



**PROVINCIA
DI PARMA**

UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - TRASPORTI

DECRETO PRESIDENZIALE

n. 279 del 28/12/2023

Oggetto: "STUDIO STATISTICO DELLA PERICOLOSITÀ NELLA RETE STRADALE DELLA PROVINCIA DI PARMA: ANALISI CONOSCITIVA PROPEDEUTICA ALLA PROGETTAZIONE E ATTUAZIONE DI MISURE DI RIDUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ E AUMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE". APPROVAZIONE DEL QUADRO DI ANALISI PER LO SVILUPPO DI UN PROGETTO DI RILEVAZIONE STATISTICA SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE.

IL PRESIDENTE

VISTA la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm. "*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*" ed in particolare l'art.15 "*Accordi fra pubbliche amministrazioni*";

la Legge 56/2014 "*Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*";

la Legge Regionale 30 luglio 2015, n.13, "*Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città Metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni*";

PRESO ATTO che con Decreto del Presidente n. 130 DEL 31.07.2023 è stato adottato il Documento Unico di Programmazione (DUP) – 2024-2026;

che con Delibera di Consiglio Provinciale n. 30 del 28.09.2023 è stato preso atto dello schema di DUP 2024 – 2026, approvato con Decreto Presidenziale n.130 del 31 luglio 2023,

che con Decreto del Presidente n. 219 del 09.11.2023, recante la nota di aggiornamento al D.U.P. 2024 - 2026, ai sensi dell'art. 151 del T.U.E.L., è stato adottato il Documento unico di programmazione 2024 - 2026,

con delibera di Consiglio n.45 del 21.12.2023 è stato approvato il Bilancio di Previsione 2024 -2026

VISTA la Direttiva del Ministero dell'Interno emessa con circolare nr.300/A/10307/09/144/5/20/3 del 14 agosto 2009, con la quale sono state fornite istruzioni operative per le attività di prevenzione del fenomeno infortunistico stradale mediante il controllo dei limiti di velocità;
la Circolare 300/A/113100/10/101/3/3/9 del 12 agosto 2010, con la quale, tra l'altro, sono state fornite ulteriori istruzioni operative per la contestazione delle violazioni di cui all'articolo 201, comma 1 bis, lettere g e g-bis del Codice della Strada, precisando che gli strumenti per la contestazione differita di tali violazioni possono essere utilizzati fuori dai centri abitati sui tratti di strada individuati dai Prefetti;

CONSTATATO che il nuovo Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 (PNSS) si pone l'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2030 e azzerare entro il 2050 il numero delle vittime e dei feriti gravi per incidenti stradali;

che la strategia del nuovo Piano Nazionale adotta un approccio che consiste nell'affrontare il tema della sicurezza stradale con una visione integrata tenendo conto simultaneamente di diversi aspetti come la qualità dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture, il ruolo degli attori istituzionali e i comportamenti degli utenti del sistema stradale, senza trascurare l'importanza della raccolta dati e diagnosi delle cause;

VERIFICATO che l'aumento della sicurezza stradale è una delle priorità che la Provincia di Parma intende perseguire quale obiettivo prioritario nei prossimi anni, in linea con gli orientamenti internazionali ed europei nonché in risposta a molteplici richieste dei Comuni del territorio;

che tutti i dati statistici analizzati nell'ambito delle proprie attività di pianificazione programmazione, inerenti l'incidentalità stradale evidenziano come la velocità costituisca una costante ricorrente e una aggravante delle conseguenze degli eventi infortunistici;

PREMESSO che, ai sensi dell'art. 15, comma 1, lett. c), del d.lgs. 6 settembre 1989, n. 322, l'Istat provvede all'indirizzo e al coordinamento delle attività statistiche degli enti e uffici facenti parte del Sistema statistico nazionale;

che gli Enti locali possono essere fortemente interessati allo studio della sinistrosità stradale al fine di definire politiche preventive della sicurezza stradale che riducano le conseguenze negative del fenomeno, nonché per programmare, ciascuno nel proprio ambito, gli interventi tecnici in materia di viabilità;

DATO ATTO che gli Uffici di statistica facenti parte del Sistema statistico nazionale ai sensi del d.lgs. n. 322/1989 sono responsabili degli adempimenti statistici di competenza delle amministrazioni di appartenenza e hanno tra i propri compiti, ai sensi dell'art. 6, comma 1, del medesimo decreto legislativo, quello di collaborare con le altre amministrazioni per l'esecuzione delle rilevazioni previste dal Programma statistico nazionale;

che l'Ufficio Statistica della Provincia di Parma è inserito nel SISTAN - Sistema Statistico Nazionale (D.lgs. 322/89) e nel SiSt-ER – Sistema Statistico dell'Emilia-Romagna (L.R.17/2013);

che tra l'UPI, l'ANCI, l'ISTAT, la Conferenza delle Regioni e Province autonome, la Polizia Stradale e l'Arma dei Carabinieri è stato firmato nell'anno 2020 un Protocollo d'Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale, con l'obiettivo di migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale;

CONSIDERATO che è necessario definire un quadro strategico d'azione che eviti sovrapposizioni

e duplicazioni delle informazioni statistiche, che consenta di ottimizzare l'utilizzo delle risorse finanziarie e umane disponibili e che essere supportato da informazioni caratterizzate dai seguenti requisiti:

- *ampia copertura in termini spaziali e di numero di incidenti, attraverso un accurato monitoraggio degli incidenti rilevati per Organo di rilevazione (ad esclusione degli incidenti rilevati dalla Polizia di Stato e degli incidenti rilevati dall'Arma dei Carabinieri, che vengono inviati direttamente all'Istat);*
- *tempestività di invio e ricezione dei dati, da aggiornarsi anche con informazioni consolidate nelle fasi successive;*
- *qualità e completezza dei dati (Data e Luogo dell'incidente; Organo di rilevazione; Natura dell'incidente; Tipologia dei Veicoli; Localizzazione: Tipo di strada e Numero o Denominazione strada, chilometri e metri; Circostanza);*

che a tal fine l'Ufficio Statistica della Provincia di Parma ha elaborato uno studio statistico dell'incidentalità in Provincia di Parma, allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;

DATO ATTO che l'iniziativa conferma e supporta l'obiettivo strategico dell'impegno dell'Amministrazione Provinciale nell'affrontare il tema della sicurezza in modo integrato, costruendo e condividendo con i Comuni un quadro d'analisi diagnostica;

VALUTATO che tale azione supporta l'obiettivo di creare una consapevolezza profonda delle dimensioni sociali dei rischi che si corrono sulla strada e delle conseguenze di un'errata valutazione o di uno scorretto comportamento alla guida;

che si pone quale base per lo sviluppo di future progettualità con i seguenti *target*:

- *sensibilizzare gli utenti, anche futuri, della strada, in favore dei più deboli, al corretto comportamento in strada, trasferendo loro la consapevolezza profonda e il senso di responsabilità sui rischi e le conseguenze dei propri comportamenti connessi alla circolazione stradale;*
- *promuovere un diverso atteggiamento culturale e sociale verso la sicurezza stradale, aumentando la sensibilità di tutti al rispetto delle norme in vigore;*
- *valorizzare i benefici di un controllo strutturato della velocità, non come limitazione alla propria libertà di guida, ma come tutela della salute di ogni individuo;*
- *migliorare le condizioni di sicurezza in caso di attraversamenti di animali selvatici in tratti di strada di particolare pericolosità per gli utenti e per la fauna;*
- *sensibilizzare, in particolare le generazioni future, ad una cultura della legalità nel rispetto delle norme;*

che la strutturazione di un sistema locale di rilevamento e raccolta dati possa positivamente contribuire alla:

- *disponibilità dei dati dei singoli incidenti stradali quasi in tempo reale (provvisori, ma molto vicini a quelli definitivi);*
- *individuazione delle strade e dei tratti a maggior rischio di incidentalità, come supporto alle decisioni di prevenzione e controllo (ad es. possibilità di collocazione di tutor, autovelox fissi, velox con pattuglia) e di interventi infrastrutturali;*
- *fornitura immediata delle elaborazioni alla Polizia Locale Provinciale e alle Polizie Locali;*
- *implementazione di un dashboard disponibile su web;*
- *produzione di report anche cartografici;*
- *verifica dei risultati delle azioni intraprese in termini di diminuzione dell'incidentalità;*

RITENUTO pertanto necessario provvedere all'approvazione del report di analisi statistica allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale;

SENTITO il Consigliere Delegato alla Sicurezza del Territorio Nicola Cesari e all'Assistenza Tecnica EELL Sara Tonini;

ACQUISITO il parere favorevole del Dirigente Responsabile e Comandante del Servizio Polizia Provinciale in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000;

DATO ATTO che non viene acquisito il parere del Ragioniere Capo in ordine alla regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000, in quanto il presente provvedimento non ha alcuna rilevanza contabile;

che il soggetto responsabile del parere di regolarità tecnica autorizza la Segreteria ad apportare al presente provvedimento le rettifiche necessarie, dovute ad eventuali errori materiali, che non comportino modifica del contenuto volitivo dell'atto medesimo;

DECRETA

di **APPROVARE**, in linea tecnica, l'elaborato "*Studio Statistico della pericolosità nella rete stradale della Provincia di Parma: analisi conoscitiva propedeutica alla progettazione e attuazione di misure di riduzione dell'incidentalità e aumento della sicurezza stradale*", prodotto dall'Ufficio Statistica e Servizio Polizia Locale Provinciale (aggiornamento dati 2022), allegato al presente atto quale sua parte integrante e sostanziale, per lo sviluppo di un progetto di rilevazione statistica sull'incidentalità stradale su base provinciale;

di disporre la pubblicazione del presente provvedimento nella sezione Amministrazione Trasparente del sito web della Provincia di Parma ai sensi dell'art. 9 del Dlgs. 33/2013 e s.m.i. riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni;

l'immediata eseguibilità del presente atto ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000 (T.U.E.L.) e ss.mm.ii., al fine di consentire la tempestiva adozione dei successivi adempimenti.

Il Presidente
(MASSARI ANDREA)
con firma digitale



Gli incidenti stradali in provincia di Parma

Analisi per un progetto di sicurezza integrata

Aggiornamneto Dati Anno 2022

Servizio Pianificazione Territoriale - Trasporti - Programmazione Rete Scolastica - Gestione Amministrativa del Patrimonio -
Statistica Sit e Sicurezza Territoriale

Ufficio Assistenza Tecnica agli Enti Locali - Statistica - Europa Intercomunale

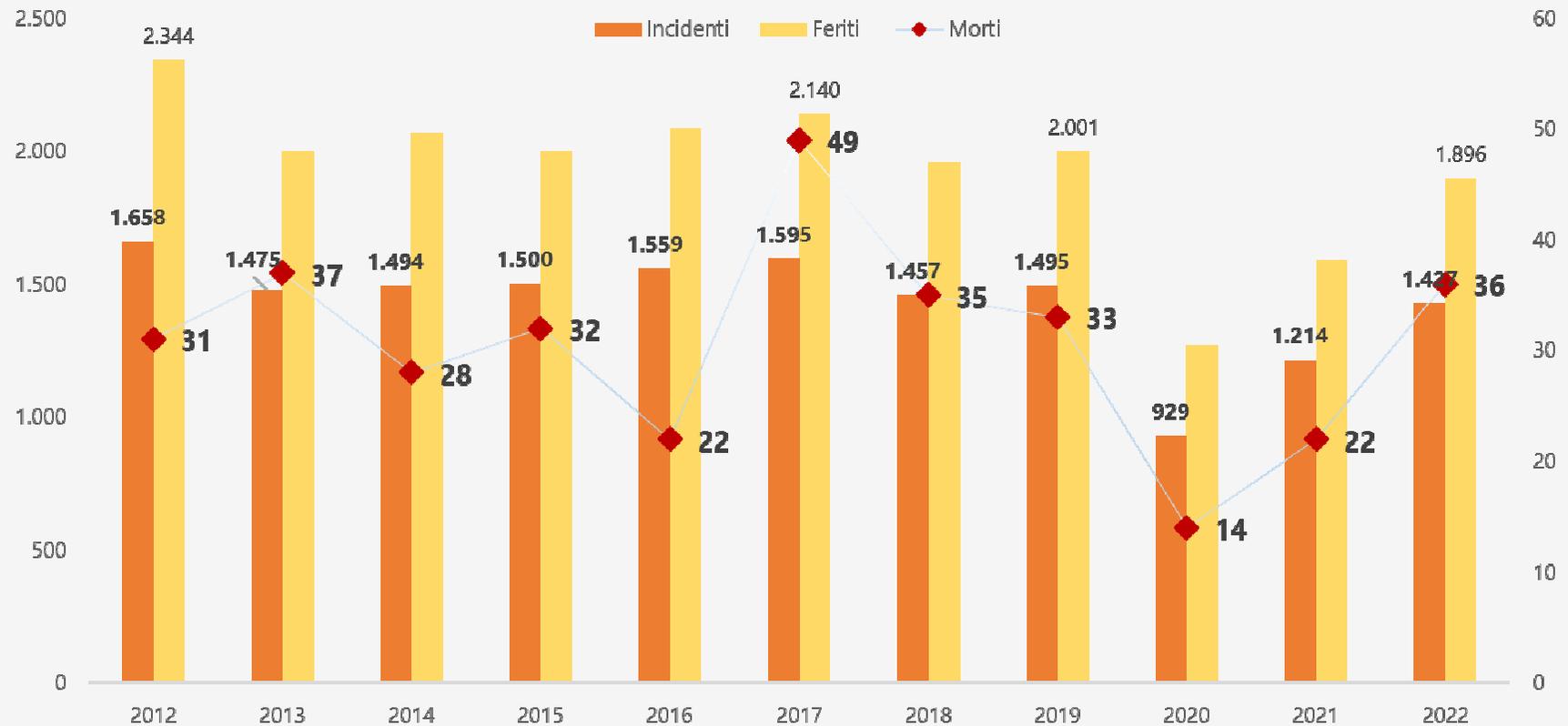
Novembre 2023

Premessa



- I dati elaborati nel presente report sono frutto di una convenzione con l'Istituto Nazionale di Statistica, successivamente ricompresa nel progetto di monitoraggio degli incidenti stradali concordato tra Istat e Regione Emilia-Romagna, nell'ambito di un protocollo di intesa nazionale.
- Nell'ambito di tale Protocollo è consentita la diffusione dei dati provvisori in base all'art 11 (Utilizzo e diffusione).
- Le informazioni sono riferite alla rilevazione Istat degli incidenti stradali verbalizzati da un'autorità di Polizia, verificatisi su un luogo di pubblica circolazione e che hanno causato lesioni alle persone (morti entro i 30 giorni o feriti).
- Gli incidenti stradali con soli danni ai veicoli o quelli nei quali non sono intervenute le Forze dell'Ordine non sono oggetto della presente raccolta.
- L'uso di dati e analisi elaborati nel presente rapporto è consentito con la citazione della fonte. I dati del presente rapporto rettificano eventuali differenze rilevabili in precedenti divulgazioni, e per l'anno 2022 sono provvisori.

Provincia di Parma: Incidenti stradali, morti, feriti Anni 2012-2022



Nel 2022 si sono verificati 1.427 incidenti, un valore vicino ai livelli pre-covid del 2019, con 36 morti, +3 rispetto al 2019, ma con 105 feriti in meno.

Tralasciando gli anni 2020 e 2021, chiaramente influenzati dall'epidemia di Covid 19, tendenzialmente il numero degli incidenti è diminuito, seppur con andamento discontinuo: se nel 2012 si registravano infatti 1.658 incidenti, nel 2022 rileviamo una diminuzione di quasi -14%.

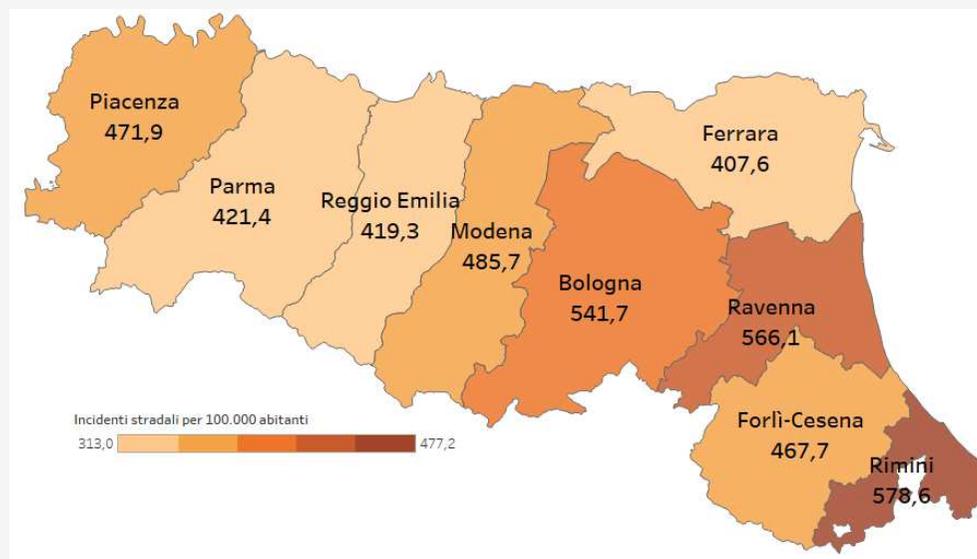
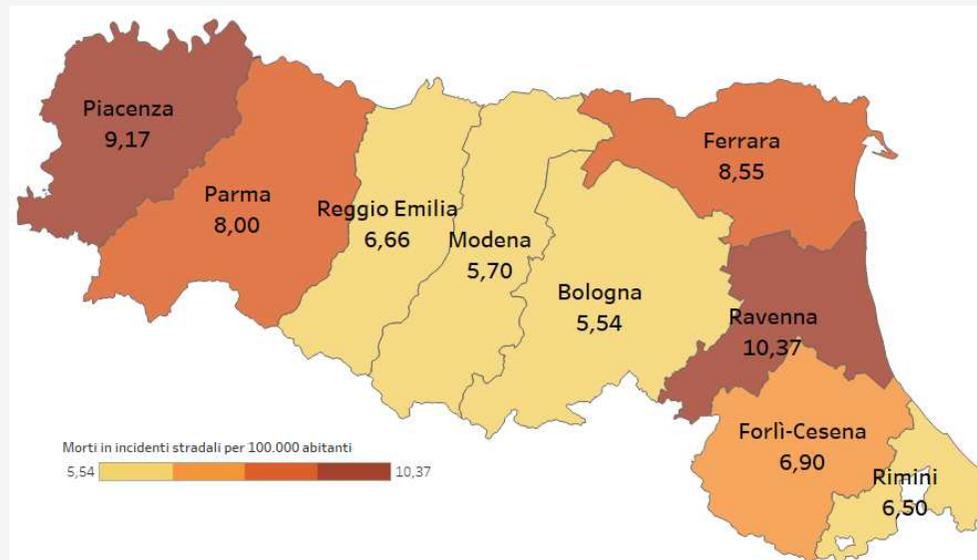
Al contrario, i 36 decessi del 2022 rappresentano il secondo valore più alto dal 2012, superati solo dal picco eccezionale del 2017.

Morti e incidenti stradali per 100mila abitanti – Anno 2022



Il confronto con le altre province dell'Emilia-Romagna vede nel 2022 il nostro territorio in una buona posizione riguardo al numero di incidenti stradali per 100mila abitanti (solo Reggio Emilia e Ferrara fanno rilevare un indicatore più basso).

Invece, per quanto riguarda il numero di morti, sempre rapportato a 100mila abitanti, la provincia di Parma fa rilevare un dato peggiore, collocandosi al quarto posto tra le 9 province della nostra regione, dopo Ravenna, Piacenza e Ferrara.

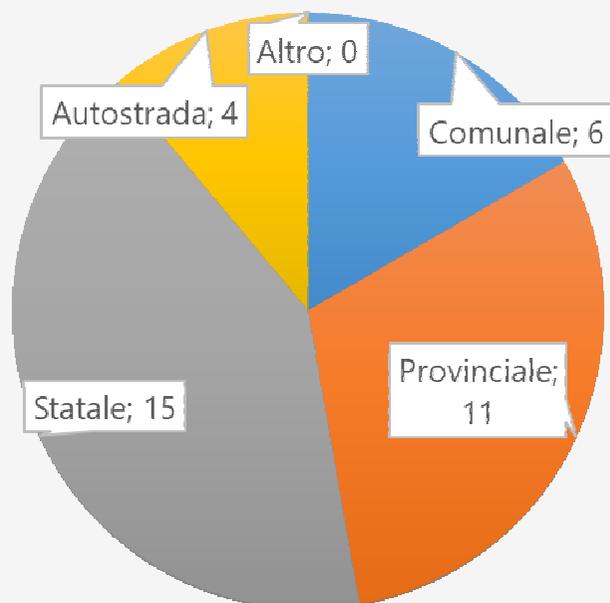


Incidenti stradali e morti per tipologia di strada – Anno 2022

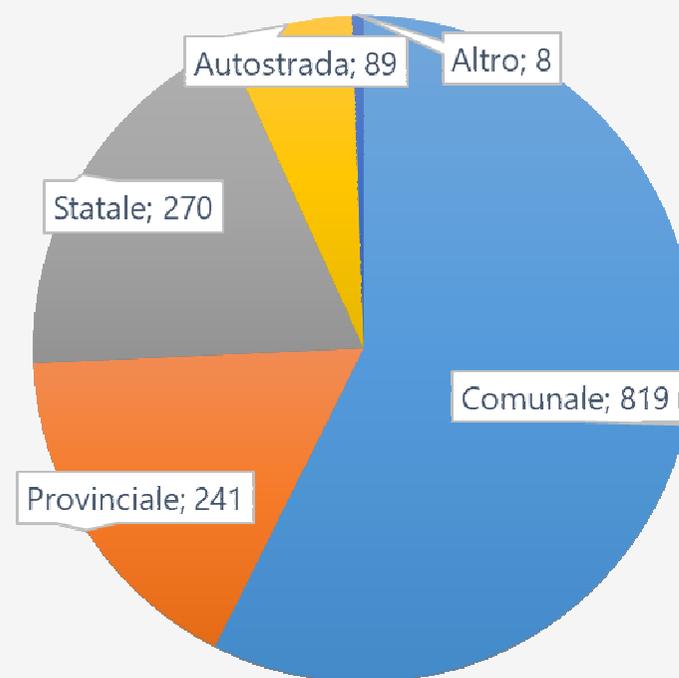
Il numero maggiore di sinistri si è verificato sulle strade comunali, quindi per lo più all'interno dei centri urbani; questi incidenti sono stati mediamente meno gravi di quelli su altre tipologie di strade, dal momento che 819 sinistri avvenuti nel 2022 hanno causato 6 decessi (di cui 3 motociclisti, considerati utenti vulnerabili), pari a 0,73 morti ogni 100 incidenti.

Viceversa, sulle strade statali e sulle strade provinciali, prevalentemente corrispondenti a tratti di strada extraurbani, abbiamo avuto rispettivamente 5,56 morti ogni 100 incidenti, e 4,56.

Morti



Incidenti



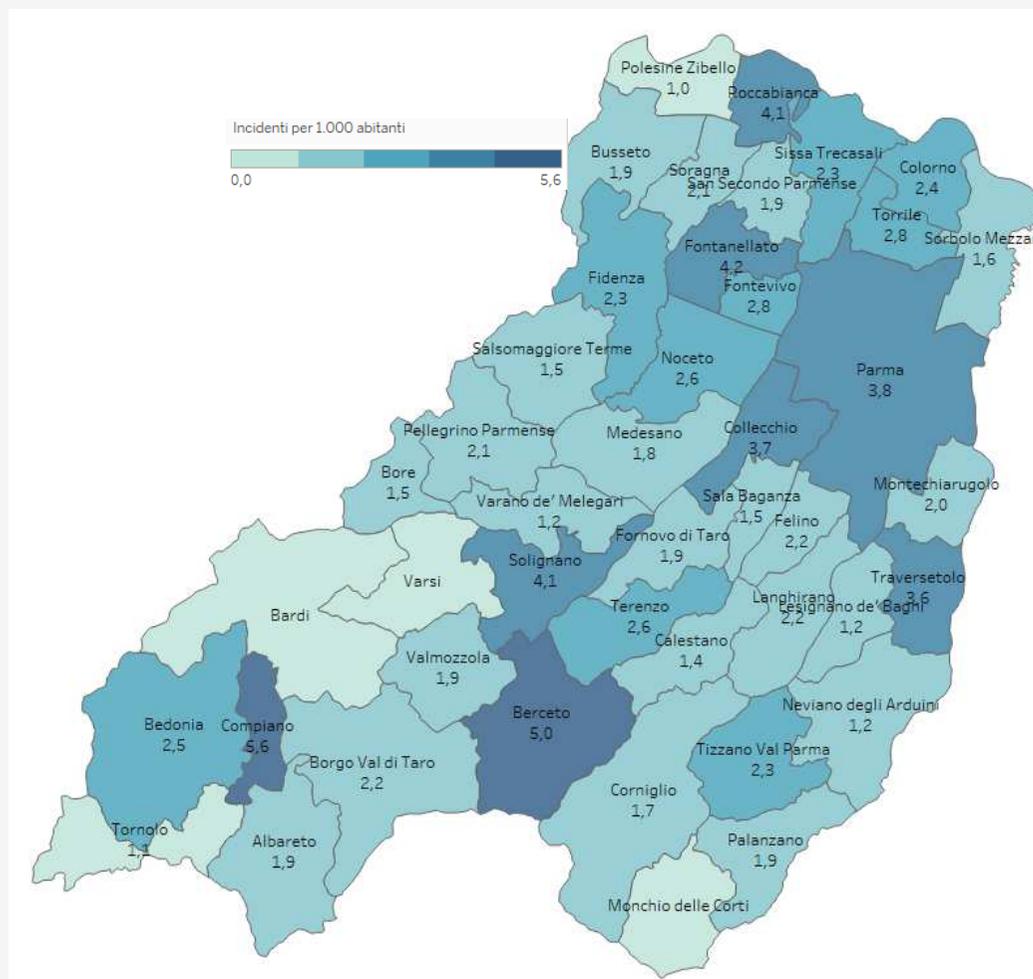
Incidenti 2022 per 1.000 abitanti (escluse autostrade)



In prima approssimazione i comuni in cui nel 2022 si è registrata una maggiore incidentalità rispetto al numero di abitanti sono quelli che si dispongono lungo la Via Emilia.

Tuttavia a questo schema vi sono state delle rilevanti eccezioni: innanzitutto Compiano, che con un indicatore di 5,6 incidenti ogni 1.000 abitanti presenta il valore più alto di tutto il territorio provinciale.

Al secondo posto troviamo Berceto, con un valore di 5; altri valori elevati al di fuori dei comuni lungo la via Emilia si riscontrano a Roccabianca e Solignano, entrambi a 4,1 incidenti ogni 1.000 abitanti, e a Traversetolo (3,6).



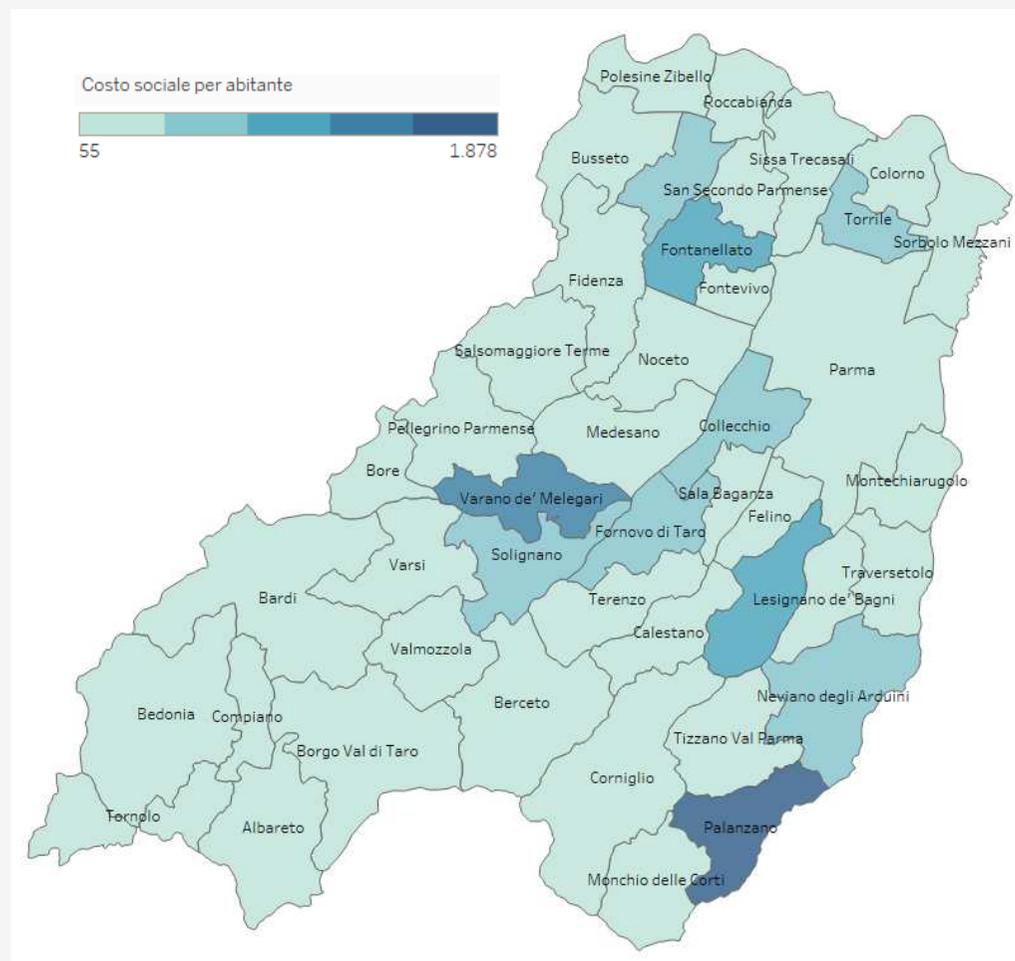
Costo sociale 2022 per abitante (autostrade escluse)



Il costo sociale è un importante indicatore che quantifica il danno economico subito dalla società, e conseguentemente dal cittadino, derivante dall'incidente stradale con lesioni a persone. Viene calcolato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base del D. LGS 35/2011, e gli ultimi valori quantificati sono: 1.812.989 euro per ogni decesso, 45.210 euro per ogni ferito, e 12.394 euro per ogni incidente.

Questi valori sono stati applicati all'incidentalità del nostro territorio nell'anno 2022, escludendo le autostrade: da questo calcolo possiamo dedurre un'approssimazione dei comuni dove si sono verificati i sinistri più gravi. In questo senso vediamo che i valori più elevati si trovano nel comune di Palanzano, seguito da Varano Melegari, Lesignano Bagni e Fontanellato.

A livello dell'intera provincia di Parma nel 2022 si è avuto un costo sociale degli incidenti stradali di oltre 168 milioni di euro (371 euro in media per abitante).

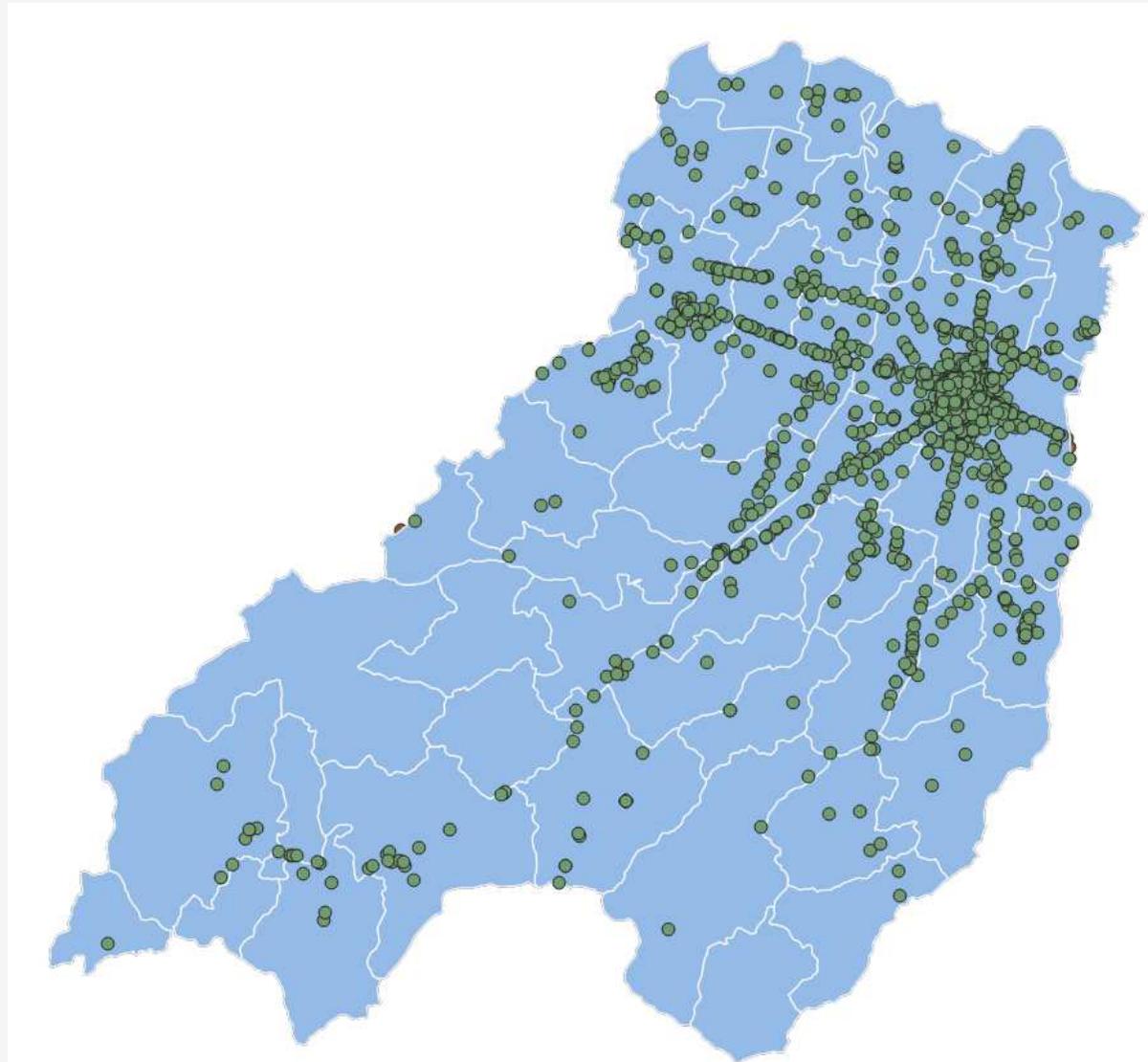


Incidenti stradali 2022 - Localizzazione



La localizzazione degli incidenti permette l'individuazione delle strade e dei tratti a maggior rischio di incidentalità, come supporto alle decisioni di prevenzione e controllo (ad es. possibilità di collocazione di tutor, autovelox fissi, velox con pattuglia) e di interventi infrastrutturali.

La Provincia aderendo alla convenzione con la Regione Emilia-Romagna sarebbe quindi il coordinatore dei flussi informativi provenienti da tutte le Forze dell'Ordine, e potrebbe mettere a disposizione in tempi rapidi dati di qualità per l'utilizzo dei Comuni, dei Carabinieri e della Polizia Stradale, diventando un vero e proprio hub di rilevazione e fornitura di dati ed elaborazioni.



Cause accertate o presunte di incidente per categoria della strada anno 2022



Il dato delle cause accertate o presunte è riferito alle sole circostanze corrispondenti ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente. Nella tabella non vengono riportati i dati di chi "procedeva regolarmente", e quindi può essere considerato in qualche modo la parte passiva del sinistro.

Negli incidenti dell'anno 2022 notiamo subito la netta preponderanza, sia per quanto riguarda le strade urbane che quelle extraurbane, della causa "guida distratta o andamento indeciso".

La seconda causa di sinistro per le strade extraurbane è stata la velocità, nel 10,7% del totale delle cause rilevate. Questa causa scende al 6% relativamente alle sole strade urbane, che vedono invece la causa del mancato rispetto della precedenza o del semaforo al 25,5%.

Descrizione cause	Urbane		Extra Urbane		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Procedeva o fuoriusciva con guida distratta o andamento indeciso	352	34,9	157	31,7	509	33,8
Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo	258	25,5	43	8,7	301	20,0
<i>Procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza</i>	82	8,1	19	3,8	101	6,7
<i>Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti</i>	83	8,2	4	0,8	87	5,8
<i>Procedeva senza rispettare lo stop</i>	53	5,2	15	3,0	68	4,5
<i>Procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra</i>	29	2,9	5	1,0	34	2,3
<i>Procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente</i>	11	1,1		0,0	11	0,7
Procedeva con velocità troppo elevata	61	6,0	53	10,7	114	7,6
<i>Procedeva con eccesso di velocità</i>	49	4,9	32	6,5	81	5,4
<i>Sbandamento con fuoriuscita per eccesso di velocità</i>	11	1,1	19	3,8	30	2,0
<i>Procedeva senza rispettare i limiti di velocità</i>	1	0,1	2	0,4	3	0,2
<i>Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza</i>	55	5,4	60	12,1	115	7,6
<i>Svoltava a sinistra irregolarmente</i>	44	4,4	5	1,0	49	3,3
<i>Procedeva contromano</i>	32	3,2	15	3,0	47	3,1
<i>Procedeva non in prossimità del margine destro della carreggiata</i>	18	1,8	22	4,4	40	2,7
<i>Ostacolo fisso nella carreggiata (colonnina, transenne ecc.) urtato</i>	22	2,2	17	3,4	39	2,6
<i>Circostanza imprecisata</i>	12	1,2	18	3,6	30	2,0
<i>Sbandamento con fuoriuscita per evitare l'urto</i>	9	0,9	13	2,6	22	1,5
<i>Ostacolo accidentale evitato</i>	8	0,8	12	2,4	20	1,3
<i>Ostacolo fisso</i>	10	1,0	10	2,0	20	1,3
<i>Attraversava la strada irregolarmente</i>	13	1,3	5	1,0	18	1,2
<i>Sorpassava all'incrocio</i>	11	1,1	4	0,8	15	1,0
<i>Veicolo evitato</i>	9	0,9	6	1,2	15	1,0
<i>Manovrava irregolarmente per fermarsi o sostare</i>	10	1,0	4	0,8	14	0,9
<i>Buca evitata</i>	3	0,3	9	1,8	12	0,8
<i>Ostacolo accidentale urtato</i>	3	0,3	9	1,8	12	0,8
<i>Caduta di persona da veicolo per: discesa da veicolo in moto</i>	8	0,8	2	0,4	10	0,7
<i>Sorpassava in curva, su dosso o con insufficiente visibilità</i>	5	0,5	5	1,0	10	0,7
Altre cause	67	6,6	27	5,4	94	6,2
Totale complessivo	1.010	100,0	496	100,0	1.506	100,0

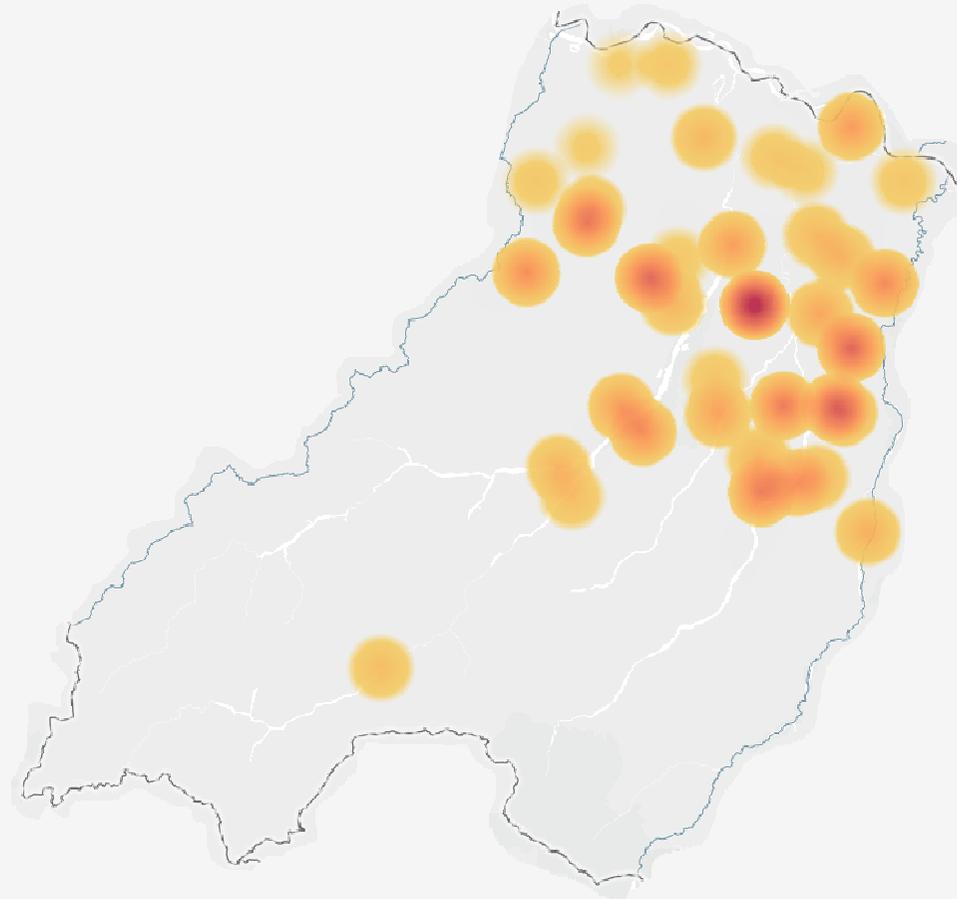
Flussi di traffico 2022



Nella mappa sono schematizzati per densità per postazione i dati dei flussi di traffico rilevati nel 2022 dal Sistema di Monitoraggio regionale dei flussi di Traffico Stradali (MTS) dell'Emilia-Romagna, realizzato dalla stessa Regione, dalle Province e dall'Anas. Questo sistema è composto da 283 postazioni in regione, in funzione 24 ore su 24, installate principalmente sulla viabilità statale e provinciale.

Questi dati costituiscono, in linea teorica, il denominatore ideale per la valutazione dell'incidentalità stradale, più preciso di quello costituito dal numero di abitanti, che non riesce per definizione ad intercettare il traffico di passaggio.

I dati della tabella nella pagina seguente riportano in ordine decrescente i dati del Traffico Giornaliero Medio (TGM), dai quali si può vedere come i flussi principali di traffico scorrono, comprensibilmente, nelle vicinanze del Capoluogo, con le sue tangenziali e la via Emilia verso Reggio, ma anche nelle radiali che da Parma si dirigono verso nord (San Polo di Torrile e Sorbolo) e verso sud (Langhirano e Collecchio).



Flussi di traffico 2022



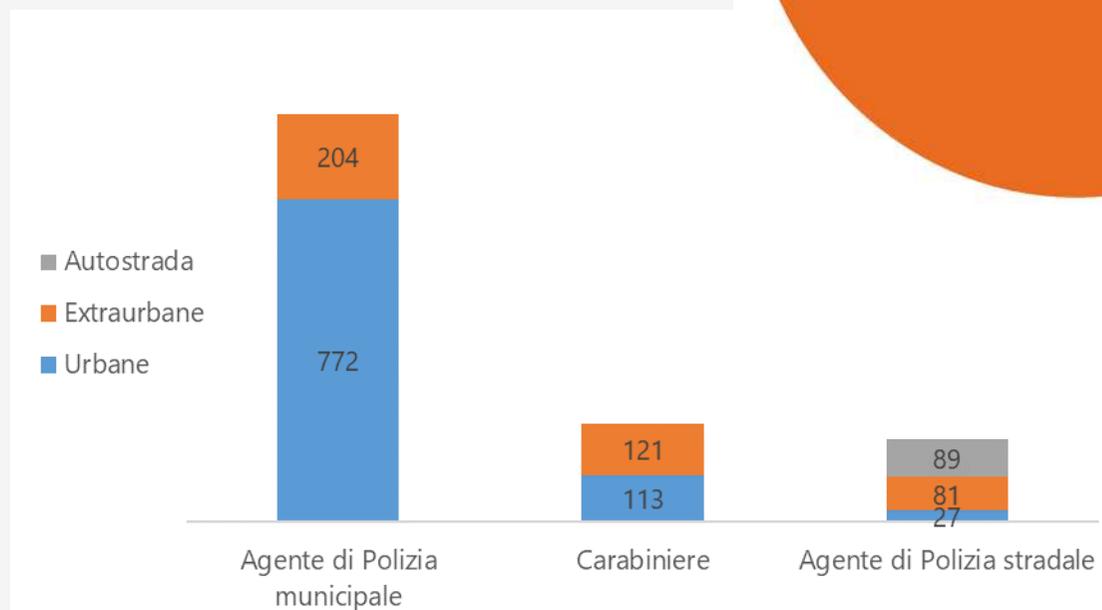
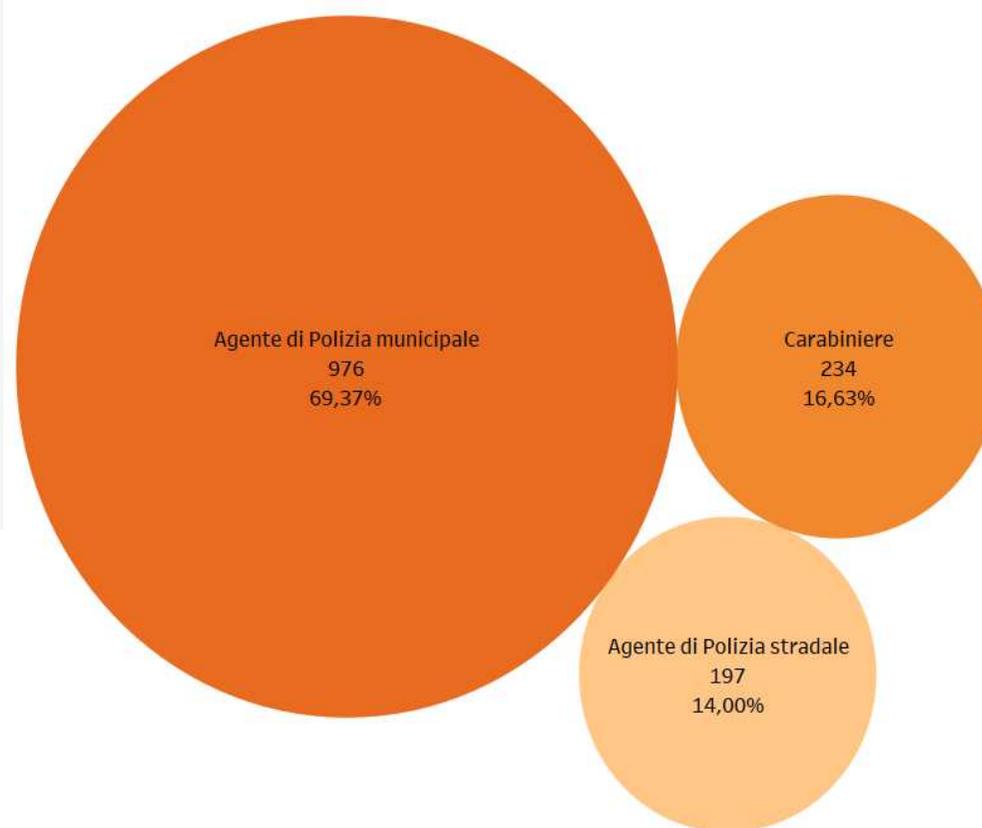
Strada	Transiti - Totale	Giorni Validi	TGM MEDI
SS 9var tangenziale nord/ovest di Parma tra SS 343 e SP 62R	1.660.693	33	50.324
SS 9var tangenziale nord Parma a San Pancrazio Parmense tra tangenziale ovest Parma e ponte fiume Taro	14.446.220	365	39.579
SS 9 a San Prospero Parmense tra Parma e confine provinciale Parma/Reggio Emilia	8.038.253	325	24.733
SS 9 tra Fidenza e A 15 (casello Parma ovest)	7.846.037	365	21.496
SS 343 tra A 1 (casello Parma) e San Polo	1.473.860	72	20.470
SS 62 tra Parma e Collecchio	791.082	41	19.295
SS 665 tra Parma e Corcagnano/Pilastro	6.149.458	324	18.980
SP 513R tra Parma e bivio Pilastrello/Monticelli Terme	5.858.196	343	17.079
SS 665 tra Pilastro e Lanqhirano	6.088.732	364	16.727
SP 62R tra Parma (viadotto A 1) e Sorbolo	4.911.777	316	15.544
SP 12 tra A 1 (casello Fidenza-Salsomaggiore) e Fidenza	5.300.379	365	14.522
SP 359R tra Fidenza e Salsomaggiore Terme	4.606.433	340	13.548
SS 62 tra Fornovo di Taro e Collecchio	4.844.202	364	13.308
SP 18 tra Pilastrello e Monticelli Terme	3.093.603	267	11.587
SS 357 tra Fornovo di Taro e Medesano	3.916.092	365	10.729
SS 343 tra Colorno e ponte fiume Po (confine regionale Lombardia)	3.910.307	365	10.713
SP 32 al ponte sul torrente Parma, tra SP 16 (Mamiano/Santa Mari del Piano) e Pilastro/Pannocchia	3.758.105	353	10.646
SP 10 tra Parma (viadotto A 1) e Viarolo	3.812.841	365	10.446
SP 15 tra Sala Baganza e Stradella/Collecchio	3.457.790	365	9.473
SS 357 tra Castelquelfo (SS 9) e Noceto	2.188.686	256	8.550
SP 28 tra Fornovo di Taro e Varano de' Melegari	2.002.486	278	7.203
SP 513R tra Traversetolo e San Polo d'Enza (confine provinciale Parma/Reggio Emilia)	2.576.752	365	7.060
SP 12 tra A 1 (casello Fidenza-Salsomaggiore) e Soragna	2.337.929	352	6.642
SP 72 tra Parma e Casale/Mezzani	2.222.852	342	6.500
SP 121R tra Pilastro e Sala Baganza	2.311.428	365	6.333
SP 16 tra Basilicanova e Mamiano	2.212.917	365	6.063
SP 10 tra San Secondo Parmense e Ragazzola (ponte fiume Po)	1.959.133	349	5.614
SS 523 tra Roccamurata/Ghiare di Berceto e Borgo Val di Taro	1.594.455	320	4.983
SS 308 tra Fornovo di Taro e Solignano	1.657.407	365	4.541
SP 34 tra Casale/Mezzani e Coenzo (confine provinciale Parma/Reggio Emilia)	809.763	201	4.029
SP 9 tra Torrile e Colorno	797.676	214	3.727
SP 11 a Roncole Verdi tra Busseto e Soragna	565.216	184	3.072
SP 11 tra Fontevivo e tangenziale di Parma	930.478	307	3.031
SP 43 tra Trecasali e Torrile	1.017.402	365	2.787
SP 10(1) a Ragazzola sul ponte del fiume Po (confine regionale Lombardia)	773.894	286	2.706
SP 588R a Castione Marchesi tra a Busseto e Fidenza	954.726	365	2.616
SP 10 tra Polesine Parmense e Ragazzola (ponte fiume Po)	482.159	226	2.133

Incidenti rilevati per tipo di Forza dell'Ordine anno 2022

Gli incidenti stradali con lesioni alle persone in provincia di Parma nel 2022 sono stati rilevati per quasi il 70% da Agenti di Polizia Municipale, per il 16% da Carabinieri e per il 14% dalla Polizia Stradale.

Le Polizie Municipali hanno rilevato circa l'85% dei sinistri avvenuti su strade urbane, i Carabinieri il 12% e la Polizia Stradale il 3%.

Gli incidenti su strade extraurbane sono stati rilevati per il 50% dalle Polizie Municipali, per il 30% circa dai Carabinieri e per il restante 20% dalla Polizia Stradale, che a sua volta ha rilevato la totalità degli incidenti su autostrade.



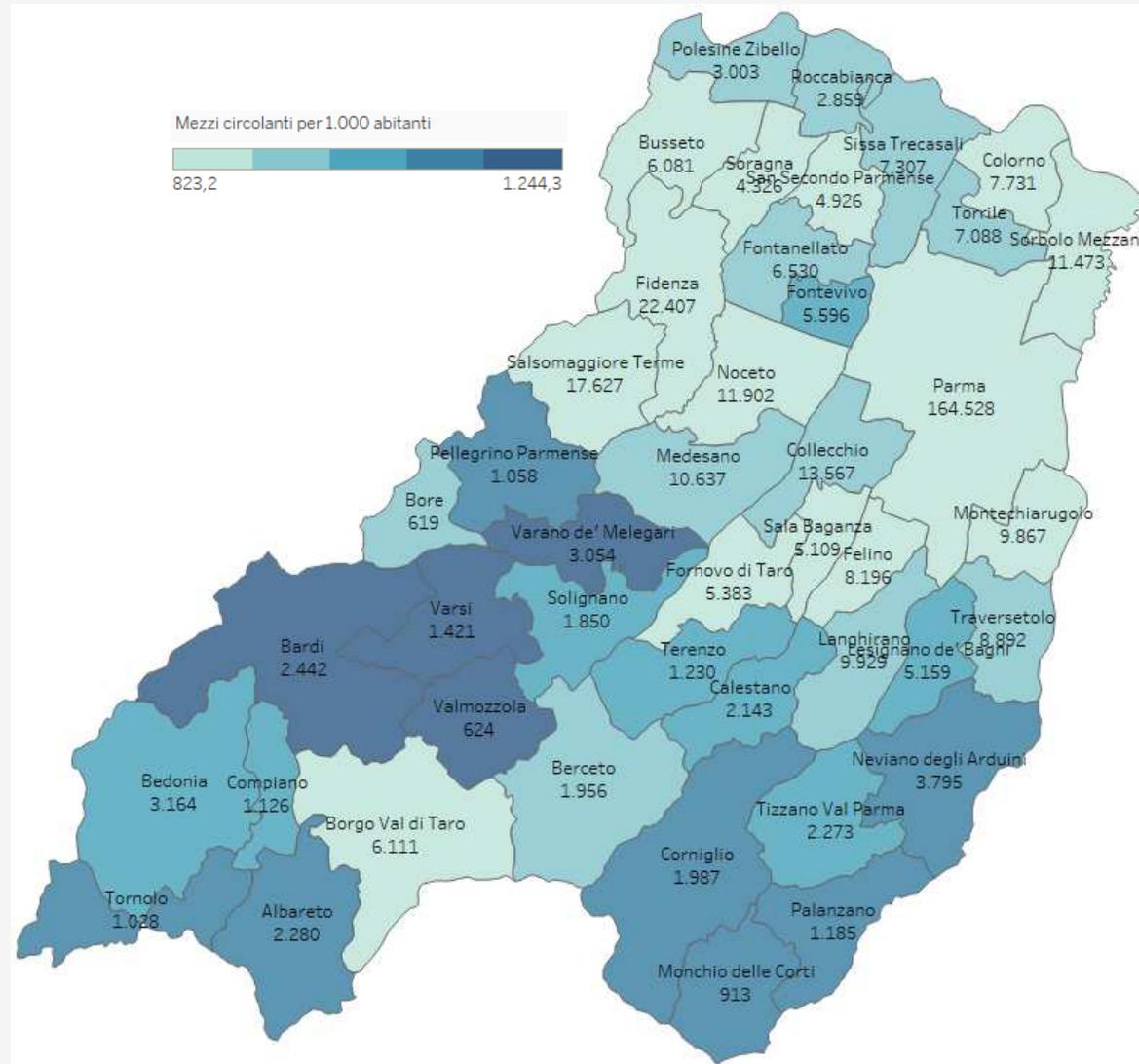
Veicoli circolanti per 1.000 abitanti e veicoli totali 2022



Il numero dei veicoli circolanti è un fattore determinante dell'incidentalità. In questo caso si parla dei motoveicoli rilevati dall'ACI nel 2022 (Autovetture, Veicoli industriali, Trattori stradali, Motocicli, Autobus), escludendo quindi le biciclette e i monopattini.

Vediamo come, tendenzialmente, il tasso dei Veicoli circolanti per 1.000 abitanti sia più alto nei comuni della Montagna e minore nei comuni a ridosso della via Emilia, riflesso forse di una maggiore difficoltà ad usufruire di servizi di trasporto pubblico nelle aree deboli.

Il tasso appare particolarmente alto nei comuni della Valceno; relativamente elevato, rispetto al resto della pianura, nei comuni rivieraschi del Po.



Glossario



Incidente stradale incidente su strada aperta alla pubblica circolazione in seguito al quale una o più persone sono rimaste ferite o uccise e dove almeno un veicolo è rimasto coinvolto

Feriti persone che hanno subito lesioni, di qualsiasi gravità, a seguito dell'incidente

Morti persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o decedute dal 2° al 30° giorno a partire dal giorno dell'incidente

Indice di infortunio numero di morti e feriti ogni 100 incidenti: $(M+F)/100$

Indice di lesività numero di feriti ogni 100 incidenti: $F/100$

Indice di mortalità numero di morti ogni 100 incidenti: $M/100$

Tasso di incidentalità stradale numero di incidenti stradali per mille abitanti

Tasso di mortalità stradale numero di morti per incidente stradale per mille abitanti

Costo sociale è una stima del danno economico subito dal singolo cittadino e dalla collettività a causa di un sinistro per danni alle persone, ai veicoli e all'ambiente Il costo sociale medio annuo è valutato attraverso la seguente formula $((n. \text{morti} * € 1.812.989) + (n. \text{feriti} * € 45.210) + (n. \text{incidenti} * € 12.394)$. I parametri medi di riferimento sono stati fissati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n.37 del 17-02-2023

Parco veicolare consistenza (o parco dei veicoli secondo la provincia di residenza del proprietario e la categoria dei veicoli autovetture autocarri autobus, trattrici motrici motoveicoli ecc.. E' determinata in base alle risultanze del Pubblico Registro Automobilistico conteggiando i veicoli iscritti e non radiati meno quelli che risultano confiscati o per i quali è stata annotata la perdita di possesso

Utenti deboli pedoni e ciclisti

Utenti vulnerabili per ruolo pedoni, ciclisti, ciclomotoristi, motociclisti e utenti di monopattino



**PROVINCIA
DI PARMA**

UFFICIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE - TRASPORTI

PARERE di REGOLARITA' TECNICA

Sulla proposta n. **5048 /2023** ad oggetto:

" "STUDIO STATISTICO DELLA PERICOLOSITÀ NELLA RETE STRADALE DELLA PROVINCIA DI PARMA: ANALISI CONOSCITIVA PROPEDEUTICA ALLA PROGETTAZIONE E ATTUAZIONE DI MISURE DI RIDUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ E AUMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE". APPROVAZIONE DEL QUADRO DI ANALISI PER LO SVILUPPO DI UN PROGETTO DI RILEVAZIONE STATISTICA SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE. "

Viste le motivazioni espresse nel testo della proposta di atto in oggetto, formulate dal sottoscritto Dirigente, ai sensi dell'art. 49, 1° comma del Decreto legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, si esprime parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarita' tecnica.

Note:

Parma , 28/12/2023

Sottoscritto dal Responsabile
(RUFFINI ANDREA)
con firma digitale