzato a poche centinaia di metri dalla Piazza principale di Settimo ed è caratterizzato dalla presenza di molte scuole di vario grado, quindi un punto interessante per valutare in particolare l'uso di seggiolini e cinture
- **Punto extraurbano:** Mezzi Po SP 220. E' una strada provinciale in direzione di Brandizzo Chivasso con traffico intenso, ormai fuori dal centro abitato di Settimo.

CHIVASSO. E' il secondo Comune per numero di abitanti dell'ASL 7, collocato a circa 15 chilometri da Torino verso nord. Non è più collocato nella zona peri-urbana del capoluogo, ma vede un intenso traffico verso la periferia torinese. E' toccato tangenzialmente dall'Autostrada To-Mi e dall'Alta Velocità ferroviaria verso Milano i cui lavori di realizzazione hanno causato frequenti modifiche dei percorsi stradali costringendo spesso ad utilizzare vie urbane chivassesi per i trasferimenti da/a Milano anziché il percorso autostradale. L'Osservatorio Incidentalità stradale colloca questo Comune nel 2004 al settimo posto nella Provincia per numero di incidenti ed al primo posto tra i Comuni dell'ASL 7.

I punti di rilevamento individuati sono i seguenti:

- **Punto urbano periferico:** Corso Galileo Ferraris all'altezza della COOP. Zona di intenso traffico dove sono presenti anche alcune scuole.
- **Punto urbano centrale:** Via Demetrio Cosola. È una via centrale parallela alla zona pedonale del centro cittadino, a senso unico verso Torino e rappresenta la via più diretta per chi attraversa Chivasso in direzione del capoluogo.
- **Punto extra urbano:** SS 26 in direzione di Caluso-Ivrea. È una via ad intensità discreta perché pur essendo completamente fuori dal centro abitato convoglia il traffico anche verso i collegamenti con l'autostrada TO-MI.

SAN SEBASTIANO PO. E' un piccolo comune a carattere agricolo della collina chivassese di circa 1800 abitanti, in parte distribuiti in una zona pianeggiante attraversata dalla SS590 ed in parte in una zona collinare. Nella distribuzione dell'incidentalità si colloca al trentesimo posto tra i comuni della provincia e al quinto posto tra i comuni dell'ASL 7.

I punti di rilevamento individuati sono i seguenti:

- **Punto urbano periferico:** Strada statale per Casalborgone angolo Via Berlinguer.
La via che partendo dalla SS590 va verso Casalborgone passando nella parte di centro abitato di San Sebastiano collocata nella piana
- **Punto urbano centrale:** Via Giuseppe Mazzini. È una via circolare a senso unico nella zona urbana collinare del paese con traffico tipicamente di paese.
- **Punto extra urbano:** SS458 all'altezza del Cimitero principale di San Sebastiano PO. Questa via di comunicazione collega la Val Cerrina (SS590) ad Asti. È quindi una via con traffico locale agricolo ma anche con una notevole intensità di veicoli diretti nell'astigiano.

Ex asl 9

Il Dipartimento di Prevenzione dell'ASL 9 partecipa all'attività di sorveglianza prevista dal progetto regionale sopracitato attraverso una rilevazione (visiva e condotta su strada) che mira ad evidenziare alcuni comportamenti degli utenti della strada in relazione all'uso/ non uso dei dispositivi di protezione individuale sui mezzi di trasporto. In particolare gli operatori del Dipartimento di Prevenzione, individuati come personale rilevatore, osserveranno secondo un protocollo prestabilito - a partire dal bimestre aprile /maggio 2007 fino al bimestre febbraio /marzo 2008 - presso i Comuni individuati dal campionamento , l'utilizzo :

- delle cinture di sicurezza da parte dei conducenti d'auto e dei passeggeri seduti sui sedili anteriori e posteriori,
- del casco da parte di conducenti di motoveicoli,
- del seggiolino per il trasporto in auto dei bambini.

Per quanto riguarda il territorio dell'ASL 9 sono stati presi in considerazione :

- 1) i dati dell'Osservatorio provinciale di incidentalità di Torino (anno 2005) contenuti nella relazione " Statistiche incidenti stradali 2005 in provincia di Torino ([www .provincia. torino.it/sic_stradale/timoteo/progetto/osserv.htm](http://www.provincia.torino.it/sic_stradale/timoteo/progetto/osserv.htm))
- 2) altri dati relativi a " Incidenti 2005 Provincia di Torino e Incidenti 2005 sulle strade extraurbane provincia di Torino /Territorio ASL 9 (Fonte: dati trasmessi da tutte le stazioni dei Carabinieri,dalla Polizia Municipale e dalla Polizia Stradale)

Attraverso l'analisi dei dati pubblicati nella relazione Statistiche incidenti stradali 2005 in provincia di Torino (pagg. 33-34) sono state individuate le strade –ex strade statali e strade provinciali - che nel territorio dell'ASL 9 risultano più pericolose come percorrenza, in considerazione dei seguenti indici :

RL = rapporto di lesività: numero medio di feriti ogni 100 incidenti

RM = rapporto di mortalità : numero medio di morti ogni 100 incidenti

RG = rapporto di gravità : percentuale di morti su tutti i lesi

IKM = numero di incidenti ogni 100 Km

Quest'ultimo indice (IKM)è stato ritenuto particolarmente significativo ai fini del campionamento: pertanto le strade individuate per lo studio di prevalenza e riportate in tabella **a** sono risultate le seguenti:

Tab. A	
ex.ss 228 del Lago di Viverone	(IKM 105,3)
S.P. 222 di Castellamonte	(IKM 70,3)
Ex-ss 460 di Ceresole	(IKM 58,7)
Ex ss 565 di Castellamonte	(IKM 55,1)
Ss 26 della Val d'Aosta	(IKM 43,7)

Dagli elenchi riferiti agli incidenti avvenuti sul territorio dell'ASL 9 (escluse le strade extraurbane) e sempre segnalati da tutte le stazioni dei Carabinieri, dalle Polizie Municipali e dalla Polizia stradale, emerge come su un totale complessivo di 627 incidenti avvenuti nel 2005 i Comuni maggiormente coinvolti nel territorio dell'ASL 9 sono :

Ivrea	157
Rivarolo	111
Cuorgnè	52
Pavone	19
Scarmagno	19
S.Giorgio	15
Castellamonte	13

La scelta dei Comuni

In considerazione all'ambito territoriale dell'ASL 9, che comprende 108 comuni medio piccoli - con 5 Comunità Montane - per un totale di 188.000 abitanti, i Comuni aventi le caratteristiche compatibili con i criteri segnalati per il piano di campionamento (zona urbana centrale/ zona urbana periferica /zona extraurbana) risultano essere limitati numericamente: i dati demografici sono stati consultati nel sito (www.regione.piemonte.it/stat/bdde/index.htm)

Pertanto la scelta è stata condotta valutando il dato demografico rispetto a 6 Comuni con popolazione compresa tra 25.000 e 5000 abitanti e la rilevanza degli indicatori di incidentalità forniti dall'Osservatorio provinciale.

I Comuni dell'ASL 9 individuati per lo Studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bambini sono risultati i seguenti:

Fasce	N° Comuni	Comuni selezionati
Comuni con popolazione compresa tra 25.000 ab e 15.000 ab.	N°1	N° 1 - Ivrea : il territorio è percorso dalla SS.26 della Valle d'Aosta e dalla ex ss 228 del Lago di Viverone
Comuni con popolazione compresa tra 15.000 ab e 5000 ab.	N° 5	N° 2 - Rivarolo C.se e Castellamonte il cui territorio è attraversato dalla ex.460 di Ceresole e attraversato nel suo territorio dalla SP222 e dalla ex ss 565
Comuni con popolazione compresa Tra 5000 e 500	N°74	-
Comuni con < di 500 abitanti	N°28	-
Totale	N°108	

Piano di campionamento ASL 9

COMUNE	Zona urbana centrale	Zona urbana periferica	Zona extraurbana
IVREA	C.so Nigra angolo via Miniere / Porta Torino (Foglio mappa 1)	Via Aosta, angolo p.zza Pistoni in direzione della SS 26 (Foglio mappa 2)	C.so Vercelli angolo via Casale verso SS 228 (Foglio mappa 3)
RIVAROLO C.SE	P.zza Aimone Chiarotti in direzione di C.so Indipendenza (Foglio mappa 4)	C.so Indipendenza, angolo via Salassa sulla .SS460 in direzione di Cuornè (Foglio mappa 5)	C.so Torino, in direzione di via Galileo Ferraris sulla SS 460 (Foglio mappa 6)
CASTELLAMONTE	P.zza Martiri, angolo via Educ (Foglio mappa 7)	Via Carlo.Botta, angolo via Cesare Balbo in direzione S.P. 222 (Foglio mappa 8)	Immissione Sp 222 e ss 569 in direzione del Comune di Ozegna (Foglio mappa 9)

Foglio mappa 1

IVREA - Zona urbana centrale

C.so Nigra – angolo via Miniere (Porta Torino) - in prossimità dell'incrocio. In questo tratto di strada si affacciano la Scuola Elementare “Costantino Nigra “ e confluisce la popolazione scolastica dell'Ipsia Olivetti, dell'Istituto Tecnico Commerciale Cena, del Liceo Gramsci e della Scuola Materna Dora Baltea.

Foglio mappa 2

IVREA - Zona urbana periferica

La postazione è in prossimità della rotonda di Via Aosta (Porta Aosta) angolo piazza Pistoni - in direzione della SS 26 della Valle d'Aosta. In questa zona sono situati l'Ospedale di Ivrea e i servizi territoriali dell'ASL 9 nonché una scuola materna comunale (in via S.Giovanni Bosco).

Foglio mappa 3

IVREA - Zona extraurbana

La postazione è in prossimità della rotonda di C.so Vercelli/vicina a via Casale e in direzione della SS 228 del Lago di Viverone. E'una zona con traffico intenso diretto verso Santhià/Vercelli, ma anche Chivasso/Torino, inoltre sono presenti ben 3 supermercati nelle strette vicinanze.

Foglio mappa 4

RIVAROLO CANAVESE - Zona urbana centrale

La postazione è in prossimità della rotonda di via Aimone Chioratti/angolo C.so Indipendenza. A poca distanza dalla piazza - in via S.Francesco d'Assisi - sono situati sia la Scuola elementare statale, sia l'Istituto privato delle Orsoline che comprende la scuola materna, la scuola elementare, la scuola media e 1 liceo. In Corso Indipendenza ha sede la scuola materna comunale.

Foglio mappa 5

RIVAROLO CANAVESE - Zona urbana periferica

La postazione è stata individuata in C.so Indipendenza (SS 460), all'angolo con via Salassa che conduce alla frazione di Designano.

Foglio mappa 6

RIVAROLO CANAVESE - Zona extraurbana

La postazione è stata individuata in C.so re Arduino - sulla SS.460 - all'incrocio con via Galileo Ferraris, in prossimità della rotonda

Foglio mappa 7

CASTELLAMONTE - Zona urbana centrale

La postazione è stata individuata in Piazza Martiri della Libertà, angolo via Pasquale Educ: nelle vicinanze sono situati l'Ospedale e la Scuola Media Cresto.

Foglio mappa 8

CASTELLAMONTE - Zona urbana periferica

La postazione è stata individuata in prossimità di un incrocio, con rallentamento, di via Carlo Botta, angolo via Cesare Balbo – in direzione della s.p.222.

Foglio mappa 9

CASTELLAMONTE - Zona extraurbana

La postazione è stata individuata in prossimità dell'immissione tra la s.p. 222 con la S.S 569 - in direzione del Comune di Ozegna.

ASL TO5 – Chieri (EX ASL 8)

I **criteri di selezione** adottati per la scelta dei Comuni e dei siti di osservazione per lo studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bambini, sono stati quelli relativi ai dati in nostro possesso sulla popolazione residente. Il numero di abitanti per Comune indice di un elevato tasso di insediamento umano può portarci ad ipotizzare un maggiore traffico veicolare (seconda variabile considerata), con relativo aumento delle probabilità del verificarsi di incidenti stradali. Altro aspetto, anche se secondario, considerato è stata la condizione di operare in sicurezza dei rilevatori.

La graduatoria locale dei Comuni per popolazione residente per numero di abitanti, ci ha portato ad individuare i seguenti Comuni:

Moncalieri : 55.059 residenti

Nichelino : 48.297 “

Chieri : 34.312 “

I Comuni di Moncalieri e Nichelino, prima cintura di Torino, sono caratterizzati da alta intensità di traffico veicolare, dalla presenza di aree con attività commerciali ed industriali, da una conformazione territoriale pianeggiante ma anche collinare, da direttrici di collegamento sia al nostro quarto Comune più popolato, Carmagnola, sia verso le zone montane e dell'astigiano. Inoltre la tangenziale sud di Torino forma una sorta di anello periferico ai nostri Comuni maggiori.

Di seguito sono elencati i Comuni afferenti alla A.S.L. 8:

COMUNI E POPOLAZIONI (rilevati al 31/12/2004)

Distretto di Chieri (n. 25 comuni, 96.708 abitanti)

Albugnano (486 abit.), Andezeno (1.829 abit.), Arignano (943 abit.), Baldissero Torinese (3.488 abit.), Berzano S. Pietro (440 abit.), Buttigliera d'Asti (2.164 abit.), Cambiano (6.008 abit.), Castelnuovo Don Bosco (3.101 abit.), Cerreto d'Asti (253 abit.), **Chieri (34.312 abit.)**, Isolabella (414 abit.), Marentino (1.323 abit.), Mombello (378 abit.), Moncucco (816 abit.), Montaldo (642 abit.), Moriondo (808 abit.), Passerano Marmorito (454 abit.), Pavarolo (932 abit.), Pecetto Torinese (3.751 abit.), Pino d'Asti (225 abit.), Pino Torinese (8.586 abit.), Poirino (9.366 abit.), Pralormo (1.827 abit.), Riva c/o Chieri (3.849 abit.), Santena (10.313 abit.).

Distretto di Carmagnola (n. 8 comuni, 48.504 abitanti)

Carignano (8.777 abit.), Carmagnola (25.718 abit.), Castagnole P.te (1.944 abit.), Lombriasco (1.059 abit.), Osasio (787 abit.), Pancalieri (1.969 abit.), Piobesi T.se (3.424 abit.), Villastellone (4.826 abit.).

Distretto di Moncalieri (n.3 comuni, 72.987 abitanti)

La Loggia (6.838), **Moncalieri (55.059)**, Trofarello (11.090)

Distretto di Nichelino (n. 4 comuni, 75.111 abitanti)

Candiolo (5.385 abit.), **Nichelino (48.297abit.)**, None (7.866 abit.), Vinovo (13.563 abit.).

Moncalieri

E' il Comune dell'Asl8 più densamente popolato, presenta una conformazione territoriale pianeggiante e collinare ed ha un centro storico che solo recentemente, mediante l'attuazione di un nuovo piano di regolazione del traffico urbano, risulta un po' meno congestionato, ma che tuttavia rimane sempre un nodo nevralgico di collegamento con la vicina Torino. Sulla base del metodo adottato per il progetto Ulisse si sono individuate numero tre zone ove effettuare il monitoraggio:

Rilevazione I : Moncalieri - zona urbana centrale –

Incrocio di Viale Porta Piacentina, al limitare del centro storico, vicino allo stabilimento ospedaliero. Trattasi di incrocio con via Tenivelli, arteria stradale che porta in un senso, verso i comuni di Trofarello, Santena , Poirino ecc.. e nell'altro confluisce poi nelle vie di collegamento per Torino. Tale incrocio è regolato da impianto semaforico e consente inoltre agli operatori di compiere le rilevazioni in sicurezza.

Rilevazione II : Moncalieri - Zona urbana periferica –

E' stato individuato l'incrocio, regolato da semaforo posto su strada Carignano (SS20) e le borgate Tagliaferro e Tetti Piatti. Tale sito, non distante comunque alla zona centrale, è stato scelto in relazione all'elevato traffico (anche di pendolari), da e per Moncalieri proveniente da Carignano, Carmagnola, La Loggia.

Rilevazione III : Moncalieri - Zona extraurbana -

E' stato individuato il punto di rilevamento sulla SS 393 all'altezza della Borgata Bauducchi. Trattasi di una arteria ad intenso traffico che partendo dal Comune di Moncalieri prosegue fino a giungere al Comune di Carmagnola. In tale sito vi è un rallentamento dovuto alla confluenza di strade secondarie nella principale.

Nichelino

Secondo Comune densamente abitato della nostra A.S.L caratterizzato da una sorta di continuità con il Comune di Moncalieri e con quello di Torino. Si presenta con un territorio pianeggiante ed un recente incremento di sviluppo urbano. E' attraversato da una strada principale (che diviene poi la SS 23), che funge da nodo cruciale di collegamento del centro della cittadina con le varie parti del suo territorio.

Sono presenti alcune uscite della tangenziale sud di Torino ma, data l'elevata velocità dei mezzi e l'assenza di casello, non sono stati scelte per il rilievo.

I punti prescelti pertanto risultano essere:

Rilevazione I : Nichelino – zona urbana centrale -

Incrocio di strada Torino con Via Giusti (che collega Nichelino con una boragata di Moncalieri). Trattasi del punto più centrale della città, e di una zona ad intenso passaggio poiché nelle vicinanze sono situati servizi pubblici ed attività terziarie. In questo sito è posto un impianto semaforico che consente di effettuare il rilevamento anche in sicurezza per i nostri operatori.

Rilevazione II : Nichelino – zona urbana periferica -

Dato l'elevato transito proveniente da e per il centro città, il sito oggetto del secondo rilevamento è stato posizionato nei pressi di un semaforo, nella direzione dei Comuni di Candiolo, None e verso una delle zone industriali di Nichelino.

Rilevazione III : Nichelino – zona extraurbana

Il luogo ove si è pensato di effettuare il rilevamento è situato in una zona periferica vicino alla nuova zona industriale di Nichelino che è divenuta sia la via più breve per raggiungere la zona dell'ippodromo di Vinovo e il nuovo campo ove si allena una famosa squadra di calcio. Consente altresì il raggiungimento in tempi rapidi della nuova autostrada per le valli olimpiche. In tale sito non vi è impianto semaforico, ma i veicoli sono comunque rallentati per un incrocio ove è previsto di dare la precedenza. Gli operatori possono comunque lavorare in sicurezza.

Chieri

Anche questo centro situato in posizione centrale rispetto alle colline che lo circondano ha una rilevante presenza antropica. La parte più vecchia e storica della città, ospita l'Ospedale Maggiore e si presenta con un dedalo di strette vie spesso a senso unico.

I dintorni, prettamente collinari sono presto raggiungibili mediante alcune direttrici che collegano Pino Torinese e Torino, che consentono di raggiungere Poirino e poi Carmagnola ed ancora altre arterie che portano verso i comuni dell'Astigiano.

Rilevamento I : Chieri – zona urbana centrale –

Per queste motivazioni sopra indicate la zona centrale di rilevamento è stata scelta lungo il Corso Bruno Buozzi, proveniente da Pino T.se alla confluenza con la via proveniente dal centro storico e con quella che porta verso il Comune di Andezeno. In questo sito è presente sia una rotonda stradale sia prima di quest'ultima un impianto semaforico ove si posizioneranno per il rilievo i nostri operatori.

Rilevamento II: Chieri – zona urbana periferica –

La zona per il rilevamento urbano periferico è stata posta presso il rallentamento dovuto alla presenza di una "semi rotatoria " che regola il traffico in entrata/uscita dalla città di Chieri, proveniente dalla zona collinare di Pecetto, Cambiano.

Rilevamento III : Chieri – zona extra urbana

Si è pensato di effettuare il rilievo presso una rotatoria posta sulla Via Padana Inferiore, arteria ad intenso traffico veloce, che serve anche da collegamento con il Comune di Carmagnola. Tale rotatoria consente agli autisti di rallentare per potersi poi immettere nella zona ove si trova un grande centro commerciale di Chieri. Non presenta particolari problemi di sicurezza per i rilevatori.

ASL VC (Ex ASL 11)

CRITERI DI SELEZIONE ADOTTATI

Al fine di individuare i Comuni in cui posizionare i siti di osservazione per il monitoraggio sull'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi si sono presi in considerazione i dati di popolazione residente suddivisa per Distretto Sanitario. Da una prima analisi i comuni evidenziati per popolazione residente sono stati i seguenti:

ELENCO DATI POPOLAZIONE RESIDENTE PER COMUNI ASL 11

Distretto sanitario n. 1 - Vercelli

Comuni:	Popolazione	Prov.	Comuni:	Popolazione	Prov.
Albano Vercellese	339		Oldenico	254	
Arborio	1033		Pertengo	338	
Asigliano Vercellese	1417		Pezzana	1129	
Borgo Vercelli	2158		Prarolo	589	
Caresana	1068		Quinto Vercellese	418	
Caresanablot	988		Rive	417	
Casanova Elvo	246		Ronsecco	616	
Collobiano	114		Sali Vercellese	131	
Costanzana	873		San Giacomo Vercellese	356	
Desana	1040		Stroppiana	1200	
Formigliana	561		Tricerro	621	
Greggio	375		Vercelli	45132	
Lignana	543		Villar_boit	547	
Molta dei Conti	851		Villata	1624	
Olcenengo	607		Vinzaglio	609	NO

Distretto sanitario n. 2 - Santhià – Gattinara

Comuni:	Popolazione	Prov.	Comuni:	Popolazione	Prov.
Alice Castello	2603		Santhià	9253	
Balocco	262		Tronzano	3519	
Bianzè	2038		Gattinara	8612	
Borgo D'Ale	2565		Ghislarengo	833	
Buronzio	951		Grignasco	4704	NO
Carisio	956		Lenta	931	
Cigliano	4523		Lozzolo	816	
Crova	429		Prato Sesia	1936	NO
Giffienga	111	BI	Roasio	2462	
Livorno Ferraris	4320		Romagnano	4216	NO
Moncrivello	1477		Rovasenda	1010	
Salasco	251		Serravalle Sesia	5008	
San Germano V.se	1811		Sostegno	784	BI

Distretto sanitario n. 3 - Borgosesia

Comuni:	Popolazione	Prov.	Comuni:	Popolazione	Prov.
Alagna Valsesia	457		Pila	114	
Ailoche	317	BI	Piode	197	
Balmuccia	100		Portala	1479	BI
Boccioleto	277		Postua	594	
Borgosesia	13926		Pray	2439	BI
Breia	191		Quarona	4252	
Campertogno	228		Rassa	71	
Caprile	210	BI	Rima San Giuseppe	76	
Carcoforo	73		Rimasco	154	
Cellio	903		Rimella	142	
Cervatto	49		Riva Valdobbia	230	
Civiasco	257		Rossa	185	
Coggiola	2360	BI	Sabbia	93	
Cravagliana	276		Scopa	369	
Crevacuore	1876	BI	Scopello	442	
Fobello	249		Valduggia	2363	
Guardabosone	339		Varano	7397	
Mollia	100		Vocca	139	

(Comprendente le Comunità Montane Valsesia e Valsessera)

Successivamente si è analizzata la situazione della viabilità e la relativa pericolosità delle arterie stradali afferenti al territorio dell'ASL 11 in base al numero di incidenti localizzati nel 2004 dall'Istituto Nazionale di Statistica.

Dalla suddetta analisi non si sono evidenziati tratti particolarmente pericolosi con incidenti ad elevata intensità di mortalità, ma si è evidenziata una situazione di incidenti con numero rilevante di feriti. In base a questi dati si è potuto rilevare come le strade con il più alto numero di incidenti per chilometro nella ASL 11 siano:

- la SS. 299 di Alagna
- la SS. 11 Padana Superiore.

Tenuto conto dei dati e delle situazioni sopra citate si è optato per la seguente scelta di n. 3 Comuni da sottoporre al monitoraggio che data la conformazione urbanistica hanno reso possibile l'individuazione considerando le indicazioni e metodologia del Progetto ULISSE:

1) Vercelli - è il Comune capoluogo di Provincia e di gran lunga il più popolato con più di 45.000 residenti. Il Comune è posizionato sulla SS 11 detta Padana Superiore che dopo l'autostrada A4 è la direttrice più importante che unisce le città di Torino e Milano ed è crocevia anche con la SS 596 dei Cairoli che unisce la Provincia di Vercelli con la Provincia di Pavia.

2) Borgosesia - è un Comune di circa 13.000 abitanti sulla SS 299, uno dei maggiori per popolazione residente ricadenti nella ASL 11 ed è caratterizzato dal passaggio della suddetta statale in zona periferica mentre l'abitato si sviluppa lateralmente sulla sponda sinistra del fiume Sesia.

3) Romagnano - è un Comune in Provincia di Novara ma rientra nel territorio dell'ASL 11 cui confluisce il traffico della SS 299 che conduce da Novara a Varano. In questo caso le zone extraurbane caratterizzate da una elevata velocità media del traffico verranno monitorate nei pressi di rotonde per consentire un rilievo più preciso.

RILEVAZIONE 1: VERCELLI

- 1) **Zona urbana Centrale** - Incrocio di Corso Garibaldi, Largo D'Azzo, Piazza Pajetta e Corso Libertà. Trattasi di un incrocio con accessi a doppia rotonda, la conformazione dell'incrocio e la presenza di un viale consente agli operatori di fare le rilevazioni in completa sicurezza.

RILEVAZIONE 1: VERCELLI

- 2) **Zona urbana periferica** - In questo caso si tratta di una rotonda di nuova realizzazione per consentire l'accesso ad un centro commerciale sulla SS 230 di Massazza. La suddetta rotonda obbliga le autovetture ad un rallentamento, ciò consente di poter eseguire i rilievi in modo abbastanza agevole. Il posteggio del centro commerciale consente altresì di eseguire i rilievi in modo sicuro per gli operatori.

RILEVAZIONE 1: VERCELLI

- 3) **Zona extraurbana** - Si è scelto di eseguire i rilievi ad un incrocio regolato da impianto semaforico e posizionato sull'intersezione della SS 11 Padana Superiore con la SS 596 dei Cairoli.

* * *

RILEVAZIONE 2 : BORGOSERIA

- 1) **Zona urbana centrale** - Rotonda Piazza Cavour. E' la piazza principale del comune di Borgosesia la zona è una delle più trafficate, sulla strada che conduce alla piazza del Comune ed è in prossimità di scuole, inoltre la rotonda ed i dossi per la dissuasione delle alte velocità consentono un monitoraggio completo in sicurezza.

RILEVAZIONE 2 : BORGOSERIA

- 2) **Zona urbana periferica** - Incrocio con rotonda sulla Via Provinciale sulla sponda sinistra del fiume Sesia. Trattasi di un incrocio a tre vie con rotonda, posizionato sulla strada principale di accesso dal comune di Bettole. Anche in questo caso i semafori ed i dissuasori di velocità consentono il rilievo di tutte le tipologie da monitorare.

RILEVAZIONE 2 : BORGOSERIA

- 3) **Zona extraurbana** - E' un incrocio regolato da rotonda sulla SS 299 per l'accesso all'abitato di Borgosesia. Vista la presenza di una rotonda anche in questo caso la scelta è stata dettata da questo elemento, in quanto in altri punti della SS 299 la velocità dei veicoli è decisamente elevata e non permette il monitoraggio. Inoltre visto che questo incrocio è l'accesso principale sia per chi proviene da Serravalle Sesia sia per chi proviene dalla Valle Sessera, l'elevato numero di veicoli dovrebbe consentire di effettuare la rilevazione in maniera completa.

RILEVAZIONE 3 : ROMAGNANO

- 1) **Zona urbana centrale** - E' una delle zone con il più elevato numero di veicoli visto i numerosi accessi sia verso l'interno del paese (zona scuole e municipio) sia verso il Lago Maggiore. La presenza dell'impianto semaforico consente la rilevazione in modo agevole. La vicinanza con scuole materne, medie ed elementari dovrebbe

inoltre consentire un monitoraggio soddisfacente per quanto riguarda l'utilizzo del casco e del seggiolino per bimbi.

RILEVAZIONE 3 : ROMAGNANO

- 2) Zona urbana periferica** - Attraversamento fiume Sesia. Il monitoraggio viene effettuato nei pressi di una rotonda realizzata alla periferia del Comune di Romagnano che consente il passaggio dalla sponda destra alla sponda sinistra del fiume Sesia unendo le province di Vercelli e Novara. La rotonda rallentando il traffico consente un rilievo dei dati in modo sufficientemente preciso e gli ampi spazi nei pressi della rotonda consentono i rilievi in sicurezza.

RILEVAZIONE 3 : ROMAGNANO

- 3) Zona extraurbana** - Per questa zona si è individuato una strada significativa dal punto di vista del traffico in quanto è la strada che porta verso l'ingresso dell'autostrada e in direzione di Novara, nella zona sono altresì presenti numerosi supermercati ed altri esercizi commerciali. In questo caso la presenza di una rotonda dovrebbe consentire il rilievo, vista la bassa velocità di entrata dei veicoli, nelle quattro direzioni.

Criteri

Il territorio della ASL 12 coincide quasi completamente con il territorio della Provincia di Biella. I comuni ove si concentra la maggior parte della popolazione e quindi il traffico veicolare è più intenso si vanno a situare geograficamente alla base dell'area collinare e montana che, per altro, costituisce un'ampia porzione del territorio.

Il traffico proveniente dall'esterno del Biellese si concentra su quattro direttrici principali:

1 – la strada statale per Vercelli che porta al casello autostradale di Carisio e convoglia il traffico proveniente e diretto a Milano (circa 20 km.dal casello alla città):

2 - la strada statale per Torino che porta al casello autostradale di Santhià e convoglia il traffico proveniente e diretto a Torino (circa 19 km.dal casello alla città):

3 – la strada statale “dei Laghi” che intercetta nei pressi di Romagnano l'autostrada A26 (Genova-Gravellona);

4 – la strada statale che attraverso una galleria sotto la Serra porta al Canavese ed all'imbocco della Valle d'Aosta.

Lungo queste arterie si concentrano i comuni più popolati della provincia.

In particolare lungo l'asse ovest-est tra i comuni di Mongrando, Camburzano, Occhieppo Inferiore, Biella, Chiavazza, Vigliano Biellese, Valdengo, Cerreto Castello, Quaregna e Cossato, non esiste soluzione di continuità e gli abitati costituiscono nel loro complesso un'area completamente urbanizzata.

L'ente Provincia ha effettuato una raccolta di dati sull'incidentalità individuando i punti a maggior rischio sulla rete stradale provinciale. Le quattro arterie sopra specificate raccolgono la maggior parte degli incidenti ed i più gravi.

Pertanto si è pensato di concentrare su questi assi l'indagine, individuando tre punti di rilevazione (uno urbano, uno periferico ed uno extra-urbano) nei comuni di Biella, Cossato e Vigliano Biellese.

Rilevazione 1 – Città di Biella

Punto di rilevazione 1.1 – zona centrale

Si è individuato l'incrocio tra le vie Lamarmora e Pietro Micca, caratterizzato da grandi volumi di traffico a tutte le ore e regolamentato da una rotonda che determina notevoli rallentamenti del flusso

Punto di rilevazione 1.2 – zona periferica

Incrocio tra viale Macallé e Corso 53° Fanteria. Incrocio semaforizzato con traffico molto intenso e vicino all'area del mercato

Punto di rilevazione 1.3 – zona extraurbana

Incrocio tra Corso San Maurizio e Via Candelo. E' il punto di sbocco della tangenziale. L'incrocio è regolamentato da una rotonda

Rilevazione 2 – Comune di Vigliano Biellese

Punto di rilevazione 2.1 – zona centrale

Incrocio tra via Milano e via Senatore Avogadro. Incrocio semaforizzato al centro del comune di Vigliano Biellese (8500 ab. Circa)

Punto di rilevazione 2.2 – zona periferica

Incrocio tra via Milano e Via Libertà. Incrocio dotato di rotonda posto nelle vicinanze del centro commerciale Euronova

Punto di rilevazione 2.3 – zona extraurbana

Rotonda in prossimità dello svincolo di collegamento tra la superstrada Biella-Cossato ed il centro commerciale Bennet

Rilevazione 3 – Città di Cossato

Punto di rilevazione 3.1 – zona centrale

Rotonda retrostante al Municipio. Posta nel centro del paese lungo la via Marconi la rotonda smista il traffico dalla via principale verso il parcheggio interrato della scuola media e verso la zona del mercato coperto

Punto di rilevazione 3.2 – zona periferica

Incrocio semaforizzato tra via per Castelletto Cervo e la strada statale “dei Laghi”.

Punto di rilevazione 3.3 – zona extraurbana

Rotonda in prossimità dello svincolo di collegamento tra la superstrada Biella-Cossato e la strada provinciale per Castelletto Cervo.

Comune di Novara:

Popolazione al 31.12.2004 (BDDE): 102.746

Corso Mazzini angolo Via Solaroli: incrocio del centro cittadino, ai margini della ZTL; traffico da e per il centro, i parcheggi limitrofi e l'Ospedale;

Via Galileo Ferraris angolo Viale Giulio Cesare: incrocio tra strada proveniente da zona residenziale e anello di collegamento esterno all'abitato; traffico di transito su Viale Giulio Cesare e traffico di immissione dalle zone residenziali sud e il centro cittadino;

Rotonda Via Valsesia angolo Via Monte Rosa: confluenza di strade esterne all'abitato, di transito verso il casello autostradale Novara ovest e verso la tangenziale nord, traffico da e per il centro commerciale.

Comune di Oleggio:

Popolazione al 31.12.2004 (BDDE): 12.490

Incrocio Via Roma - Via Bellini - Via Valle: incrocio a 4 vie una delle quali dà accesso al centro storico; adiacenze Parco Comunale e parcheggi;

Incrocio Corso Matteotti - Via Sant'Antonio - Via Grottone - Via Sempione: incrocio a 4 vie, semaforizzato, posto in zona residenziale e artigianale; traffico di transito da e per il Parco del Ticino e l'isola Ecologica;

Rotonda Via Novara immissione S.S. 32: svincolo tra S.S. 32 e strada principale di accesso da e per i Comuni di Bellinzago e Oleggio

Comune di Dormelletto:

Popolazione al 31.12.2004 (BDDE): 2546

Incrocio Via Cavour (S.S. 32) - Via Marconi: incrocio a 3 vie con forte traffico turistico e con forte presenza di traffico merci verso Verbania e la Svizzera; sbocco traffico locale da Via Marconi

Comune di Cressa:

Popolazione al 31.12.2004 (BDDE): 1480

Incrocio Viale Martiri - Via Borgomanero - Via Novara - Via Fontaneto: incrocio a 4 vie, con segnaletica di Stop e passaggio a livello; traffico locale dal centro paese (scuole, impianti sportivi) e traffico di connessione locale

Comune di Recetto:

Popolazione al 31.12.2004 (BDDE): 865

Piazza San Damiano - Via Roma - Via Marconi - Via Perazzi: incrocio a tre vie in centro paese, con solo traffico locale.

Piano di campionamento A.S.L. 13 NOVARA

Comune	Zona urbana centrale	Zona urbana periferica	Zona extraurbana
<i>Novara</i>	<i>Corso Mazzini angolo Via Solaroli</i>	<i>Via Galileo Ferraris angolo Viale Giulio Cesare</i>	<i>Rotonda Via Valsesia angolo Via Monte Rosa</i>
<i>Oleggio</i>	<i>Incrocio Via Roma – Via Bellini – Via Valle</i>	<i>Incrocio Corso Matteotti – Via Sant’Antonio – Via Grottone – Via Sempione</i>	<i>Rotonda Via Novara immissione S.S. 32</i>
<i>Dormelletto</i>			<i>Incrocio Via Cavour (S.S. 32) – Via Marconi</i>
<i>Cressa</i>		<i>Incrocio Viale Martiri – Via Borgomanero – Via Novara – Via Fontaneto</i>	
<i>Recetto</i>	<i>Piazza San Damiano – Via Roma – Via Marconi – Via Perazzi</i>		

ASL VCO (Ex ASL 14)

Il Piano di Campionamento parte dalla logica che l'ASL 14 è nata dalla fusione di 3 ex ASL (Domodossola, Verbania, Omegna).

Questa tripolarità condiziona tutta la vita politica e amministrativa del territorio, infatti i 3 ex comuni capoluogo di ASL sono in realtà i centri delle 3 zone geografiche che compongono il territorio di pertinenza dell'ASL 14 (Ossola, Verbano, Cusio).

Tutti gli altri comuni dell'ASL hanno una popolazione residente nettamente inferiore a quella dei comuni capofila; queste considerazioni hanno fatto propendere per la scelta dei siti all'interno di questi 3 comuni, anche per il fatto che negli altri comuni sarebbe stata piuttosto aleatoria la distinzione tra zona urbana centrale, urbana periferica ed extraurbana; inoltre il numero di veicoli controllati sarebbe stato veramente basso.

Sono state privilegiate rotonde o tratti stradali a bassa velocità per consentire ai rilevatori, che si muoveranno a coppie, di rilevare l'interno di tutti i veicoli anche in caso di pioggia.

Comune	Zona urbana centrale	Zona urbana periferica	Zona extraurbana
DOMODOSSOLA	Incrocio Corso Ferraris – Corso Moneta	Rotonda Regione Badulerio	Rotonda regione Nosere
VERBANIA	Lungolago presso Imbarcadero vecchio	Rotonda Trobaso	Rotonda Fondotoce
OMEGNA	Via De Amicis angolo Via Mazzini	Rotonda incrocio Via 4 novembre – Via Verta	Borca – rotonda uscita tunnel circonvallazione Omegna

Ex ASL 15

CRITERI DI SELEZIONE ADOTTATI

Al fine di individuare i Comuni, con relativi siti di osservazione per il monitoraggio sull'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi, si sono considerati i Comuni che, nell'ambito di uno studio ad hoc condotto da parte dell'A.S.L. 15, si sono rilevati quali caratterizzati da una più importante incidentalità.

In termini di incidenti/km le tratte più pericolose risultano quelle entro il Comune di Cuneo.

Al secondo posto la tratta Cuneo- Dronero della strada di Valle Macra, con incidenti/km = 2,1 - morti/km = 0,1 e feriti/km = 3,5 su 28,3 km di estensione; in particolare si caratterizza in negativo l'incidentalità lungo la tratta di Bernezzo, con incidenti/km = 2,9 su 2,8 km.

Subito a ridosso, il tratto Cuneo – Busca della strada dei Laghi di Avigliana con incidenti/km = 1,9 morti/km = 0,2 e feriti/km = 2,7 su 17 km di lunghezza.

(Orione L. Aspetti sanitari legati all'incidentalità stradale nel territorio dell'ASL 15 nell'anno 2000 – Studio Epidemiologico; Difesa Sociale 2003;3:139-58).

In particolare, il punto di rilevazione urbano periferico allocato entro i confini del Comune di Cuneo è stato individuato sulla base dei dati di flusso veicolare forniti dalla Provincia di Cuneo (Cuneo Confreria).

- 1) **CUNEO** – è il Comune capoluogo dell'A.S.L. 15 e della Provincia di Cuneo, nonché il più popolato con 54817 abitanti (fonte dati BDDE – Regione Piemonte).

Alla luce delle caratteristiche del luogo e della priorità di garantire punti di osservazione di assoluta sicurezza per gli addetti (disponibilità di un semaforo/stop/rallentamento e di un marciapiede dal quale gli operatori non dovranno mai scendere) sono stati individuati numero 3 punti, che verranno in seguito dettagliati.

- 2) **BERNEZZO** – presenta una popolazione di 3253 abitanti (fonte dati BDDE – Regione Piemonte).

Alla luce delle caratteristiche del luogo e della priorità di garantire punti di osservazione di assoluta sicurezza per gli addetti (disponibilità di un semaforo/stop/rallentamento e di un marciapiede dal quale gli operatori non dovranno mai scendere) sono stati individuati numero 3 punti, che verranno in seguito dettagliati.

- 3) **BUSCA** - presenta una popolazione di 9686 abitanti (fonte dati BDDE – Regione Piemonte).

Alla luce delle caratteristiche del luogo e della priorità di garantire punti di osservazione di assoluta sicurezza per gli addetti (disponibilità di un semaforo/stop/rallentamento e di un marciapiede dal quale gli operatori non dovranno mai scendere) sono stati individuati numero 3 punti, che verranno in seguito dettagliati.

RILEVAZIONE COMUNE DI CUNEO

- 1) **zona urbana centrale** – incrocio di Corso Nizza con Corso Giolitti. Trattasi di un incrocio a quattro vie ortogonali con accessi regolati da semaforo, per consentire la rilevazione a semaforo rosso acceso.
La conformazione urbana con marciapiedi su ogni via di accesso, consentono agli operatori di effettuare le rilevazioni in completa sicurezza e con un certo grado di discrezione.
- 2) **zona urbana periferica** – semaforo in frazione Confreria sulla direttrice Caraglio della strada di Valle Macra. Trattasi di un incrocio a tre vie carrabili e una pedonale.
Essendo questo incrocio nella zona di un gruppo scolastico, comprendente scola materna ed elementare, gli operatori dovrebbero essere facilitati per quanto riguarda la rilevazione sull'uso dei seggiolini per bimbi.
- 3) **zona extraurbana** – semaforo in frazione San Rocco Castagnaretta sulla direttrice Borgo San Dalmazzo della strada del Colle di Tenda e Valle Roja. Trattasi di un incrocio a quattro vie carrabili.

RILEVAZIONE COMUNE DI BERNEZZO

- 1) **zona urbana centrale** – porticato sottostante l'ingresso del Municipio, in direzione della "Fontana Magnesia".
La zona è centralissima ed è caratterizzata da un notevole rallentamento del traffico veicolare, consentendo così un monitoraggio completo.
- 2) **zona urbana periferica** – STOP della strada di accesso all'arteria centrale, vicino alla chiesa parrocchiale.
In tale luogo pervengono quasi tutti i veicoli che accedono al paese.
- 3) **zona extraurbana** – STOP della strada di accesso a San Rocco di Bernezzo con provenienza da Cervasca.
La frazione si caratterizza per la contiguità ad un tratto di strada regionale ad elevata incidentalità.

RILEVAZIONE COMUNE DI BUSCA

- 1) **zona urbana centrale** – STOP all'uscita da Corso Umberto I in direzione Villar San Costanzo.
Tale zona è prossima al Municipio ed ai principali negozi della cittadina.
- 2) **zona urbana periferica** – STOP in uscita Corso Giolitti verso Via Concordia.
Tale zona è nelle vicinanze delle Scuole Elementari e, anche in questo caso, gli operatori dovrebbero essere facilitati per quanto riguarda la rilevazione sull'uso dei seggiolini per bimbi.
- 3) **zona extraurbana** – uscita del parcheggio di Piazza Fratelli Mariano.
È questa una zona prossima all'Ospedale di Busca ed è molto frequentata.

Piano di campionamento A.S.L. 15

Comune	Zona urbana centrale	Zona urbana periferica	Zona extraurbana
CUNEO	Semaforo all'altezza di Piazza Europa all'angolo di svolta per Corso Giolitti	Semaforo in frazione Confreria sulla direttrice della strada di Valle Macra	Semaforo in frazione San Rocco Castagnaretta lungo la direttrice della strada del Colle di Tenda e Valle Roja
BERNEZZO	Porticato sottostante l'ingresso del municipio	STOP della strada di accesso all'arteria centrale, vicino alla chiesa parrocchiale	STOP della strada di accesso a San Rocco di Bernezzo, con provenienza da Cervasca
BUSCA	STOP all'uscita da Corso Umberto I in direzione Villar San Costanzo	STOP in uscita Corso Giolitti verso Via Concordia	Uscita del parcheggio di Piazza Fratelli Mariano

Ex ASL 16

CRITERI di SELEZIONE

- A) dati di popolazione residente al 31/12/2005 (tab. 1)
- B) dati di incidentalità stradale (tab. 2,3,4,5)

RILEVAZIONE

Fascia	Comune selezionato
Tra 15.000 e 35.000	MONDOVI' (selezione secondo criterio geografico)
Tra 5.000 e 15.000	CEVA (selezione secondo criterio geografico)
Tra 2.000 e 5.000	DOGLIANI (selezione mix tra criterio geografico e dati di incidentalità)

PUNTI di OSSERVAZIONE del territorio comunale

MONDOVI'

- zona urbana centrale ROTATORIA P.zza Ellero C.so S.Uniti/Ponte Cavalieri d'Italia
- zona urbana periferica ROTATORIA Intersezione Via Alba/Via Cuneo
- zona extraurbana ROTATORIA Intersezione Strada Tangenziale/S.P. 5 Mondovì/Villanova

CEVA

- zona urbana centrale SEMAFORO via Moretti-Banco S. Paolo (tra via Moretti e via Umberto I)
- zona urbana periferica ROTATORIA zona S. Bernardino- altezza Bar Rondò S.P. 225
- zona extraurbana Zona Industriale – altezza S.S. 28 direzione Lesegno

DOGLIANI

- zona urbana centrale INCROCIO altezza ponte via Rovere/P.zza U/mberto I
- zona urbana periferica ROTATORIA via Torino altezza centro commerciale FAMILA S.P. 661
- zona extraurbana BIVIO S. Eleuterio verso Belvedere/Murazzano S. P. 661

Mondovì	22.048
Ceva	5.775
Villanova M.	5.603
Dogliani	4.616
Carrù	4.169
Garessio	3.469
Vicoforte	3.128
Magliano A.	2.178
Roccaforte M.	2.047
S.Michele	2.042

tra 15.000 e 35.000

tra 5.000 e 15.000

tra 2.000 e 5.000

tra 500 e 2000

< 500

Pianfei	2.032
Ormea	1.894
Farigliano	1.731
Rocca de Baldi	1.658
Frabosa Sott.	1.488
Saliceto	1.420
Monastero V.	1.230
Bagnasco	1.037
Niella T.	1.009
Piozzo	988
Clavesana	871
Leegno	866
Frabosa Sop.	833
Murazzano	820
Priola	759
Lequio T.	752
Monesiglio	737
Camerana	703
Bastia	650
Mombasiglio	626
Montaldo M.	591
Roburent	554
Torre Mondovì	528
Sale Langhe	510
Priero	504
Prunetto	492
Nucetto	462
Viola	460
Belvedere Langhe	395
Somano	390
Pamparato	385
Castellino T.	342
Mombarcaro	311
Briaglia	302
Marsaglia	302
Montezemolo	279
Paroldo	247
Battifollo	246
Lisio	230
Scagnello	211

Gottasecca	187
Sale S.G.	185
Cigliè	181
Roccacigliè	155
Castelnuovo C.	129
Caprauna	124
Perlo	122
Bonvicino	119
Alto	118
Monasterolo Casotto	114
Roascio	81
Igliano	77
Torresina	64
Briga Alta	55

TAB. 2 Densità eventi per strada			
	Incidenti/Km	Feriti/KM	Morti/KM
S.P. 564 Monregalese	4,77	7,86	0,09
S.S. del Colle di Nava	2,57	4,27	0,18
Autostrada A6	2,23	4,08	0,03
S.P. 12 Fondovalle Tanaro	1,85	3,15	
S.S. 22 Val Macra	0,93	1,3	0,19
S.P. 430 di Ceva	0,77	0,96	0,19
S.P. 661 Delle Langhe	0,72	1	0,03
S.P. 439 Di Valle Bormida	0,32	0,44	
MEDIA	1,77	2,88	0,12
TAB. 3 Gravità eventi per strada			
	RM	RF	RP
S.P. 430 di Ceva	250	1250	167
S.P. 661 Delle Langhe	200	1400	125
S.S. del Colle di Nava	94	1647	12
Autostrada A6	71	1663	41
S.P. 564 Monregalese	43	1391	30
S.S. 22 Val Macra	12	1829	7
S.P. 439 Di Valle Bormida		1400	
S.P. 12 Fondovalle Tanaro		1700	
MEDIA	112	1535	64

TAB. 4 Densità incidenti per strada

	I/Km
S.P. 564 Mondovì	6,2
Autostrada A6 tratta di Niella Tanaro	5
S.P. 564 Pianfei	3,3
S.S. 28 Ceva	3,33
Autostrada A6 tratta di Priero	3,16
S.S. 28 Nucetto	3,13
Autostrada A6 tratta di Mondovì	2,58
S.S. 28 Vicoforte	2,55
S.P. 661 Sale S Giovanni	2,50
S.S. 28 Ormea	2,4
S.P. 12 Carrù	2,07
Autostrada A6 tratta di Montezemolo	2
S.P. 430 Ceva	2
S.S. 28 Leseugno	2
S.P. 12 Mondovì	1,88
S.S. 28 S.Michele	1,75
Autostrada A6 tratta di Carrù	1,73
S.P. 661 Dogliani	1,70
S.S. 28 Mondovì	1,28
S.S. 28 Bagnasco	1,23
Autostrada A6 tratta di Ceva	1,16
S.S. 22 Rocca de Baldi	1,08
Autostrada A6 tratta di Leseugno	1

TAB. 5 **Pericolosità per tratta**

	RP
S.P. 430 Priero tratto urb.	1000
S.P. 430 Priero tratto extraurb.	333
S.S. 22 Rocca de Baldi tratto extraurb.	250
S.P. 661 Dogliani extraurb.	200
S.S. 28 Priola tratto urb.	200
S.S. 28 Ceva tratto extraurb.	143
S.S. 28 Ormea tratto extraurb.	100
Autostrada A6 tratta di Ceva	63
S.P. 564 Mondovì tratto extraurb.	31

CRITERI DI SELEZIONE DEI COMUNI**Popolazione residente**

In relazione alla numerosità della popolazione si sono suddivisi i 58 Comuni componenti l' ASL 17 in 5 fasce

15.000 – 25.000 abitanti: Saluzzo, Savigliano, Fossano

5.000 – 9.999 abitanti: Racconigi, Barge, Verzuolo, Bagnolo Piemonte, Cavallermaggiore

2.000 – 4.999 abitanti: Moretta, Revello, Manta, Benevagienna, Costigliole Saluzzo, Paesana, Villafalletto, Caramagna Piemonte, Piasco, Marene, Sanfront, Genola, Sant'Albano Stura, Trinità.

500 – 1.999: Envie, Scarnafigi, Cervere, Venasca, Casalgrasso, Lagnasco, Monasterolo di Savigliano, Polonghera, Sampeyre, Brossasco, Cardè, Rifreddo, Rossana, Morello, Villanova Solaro, Salmour, Martiniana Po, Torre San Giorgio, Cavallerleone, Pagno, Vottignasco.

Meno di 500 abitanti: Faule, Gambasca, Brondello, Ruffia, Melle, Frassino, Castellar, Crissolo, Pontechianale, Casteldelfino, Bellino, Oncino, Isasca, Ostanta, Valmala.

Si è scelto di escludere dall' estrazione del campione i Comuni inclusi nelle due fasce inferiori.

Flussi di traffico sulle principali direttrici

Si sono acquisiti dal Settore Viabilità della Provincia di Cuneo i tabulati dei rilievi trimestrali dei flussi di traffico sulle principali direttrici stradali dell' ASL in 9 postazioni nel 2005 e si è calcolato il numero complessivo dei passaggi nei quattro rilievi.

POSTAZIONE	TOTALE PASSAGGI
S.P. 662 MARENE	56.604
S.P. 662 SAVIGLIANO	39.921
S.R. 589 COSTIGLIOLE SALUZZO	39.661
S.P. 428 GENOLA	38.947
S.R. 20 SAVIGLIANO	33.481
S.P. 663 MORETTA	30.709
S.R. 589 SALUZZO	28.128
S.P. 165 FOSSANO S. LORENZO	27.323
S.P. 165 CARAMAGNA PIEMONTE	24.271

Dati di incidentalità comunali

Sono stati valutati i dati dell' incidentalità dei principali comuni delle tre fasce demografiche selezionate nel quinquennio 1999 - 2003 e, considerando 4 parametri : numero degli incidenti, feriti, morti, rapporto di pericolosità, si è estrapolato un criterio per sintetizzare il rango del rischio.

Ranghi per:	Incidenti	Morti	Feriti	Rapp. Pericolosità	Rango di rischio complessivo
SAVIGLIANO	3	2	3	6	1
CAVALLERMAGGIORE	4	3	4	4	2
FOSSANO	1	1	1	12	2
SALUZZO	2	4	2	13	4
RACCONIGI	6	5	6	8	5
BAGNOLO	7	8	10	2	6
BARGE	5	7	7	9	7
CARAMAGNA PIEMONTE	10	6	9	3	7
VERZUOLO	7	9	5	11	8
MARENE	9	10	8	7	9
MORETTA	13	11	13	1	10
BENEVAGIENNA	12	12	11	5	11
COSTIGLIOLE	11	13	12	10	12
GENOLA	14	14	14	14	13

Comuni prescelti

In considerazione della metodologia di rilevamento proposta, che prevede tre punti di rilevamento per ogni Comune, per motivi di praticabilità del progetto si è scelto di limitare a tre il numero dei Comuni da sottoporre a monitoraggio. I Comuni scelti sono rappresentativi di ognuna delle tre fasce demografiche considerate:

- **Fossano:** è il capoluogo più popolato dell' ASL 17 (24.274 abitanti), occupa il secondo rango come pericolosità ed è attraversato dalla S.S. 231, una direttrice stradale ad alta densità di traffico, che collega le Langhe ed il Roero con il capoluogo di Provincia.
- **Verzuolo** (6.335 abitanti), è posto sulla Strada Regionale n°589, arteria ad alto traffico, che unisce Saluzzo a Cuneo ed occupa l'ottavo rango come pericolosità stradale.
- **Marene** (2.812 abitanti) è percorsa dalla Strada Provinciale n° 662, la direttrice a maggiore densità di traffico fra quelle sottoposte a monitoraggio e risulta al nono rango come pericolosità stradale.

Sito 1. Fossano

1.A Zona urbana centrale - Piazza Dompè, angolo via Marconi, in prossimità di una scuola materna

1.B Zona urbana periferica – viale Regina Elena, all' altezza del numero civico 134, sul marciapiede antistante la stazione di servizio Shell

1.C Zona extraurbana – via Mondovì, angolo via Cuneo, sulla banchina del semaforo

Sito 2. Verzuolo

2.A Zona urbana centrale – Incrocio semaforico strada provinciale Saluzzo-Cuneo, angolo via Castello

2.B Zona urbana periferica – svicolo frazione Falicetto

2.C Zona extraurbana – rotonda SP 589 verso Costigliole Saluzzo

Sito 3. Marene

3.A Zona urbana centrale – via Roma, angolo Suor Maria degli Angeli, in prossimità della Scuola Materna

3.B Zona urbana periferica – via Gallina, angolo via Rolle

3.C Zona extraurbana – svincolo tra S.P. n°662 "Savigliano- Saluzzo" e S.P. n° 165 "Reale"

PIANO DI CAMPIONAMENTO

1.0 CENSIMENTO DELLE FONTI INFORMATIVE

Ai fini della individuazione dei siti ove effettuare le rilevazioni di prevalenza d'uso dei dispositivi di sicurezza in auto e moto, si è reso necessario reperire dati presso le seguenti fonti informative:

- anagrafica dei Comuni (fonte: MADE da www.ruparpiemonte.it)

Il dato consente di avere un quadro generale della popolazione residente come distribuita sul territorio di competenza e permette di ipotizzare l'andamento dei flussi veicolari in ragione della maggiore o minore antropizzazione

- incidentalità e rete stradale (fonti: ACI – ISTAT “*Localizzazione degli Incidenti Stradali 2004*”- Volume e CD Rom; A.S.L. 18 Alba – Bra - S.O.S. Epidemiologia: “*Gli incidenti stradali nel territorio A.S.L. 18 Alba – Bra. Analisi dei dati Istat nel triennio 1998-2000*”; “*Gli incidenti stradali nel territorio A.S.L. 18 Alba – Bra. Analisi dei dati Istat anno 2001*”) .

Le banche dati sopra elencate sono ritenute esaustive al fine di delineare un quadro della incidentalità stradale nel territorio di questa A.S.L.: da circa otto anni sono, infatti, prodotte mappe di rischio sia per quanto concerne le circostanze degli eventi che riguardo ai cosiddetti “punti neri” della circolazione, cioè i luoghi in cui più frequentemente accadono incidenti o dove essi hanno tassi mortalità e/o lesività maggiori.

- flussi di traffico (fonte: Provincia di Cuneo – Ufficio Tecnico Viabilità – Sistema per il rilevamento del traffico) .

La Provincia di Cuneo ha attivato un sistema per il rilevamento dei flussi di traffico costituito da 34 postazioni (+ 20 in progetto) dislocate sulle strade poste sotto la propria giurisdizione. Mediante le centraline sono contati in passaggi giornalieri; i dati, scaricati vengono in apposito software, vengono presentati in forma grafica semplificata ed espressi in forma di valori medi, minimi e massimi. Le rilevazioni sono effettuate quattro volte all'anno (nei mesi di gennaio – aprile – luglio – ottobre) ed hanno durata settimanale.

- elenco siti scolastici (fonte: www.regione.piemonte.it sezione istruzione – indirizzario).

Tramite il sito internet della Regione Piemonte è possibile ottenere l'elenco dei siti scolastici, di ogni ordine e grado, per Comune. La fonte si è resa utile nell'individuazione del plesso scolastico ove effettuare la rilevazione della prevalenza d'uso dei dispositivi per il trasporto dei bimbi in auto.

2.0 ANALISI DEI CONTENUTI DELLE FONTI INFORMATIVE E SCELTA DEI SITI

2.1 ANAGRAFICA DEI COMUNI

L'esame della popolazione residente al 31.12.2004 (cfr. All. 1), evidenzia che i Comuni di maggiori dimensioni sono Alba e Bra, seguiti da una serie di centri più piccoli (Cherasco, Sommariva del Bosco, Canale ecc.). L'immagine geo-demografica dell'A.S.L. 18 è, dunque, rappresentata da due città di circa 30.000 abitanti, centrali rispetto al territorio, attorno alle quali si trovano nuclei urbani le cui dimensioni decrescono mano a mano che le distanze dai centri principali

umentano. I paesi più piccoli (sotto i 500 abitanti di popolazione) si trovano alle propaggini periferiche del territorio dell'A.S.L. e coincidono, per lo più, con la zona collinare dell'Alta Langa

2.2 INCIDENTALITÀ E RETE STRADALE

Come conseguenza delle precedenti considerazioni, occorre prendere in considerazione, innanzitutto, le strade che collegano i due centri principali dell'A.S.L., presumendo che su di esse si concentri il maggior traffico veicolare. La rete stradale che unisce Alba e Bra consta di tre direttrici, di cui la più importante, della lunghezza di circa 16 km, è la S.S. 231 di Santa Vittoria d'Alba. La statale, che percorre il territorio dell'A.S.L. 18 per una lunghezza complessiva di 38,89 km, è parte della più ampia via di collegamento tra i capoluoghi provinciali Asti e Cuneo. La strada, ormai insufficiente a garantire un flusso scorrevole dei veicoli, tanto che da alcuni anni è in fase di realizzazione uno specifico collegamento autostradale, è per lo più rettilinea e pianeggiante, eccetto nel tratto in ascesa che unisce i Comuni di Pocapaglia e Bra., peraltro di lunghezza limitata a pochi chilometri. La S.S. 231, ed in particolare la tratta Alba – Bra, è unanimemente ritenuta "critica" dal punto di vista della sicurezza, date le dimensioni non ampie della carreggiata, l'attraversamento di agglomerati urbani – da cui il limite dei 50 km orari di velocità massima gravante in vari tratti – il notevole flusso giornaliero di veicoli, compresi i mezzi pesanti, e le "strozzature" del traffico in alcune zone (ad esempio, all'ingresso del Comune di Bra).

In epoca recente, al fine di ridurre il rischio dovuto all'inserimento diretto di strade laterali sulla direttrice principale, sono state realizzate rotonde (loc. Piana Biglini – Alba, foto 1) e impianti semaforici (loc. Borgo San Martino – Pocapaglia).

L'esame dei dati storici di incidentalità dimostra l'effettiva pericolosità della S.S. 231: nel 2001, ad esempio, si è rilevato che il Rl_{α} – rischio relativo di incidente per area – era pari a 1,77, mentre analogo indicatore riferito al solo tratto passante nell'A.S.L. 18, definibile Rl_{ASL18} risultava 1,06*

Inoltre, nel triennio 1998 – 2000, vari tratti della statale (es. nei Comuni di Magliano Alfieri, Pocapaglia, Monticello d'Alba, Alba, Castagnito, Santa Vittoria d'Alba) presentavano un rischio di mortalità (N. Morti /N. Incidenti x 1000) tra i più elevati dell'area territoriale in esame.

Si ritiene, pertanto, opportuno individuare **almeno un sito di rilevazione, nella categoria zona extraurbana, sulla S.S. 231, in un luogo di rallentamento del traffico, quale può essere la rotonda ubicata presso la fraz. Piana Biglini di Alba.**

* N.B. $Rl_{\alpha} = \frac{I/Km/anno \text{ intera strada.}}{I/Km/anno \text{ medio nazionale}}$ $Rl_{asl18} = \frac{I/Km/anno \text{ strada in ASL 18}}{I/Km/anno \text{ intera tratta}}$

Essendo interessato alla scelta il Comune di Alba, è necessario individuare una sito in *zona urbana periferica*, avente requisiti di massima frequenza di passaggio autoveicoli, e possibilità, per gli operatori, di rilevare in modo adeguato l'utilizzo dei dispositivi di protezione da parte degli automobilisti.

Uno degli snodi principali del traffico alle porte della città è, senza dubbio, la rotonda di loc. Rondò, realizzata negli anni scorsi al fine di disciplinare l'afflusso in entrata ed uscita dei veicoli da e per Bra (C.so Bra), Asti (C.so Asti) e Canale (C.so Canale). Esso risulta punto nevralgico della circolazione, non a caso talvolta intasato dal traffico, anche perché su di esso grava un passaggio a livello per l'attraversamento ferroviario.

Si ritiene che l'80 – 90% dei veicoli in ingresso ed in uscita dalla città transiti in questa zona. Può, pertanto, essere individuato tra i siti idonei per la rilevazione.

Infine, quale sito di rilevazione in *zona centrale*, si reputa utile considerare un'altra importante arteria di ingresso/uscita della città, fortemente urbanizzata, ove si collocano negozi, supermercati, scuole, condomini di ampie dimensioni: si tratta di Corso Langhe, via che introduce alla città provenendo dalla Valle Bormida. In particolare, il quartiere Moretta ha avuto un sensibile sviluppo nel corso degli anni ed il crescente incremento del traffico pone oggi agli amministratori locali scelte di pianificazione al fine di decongestionare la circolazione stradale e rendere più vivibile la zona. Tra i siti possibili di rilevazione, si ritiene che la rotonda realizzata presso la Chiesa N.S. della Moretta possa essere ottimale per alcuni motivi: garantisce un sufficiente rallentamento del traffico ed è posta all'incrocio tra vie comunali ove si trovano una scuola Materna, una Scuola Elementare, il Centro di Riabilitazione Ferrero e, nei pressi, gli alloggi di edilizia popolare. Se la rilevazione verrà effettuata in orari compatibili, potrà essere un sito strategico per valutare le prevalenze d'uso dei seggiolini per bimbi.

* * *

Per quanto riguarda il secondo comune principale dell' A.S.L., cioè Bra, avente dimensioni analoghe a quelle di Alba per popolazione e densità abitativa, esso si colloca all'incrocio tra vie di comunicazioni molto importanti nel sistema viario provinciale: da un lato, è attraversato dalla S.S. 231, che lambisce il centro abitato e determina quotidianamente un flusso veicolare notevole, fonte di problematiche attinenti all' incidentalità, ma non solo (vedasi inquinamento da traffico); dall'altro, il passaggio della S.P. 661 rappresenta una delle vie di comunicazione verso il capoluogo regionale, quindi percorso quotidiano di pendolari studenti che non si avvalgono della linea ferroviaria. Alcuni tratti della S.P. 661, in passato, sono stati riconosciuti "punti critici" della viabilità, in base all'elaborazione dei dati Istat locali (nei Comuni di Bra e Sanfrè) .

Stante le premesse, si ritiene opportuno individuare almeno un sito di osservazione sulla S.P. 661, localizzandolo, come *zona extraurbana*, nella rotonda della fraz. Bandito.

Come sito di rilevazione in *zona urbana periferica* di Bra, può essere preso in considerazione uno dei corsi nevralgici, cioè Via Cuneo: esso rappresenta il tratto urbano della S.S. 231, naturale percorso per i residenti, e per coloro che provengono dalla Strada degli Orti, sia verso Fossano e Cuneo, sia verso Savigliano. La rotonda sita all'incrocio con Via F.lli Rosselli può rappresentare un buon punto di osservazione in quanto determina un rallentamento degli autoveicoli: tra l'altro, la zona è una delle direttrici di espansione commerciale e residenziale della città, quindi, in prospettiva, di crescente traffico stradale.

Infine, è stata valutata la necessità di individuare un sito nei pressi di una scuola di ampie dimensioni, ove sia possibile effettuare il monitoraggio sull'uso dei dispositivi di protezione in auto per i bimbi. La scelta è ricaduta sulle vie di transito prossime alla Scuola Elementare "Pellizzari", centrale rispetto all'abitato, all'incrocio tra Piazza Giolitti e Via Monte Grappa. Il luogo si colloca sulla circonvallazione che dalla Stazione conduce verso Madonna dei Fiori, ampiamente utilizzata dagli automobilisti che intendono evitare l'ingresso nel centro storico.

* * *

Come terza località in cui effettuare la rilevazione, si ritiene di individuare un Comune di dimensioni medio - piccole, interessato da una rete viaria comunque significativa: la scelta è ricaduta sul Comune di Canale, avente una popolazione di poco superiore ai 5.000 ab., nel cui territorio transita la S.R. n. 29 "del Colle di Cadibona", che confluisce successivamente nella S.R. 429 di Cortemilia. Si tratta di una strada che rappresenta una parte significativa del sistema viario locale, sia perché conduce verso il capoluogo regionale, sia in quanto collega il territorio roerino ed albese all' Alta Langa, alla Valle Bormida e, più ad ampio raggio, alla Liguria.

In passato (triennio 1997 – 2000), i tratti stradali della S.R. 29 passanti nei Comuni di Canale e Vezza d'Alba sono risultati critici per gli elevati valori di incidentalità, in particolare per i rapporti di mortalità e lesività. Attualmente, è stata realizzata una variante più scorrevole al tratto che dal Comune di Canale sale a quello di Montà, eccessivamente tortuoso e sede di frequenti incidenti.

Il tratto *extraurbano* della S.R. 29 è stato innovato nel Comune di Canale anche mediante la realizzazione di rotonde atte a favorire un rallentamento del traffico: presso una di queste, ubicata all'incrocio con Str. Torre, può essere utilmente individuato un sito di rilevazione.

In *zona urbana periferica* un valido punto di osservazione può essere la rotonda che da C.so Alba introduce nel centro cittadino (via Roma), posta, tra l'altro, sulla direttrice di C.so Asti, verso la fraz. Valpone e San Damiano d'Asti.

Infine, in *zona centrale*, può essere preso in considerazione l'incrocio tra Via Roma, Piazza della Vittoria e Piazza Martiri della Libertà, in quanto punto di transito sia per i veicoli che intendono accedere al centro cittadino, sia per quelli che sono diretti verso la struttura sanitaria ed assistenziale comunale, sia verso il Municipio. Sullo svincolo sono ubicati anche un supermercato con antistante parcheggio, nonché alcuni uffici e negozi: si presume, dunque, un discreto volume di traffico, compatibilmente con le ridotte dimensioni del Comune preso in considerazione.

TAVOLA RIASSUNTIVA DEI SITI SELEZIONATI

Comune	Zona centrale	Zona urbana periferica	Zona extraurbana
Alba	rotonda quartiere Moretta	rotonda loc. Rondò	rotonda fraz. Piana Biglini
Bra	incrocio P.za Giolitti – Via Monte Grappa	rotonda Via Cuneo	rotonda fraz. Bandito
Canale	Incrocio Via Roma – P.za Martiri della Libertà	rotonda corso Alba – Via Roma	rotonda S.R. 29, all'altezza di Strada Torre

Allegato 1 – Popolazione residente A.S.L. 18 Alba – Bra al 31.12.2004 (in ordine decrescente)

	Comune	Popolazione
1	Alba	30.083
2	Bra	28.819
3	Cherasco	7.624
4	Sommariva del Bosco	5.923
5	Canale	5.544
6	Montà	4.445
7	Santo Stefano Belbo	4.021
8	Narzole	3.341
9	Guarene	3.191
10	Diano d'Alba	3.112
11	Neive	3.042
12	Pocapaglia	2.880
13	Sommariva Perno	2.800
14	La Morra	2.668
15	Sanfrè	2.602
16	Santa Vittoria d'Alba	2.591
17	Cortemilia	2.511
18	Veza d'Alba	2.130
19	Ceresole Alba	2.092
20	Monticello d'Alba	2.003
21	Govone	1.991
22	Corneliano d'Alba	1.979
23	Priocca	1.979
24	Monforte d'Alba	1.976
25	Castagnito	1.875
26	Grinzane Cavour	1.863
27	Magliano Alfieri	1.726
28	Monteu Roero	1.627
29	Roddi	1.426
30	Mango	1.359
31	Santo Stefano Roero	1.314
32	Piobesi d'Alba	1.170
33	Baldissero d'Alba	1.083
34	Cossano Belbo	1.068
35	Rodello	970
36	Novello	968
37	Montaldo Roero	889
38	Castellinaldo	881
39	Castiglione Tinella	866

40	Treiso	764
41	Barolo	697
42	Bossolasco	686
43	Barbaresco	656
44	Castiglione Falletto	643
45	Monchiero	560
46	Lequio Berria	542
47	Castino	525
48	Verduno	523
49	Serralunga d'Alba	507
50	Montelupo Albese	494
51	Sinio	471
52	Cerreto Langhe	463
53	Benevello	451
54	Niella Belbo	424
55	Naviglie	419
56	Borgomale	399
57	Cravanzana	394
58	Roddino	386
59	Feisoglio	383
60	Castelletto Uzzone	364
61	Gorzegno	362
62	Pezzolo Valle Uzzone	358
63	Trezzo Tinella	350
64	Serravalle Langhe	340
65	Perletto	321
66	Albaretto della Torre	249
67	Levice	242
68	Torre Bormida	216
69	Camo	215
70	Bosia	208
71	Rocchetta Belbo	192
72	San Benedetto Belbo	190
73	Arguello	184
74	San Giorgio Scarampi	122
75	Cissone	82
76	Bergolo	80

ASL AT (Ex ASL 19)

Piano di campionamento A.S.L. 19 ASTI _____

Comune	Zona urbana centrale	Zona urbana periferica	Zona extraurbana
Asti città	P.za Dante	C.so Torino/C.so Ivrea	Palucco
San Damiano d'Asti	P.za Camisola	Via Asti/Via E. Totti	Sp 58/Lavezzole
Nizza Monferrato	P.za Garibaldi	Sp 456/Sp2B	Regione Piana

La scelta dei comuni è stata effettuata valutando i dati della popolazione residente. Sono stati suddivisi i comuni dell'ASL 19 in fasce di popolazione (> 20.000 ab; >10.000 < 20.000 ab; > 5.000 < 10.000 ab) ed in ogni fascia si è scelto un comune in modo da garantire una copertura uniforme sull'intero territorio.

La scelta dei siti di osservazione è stata fatta sulla base dei volumi di traffico e di incidentalità oltre ad una scelta di opportunità e sicurezza per gli operatori che effettuano le rilevazioni

ASL AL Alessandria, Casale Monferrato, Novi Ligure (Ex ASL 20 – 21 – 22)

Ex ASL 20

CRITERI DI SELEZIONE DEI COMUNI

Nella scelta dei Comuni si è proceduto facendo una valutazione di massima sulla popolazione residente (dati censimento 2001), sulla collocazione geografica dei comuni e il relativo volume di traffico strettamente connesso all'antropizzazione. Sono stati presi in considerazione i dati di incidentalità riferiti al 2003, ripresi dalla pubblicazione regionale Quaderni della Regione Piemonte sugli incidenti stradali dal 1991 al 2003 (edita dicembre 2004). Inoltre la scelta dei Comuni è stata anche dettata dalla presenza di arterie stradali importanti. Non sono stati presi in considerazione i comuni prettamente collinari in quanto il volume di traffico non è significativo anche rispetto al dato della residenzialità.

In relazione ai suddetti criteri i Comuni scelti sono:

1. ALESSANDRIA, comune con maggiore residenzialità (85.438 ab.) e già sede di rilevazione per quanto riguarda il Progetto Ulisse, in questo caso si è ritenuto di mantenere inalterati i siti già precedentemente individuati in quanto già collaudati per quanto riguarda la correttezza del campionamento visivo e la sicurezza degli operatori;
2. TORTONA, secondo comune per residenzialità (25.227 ab.) e volume di traffico, nonché centro nevralgico caratterizzato dall'incrocio di reti autostradali importanti (Torino-Piacenza/Milano-Genova);
3. CASTELNUOVO SCRIVIA, scelto tra i comuni a minor densità abitativa (5624 ab.), rappresentativo per volume di traffico in quanto collocato geograficamente in prossimità del confine regionale lombardo e posizionato tra due uscite autostradali.

Si precisa inoltre che Alessandria e Tortona sono i comuni capofila dei due distretti dell'A.S.L. 20.

I siti individuati nei tre Comuni sono stati selezionati secondo la metodologia del sistema *Ulisse*, valutando anche la viabilità e quindi la possibilità di individuare luoghi idonei ad un monitoraggio visivo sicuro. All'uopo, si è proceduto all'effettuazione di opportuni sopralluoghi finalizzati alla verifica in loco della sicurezza individuale per gli operatori che effettueranno i rilievi. Per cui la scelta è caduta su incroci regolati da semafori, da rotonde o altri dissuasori di velocità. Si è cercato anche di scegliere luoghi prossimi a scuole, centri commerciali ed ospedale cioè luoghi con traffico significativo.

Dettaglio dei siti:

ALESSANDRIA:

zona urbana centrale: Via Mazzini n. 85

zona urbana periferica: Viale Milite Ignoto n. 196

zona extraurbana: Via Oviglio n. 16, loc. Villa del Foro

TORTONA:

zona urbana centrale: incrocio Via Emilia/Via Ammiraglio Mirabello

zona urbana periferica: incrocio Via Arzani/Via F.lli Pepe/Via Don Quinzio

zona extraurbana: incrocio Str. St. per Voghera/Via Silvio Ferrari

CASTELNUOVO SCRIVIA:

zona urbana centrale: Piazza Vittorio Emanuele

zona urbana periferica: incrocio tra Via Alcide De Gasperi/Viale IV Novembre

zona extraurbana: Str. Prov. 85, all'altezza del piazzale Scrivia, prima del ponte

Ex ASL 21

SITI DI OSSERVAZIONE: la scelta dei comuni del territorio.

Tenuto conto dei dati sulla popolazione residente, sui volumi di traffico e sull' incidentalità territoriale rilevata dai dati acquisiti dalle polizie municipali, si sono selezionati i comuni di CASALE MONFERRATO, TRINO VERCELLESE E VALENZA PO, che rappresentano le municipalità più popolate dell'ASL 21 e quelle che concentrano il maggior traffico veicolare sia nel concentrico cittadino che nella viabilità extraurbana in entrata, in uscita ed in transito.

Per ogni comune sono stati scelti n. 3 siti, di cui uno all'interno della cintura urbana e due presso arterie di circolazione extraurbana ad alto traffico veicolare feriale / festivo, dove a giudizio della Polizia locale i fattori di rischio di incidente stradale (fattori umani, ambientali e dei veicoli), suggerivano l'esecuzione di monitoraggi accurati.

Di fatto, alcuni siti sono da considerare "percorsi misti" ovvero : vie di transito di veicoli – pedoni – ciclisti, attraversamenti di strade con intersezioni ad angolo retto ed attraversamenti pedonali a raso. A titolo d'esempio, nel corso dell'anno 2005, negli incroci stradali di PIAZZA CASTELLO, comune di Casale M.to, si sono verificati il maggior numero degli incidenti stradali in ambito comunale, in special modo tamponamenti che hanno coinvolto , in molti casi anche pedoni e ciclisti con lesioni da ricovero al pronto soccorso.

Comune di **CASALE MONFERRATO**

Abitanti 35.758
sup. comunale 87 kmq.
densità 431 unità / kmq.

PUNTO 1: zona urbana centrale
PIAZZA CASTELLO incrocio via Saffi
via Garibaldi.

PUNTO 2: zona urbana periferica
II° RONDO' bivio MILANO - VERCELLI.

PUNTO 3: zona extraurbana,
strada Valenza, bivio zona industriale.



Comune di **TRINO Vercellese:**

Abitanti 7.806
sup. comunale 70.6 Kmq.
densità 111 ab./ kmq.

PUNTO 1: zona urbana centrale
inc. via CAVOUR - Corso Italia.

PUNTO 2: zona periferica
incrocio SS. 31 bis
con comune di Camino.

PUNTO 3: zona extraurbana
bivio S.P. 33 e Livorno F.



Comune di **Valenza Po** :

Abitanti 20471
sup. comunale 50 kmq.
densità 415 unità / kmq.

PUNTO 1: zona urbana,
incrocio ex Leon D'ORO

PUNTO 2: zona periferica
rotatoria SS 494 via del Castagnone.

PUNTO 3: zona extraurbana,
rotatoria str. per Alessandria



TEMPISTICA e METODOLOGIA :

Si è programmato di eseguire interventi di osservazione e raccolta dei dati a cadenza bimestrale , **di 30 minuti per ogni sito da ripartire in orari diversi** :

ore 7.30 - 8.00 ; rilevazione mattutina coincidente con le punte di traffico per il raggiungimento delle sedi di lavoro.

ore 17.30 - 18.00 ; rilevazione pomeridiana coincidente con le punte di traffico per il ritorno dalle sedi di lavoro.

Ex ASL 22

I COMUNI DELLA ASL 22 ED IL N° DI RESIDENTI

ASL 22 ultimo censimento	numero di abitanti	ASL 22 ultimo censimento	numero di abitanti
ACQUI	19184	MOLARE	2044
ALBERA	357	MONBALDONE	269
ALICE	786	MONGIARDINO	204
ARQUATA	5765	MONTALDEO	318
BASALUZZO	1897	MONTALDO B.	690
BELFORTE	448	MONTECHIARO	585
BISTAGNO	1733	MORBELLO	459
BORGHETTO	1963	MORNESE	706
BOSIO	1177	MORSASCO	718
CABELLA	641	NOVI LIGURE	27223
CANTALUPO	555	ORSARA	417
CAPRIATA	1845	OVADA	11677
CARPENETO	913	PARETO	688
CARREGA	119	PARODI	721
CARROSIO	465	PASTURANA	1011
CARTOSIO	805	PONTI	677
CASALEGGIO	377	PONZONE	1206
CASSANO	1852	POZZOLO	4771
CASSINE	3042	PRASCO	534
CASSINELLE	864	RICALDONE	687
CASTELLETO D'ERRO	153	RIVALTA B	1443
CASTELLETTO ORBA	1891	ROCCA G	1346
CASTELNUOVO	648	ROCCAFORTE L	167
CAVATORE	310	ROCCHETTA L.	220
CREMOLINO	959	SAN CRISTOFORO	575
DENICE	204	SARDIGLIANO	441
FRACONALTO	328	SERRAVALLE S	5820
FRANCAVILLA	459	SILVANO	1830
FRESONARA	694	SPIGNO M	1216
GAVAZZANA	127	STAZZANO	2108
GAVI	4506	STREVI	1972
GROGNARDO	321	TAGLIOLO	1457
GRONDONA	538	TASSAROLO	611
LERMA	801	TERZO	846
MALVICINO	121	TRISOBBIO	682
MARANZANA	307	VIGNOLE	2037
MELAZZO	1185	VISONE	1160
MERANA	185	VOLTAGGIO	770

L'Azienda Sanitaria Locale 22, fusione delle ex USSL 71 di Acqui Terme, 72 di Ovada e 73 di Novi Ligure, è compresa in un territorio posto a SUD del Piemonte, al confine con la Liguria .

Minima è la parte pianeggiante per il resto collina fino ad altezze montane: ci sono strutture turistiche a 1500 metri slm.

Questo Territorio è attraversata da 3 importanti vie di transito tra il Piemonte e la Liguria: il passo dei Giovi, il passo del Turchino e il Colle di Cadibona.

Parallelamente 2 autostrade, la A7 e la A26, sono le vie che permettono il transito dei mezzi di trasporto tra la Lombardia, le zone industriali dell'Alessandrino e il porto di Genova, il Sud della Francia, la Spagna e il nord Africa.

Il territorio della ASL 22 si estende per circa 80 chilometri lungo il confine ligure mentre le tre più grandi città, come si può vedere dalla cartina di seguito riportata, hanno distanze tra loro fino a 50 chilometri (Novi Ligure – Acqui Terme).

Le maggiori vie di traffico corrispondono esattamente alle tre realtà cittadine:

- Novi Ligure = SS35 bis dei Giovi;
- Ovada = SS 456 del Turchino;
- Acqui Terme = SS 30 della Valle Bormida.

LA SCELTA DEI SITI PER IL RILEVAMENTO DEI DATI

Nel 2005 il Servizio di Igiene ha partecipato al Progetto "ULISSE" cioè il Sistema Nazionale di Sorveglianza dell'Uso dei Dispositivi di Sicurezza promosso dall'Istituto Superiore di Sanità.

In quell'occasione sono stati scelti i punti di rilevazione a Novi Ligure nei passaggi di maggior traffico e dove erano avvenuti un numero rilevante di incidenti stradali in base alle informazioni in possesso della Polizia Municipale.

I siti per la rilevazione sono stati scelti con un occhio di riguardo, alla sicurezza per gli operatori che avrebbero effettuato la raccolta dei dati.

Il "Progetto Ulisse" prevede un'osservazione per un'ora al mese in tre luoghi diversi di cui uno in strada extraurbana, uno in strada periferica ed uno in strada urbana rilevando dati sull'uso dei dispositivi di sicurezza.

Lo studio di prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, del casco e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi in corso nella nostra Regione, ha portato alla scelta di altri punti di rilevazione su tutto il territorio dell'ASL.

La Direzione di Viabilità della Provincia di Alessandria ha trasmesso i dati dal suo archivio, sull' incidentalità negli anni 2004 e 2005, ed è da questa fonte informativa si è appreso che il numero maggiore di incidenti stradali del territorio si verifica sulla SS 35 bis dei Giovi, sulla SS 456 del Turchino e sulla SS 30 della Valle Bormida.

Il punto di rilevazione scelto per la Sorveglianza "Ulisse" soddisfa le ragioni sia della maggiore presenza di traffico, sia della numerosità della popolazione e sia della maggiore frequenza di incidentalità. Quindi è stato conservato anche perché lo stesso punto di osservazione mantiene costante la variabile nei confronti dello studio "ULISSE" per l'anno in corso. Gli stessi criteri sono utilizzati nella individuazione dei nuovi siti che cadono nelle città e dintorni di Acqui Terme e di Ovada.

**ESTRATTO DEI DATI DELLA PROVINCIA DI ALESSANDRIA
DIREZIONE VIABILITA' RACCOLTA DATI 2004 - 2005**

**Rilevazione di incidenti stradali nel territorio Provinciale di cui gli incidenti rilevati/accertati
lungo le strade Provinciali "Storiche" e strade ex Statali
Strade che insistono nella ASL 22**

	strada	denominazione	anno 2004			anno 2005		
			n° incidenti	morti	feriti	n° incidenti	morti	feriti
SS	30	DI VALLE BORMIDA	55	2	45	51	2	47
SS	35	DEI GIOVI	27	0	19	28	0	20
SP	135	SERRAVALLE - CAREZZANO	1	0	1	0	0	0
SP	139	CAREZZANO - CASSANO	0	0	0	1	0	0
SP	140	DELLA VAL BORBERA	5	0	0	13	0	15
SP	141	CASSANO - SAN AGATA	1	0	1	2	0	1
SP	142	SERRAVALLE - VIGNOLE	5	0	4	4	0	2
SP	144	DI VALLE SPINTI	1	0	1	0	0	0
SP	145	DI VAL SISOLA	0	0	0	1	0	1
SP	150	DELLA FRASCHETTA	2	0	2	2	0	6
SP	151	POZZOLO - VILLALVERNIA	5	1	8	4	0	5
SP	152	DELLA MERELLA	2	0	1	2	0	1
SP	153	NOVI - CASSANO	3	0	1	2	0	1
SP	154	BOSCO - NOVI	2	0	1	8	0	7
SP	155	NOVI - OVADA	5	0	5	17	2	19
SP	156	NOVI - FRANCAVILLA	3	0	0	6	0	5
SP	158	DELLA LOMELLINA	6	0	7	6	0	9
SP	159	DI TASSAROLO	2	0	2	0	0	0
SP	160	DI VAL LEMME	5	0	2	7	0	7
SP	161	DELLA CRENNNA	6	0	7	4	0	6
SP	162	DI MONTEROTONDO	1	1	0	1	0	1
SP	163	DELLA CASTAGNOLA	0	0	0	3	0	4
SP	168	DI SAN REMIGIO	0	0	0	1	0	0
SP	170	OVADA - GAVI	2	0	3	1	0	1
SP	171	DI TAGLIOLO	1	0	3	0	0	0
SP	172	DELLA CARAFFA	0	0	0	2	0	1
SP	175	CASTELLETTO ORBA - MORNESE	0	0	0	1	0	1
SP	176	GAVI - CASTELLETTO ORBA	1	0	0	2	0	2
SP	179	DELL' IRIDE	2	1	5	1	0	0
SP	180	SPINETTA - BASALUZZO	7	0	6	1	1	0
SP	185	DELLA VALLE ORBA	12	0	12	15	1	15
SP	190	RETORTO - CREMOLINO	0	0	0	2	0	2
SP	195	CASTELNUOVO B. - STREVI	4	0	7	9	1	11
SP	199	ROCCA G. - CARPENETO	1	0	2	0	0	0
SP	200	OVADA - RIVALLTA B.	1	0	1	0	0	0
SP	205	MOLARE - VIGONE	0	0	0	2	0	3
SP	210	ACQUI - PALO	2	0	0	3	0	3
SP	211	DI CAVATORE	2	0	1	1	0	1
SP	227	DEL ROCCHINO	0	0	0	1	0	0
SP	228	BISTAGNO - CORTEMIGLIA	1	1	0	2	0	2
SP	235	CASSINE - QUARANTA	1	0	0	0	0	0
SP	237	DI SAN ROCCO	0	0	0	2	0	1
SS	456	DEL TURCHINO	10	1	5	22	0	26
SS	35b	DEI GIOVI DI SERRAVALLE	85	2	88	93	3	86

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 01
STRADA EXTRAURBANA

Trattasi di strada statale 35 bis dei Giovi.

Il punto di rilevamento è nei pressi dell'incrocio con la via Manzoni, strada comunale che porta all'interno della città e la via Villalvernia. Attualmente l'incrocio è regolamentato da una rotonda di recente costruzione.

Il transito di veicoli è elevato. Questo tratto di strada permette di collegare il sud Piemonte, la Lombardia e parte dell'Emilia Romagna con la Liguria, il sud della Francia e il nord della Toscana tramite l'autostrada a7. A 35 km il passo dei Giovi. A 6 km è presente il più grande Outlet del nord Italia.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 02
STRADA URBANA PERIFERICAEXTRAURBANA

In questo caso si tratta di un incrocio regolamentato da una rotonda di recente collocazione.

Il traffico è intenso in quanto i veicoli provenienti da Alessandria e Tortona che intendono raggiungere l'Ovadese, la strada per il passo del Turchino, la Liguria di ponente o l'ingresso autostradale di Novi, sono obbligati a passare in questo incrocio. Dopo l'eliminazione del semaforo sono diminuiti drasticamente gli incidenti che si verificavano con un'alta frequenza in particolare nelle ore notturne. Parecchi sono stati gli incidenti stradali con feriti e qualche decesso.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 03
STRADA URBANA CENTRALE

Trattasi del fulcro della città di Novi Ligure – P.zza Falcone – Borsellino già Piazza della Repubblica. E' un' incrocio a 6 strade (via Mazzini, via P. Isola, Corso Marengo, Via Girardengo, Corso Marengo e Viale Saffi) è il passaggio obbligatorio per coloro che attraversano la città. E' il transito obbligatorio del traffico tra Serravalle Scrivia ed Ovada e viceversa. E' il traffico tra le vie di comunicazione tra il Piemonte e la Liguria., il passo dei Giovi ed il passo del Turchino.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 04
STRADA EXTRAURBANA

Trattasi di strada statale 456 del Turchino.

Il punto di rilevamento è nei pressi dell'incrocio con la via Pastorino, strada comunale che conduce ad una nuova zona residenziale e a scuole statali. Il transito di veicoli è elevato. Questo tratto di strada permette di collegare il sud Piemonte, con la Liguria, il sud della Francia e il nord della Toscana tramite l'autostrada A26.

A 25 km il passo del Turchino attraversando i tre paesi della Valle Stura (Rossiglione, Campo Ligure e Masone).

A 1 km è presente l'ipermercato Bennet e la zona industriale del Comune di Belforte M.to.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 05
STRADA URBANA PERIFERICAEXTRAURBANA

In questo caso si tratta di un incrocio tra due strade provinciali regolamentato da un semaforo.

Il traffico è intenso in quanto, da quest'incrocio, passano i veicoli provenienti dalla Liguria tramite l'Autostrada A26 e la SS 456 del Turchino che devono raggiungere i paesi della Comunità Montana dell'Alta Val Lemme e Alto Ovadese, la zona artigianale della Caraffa e tutti i paesi posti in direzione di Novi Ligure e di Alessandria.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 06
STRADA URBANA CENTRALE

Trattasi del fulcro della città di Ovada – P. zza XX Settembre.

E' un incrocio a 6 strade (via Lung'Orba Mazzini, via Giosuè Carducci, Corso Saracco, Corso Martiri della Libertà, via Torino e via Cairoli) ed è il passaggio obbligatorio per coloro che attraversano la città provenienti dalla Liguria, da Acqui Terme, da Novi Ligure ed Alessandria.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 07
STRADA EXTRAURBANA

TRATTASI DI STRADA STATALE 30 DELLA VALLE BORMIDA

Il punto di rilevamento è dopo l'innesto della Circonvallazione di Acqui Terme e lo Stradale Savona – Corso Divisione.

In quel tratto il transito di veicoli è piuttosto elevato; una serie di semicurve induce i veicoli a transitare a velocità moderata. Sul lato destro in direzione Savona, circa 100 metri dall'incrocio sopramenzionato esiste una piccola rientranza che permette di osservare in tutta sicurezza il traffico veicolare e raccogliere i dati necessari.

Questo tratto di strada permette di collegare il sud Piemonte, con la Liguria, attraverso il colle di Cadibona.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 08
STRADA URBANA PERIFERICAEXTRAURBANA

In questo caso si tratta di un incrocio regolamentato da una rotonda di recente collocazione.

Il traffico è intenso in quanto da questo incrocio passano i veicoli provenienti da Alessandria che intendono raggiungere sia il centro della città di Acqui Terme che i paesi posti in direzione di Nizza M.to.

PUNTO DI RILEVAMENTO N ° 09
STRADA URBANA CENTRALE

Trattasi di un punto strategico nella città di Acqui Terme per il nostro Progetto.

Detto punto , infatti, permette di osservare attentamente ed in sicurezza il traffico veicolare in quanto ci troviamo in una zona centrale di della città, all'altezza di un incrocio, in presenza di un passaggio a livello con una intensità di traffico elevata.

Detta strada permette di uscire dalla città e raggiungere la SS 30. Il passaggio a livello permette di osservare attentamente i veicoli all'interno in quanto costretti a un forte rallentamento. Il punto di osservazione è stato individuato sul marciapiede nelle vicinanze del passaggio a livello e il centro città

PUNTO DI RILEVAMENTO N° 10
STRADA SP 140 DELLA VALLE BORBERA

Trattasi di strada provinciale della Val Borbera.

Dalla valle del Torrente Scrivia, parallelo alla SS 35 bis dei Giovi, che porta verso la Liguria e la città di Genova, dal Comune di Vignole Borbera, inizia la Valle Borbera. E' una Valle dove scorre il Torrente omonimo; procedendo verso la montagna, dopo il Comune di Borghetto Borbera, inizia un tratto di Strada particolarmente interessante dal punto di vista paesaggistico. Un canyon, meglio conosciuto in zona come "le strette", porta ad un tratto di valle aperta con strade minori che permettono di raggiungere località agricole e turistico recettive della collina Piemontese e Ligure.

Il punto di rilevamento, che abbiamo individuato, si trova presso la Ditta RIRI, alla periferia di Vignole Borbera, in direzione Borghetto Borbera.

Il transito di veicoli non è elevato durante il giorno ma si intensifica durante il periodo estivo per l'apertura del Parco Acquatico "Bolle Blu". Durante l'estate, soprattutto nei fine settimana, un numero consistente di persone trascorre le giornate al Torrente Borbera.

Nelle ore della tarda serata, sia nel periodo estivo che in quello invernale transitano parecchi autoveicoli verso due locali per giovani, il BABAISSA e l'AREA 51.

La ricerca, in particolare rivolta all'uso delle cinture di sicurezza e del casco, vorrebbe aprire una finestra di osservazione su un tratto di strada con un transito peculiare raccogliendo anche i dati nelle ore notturne a valle dei due locali, cioè in Vignole Borbera, in quanto risulta essere per il 90% l'unica strada di accesso e di uscita dei frequentatori dei due locali notturni. Eventuali differenze nei dati di prevalenza nell'uso dei dispositivi di sicurezza, potrebbero aggiungere informazioni allo studio.

I risultati delle rilevazioni

Uso cinture di sicurezza da parte dei conducenti autoveicoli per Provincia

Provincia	Maschi osservati (valore assoluto)	Maschi SI	% maschi SI	Maschi NO	% maschi NO	Femmine osservate (valore assoluto)	Femmine SI	% Femmine SI	Femmine NO	% Femmine NO	Totale	Si	% SI	NO	% NO
Alessandria	18.027	12.681	70,3	5.346	29,7	9.297	6.965	74,9	2.332	25,1	27.324	19.646	71,9	7.678	28,1
Asti	1.958	1.375	70,2	583	29,8	876	645	73,6	231	26,4	2.834	2.020	71,3	814	28,7
Biella	7.970	6.501	81,6	1.469	18,4	4.892	4.198	85,8	694	14,2	12.862	10.699	83,2	2.163	16,8
Cuneo	16.219	12.654	78,0	3.565	22,0	10.020	8.047	80,3	1.973	19,7	26.239	20.701	78,9	5.538	21,1
Novara	4.162	2.701	64,9	1.461	35,1	2.375	1.614	68,0	761	32,0	6.537	4.315	66,0	2.222	34,0
Verbano-Cusio-Ossola	7.167	5.954	83,1	1.213	16,9	3.833	3.416	89,1	417	10,9	11.000	9.370	85,2	1.630	14,8
Vercelli	1.501	1.116	74,4	385	25,6	616	533	86,5	83	13,5	2.117	1.649	77,9	468	22,1
Torino (compresa TO città)	39.339	28.902	73,5	10.437	26,5	22.407	17.787	79,4	4.620	20,6	61.746	46.689	75,6	15.057	24,4
Torino (esclusa TO città)	37.732	27.627	73,2	10.105	26,8	21.728	17.224	79,3	4.504	20,7	59.460	44.851	75,4	14.609	24,6
Torino città	1.607	1.275	79,3	332	20,7	679	563	82,9	116	17,1	2.286	1.838	80,4	448	19,6
Regione Piemonte (dato complessivo)	96.343	71.884	74,6	24.459	25,4	54.316	43.205	79,5	11.111	20,5	150.659	115.089	76,4	35.570	23,6

Uso cinture di sicurezza da parte dei passeggeri anteriori degli autoveicoli per Provincia

Provincia	Maschi osservati (valore assoluto)	Maschi SI	% maschi SI	Maschi NO	% maschi NO	Femmine osservate (valore assoluto)	Femmine SI	% Femmine SI	Femmine NO	% Femmine NO	Totale	Si	% SI	NO	% NO
Alessandria	2.133	1.389	65,1	744	34,9	3.839	2.877	74,9	962	25,1	5.972	4.266	71,4	1.706	28,6
Asti	179	131	73,2	48	26,8	482	351	72,8	131	27,2	661	482	72,9	179	27,1
Biella	745	558	74,9	187	25,1	1.726	1.412	81,8	314	18,2	2.471	1.970	79,7	501	20,3
Cuneo	2.839	2.147	75,6	692	24,4	4.637	3.714	80,1	923	19,9	7.476	5.861	78,4	1.615	21,6
Novara	463	272	58,7	191	41,3	1.183	756	63,9	427	36,1	1.646	1.028	62,5	618	37,5
Verbano-Cusio-Ossola	861	637	74,0	224	26,0	1.910	1.719	90,0	191	10,0	2.771	2.356	85,0	415	15,0
Vercelli	258	164	63,6	94	36,4	350	266	76,0	84	24,0	608	430	70,7	178	29,3
Torino (compresa TO città)	4.672	3.151	67,4	1.521	32,6	9.850	7.511	76,3	2.339	23,7	14.522	10.662	73,4	3.860	26,6
Torino (esclusa TO città)	4.308	2.905	67,4	1.403	32,6	9.326	7.143	76,6	2.183	23,4	13.634	10.048	73,7	3.586	26,3
Torino città	364	246	67,6	118	32,4	524	368	70,2	156	29,8	888	614	69,1	274	30,9
Regione Piemonte (dato complessivo)	12.150	8.449	69,5	3.701	30,5	23.977	18.606	77,6	5.371	22,4	36.127	27.055	74,9	9.072	25,1

Uso cinture di sicurezza da parte dei passeggeri posteriori degli autoveicoli per Provincia

Provincia	Maschi osservati (valore assoluto)	Maschi SI	% maschi SI	Maschi NO	% maschi NO	Femmine osservate (valore assoluto)	Femmine SI	% Femmine SI	Femmine NO	% Femmine NO	Totale	Si	% SI	NO	% NO
Alessandria	387	83	21,4	304	78,6	745	205	27,5	540	72,5	1.132	288	25,4	844	74,6
Asti	83	12	14,5	71	85,5	70	10	14,3	60	85,7	153	22	14,4	131	85,6
Biella	133	58	43,6	75	56,4	178	60	33,7	118	66,3	311	118	37,9	193	62,1
Cuneo	978	274	28,0	704	72,0	1.484	492	33,2	992	66,8	2.462	766	31,1	1.696	68,9
Novara	98	17	17,3	81	82,7	225	34	15,1	191	84,9	323	51	15,8	272	84,2
Verbano-Cusio-Ossola	124	50	40,3	74	59,7	262	103	39,3	159	60,7	386	153	39,6	233	60,4
Vercelli	111	53	47,7	58	52,3	119	74	62,2	45	37,8	230	127	55,2	103	44,8
Torino (compresa TO città)	1.091	155	14,2	936	85,8	1.806	255	14,1	1.551	85,9	2.897	410	14,2	2.487	85,8
Torino (esclusa TO città)	958	134	14,0	824	86,0	1.627	231	14,2	1.396	85,8	2.585	365	14,1	2.220	85,9
Torino città	133	21	15,8	112	84,2	179	24	13,4	155	86,6	312	45	14,4	267	85,6
Regione Piemonte (dato complessivo)	3.005	702	23,4	2.303	76,6	4.889	1.233	25,2	3.656	74,8	7.894	1.935	24,5	5.959	75,5

Uso del casco da parte dei conducenti delle motociclette per Provincia

Provincia	Maschi osservati (valore assoluto)	Maschi SI	% maschi SI	Maschi NO	% maschi NO	Femmine osservate (valore assoluto)	Femmine SI	% Femmine SI	Femmine NO	% Femmine NO	Totale	Si	% SI	NO	% NO
Alessandria	1.146	1.130	98,6	16	1,4	135	129	95,6	6	4,4	1.281	1.259	98,3	22	1,7
Asti	121	118	97,5	3	2,5	16	16	100,0	0	0,0	137	134	97,8	3	2,2
Biella	1.105	1.084	98,1	21	1,9	62	58	93,5	4	6,5	1.167	1.142	97,9	25	2,1
Cuneo	1.233	1.225	99,4	8	0,6	205	195	95,1	10	4,9	1.438	1.420	98,7	18	1,3
Novara	375	374	99,7	1	0,3	69	69	100,0	0	0,0	444	443	99,8	1	0,2
Verbano-Cusio-Ossola	723	721	99,7	2	0,3	72	71	98,6	1	1,4	795	792	99,6	3	0,4
Vercelli	174	169	97,1	5	2,9	35	33	94,3	2	5,7	209	202	96,7	7	3,3
Torino (compresa TO città)	2.993	2.970	99,2	23	0,8	210	208	99,0	2	1,0	3.203	3.178	99,2	25	0,8
Torino (esclusa TO città)	2.496	2.476	99,2	20	0,8	159	158	99,4	1	0,6	2.655	2.634	99,2	21	0,8
Torino città	497	494	99,4	3	0,6	51	50	98,0	1	2,0	548	544	99,3	4	0,7
Regione Piemonte (dato complessivo)	7.870	7.791	99,0	79	1,0	804	779	96,9	25	3,1	8.674	8.570	98,8	104	1,2

Uso del casco da parte dei passeggeri delle motociclette per Provincia

Provincia	Maschi osservati (valore assoluto)	Maschi SI	% maschi SI	Maschi NO	% maschi NO	Femmine osservate (valore assoluto)	Femmine SI	% Femmine SI	Femmine NO	% Femmine NO	Totale	Si	% SI	NO	% NO
Alessandria	49	47	95,9	2	4,1	54	54	100,0	0	0,0	103	101	98,1	2	1,9
Asti	9	9	100,0	0	0,0	18	18	100,0	0	0,0	27	27	100,0	0	0,0
Biella	108	100	92,6	8	7,4	12	12	100,0	0	0,0	120	112	93,3	8	6,7
Cuneo	121	115	95,0	6	5,0	197	196	99,5	1	0,5	318	311	97,8	7	2,2
Novara	4	4	100,0	0	0,0	10	10	100,0	0	0,0	14	14	100,0	0	0,0
Verbano-Cusio-Ossola	39	39	100,0	0	0,0	53	53	100,0	0	0,0	92	92	100,0	0	0,0
Vercelli	16	15	93,8	1	6,3	10	10	100,0	0	0,0	26	25	96,2	1	3,8
Torino (compresa TO città)	96	89	92,7	7	7,3	133	132	99,2	1	0,8	229	221	96,5	8	3,5
Torino (esclusa TO città)	48	43	89,6	5	10,4	99	99	100,0	0	0,0	147	142	96,6	5	3,4
Torino città	48	46	95,8	2	4,2	34	33	97,1	1	2,9	82	79	96,3	3	3,7
Regione Piemonte (dato complessivo)	442	418	94,6	24	5,4	487	485	99,6	2	0,4	929	903	97,2	26	2,8

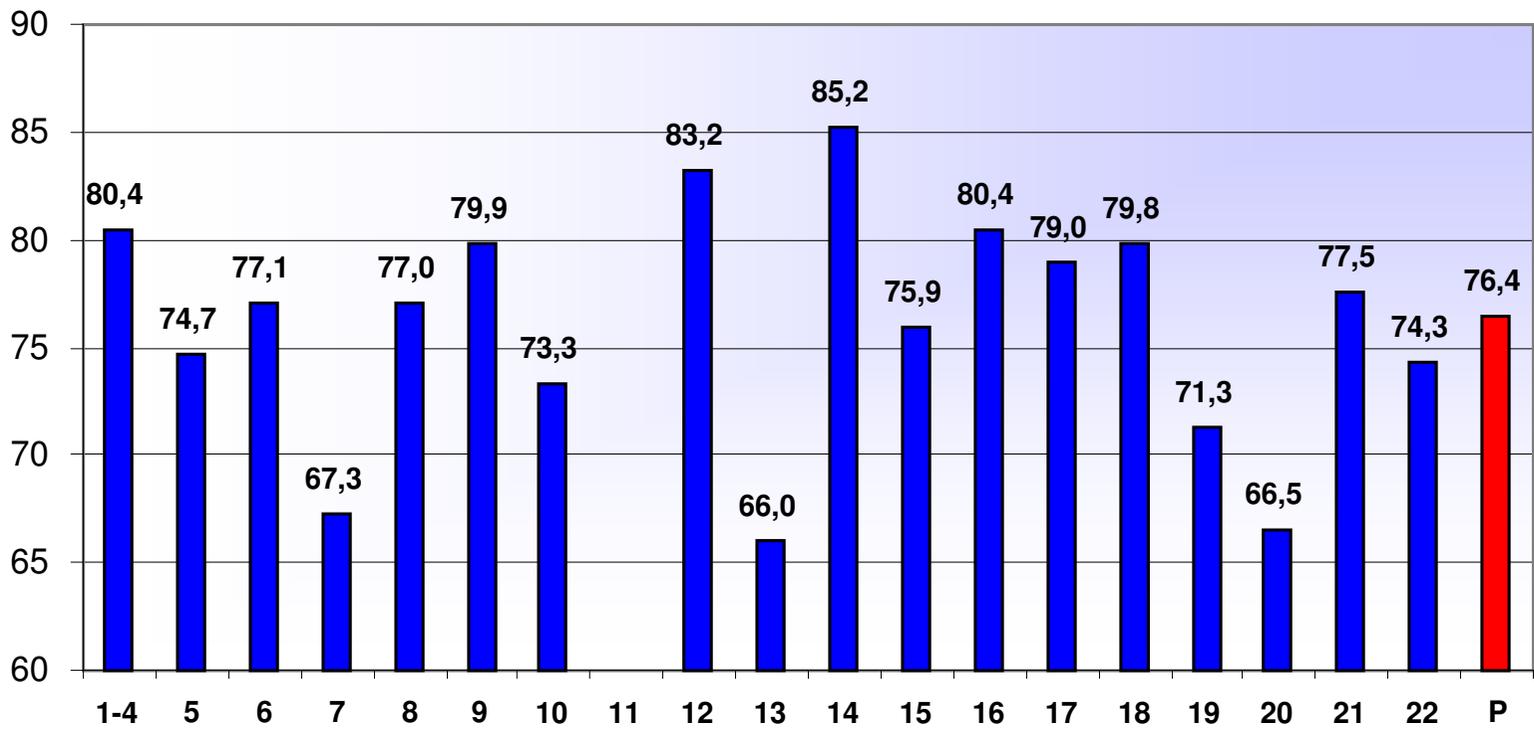
Uso dei dispositivi di sicurezza (seggolino) per i bimbi in auto per Provincia

Provincia	Uso corretto del seggiolino (valore assoluto)	Uso corretto del seggolino (%)	Non uso seggiolino, bimbo in braccio ad adulto (valore assoluto)	Non uso seggolino, bimbo in braccio ad adulto (%)	Non uso seggolino, bimbo da solo (valore assoluto)	Non uso seggolino, bimbo da solo (%)	Totale osservati	Totale percentuale
Alessandria	437	56,68	56	7,26	278	36,06	771	100,0
Asti	51	75,00	10	14,71	7	10,29	68	100,0
Biella	146	79,35	6	3,26	32	17,39	184	100,0
Cuneo	1.306	63,24	91	4,41	668	32,35	2.065	100,0
Novara	132	44,00	27	9,00	141	47,00	300	100,0
Verbano-Cusio- Ossola	147	55,47	24	9,06	94	35,47	265	100,0
Vercelli	91	61,49	17	11,49	40	27,03	148	100,0
Torino (compresa TO città)	1.160	42,66	202	7,43	1357	49,91	2.719	100,0
Torino (esclusa TO città)	1.100	41,78	193	7,33	1340	50,89	2.633	100,0
Torino città	60	69,77	9	10,47	17	19,77	86	100,0
Regione Piemonte (dato complessivo)	3.470	53,22	433	6,64	2617	40,14	6.520	100,0

Uso cinture di sicurezza da parte dei conducenti autoveicoli per ASL

	Totale Maschi	% Maschi SI	Maschi SI	% Maschi NO	Maschi NO	Totale Femmine	% Femmine SI	Femmine SI	% Femmine NO	Femmine NO	Totale M+F	Totale SI	% Si	Totale NO	% No
ASL 1	1.607	79,3	1.275	20,7	332	679	82,9	563	17,1	116	2.286	1838	80,4	448	19,6
ASL 5	6.565	72,6	4.768	27,4	1.797	3.625	78,3	2.839	21,7	786	10.190	7607	74,7	2.583	25,3
ASL 6	3.719	76,0	2.825	24,0	894	1.756	79,4	1.395	20,6	361	5.475	4220	77,1	1.255	22,9
ASL 7	5.183	67,4	3.495	32,6	1.688	2.829	66,9	1.894	33,1	935	8.012	5389	67,3	2.623	32,7
ASL 8	4.447	74,2	3.298	25,8	1.149	2.295	82,5	1.894	17,5	401	6.742	5192	77,0	1.550	23,0
ASL 9	10.338	74,6	7.927	25,4	2.411	7.185	84,5	6.070	15,5	1.115	17.523	13997	79,9	3.526	20,1
ASL 10	7.480	74,6	5.314	25,4	2.166	4.038	79,5	3.132	20,5	906	11.518	8446	73,3	3.072	26,7
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	7.970	81,6	6.501	18,4	1.469	4.892	85,8	4.198	14,2	694	12.862	10699	83,2	2.163	16,8
ASL 13	4.162	64,9	2.701	35,1	1.461	2.375	68,0	1.614	32,0	761	6.537	4315	66,0	2.222	34,0
ASL 14	7.167	83,1	5.954	16,9	1.213	3.833	89,1	3.416	10,9	417	11.000	9370	85,2	1.630	14,8
ASL 15	3.583	74,8	2.680	25,2	903	2.345	77,6	1.819	22,4	526	5.928	4499	75,9	1.429	24,1
ASL 16	3.171	80,5	2.554	19,5	617	2.267	80,3	1.820	19,7	447	5.438	4374	80,4	1.064	19,6
ASL 17	3.686	80,1	2.952	19,9	734	1.937	77,0	1.491	23,0	446	5.623	4443	79,0	1.180	21,0
ASL 18	5.779	77,3	4.468	22,7	1.311	3.471	84,0	2.917	16,0	554	9.250	7385	79,8	1.865	20,2
ASL 19	1.958	70,2	1.375	29,8	583	876	73,6	645	26,4	231	2.834	2020	71,3	814	28,7
ASL 20	7.429	63,7	4.730	36,3	2.699	3.556	72,4	2.576	27,6	980	10.985	7306	66,5	3.679	33,5
ASL 21	5.906	76,2	4.502	23,8	1.404	2.765	80,3	2.221	19,7	544	8.671	6723	77,5	1.948	22,5
ASL 22	6.193	73,7	4.565	26,3	1.628	3.592	75,2	2.701	24,8	891	9.785	7266	74,3	2.519	25,7
Regionale	96.343	74,6	71.884	25,4	24.459	54.316	79,5	43.205	20,5	11.111	150.659	115089	76,4	35.570	23,6

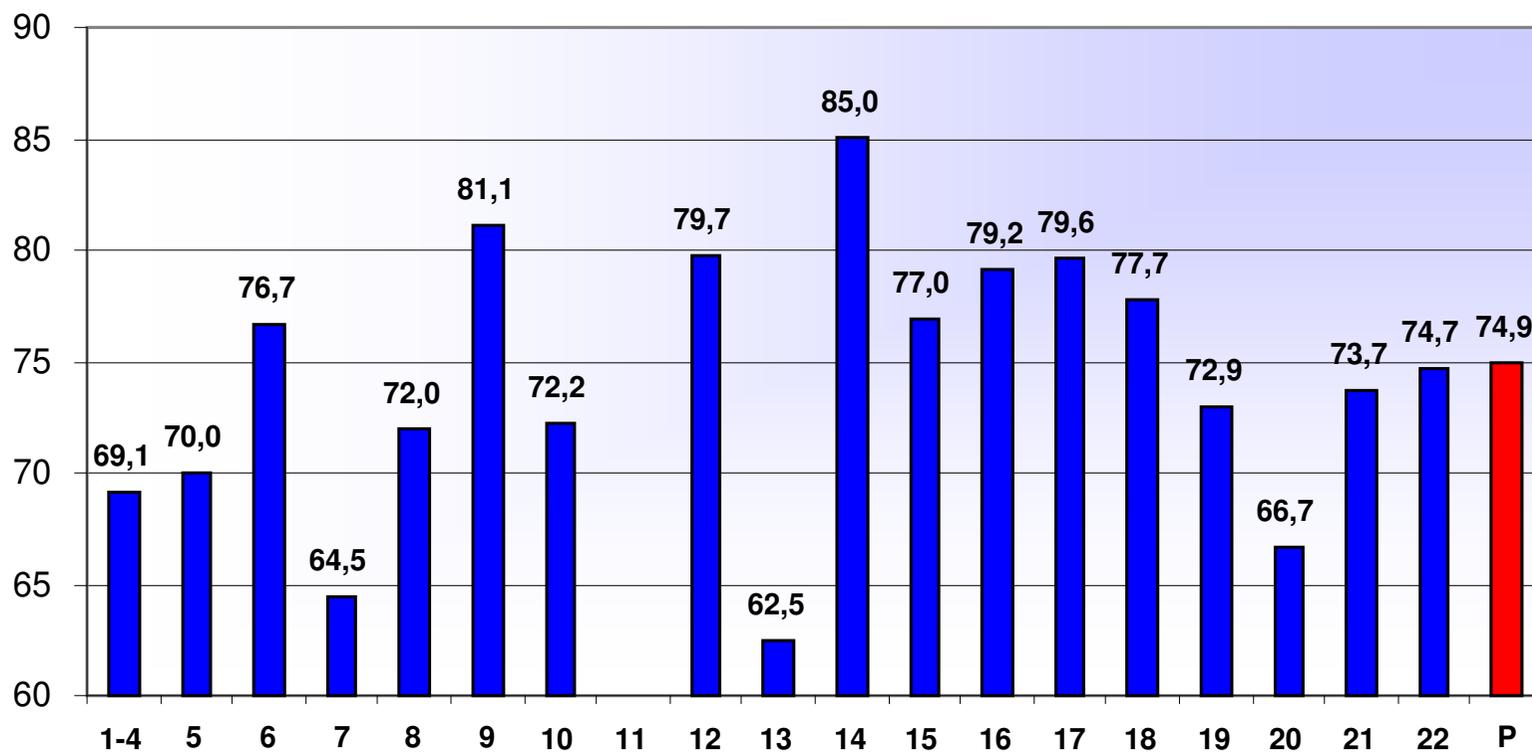
Percentuale di conducenti auto con cinture



Uso cinture di sicurezza da parte dei passeggeri anteriori autoveicoli per ASL

	Totale Maschi	% Maschi SI	Maschi SI	% Maschi NO	Maschi NO	Totale Femmine	% Femmine SI	Femmine SI	% Femmine NO	Femmine NO	Totale M+F	Totale SI	% Si	Totale NO	% No
ASL 1	364	67,6	246	32,4	118	524	70,2	368	29,8	156	888	614	69,1	274	30,9
ASL 5	820	68,2	559	31,8	261	1.747	70,8	1.237	29,2	510	2.567	1796	70,0	771	30,0
ASL 6	509	70,3	358	29,7	151	947	80,1	759	19,9	188	1.456	1117	76,7	339	23,3
ASL 7	744	62,0	461	38,0	283	882	66,6	587	33,4	295	1.626	1048	64,5	578	35,5
ASL 8	427	64,9	277	35,1	150	1.082	74,8	809	25,2	273	1.509	1086	72,0	423	28,0
ASL 9	1.004	74,4	747	25,6	257	2.634	83,7	2.204	16,3	430	3.638	2951	81,1	687	18,9
ASL 10	804	62,6	503	37,4	301	2.034	76,1	1.547	23,9	487	2.838	2050	72,2	788	27,8
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	745	74,9	558	25,1	187	1.726	81,8	1.412	18,2	314	2.471	1970	79,7	501	20,3
ASL 13	463	58,7	272	41,3	191	1.183	63,9	756	36,1	427	1.646	1028	62,5	618	37,5
ASL 14	861	74,0	637	26,0	224	1.910	90,0	1.719	10,0	191	2.771	2356	85,0	415	15,0
ASL 15	440	72,3	318	27,7	122	745	79,7	594	20,3	151	1.185	912	77,0	273	23,0
ASL 16	1.065	76,2	812	23,8	253	1.449	81,4	1.179	18,6	270	2.514	1991	79,2	523	20,8
ASL 17	356	76,1	271	23,9	85	820	81,1	665	18,9	155	1.176	936	79,6	240	20,4
ASL 18	978	76,3	746	23,7	232	1.623	78,6	1.276	21,4	347	2.601	2022	77,7	579	22,3
ASL 19	179	73,2	131	26,8	48	482	72,8	351	27,2	131	661	482	72,9	179	27,1
ASL 20	1.038	58,5	607	41,5	431	1.483	72,4	1.074	27,6	409	2.521	1681	66,7	840	33,3
ASL 21	741	67,6	501	32,4	240	1.079	77,9	841	22,1	238	1.820	1342	73,7	478	26,3
ASL 22	612	72,7	445	27,3	167	1.627	75,5	1.228	24,5	399	2.239	1673	74,7	566	25,3
Regionale	12.150	69,5	8.449	30,5	3.701	23.977	77,6	18.606	22,4	5.371	36.127	27055	74,9	9.072	25,1

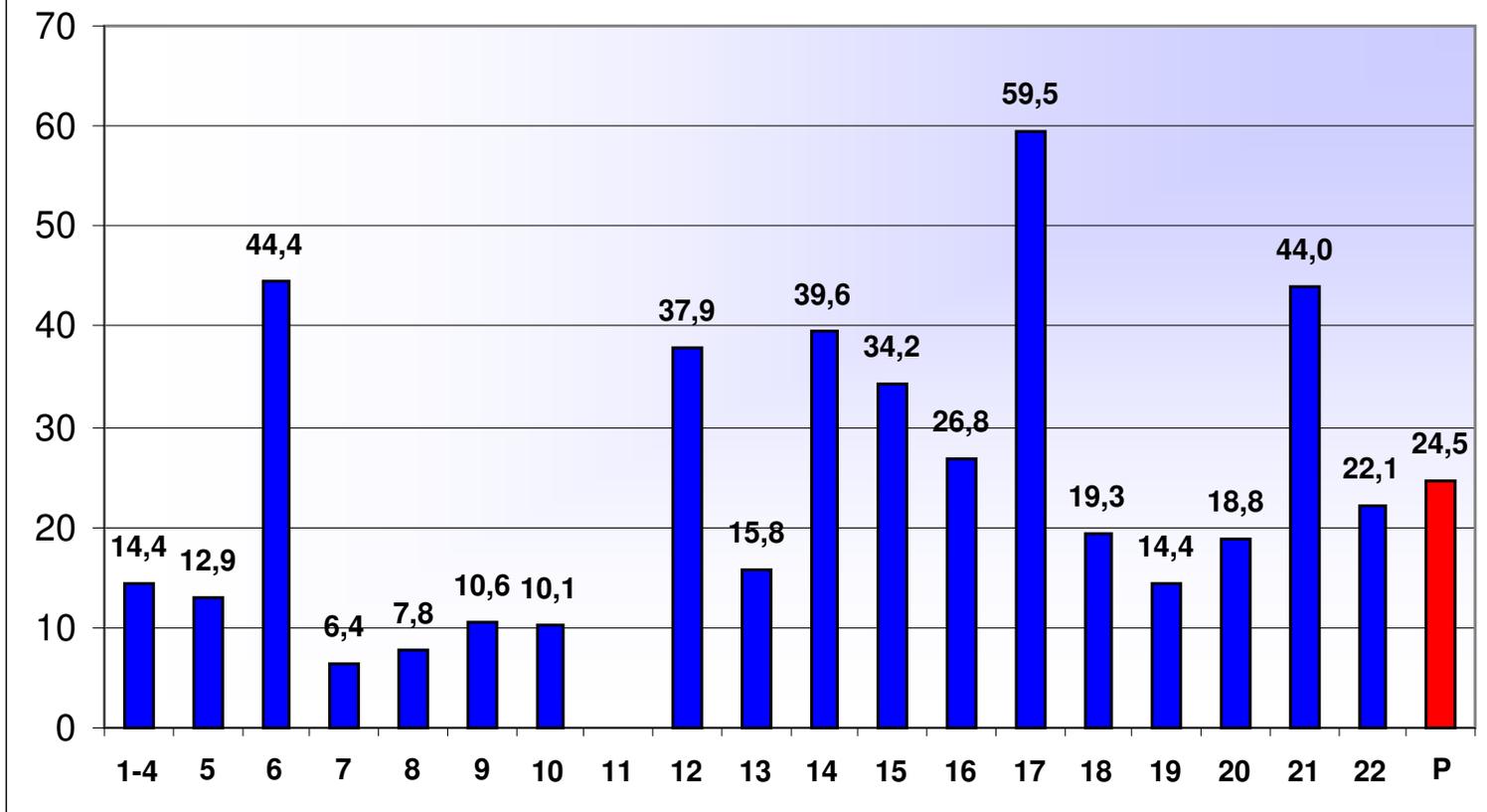
Percentuale di passeggeri anteriori auto con cinture



Uso cinture di sicurezza da parte dei passeggeri posteriori autoveicoli per ASL

	Totale Maschi	% Maschi SI	Maschi SI	% Maschi NO	Maschi NO	Totale Femmine	% Femmine SI	Femmine SI	% Femmine NO	Femmine NO	Totale M+F	Totali SI	% Si	Totali No	% No
ASL 1	133	15,8	21	84,2	112	179	13,4	24	86,6	155	312	45	14,4	267	85,6
ASL 5	156	12,8	20	87,2	136	271	12,9	35	87,1	236	427	55	12,9	372	87,1
ASL 6	119	42,0	50	58,0	69	221	45,7	101	54,3	120	340	151	44,4	189	55,6
ASL 7	154	7,8	12	92,2	142	172	5,2	9	94,8	163	326	21	6,4	305	93,6
ASL 8	226	8,4	19	91,6	207	415	7,5	31	92,5	384	641	50	7,8	591	92,2
ASL 9	161	11,2	18	88,8	143	255	10,2	26	89,8	229	416	44	10,6	372	89,4
ASL 10	142	10,6	15	89,4	127	293	9,9	29	90,1	264	435	44	10,1	391	89,9
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	133	43,6	58	56,4	75	178	33,7	60	66,3	118	311	118	37,9	193	62,1
ASL 13	98	17,3	17	82,7	81	225	15,1	34	84,9	191	323	51	15,8	272	84,2
ASL 14	124	40,3	50	59,7	74	262	39,3	103	60,7	159	386	153	39,6	233	60,4
ASL 15	94	31,9	30	68,1	64	99	36,4	36	63,6	63	193	66	34,2	127	65,8
ASL 16	448	24,8	111	75,2	337	822	27,9	229	72,1	593	1.270	340	26,8	930	73,2
ASL 17	147	55,1	81	44,9	66	268	61,9	166	38,1	102	415	247	59,5	168	40,5
ASL 18	289	18,0	52	82,0	237	295	20,7	61	79,3	234	584	113	19,3	471	80,7
ASL 19	83	14,5	12	85,5	71	70	14,3	10	85,7	60	153	22	14,4	131	85,6
ASL 20	138	19,6	27	80,4	111	202	18,3	37	81,7	165	340	64	18,8	276	81,2
ASL 21	236	32,6	77	67,4	159	334	52,1	174	47,9	160	570	251	44,0	319	56,0
ASL 22	124	25,8	32	74,2	92	328	20,7	68	79,3	260	452	100	22,1	352	77,9
Regionale	3.005	23,4	702	76,6	2.303	4.889	25,2	1.233	74,8	3.656	7.894	1935	24,5	5.959	75,5

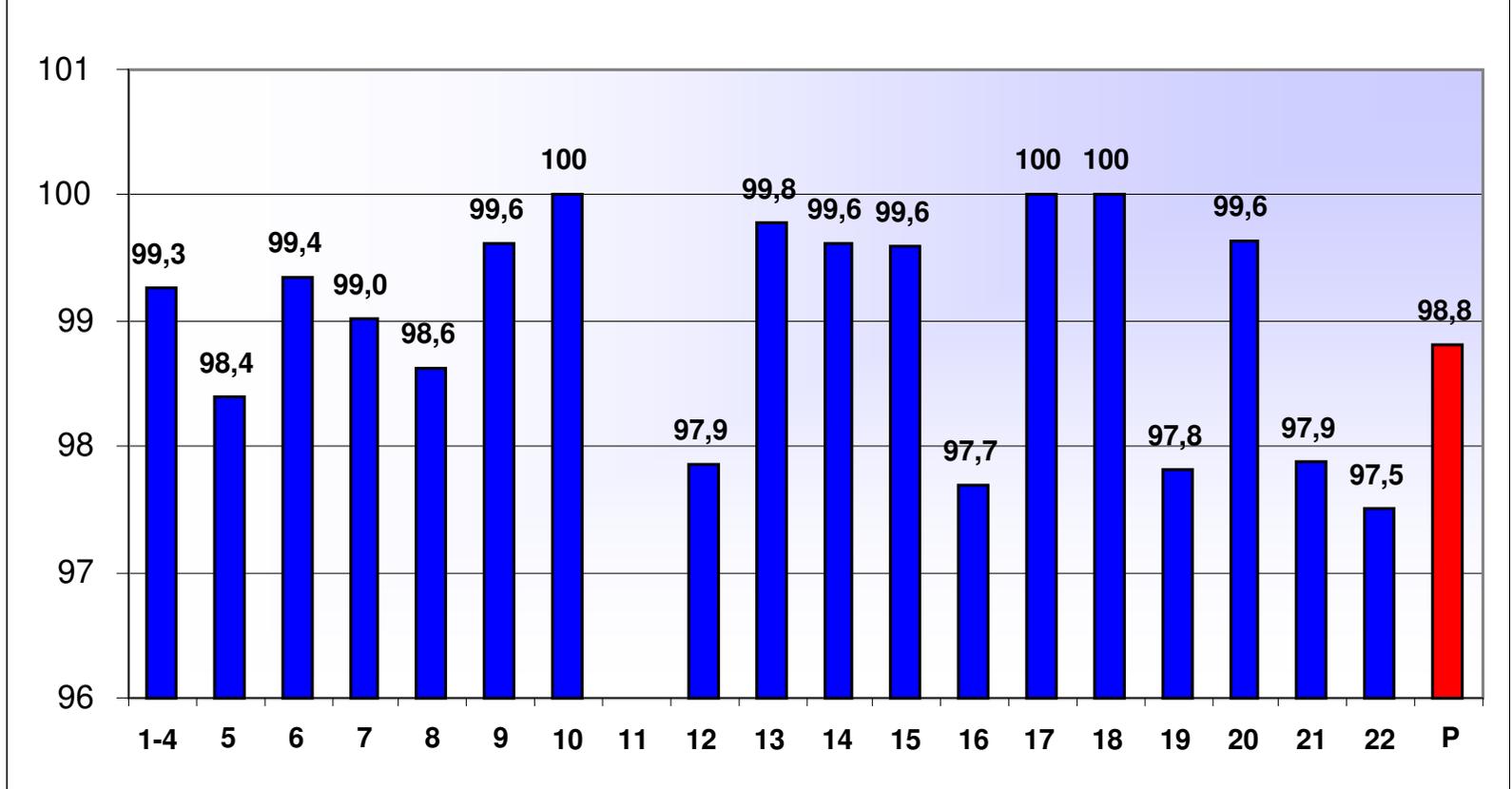
Percentuale di passeggeri posteriori auto con cinture



Uso casco conducenti motoveicoli per ASL

	Totale Maschi	% Maschi SI	Maschi SI	% Maschi NO	Maschi NO	Totale Femmine	% Femmine SI	Femmine SI	% Femmine NO	Femmine NO	Totale M+F	Totali SI	% Si	Totali No	% No
ASL 1	497	99,4	494	0,6	3	51	98,0	50	2,0	1	548	544	99,3	4	0,7
ASL 5	244	98,4	240	1,6	4	5	100,0	5	0,0	0	249	245	98,4	4	1,6
ASL 6	147	100,0	147	0,0	0	7	85,7	6	14,3	1	154	153	99,4	1	0,6
ASL 7	298	99,0	295	1,0	3	4	100,0	4	0,0	0	302	299	99,0	3	1,0
ASL 8	686	98,5	676	1,5	10	42	100,0	42	0,0	0	728	718	98,6	10	1,4
ASL 9	706	99,6	703	0,4	3	64	100,0	64	0,0	0	770	767	99,6	3	0,4
ASL 10	415	100,0	415	0,0	0	37	100,0	37	0,0	0	452	452	100,0	0	0,0
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	1.105	98,1	1.084	1,9	21	62	93,5	58	6,5	4	1.167	1.142	97,9	25	2,1
ASL 13	375	99,7	374	0,3	1	69	100,0	69	0,0	0	444	443	99,8	1	0,2
ASL 14	723	99,7	721	0,3	2	72	98,6	71	1,4	1	795	792	99,6	3	0,4
ASL 15	211	99,5	210	0,5	1	35	100,0	35	0,0	0	246	245	99,6	1	0,4
ASL 16	599	98,8	592	1,2	7	137	92,7	127	7,3	10	736	719	97,7	17	2,3
ASL 17	116	100,0	116	0,0	0	6	100,0	6	0,0	0	122	122	100,0	0	0,0
ASL 18	307	100,0	307	0,0	0	27	100,0	27	92,6	25	334	334	100,0	25	7,5
ASL 19	121	97,5	118	2,5	3	16	100,0	16	0,0	0	137	134	97,8	3	2,2
ASL 20	271	99,6	270	0,4	1	1	100,0	1	0,0	0	272	271	99,6	1	0,4
ASL 21	564	98,4	555	1,6	9	94	94,7	89	5,3	5	658	644	97,9	14	2,1
ASL 22	485	97,7	474	2,3	11	75	96,0	72	4,0	3	560	546	97,5	14	2,5
Regionale	7.870	99,0	7.791	1,0	79	804	96,9	779	6,2	50	8.674	8.570	98,8	129	1,5

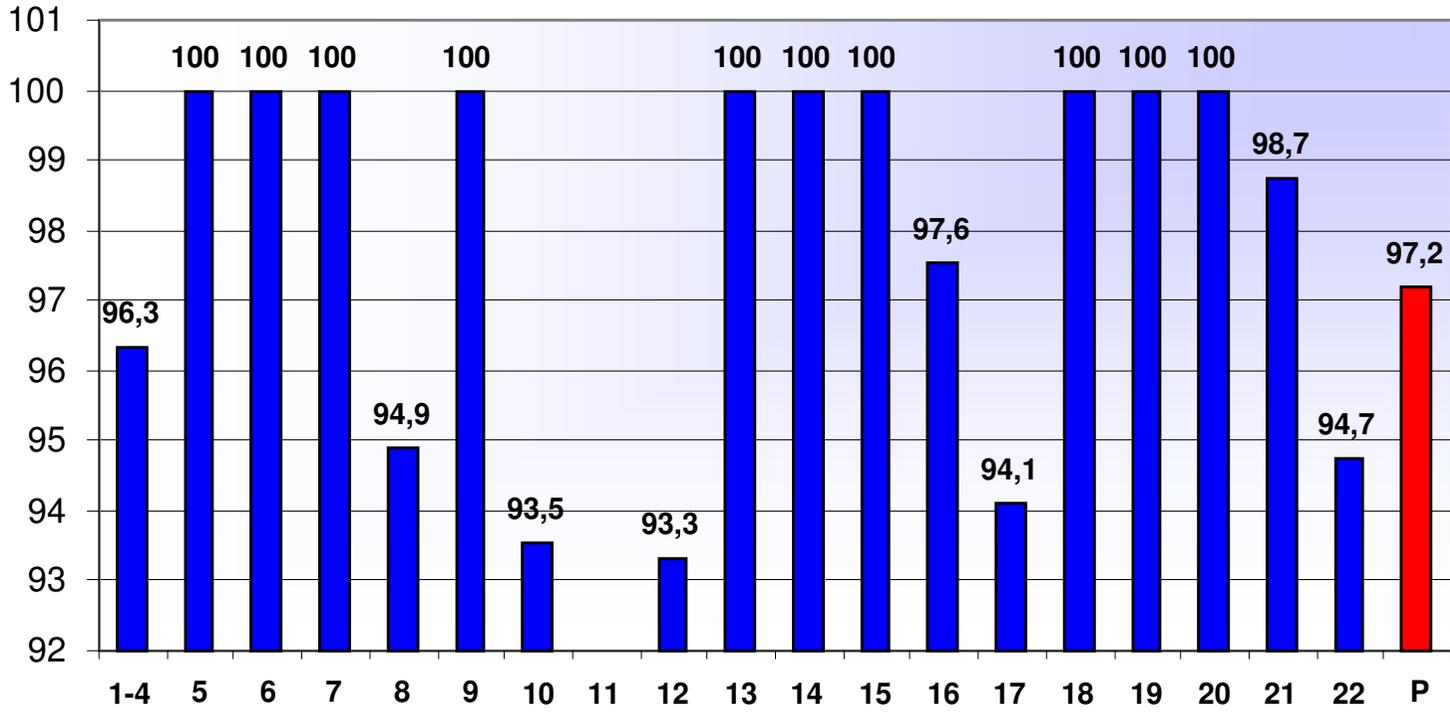
Percentuale di conducenti moto con casco



Uso casco passeggeri motoveicoli per ASL

	Totale Maschi	% Maschi SI	Maschi SI	% Maschi NO	Maschi NO	Totale Femmine	% Femmine SI	Femmine SI	% Femmine NO	Femmine NO	Totale M+F	Totali SI	% SI	Totali NO	% No
ASL 1	48	95,8	46	4,2	2	34	97,1	33	2,9	1	82	79	96,3	3	3,7
ASL 5	7	100,0	7	0,0	0	6	100,0	6	0,0	0	13	13	100,0	0	0,0
ASL 6	1	100,0	1	0,0	0	1	100,0	1	0,0	0	2	2	100,0	0	0,0
ASL 7	0	0	0	0	0	9	100,0	9	0,0	0	9	9	100,0	0	0,0
ASL 8	21	85,7	18	14,3	3	38	100,0	38	0,0	0	59	56	94,9	3	5,1
ASL 9	13	100,0	13	0,0	0	20	100,0	20	0,0	0	33	33	100,0	0	0,0
ASL 10	6	66,7	4	33,3	2	25	100,0	25	0,0	0	31	29	93,5	2	6,5
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	108	92,6	100	7,4	8	12	100,0	12	0,0	0	120	112	93,3	8	6,7
ASL 13	4	100,0	4	0,0	0	10	100,0	10	0,0	0	14	14	100,0	0	0,0
ASL 14	39	100,0	39	0,0	0	53	100,0	53	0,0	0	92	92	100,0	0	0,0
ASL 15	4	100,0	4	0,0	0	7	100,0	7	0,0	0	11	11	100,0	0	0,0
ASL 16	92	94,6	87	5,4	5	153	99,3	152	0,7	1	245	239	97,6	6	2,4
ASL 17	1	0,0	0	100,0	1	16	100,0	16	0,0	0	17	16	94,1	1	5,9
ASL 18	24	100,0	24	0,0	0	21	100,0	21	0,0	0	45	45	100,0	0	0,0
ASL 19	9	100,0	9	0,0	0	18	100,0	18	0,0	0	27	27	100,0	0	0,0
ASL 20	6	100,0	6	0,0	0	6	100,0	6	0,0	0	12	12	100,0	0	0,0
ASL 21	50	98,0	49	2,0	1	29	100,0	29	0,0	0	79	78	98,7	1	1,3
ASL 22	9	77,8	7	22,2	2	29	100,0	29	0,0	0	38	36	94,7	2	5,3
Regionale	442	94,6	418	5,4	24	487	79,5	485	20,5	2	929	903	97,2	26	2,8

Percentuale di passeggeri moto con casco



Uso dei seggiolini per i bimbi in auto per Asl							
	totale osservati	Seggiolino SI	% Seggiolino SI	In braccio ad adulto	% in braccio ad adulto	NO seggiolino, solo	% NO seggiolino, solo
ASL 1	86	60	69,77	9	10,47	17	19,77
ASL 5	558	156	27,96	31	5,56	371	66,49
ASL 6	361	176	48,75	59	16,34	126	34,90
ASL 7	180	125	69,44	24	13,33	31	17,22
ASL 8	496	200	40,32	39	7,86	257	51,81
ASL 9	384	131	34,11	17	4,43	236	61,46
ASL 10	654	312	47,71	23	3,52	319	48,78
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	184	146	79,35	6	3,26	32	17,39
ASL 13	300	132	44,00	27	9,00	141	47,00
ASL 14	265	147	55,47	24	9,06	94	35,47
ASL 15	276	151	54,71	6	2,17	119	43,12
ASL 16	925	568	61,41	38	4,11	319	34,49
ASL 17	482	337	69,92	31	6,43	114	23,65
ASL 18	382	250	65,45	16	4,19	116	30,37
ASL 19	68	51	75,00	10	14,71	7	10,29
ASL 20	225	98	43,56	18	8,00	109	48,44
ASL 21	422	271	64,22	41	9,72	110	26,07
ASL 22	272	159	58,46	14	5,15	99	36,40
Regionale	6.520	3.470	53,22	433	6,64	2.617	40,14

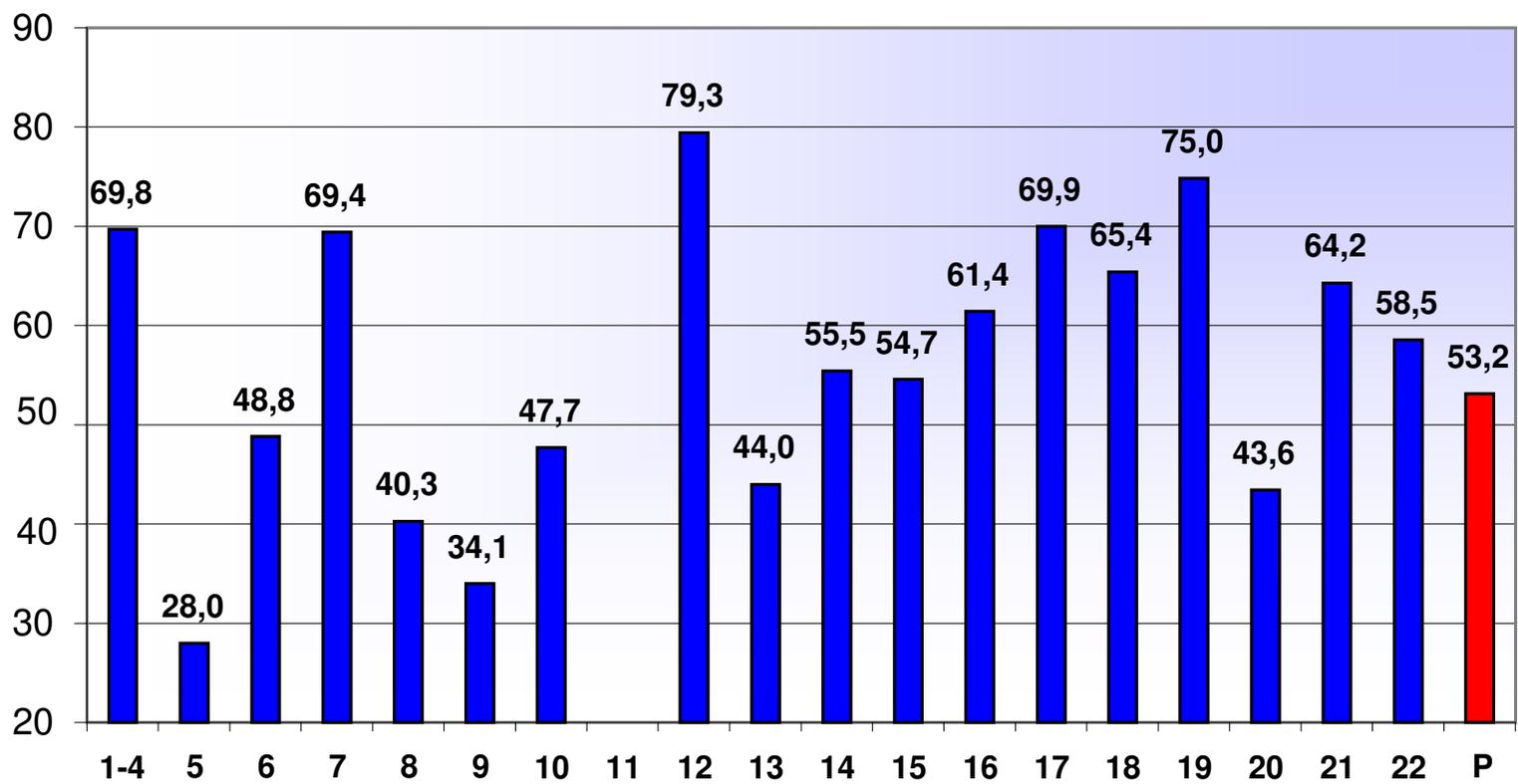
Legenda:

Seggiolino SI: rilevato il corretto uso del dispositivo

In braccio adulto : il bimbo/a non era correttamente collocato/a su seggiolino, bensì in braccio ad adulto

No seggiolino, solo: il bimbo/a non aveva alcun tipo di protezione ed era seduto/a da solo

Percentuale uso seggiolini bimbi



Comportamenti conducenti autoveicoli per ASL e zone di osservazione

	Zona urbana centrale					Zona urbana periferica					Zona extraurbana				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 5	3952	2596	65,7	1356	34,3	3645	2859	78,4	786	21,6	2593	2152	83,0	441	17,0
ASL 6	951	603	63,4	348	36,6	1768	1380	78,1	388	21,9	2756	2237	81,2	519	18,8
ASL 7	1940	1230	63,4	710	36,6	2949	2013	68,3	936	31,7	3123	2146	68,7	977	31,3
ASL 8	1930	1433	74,2	497	25,8	2123	1662	78,3	461	21,7	2689	2097	78,0	592	22,0
ASL 9	5726	4420	77,2	1306	22,8	6100	4942	81,0	1158	19,0	5697	4635	81,4	1062	18,6
ASL 10	3934	2745	69,8	1189	30,2	3929	2750	70,0	1179	30,0	3655	2951	80,7	704	19,3
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	4405	3679	83,5	726	16,5	4246	3522	82,9	724	17,1	4211	3498	83,1	713	16,9
ASL 13	1913	1082	56,6	831	43,4	2417	1557	64,4	860	35,6	2207	1676	75,9	531	24,1
ASL 14	3286	2783	84,7	503	15,3	4124	3445	83,5	679	16,5	3590	3142	87,5	448	12,5
ASL 15	1840	1263	68,6	577	31,4	1892	1409	74,5	483	25,5	2196	1827	83,2	369	16,8
ASL 16	1923	1478	76,9	445	23,1	1792	1428	79,7	364	20,3	1723	1468	85,2	255	14,8
ASL 17	1650	1191	72,2	459	27,8	1726	1295	75,0	431	25,0	2247	1957	87,1	290	12,9
ASL 18	2205	1580	71,7	625	28,3	4004	3244	81,0	760	19,0	3041	2561	84,2	480	15,8
ASL 19	978	614	62,8	364	37,2	960	693	72,2	267	27,8	896	713	79,6	183	20,4
ASL 20	3935	2290	58,2	1645	41,8	4014	2826	70,4	1188	29,6	3036	2190	72,1	846	27,9
ASL 21	3647	2740	75,1	907	24,9	2532	1991	78,6	541	21,4	2492	1992	79,9	500	20,1
ASL 22	2884	2064	71,6	820	28,4	2818	1912	67,8	906	32,2	4083	3290	80,6	793	19,4
Regionale	47099	33791	71,7	13308	28,3	51039	38928	76,3	12111	23,7	50235	40532	80,7	9703	19,3

	Zona Urbana Centro Storico TO					Zona urbana semi centrale TO					Zona urbana semi periferica TO					Zona urbana periferica TO				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 1	672	510	75,9	162	24,1	950	774	81,5	176	18,5	242	169	69,8	73	30,2	422	385	91,2	37	8,8

Comportamenti passeggeri anteriori autoveicoli per ASL e zone di osservazione

	Zona urbana centrale					Zona urbana periferica					Zona extraurbana				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 5	1001	623	62,2	378	37,8	873	674	77,2	199	22,8	693	499	72,0	194	28,0
ASL 6	291	195	67,0	96	33,0	583	463	79,4	120	20,6	582	459	78,9	123	21,1
ASL 7	355	200	56,3	155	43,7	688	445	64,7	243	35,3	583	403	69,1	180	30,9
ASL 8	478	342	71,5	136	28,5	404	288	71,3	116	28,7	627	456	72,7	171	27,3
ASL 9	1208	964	79,8	244	20,2	1266	1044	82,5	222	17,5	1164	943	81,0	221	19,0
ASL 10	913	622	68,1	291	31,9	973	687	70,6	286	29,4	952	741	77,8	211	22,2
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	757	592	78,2	165	21,8	760	609	80,1	151	19,9	954	769	80,6	185	19,4
ASL 13	461	250	54,2	211	45,8	517	311	60,2	206	39,8	668	467	69,9	201	30,1
ASL 14	907	841	92,7	66	7,3	804	635	79,0	169	21,0	1060	880	83,0	180	17,0
ASL 15	374	268	71,7	106	28,3	337	257	76,3	80	23,7	474	387	81,6	87	18,4
ASL 16	875	676	77,3	199	22,7	807	622	77,1	185	22,9	832	693	83,3	139	16,7
ASL 17	315	235	74,6	80	25,4	338	255	75,4	83	24,6	523	446	85,3	77	14,7
ASL 18	622	444	71,4	178	28,6	1198	962	80,3	236	19,7	781	616	78,9	165	21,1
ASL 19	235	141	60,0	94	40,0	229	176	76,9	53	23,1	197	165	83,8	32	16,2
ASL 20	882	533	60,4	349	39,6	902	650	72,1	252	27,9	737	498	67,6	239	32,4
ASL 21	716	475	66,3	241	33,7	549	447	81,4	102	18,6	555	420	75,7	135	24,3
ASL 22	656	470	71,6	186	28,4	595	402	67,6	193	32,4	988	801	81,1	187	18,9
Regionale	11046	7871	71,3	3175	28,7	11823	8927	75,5	2896	24,5	12370	9643	78,0	2727	22,0

	Zona Urbana Centro Storico TO					Zona urbana semi centrale TO					Zona urbana semi periferica TO					Zona urbana periferica TO				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 1	180	108	60,0	72	40,0	451	301	66,7	150	33,3	67	44	65,7	23	34,3	190	161	84,7	29	15,3

Comportamenti passeggeri posteriori autoveicoli per ASL e zone di osservazione

	Zona urbana centrale					Zona urbana periferica					Zona extraurbana				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 5	139	9	6,5	130	93,5	143	24	16,8	119	83,2	145	22	15,2	123	84,8
ASL 6	79	30	38,0	49	62,0	108	45	41,7	63	58,3	153	76	49,7	77	50,3
ASL 7	81	6	7,4	75	92,6	171	6	3,5	165	96,5	74	9	12,2	65	87,8
ASL 8	263	15	5,7	248	94,3	162	23	14,2	139	85,8	216	12	5,6	204	94,4
ASL 9	144	22	15,3	122	84,7	148	17	11,5	131	88,5	124	5	4,0	119	96,0
ASL 10	140	15	10,7	125	89,3	143	12	8,4	131	91,6	152	17	11,2	135	88,8
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	96	49	51,0	47	49,0	143	61	42,7	82	57,3	72	8	11,1	64	88,9
ASL 13	53	7	13,2	46	86,8	97	13	13,4	84	86,6	173	31	17,9	142	82,1
ASL 14	136	67	49,3	69	50,7	105	30	28,6	75	71,4	145	56	38,6	89	61,4
ASL 15	76	41	53,9	35	46,1	44	8	18,2	36	81,8	73	17	23,3	56	76,7
ASL 16	483	113	23,4	370	76,6	362	100	27,6	262	72,4	425	127	29,9	298	70,1
ASL 17	108	61	56,5	47	43,5	120	74	61,7	46	38,3	187	112	59,9	75	40,1
ASL 18	142	34	23,9	108	76,1	214	34	15,9	180	84,1	228	45	19,7	183	80,3
ASL 19	55	7	12,7	48	87,3	46	9	19,6	37	80,4	52	6	11,5	46	88,5
ASL 20	116	17	14,7	99	85,3	137	33	24,1	104	75,9	87	14	16,1	73	83,9
ASL 21	231	90	39,0	141	61,0	158	68	43,0	90	57,0	181	93	51,4	88	48,6
ASL 22	126	21	16,7	105	83,3	138	29	21,0	109	79,0	188	50	26,6	138	73,4
Regionale	2468	604	24,5	1864	75,5	2439	586	24,0	1853	76,0	2675	700	26,2	1975	73,8

	Zona Urbana Centro Storico TO					Zona urbana semi centrale TO					Zona urbana semi periferica TO					Zona urbana periferica TO				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 1	50	1	2,0	49	98	86	18	20,9	68	79,1	16	0	0	16	100	160	26	16,25	134	83,75

Comportamenti conducenti motoveicoli per ASL e zone di osservazione

	Zona urbana centrale					Zona urbana periferica					Zona extraurbana				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 5	121	117	96,7	4	3,3	68	68	100,0	0	0,0	60	60	100,0	0	0,0
ASL 6	45	45	100,0	0	0,0	40	40	100,0	0	0,0	69	68	98,6	1	1,4
ASL 7	69	67	97,1	2	2,9	84	83	98,8	1	1,2	149	149	100,0	0	0,0
ASL 8	352	349	99,1	3	0,9	216	211	97,7	5	2,3	160	158	98,8	2	1,3
ASL 9	303	301	99,3	2	0,7	238	238	100,0	0	0,0	229	228	99,6	1	0,4
ASL 10	180	180	100,0	0	0,0	155	155	100,0	0	0,0	117	117	100,0	0	0,0
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	520	507	97,5	13	2,5	416	408	98,1	8	1,9	231	227	98,3	4	1,7
ASL 13	143	142	99,3	1	0,7	142	142	100,0	0	0,0	159	159	100,0	0	0,0
ASL 14	216	215	99,5	1	0,5	272	271	99,6	1	0,4	307	306	99,7	1	0,3
ASL 15	88	88	100,0	0	0,0	97	97	100,0	0	0,0	61	60	98,4	1	1,6
ASL 16	281	278	98,9	3	1,1	245	241	98,4	4	1,6	210	200	95,2	10	4,8
ASL 17	29	29	100,0	0	0,0	37	37	100,0	0	0,0	56	56	100,0	0	0,0
ASL 18	117	117	100,0	0	0,0	107	107	100,0	0	0,0	110	110	100,0	0	0,0
ASL 19	56	55	98,2	1	1,8	43	42	97,7	1	2,3	38	37	97,4	1	2,6
ASL 20	121	120	99,2	1	0,8	119	119	100,0	0	0,0	32	32	100,0	0	0,0
ASL 21	249	247	99,2	2	0,8	221	218	98,6	3	1,4	188	179	95,2	9	4,8
ASL 22	266	261	98,1	5	1,9	160	151	94,4	9	5,6	134	134	100,0	0	0,0
Regionale	3156	3118	98,8	38	1,2	2660	2628	98,8	32	1,2	2310	2280	98,7	30	1,3

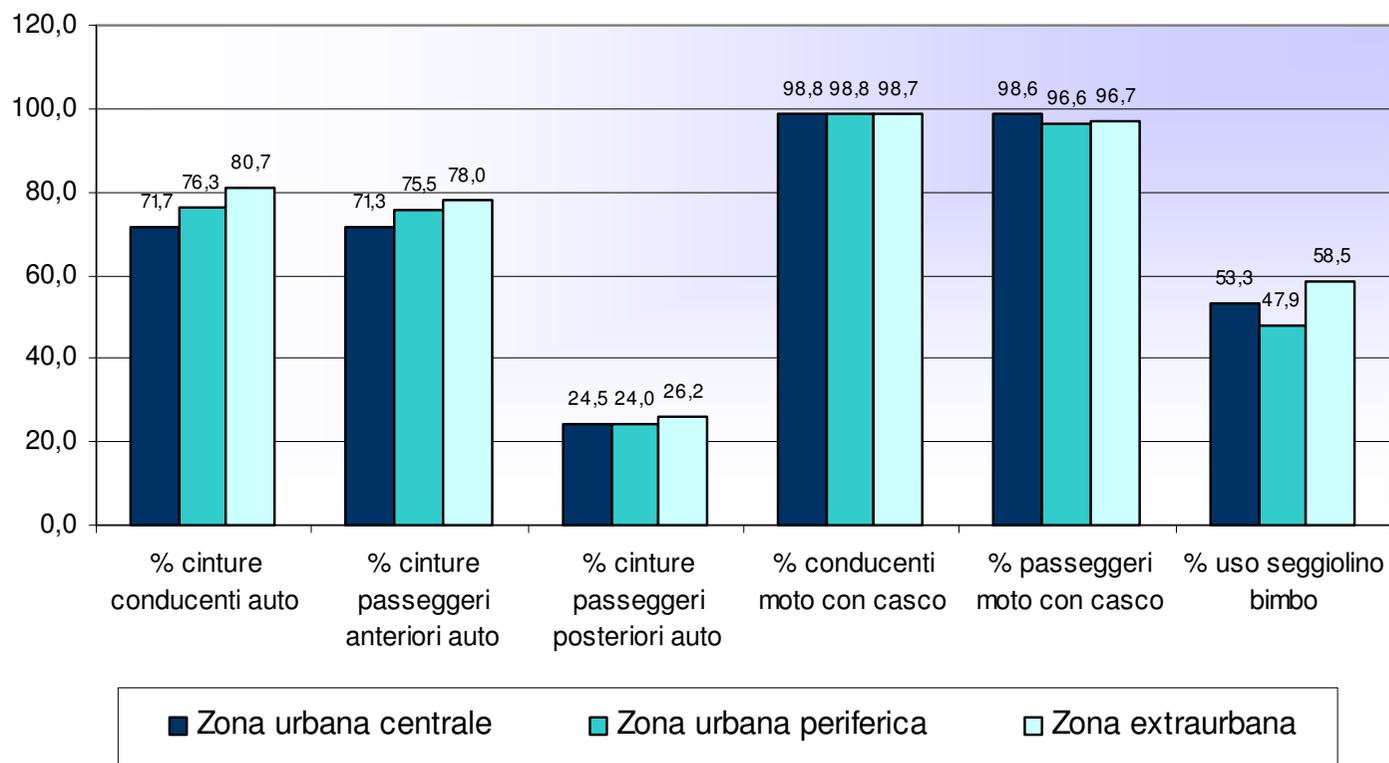
	Zona Urbana Centro Storico TO					Zona urbana semi centrale TO					Zona urbana semi periferica TO					Zona urbana periferica TO				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 1	57	57	100	0	0	307	306	99,7	1	0,3	63	63	100	0	0	121	118	97,5	3	2,5

Comportamenti passeggeri motoveicoli per ASL e zone di osservazione

	Zona urbana centrale					Zona urbana periferica					Zona extraurbana				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 5	7	7	100,0	0	0,0	1	1	100,0	0	0,0	5	5	100,0	0	0,0
ASL 6	1	1	100,0	0	0,0	0	0	0	0	0,0	1	1	100,0	0	0,0
ASL 7	3	3	100,0	0	0,0	2	2	100,0	0	0,0	4	4	100,0	0	0,0
ASL 8	24	22	91,7	2	8,3	20	19	95,0	1	5,0	15	15	100,0	0	0,0
ASL 9	11	11	100,0	0	0,0	11	11	100,0	0	0,0	11	11	100,0	0	0,0
ASL 10	12	11	91,7	1	8,3	10	9	90,0	1	10,0	9	9	100,0	0	0,0
ASL 11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ASL 12	50	50	100,0	0	0,0	35	34	97,1	1	2,9	35	28	80,0	7	20,0
ASL 13	6	6	100,0	0	0,0	5	5	100,0	0	0,0	3	3	100,0	0	0,0
ASL 14	20	20	100,0	0	0,0	13	13	100,0	0	0,0	59	59	100,0	0	0,0
ASL 15	5	5	100,0	0	0,0	2	2	100,0	0	0,0	4	4	100,0	0	0,0
ASL 16	77	77	100,0	0	0,0	91	87	95,6	4	4,4	77	75	97,4	2	2,6
ASL 17	2	1	50,0	1	50,0	8	8	100,0	0	0,0	7	7	100,0	0	0,0
ASL 18	13	13	100,0	0	0,0	13	13	100,0	0	0,0	19	19	100,0	0	0,0
ASL 19	9	9	100,0	0	0,0	7	7	100,0	0	0,0	11	11	100,0	0	0,0
ASL 20	4	4	100,0	0	0,0	5	5	100,0	0	0,0	3	3	100,0	0	0,0
ASL 21	21	21	100,0	0	0,0	36	36	100,0	0	0,0	22	21	95,5	1	4,5
ASL 22	14	14	100,0	0	0,0	9	7	77,8	2	22,2	15	15	100,0	0	0,0
Regionale	279	275	98,6	4	1,4	268	259	96,6	9	3,4	300	290	96,7	10	3,3

	Zona Urbana Centro Storico TO					Zona urbana semi centrale TO					Zona urbana semi periferica TO					Zona urbana periferica TO				
	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO	Totale osservati	Totale SI	% SI	Totale NO	% NO
ASL 1	6	6	100	0	0	25	25	100	0	0	10	10	100,00	0	0	41	38	92,7	3	7,3

Uso dispositivi di sicurezza per zone



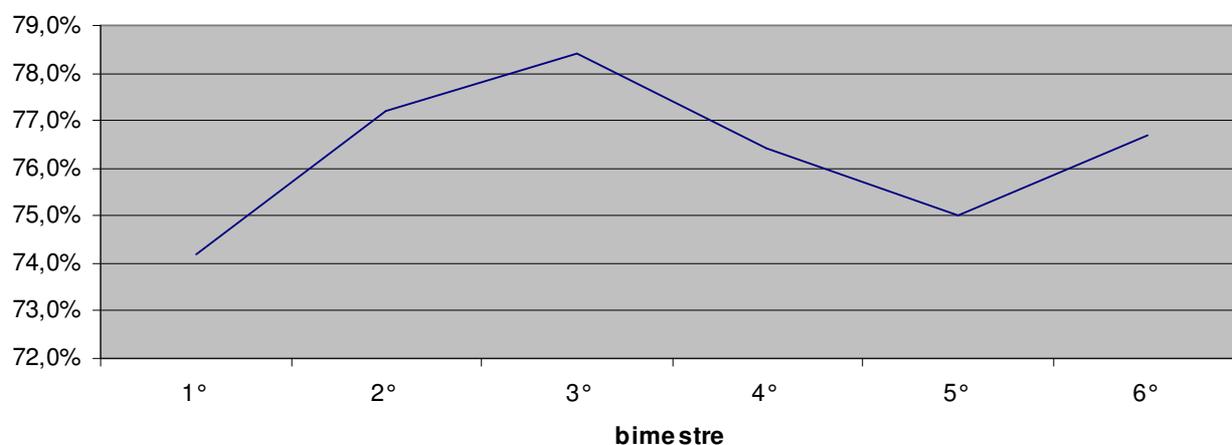
Riepilogativo uso dispositivi di protezione in auto e moto per bimestre

1° bimestre	aprile - maggio 2007	4° bimestre	ottobre - novembre 2007
2° bimestre	giugno - luglio 2007	5° bimestre	dicembre - gennaio 2007
3° bimestre	agosto - settembre 2007	6° bimestre	febbraio - marzo 2007

Uso cinture da parte dei conducenti autoveicoli

	1°	2°	3°	4°	5°	6°
SI	74,2%	77,2%	78,4%	76,4%	75,0%	76,7%
NO	25,8%	22,8%	21,6%	23,6%	25,0%	23,3%

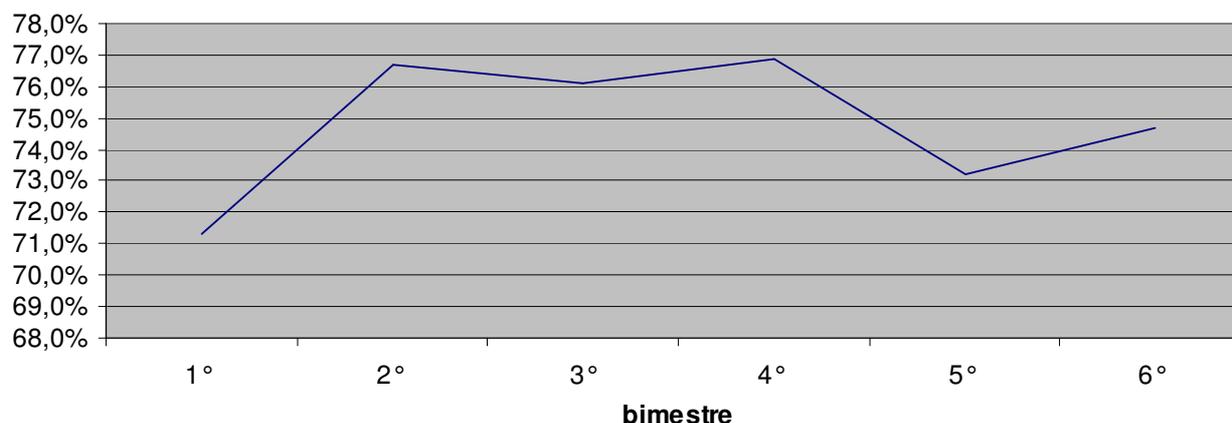
Uso cinture da parte dei conducenti auto. Andamento per bimestre



Uso cinture da parte passeggero anteriore autoveicoli

	1°	2°	3°	4°	5°	6°
SI	71,3%	76,7%	76,1%	76,9%	73,2%	74,7%
NO	28,7%	23,3%	23,9%	23,1%	26,8%	25,3%

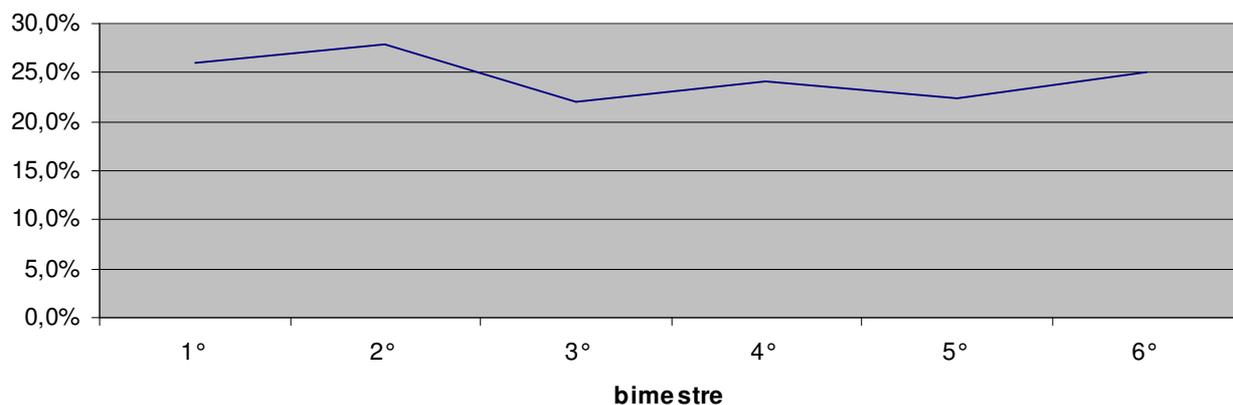
Uso cinture da parte passeggero anteriore autoveicoli. Andamento per bimestre.



Uso cinture da parte dei passeggeri posteriori autoveicoli

	1°	2°	3°	4°	5°	6°
SI	26,0%	27,9%	22,0%	24,2%	22,4%	25,0%
NO	74,0%	72,1%	78,0%	75,8%	77,6%	75,0%

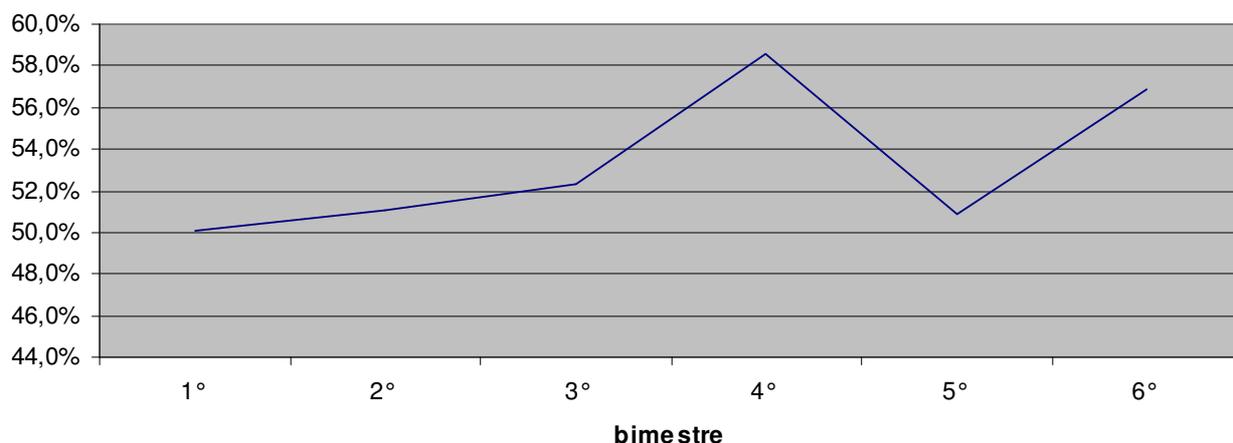
Uso cinture da parte dei passeggeri posteriori autoveicoli. Andamento per bimestre.



Uso corretto seggiolini per bimbi in auto

	1°	2°	3°	4°	5°	6°
SI	50,1%	51,1%	52,3%	58,6%	50,9%	56,9%
No, bimbo in braccio ad adulto	7,9%	5,2%	6,9%	7,4%	5,0%	7,5%
No, bimbo da solo	42,0%	43,7%	40,8%	34,0%	44,0%	35,6%

Uso corretto del seggiolino per i bimbi in auto



Commento ai risultati

Occorre, innanzitutto, rilevare che il numero di osservazioni disponibile rappresenta, quanto meno per alcune variabili, una considerevole base di dati per la valutazione dei comportamenti inerenti alla sicurezza delle persone durante la guida di auto e motoveicoli. A livello complessivo (regionale), ad esempio, è possibile analizzare la prevalenza d'uso (o percentuale d'uso) delle cinture di sicurezza da parte dei conducenti degli autoveicoli su un campione di 150.659 individui nell'arco temporale di un anno: in tal caso, il dato ottenibile può ragionevolmente essere confrontato con quello di più ampie indagini svolte a livello nazionale (es. Sistema Ulisse) alle quali questo progetto di sorveglianza si è ispirato. Analogamente, la disponibilità offerta dai S.I.S.P. delle AA.SS.LL. ha permesso di monitorare i comportamenti su 163 punti di rilevamento dislocati uniformemente su tutto il territorio regionale, sia nei grandi centri urbani (Torino, capoluoghi di provincia), sia in quelli di medie dimensioni e nei piccoli paesi. La suddivisione dei Comuni in tre zone di osservazione (urbana centrale, urbana periferica ed extraurbana) ha, altresì, garantito la possibilità di rilevare la condotta delle persone nei differenti contesti ambientali di percorrenza stradale. L'esito della sorveglianza è, pertanto, la fotografia di ciò che accade sulle strade piemontesi, in relazione all'oggetto dell'indagine, senza, peraltro, riferimenti a specifici gruppi di popolazione (non era oggetto di studio la residenza e/o la provenienza degli osservati), né a variabili individuali quali titolo di studio, età, qualifica professionale ecc.

Per quanto concerne la variabile principale, cioè l'utilizzo della cintura di sicurezza da parte dei conducenti degli automezzi, si è rilevato che il **76,4% delle persone (115.089 osservati)** usava correttamente il dispositivo. Il dato, non particolarmente lusinghiero in termini di adesione alle norme sulla sicurezza stradale, risulta evidentemente influenzato dall'ampiezza del campione maschile (96.343 osservati) rispetto a quello femminile: i maschi sembrano, infatti, adottare un comportamento meno virtuoso rispetto alle femmine in relazione alla variabile oggetto di studio (solo il 74,6% degli uomini utilizzava la cintura rispetto al 79,5% delle donne). L'aggregazione dei dati per Provincia pone il Verbano-Cusio-Ossola al vertice della graduatoria con l'85,2% degli osservati che utilizzavano il dispositivo di protezione mentre nella Provincia di Novara si riscontrava il minore utilizzo (66,0%). A livello di AA.SS.LL. (assetto precedente il recente accorpamento), i dati più confortanti si rilevavano nell'ex A.S.L. 14 (85,2% di utilizzo corretto della cintura su una base campionaria di 11.000 soggetti) e nell'ex A.S.L. 12 (83,2% su 10.699 osservati).

Nelle ex AA.SS.LL. 13 e 20 si evidenziavano i valori minimi (rispettivamente il 66,0% ed il 66,5%).

E' interessante rilevare come, su tutto il territorio regionale, escluse poche eccezioni, la percentuale di utilizzo delle cinture alla guida tenda a decrescere passando dalla zona extraurbana a quella urbana centrale. Il dato medio complessivo indica che in area extraurbana l'utilizzo delle cinture raggiunge l'80,7%, mentre in zona urbana periferica è pari al 76,3% ed in zona urbana centrale il 71,7%: tale andamento conferma quanto già rilevato dallo studio Ulisse dell'Istituto Superiore di Sanità. Per quanto riguarda la città di Torino, date le peculiari caratteristiche di urbanizzazione del territorio, si è resa più utile una suddivisione in quattro aree (urbana centro storico, urbana semi centrale, urbana semi periferica, urbana periferica) che tiene conto, a livello definitorio e sostanziale, dello specifico contesto metropolitano: le prevalenze d'uso delle cinture appaiono elevate (fino al 91,2 % nel caso di zona urbana periferica) e si osserva un andamento decrescente, analogo al resto della Regione, all'approssimarsi del centro storico (75,9% d'uso della cintura al volante), con eccezione del dato rilevato in area urbana semi periferica.

Come termini di raffronto ai dati ottenuti, si osserva che il citato Sistema Ulisse forniva, nell'ultimo rapporto disponibile (Anno 2007), il valore dell'80,5% quale prevalenza indicativa dell'uso delle cinture (riferito, tuttavia, sia al conducente che al passeggero sul sedile anteriore) per la macroarea Nord Ovest: occorre tenere presente che le percentuali di utilizzo dei dispositivi di protezione hanno subito un incremento molto ampio dopo l'introduzione della patente a punti avvenuta nel luglio 2003 (in precedenza, l'analogo dato riferito alla macro area Nord era pari al 39,9%) e che è dunque opportuno confrontare i dati con programmi di sorveglianza avviati dopo tale data. Un altro studio osservazionale condotto in Veneto sull'utilizzo delle cinture di sicurezza evidenzia che nell'anno 2005 il 79,9 % dei conducenti maschi e l'87 % delle femmine utilizzava correttamente il dispositivo. A livello internazionale, si riporta il dato relativo alla Svizzera (Fonte: upi - Centro svizzero di competenza per la prevenzione degli infortuni), ove, nell'anno 2007, la percentuale d'uso delle cinture nei conducenti autoveicoli era pari all'86% (73% nel Canton Ticino).

Per quanto riguarda l'**utilizzo del dispositivo di sicurezza da parte del passeggero anteriore**, il dato medio regionale, ottenuto su **36.127 osservati**, è pari al **74,9%**: anche in questo caso il dato migliore è quello dell'ex A.S.L. 14 (85%), quello peggiore dell'ex A.S.L. 13 (62,5%). La percentuale di femmine che utilizza le cinture (77,6%), a livello regionale,

risulta sensibilmente superiore a quella dei maschi (69,5%) e tende a migliorare il dato medio complessivo essendo il numero di femmine osservate circa tre volte superiore a quella dei maschi. Anche in questo caso, vale l'andamento decrescente passando dalla zona extraurbana (78% di utilizzo - dato regionale) alla zona urbana centrale (71,3%). Come raffronto, il già citato studio osservazionale della Regione Veneto riporta, per l'anno 2005, la prevalenza d'uso per i passeggeri anteriori maschi pari al 72,1% e per le femmine del 81,1%. Il dato svizzero (Fonte: upi 2007) evidenzia, su base nazionale l'86% di percentuale d' utilizzo della cintura (73% nel Canton Ticino).

Valori percentuali medi decisamente inferiori si riscontrano per quanto riguarda **l'uso dei dispositivi di protezione da parte dei passeggeri posteriori (7.894 osservati)**: come si può rilevare dal confronto con altri studi, si tratta di un comportamento comune fondato, verosimilmente, sulla minor percezione del rischio di chi occupa i sedili posteriori in auto o, più semplicemente, sulla non conoscenza delle norme di legge. Il relativo dato regionale indica che solamente il **24,5%** dei passeggeri posteriori si protegge correttamente quando è a bordo dell'auto e che la differenza tra maschi (23,4%) e femmine (25,2%) si riduce notevolmente rispetto alle variabili precedentemente analizzate. Il dato migliore è rilevato nell' ex A.S.L. 17 con il 59,5% di prevalenza d'uso, quello peggiore nell'ex A.S.L. 7 con solo il 6,4% dei passeggeri posteriori correttamente allacciati. Anche l'andamento "centrifugo" osservato per le precedenti variabili (maggiori prevalenze d'uso dei dispositivi in aree extraurbane) è, a livello regionale, meno marcato (dal 24,5% in zona urbana centrale al 26,2% in zona extraurbana) e conferma un livellamento al ribasso decisamente preoccupante. Come anticipato, tuttavia, anche lo studio osservazionale della Regione Veneto ha riscontrato prevalenze d'uso analoghe nell'anno 2005 (25,0% per i maschi e 27,6% per le femmine). Risultati migliori, ma anch'essi negativi se paragonati ai relativi comportamenti di conducenti e passeggeri anteriori, si riscontrano nello studio svizzero (upi 2007): a livello nazionale, la percentuale d'uso è pari al 65%, nel Canton Ticino solo del 43%.

In merito all'**utilizzo del casco da parte dei motociclisti** (conducenti e passeggeri), i dati ottenuti evidenziano prevalenze d'uso decisamente superiori e tali da far ritenere ragionevolmente acquisita una certa percezione del rischio, e quindi della necessità di protezione, da parte della specifica categoria: è tuttavia da valutare se l'uso del casco sia corretto, cioè il dispositivo sia allacciato in maniera idonea, oppure se il casco sia sempre corrispondente alle norme di sicurezza, elementi che non erano oggetto della presente indagine. In Piemonte, si è rilevato che il **98.8% dei conducenti ed**

il 97,2% dei passeggeri in motocicletta utilizzava il casco durante la circolazione. In base ai risultati, il sesso non pare essere una discriminante del comportamento: se infatti i conducenti maschi facenti uso corretto del casco sono risultati il 99% (7.870 osservati) a fronte del 96,9% delle femmine, per quanto riguarda i passeggeri sono le femmine (97,2% delle osservate) ad avere una prevalenza d'uso migliore rispetto ai maschi (94,6%). A livello locale, in tre casi (ex AA.SS.LL. 10, 17,18) è risultato che il 100% dei conducenti utilizzava il dispositivo, così come in 10 AA.SS.LL. (ex 5, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 18, 19, 20) si accertava che la totalità dei passeggeri indossava il casco: tra i dati più negativi, spiccano il 93,3% dell'ex A.S.L. 12 ed il 93,5% della ex A.S.L. 10, riferiti all'uso del casco da parte dei passeggeri. Essendo le percentuali di utilizzo dei dispositivi molto elevate, non si evidenziano significative differenze in base alla zona territoriale di osservazione (urbana o extraurbana). Come termine di confronto, si rileva che il Sistema Ulisse, nel rapporto 2007, riferisce di una percentuale regionale del 99,5% di uso del casco (conducenti e passeggeri) .

L'ultimo aspetto oggetto di indagine ha riguardato l'uso dei **dispositivi di sicurezza per i bambini (seggolino) a bordo delle auto**: allo scopo, date le oggettive difficoltà di individuare, nei veicoli in movimento, le caratteristiche dei dispositivi di protezione e, soprattutto, se il loro utilizzo fosse corretto, si è scelto di valutare le modalità più diffuse di trasporto dei bimbi in auto che potessero esprimere il livello di attenzione degli adulti alla protezione dei piccoli: 1) uso corretto del seggiolino (per quanto constatabile visivamente), 2) assenza di seggiolino, con il bimbo in braccio ad adulto, 3) totale mancanza di dispositivi di protezione, con il bimbo seduto da solo. **Solamente la prima modalità rappresenta garanzia di sicurezza per i minori in auto.** I risultati, a livello regionale (6.520 osservati), evidenziano che nel 53,22% dei casi era fatto uso corretto del seggiolino, mentre nel 6,64% il bimbo era privo di protezione ed in braccio ad adulto e nel 40,14% era del tutto sprovvisto di dispositivi di sicurezza. I migliori risultati, a livello provinciale, sono espressi da Biella (nel 79,35% dei casi si ha corretta protezione dei bimbi) e Asti (75,00%), coincidenti con le relative AA.SS.LL. Non pare esservi una specificità per zona nell'uso dei seggiolini: a livello regionale, si osserva che la modalità corretta ricorre nel 58,53% dei casi in zona extraurbana, nel 47,86% in zona urbana periferica e nel 53,2% in zona urbana centrale.

Un ideale confronto dei risultati può essere fatto con lo Studio osservazionale descrittivo condotto dal Servizio Epidemiologico Regionale (SER) della Regione Veneto nel 2006, dal quale questa indagine ha tratto molteplici spunti. Nello studio citato (campione di 4739

osservati), si è rilevato che il 49,2% dei minori aveva idonea contenzione in auto, il 6,1% era in braccio ad adulto, il 44,7% era sprovvisto di protezione. Uno studio condotto dalla A.S.L. 10 di Firenze in collaborazione con il Dipartimento di Sanità Pubblica dell'Università di Firenze nel 2005 ha evidenziato che, su 620 veicoli osservati, i seggiolini erano presenti nel 71,1% dei casi, ma erano utilizzati solo nel 52,1% delle situazioni: l'uso prevalente dei medesimi è stato accertato per i bambini degli asili nido (95,8% di presenza dei seggiolini, 76,0% utilizzo), mentre tra coloro che frequentavano le scuole elementari si riscontravano percentuali sensibilmente inferiori di presenza ed uso del dispositivo di protezione (rispettivamente 47,6% e 33,8%).

Conclusioni

I risultati ottenuti sembrano confermare analoghi esiti di indagini condotte su scala nazionale o per iniziative locali. I dati indicano che molto si può e si deve ancora fare per migliorare il grado di sicurezza delle persone in auto e moto: soprattutto, occorre rendere consapevoli gli individui che il rischio di incidente e relative conseguenze fisiche coinvolge tutti gli occupanti dei veicoli, a partire dai più indifesi, cioè i minori. In questo senso, l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza non può essere solo una scelta individuale ma un preciso dovere di ciascuno, a tutela della propria incolumità e di quella degli altri. Questo studio risulterà tanto più utile quanto più coloro che si occupano della sicurezza sulle strade vorranno trarre supporto, dalle informazioni in esso riportate, per mettere in atto strategie mirate di prevenzione e controllo.

Bibliografia

1. Istituto Superiore di Sanità - Dipartimento "Ambiente e connessa prevenzione primaria"- Reparto Ambienti e traumi: *Il Sistema Ulisse per il monitoraggio dell'uso delle cinture di sicurezza e del casco in Italia (2000-2005)* – Roma, aprile 2005
2. Istituto Superiore di Sanità – Ministero dei Trasporti: *Il Sistema Ulisse: Monitoraggio nazionale sull'uso dei dispositivi di sicurezza (Anno 2007)*
3. Sistema Epidemiologico Regionale del Veneto - Utilizzo delle cinture di sicurezza in Veneto – Risultati delle rilevazioni condotte negli anni 2003, 2004, 2005, Boll. Informativo n. 2, marzo 2007 pp. 4-6
4. Upi - Centro svizzero di competenza per la prevenzione degli infortuni – Rilevazione 2007: Risultati quote d'uso cinture - <http://www.upi.ch/pdf/censimentocinture2007.pdf>
5. Dipartimento di Prevenzione A.S.L. 10 Firenze – Dipartimento di Sanità Pubblica Università degli Studi di Firenze – Utilizzo di seggiolini e posizionamento in auto di bambini nella Asl fiorentina: indagine del 2005 - ARPAT news n. 008-2007 - <http://www.arpad.toscana.it/news>
6. Sistema Epidemiologico Regionale (SER) del Veneto – Indagine Cinture di Sicurezza e Seggiolini per bambini, Veneto, 2006 – <http://www.regione.veneto.it> (percorso: sanità, prevenzione, stili di vita e salute, traumi da traffico)

Il presente report è stato realizzato con finanziamento della Direzione Sanità Pubblica
Assessorato Tutela della Salute e Sanità Regione Piemonte
D.D. 14 novembre 2007, n.99

Gennaio 2009