

SINTESI

PAGINA BIANCA

Il quadro generale della sicurezza stradale italiana è caratterizzato da forti contrasti che, in ampia misura, sono da collegare alle intense modificazioni dell'ultimo periodo. In particolare accanto ad alcuni importanti miglioramenti che derivano dalla recente revisione del Codice della Strada e dalle prime fasi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, permangono ritardi e condizioni di debolezza che, proprio in relazione ai notevoli miglioramenti conseguiti in altri settori, appaiono sempre meno accettabili.

La presente sintesi è stata redatta in modo da fornire un quadro il più possibile completo, i frequenti rimandi "*Documento Base*" consentono di individuare i capitoli e i paragrafi che contengono approfondimenti, descrizioni più articolate e argomentazioni che in questa parte della relazione sono illustrate in estrema sintesi.

La materia è suddivisa in tre capitoli

1. **gli elementi chiave della sicurezza stradale nell'ultimo periodo**, con particolare riferimento alla evoluzione verificatasi nel 2003, confronti sintetici con altri Paesi dell'UE e rapporto tra evoluzione tendenziale e obiettivi di riduzione delle vittime degli incidenti stradali;
2. **il governo della sicurezza stradale** nell'ultimo quadriennio (la revisione del Codice della Strada, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e i primi due programmi attuativi, altre misure di livello nazionale, regionale e locale);
3. **problemi e prospettive di sviluppo**, dalle carenze conoscitive alla scarsa diffusione delle strutture e degli strumenti tecnici necessari per il governo della sicurezza stradale, dal problema dei tempi e delle procedure a quello delle risorse.

I GLI ELEMENTI CHIAVE DELLA SICUREZZA STRADALE NELL'ULTIMO PERIODO

I. A La ripresa del processo di miglioramento

L'elemento principale che caratterizza il 2003 è costituito dalla straordinaria riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali.

Dopo una fase di progressivo scadimento dei livelli di sicurezza stradale durata oltre dieci anni¹, il nostro Paese, nel corso del 2003, ha registrato una rilevantissima riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali che sono passate:

- dai 6.739 morti del 2002 ai 6.015 morti del 2003, con una riduzione pari a **-724 unità (-10,7%)**;
- dai 341.660 feriti del 2002 ai 318.961 feriti del 2003, con una riduzione pari a **-22.699 unità (-6,6%)**;²
- da un costo sociale di 34.540 milioni di euro del 2002 ai 31.860 milioni di euro del 2003, con una riduzione di onere pari a **-2.680 milioni di euro (-7,8%)**.³

La diminuzione del numero di morti è di assoluto rilievo in quanto determina il più basso tasso di mortalità mai registrato nel Paese: 10,5 morti per 100.000 abitanti, inferiore anche al tasso di mortalità del 1953 (11,1 morti per 100.000 abitanti), quando il tasso di motorizzazione (5,7 autoveicoli per 100 abitanti) era 15 volte più basso di quella attuale (83,3 autoveicoli per 100 abitanti).⁴

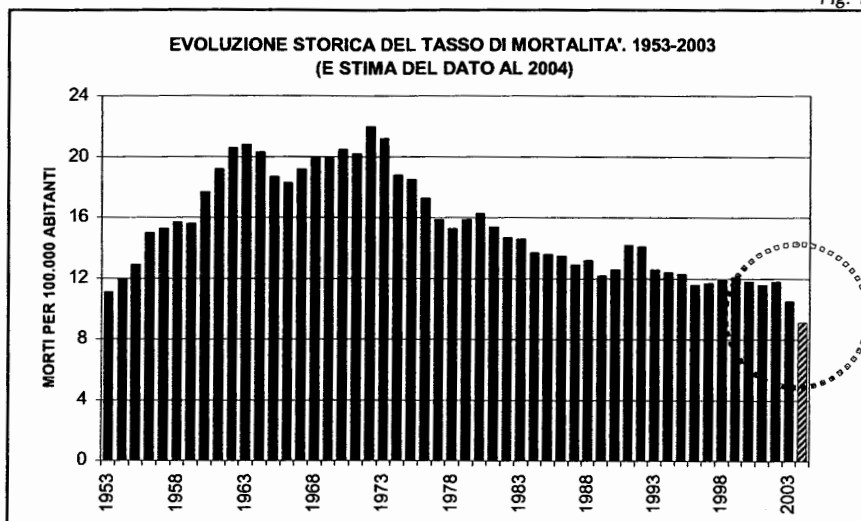
¹ "Documento Base", la Sezione 1^a, *Stato ed evoluzione della sicurezza stradale*, Capitolo 2, "L'evoluzione della sicurezza stradale".

² Il numero di morti e feriti per l'anno 2002 è quello rivisto e corretto dall'ISTAT nell'ultima serie delle *Statistiche degli incidenti stradali*, diffusa nell'ottobre del 2004.

³ Il costo sociale indica l'ammontare complessivo degli oneri economici **diretti** sostenuti dallo Stato, dalle imprese e dalle famiglie a causa dei danni a persone e cose generati dagli incidenti stradali. I parametri utilizzati per il calcolo del costo sociale sono indicati dal *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* e sono analoghi a quelli utilizzati nella maggior parte dei Paesi europei. A titolo puramente esemplificativo si nota che il Dipartimento per i Trasporti (DfT) del Regno Unito, nella revisione dei costi sociali degli incidenti stradali del 1° novembre 2003, indica un costo medio di 1.447.490 sterline per i decessi, di 168.260 sterline per i feriti gravi, di 16.750 sterline per i feriti leggeri e di 57.760 sterline per i feriti nel complesso; il costo medio di un incidente senza danni alle persone viene valutato pari a 1.490 sterline. Tali parametri sono ampiamente superiori a quelli utilizzati nel nostro Paese (qualora fossero applicati alla nostra incidentalità fornirebbero una valutazione del costo sociale più elevata di circa il 30%).

⁴ Per omogeneità con il dato del 2003, il tasso di mortalità del 1953 è stato riportato a 30 giorni attraverso i parametri adottati dal CEMT (Conferenza europea dei Ministri dei Trasporti) e da CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) dell'UE.

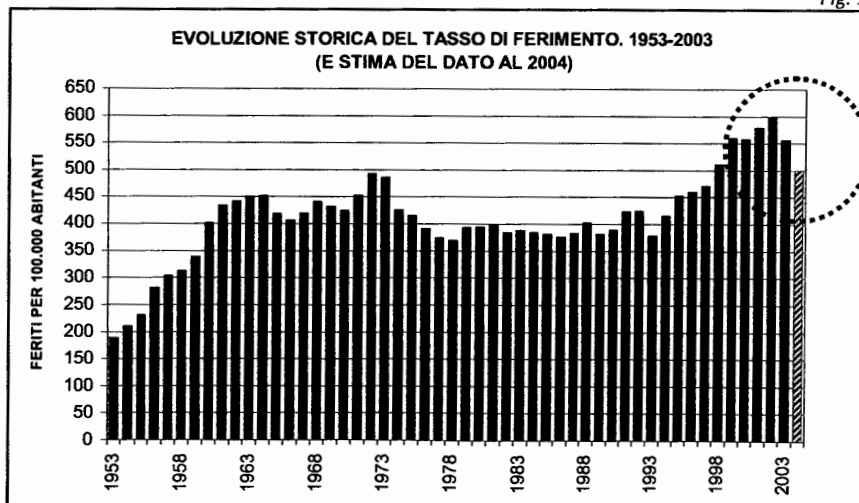
Fig. 1



Elaborazione RST su dati ISTAT

Anche la riduzione del numero di feriti è decisamente consistente ma in una prospettiva storica assume minore rilievo in quanto determina il tasso di ferimento più basso degli ultimi cinque anni ma non consente di annullare i continui e crescenti incrementi che si sono determinati negli ultimi dieci anni e dopo la stagnazione del trentennio precedente, tra il 1953 e il 1963.

Fig. 2



Elaborazione RST su dati ISTAT

L'analisi dei dati mensili consente di collocare con precisione l'inversione di tendenza nel mese di luglio 2003. Da questo mese il numero medio di incidenti morti e feriti comincia a ridursi con tassi estremamente sostenuti. In particolare:

- a) il primo semestre del 2003 registra un aumento di 33 morti (+1,0% rispetto al primo semestre del 2002) e di 3.750 feriti (+2,3%, sempre rispetto al primo semestre del 2002) e rientra nella decennale fase di crescita dell'incidentalità stradale;
- b) il secondo semestre del 2003 registra una radicale inversione di tendenza: il numero di morti si riduce di 772 unità (-24,8% rispetto al secondo semestre 2002) e quello dei feriti si riduce di 22.249 unità (-13,3% rispetto al secondo semestre 2002).

La leggera crescita di vittime nella prima metà dell'anno e la straordinaria riduzione delle stesse nella seconda metà dell'anno determinano complessivamente, nel 2003, **una delle tre maggiori riduzioni di vittime degli incidenti stradali rilevate dal 1953 al 2003.**⁵

I. B I motivi del miglioramento

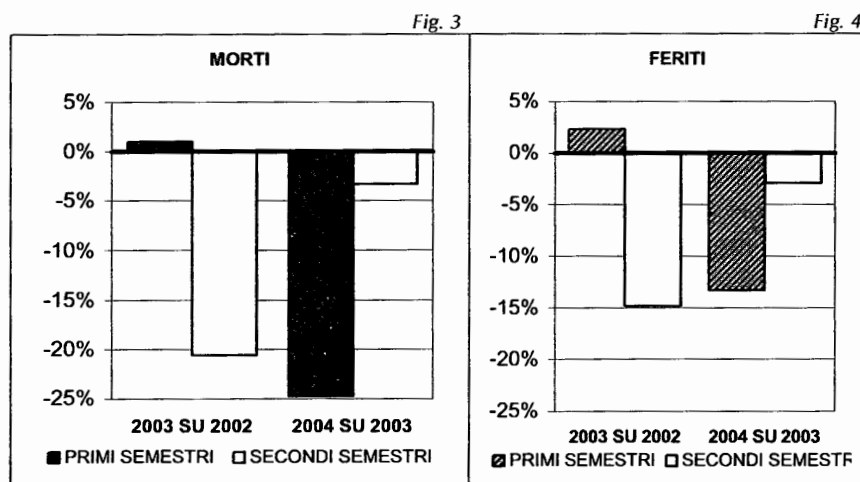
La collocazione temporale del momento di inversione di tendenza (luglio 2003) e la simultaneità della inversione di tendenza, o della riduzione dei tassi di crescita, in gran parte del territorio nazionale (77 province su 103), fanno ritenere altamente probabile che il principale fattore che ha determinato la riduzione delle vittime sia costituito dalla revisione del codice della strada e, in particolare, dalla introduzione della patente a punti e dal modo in cui l'applicazione della norma è stata sostenuta e affiancata da azioni di informazione e sensibilizzazione da un lato e di controllo, prevenzione, dissuasione e repressione dall'altro.⁶

⁵ Nei cinquantun anni che intercorrono tra il 1953 e il 2003 si sono rilevate riduzioni di vittime superiori (in valore assoluto e in valore percentuale) a quella registrata nel 2003 solo nel 1993 con una riduzione di 851 morti (-10,6%) e 24.994 feriti (-10,4%) e nel 1974 con una riduzione di 1.219 morti (-10,5%) e 31.281 feriti (-11,8%). In altri due anni sono state registrate riduzioni di vittime più ampie solo per aspetti parziali: nel 1965 la riduzione del numero di morti in valore assoluto è stata più ampia (-759) ma più contenuta in valore percentuale (-7,3%) e la riduzione dei feriti è stata ben più contenuta sia in valore assoluto che percentuale (-15.284 feriti; -6,6%); una identica situazione si è verificata nel 1977 (-761 morti, pari a -7,9%; -8.622 feriti, pari a -4,0%).

⁶ L'introduzione della patente a punti di per sé non sempre ha determinato una forte riduzione delle vittime, ad esempio, in Francia, l'introduzione della patente a punti (nel luglio del 1992) è stata seguita da una riduzione marginale del numero di morti (-31 morti, pari a -0,3%) e da una riduzione non particolarmente elevata del numero di feriti (-12.756 feriti, pari a -9,8%).

Per verificare se la forte contrazione delle vittime registrata nel secondo semestre del 2003 abbia un carattere congiunturale (e temporaneo) o strutturale (e stabile nel tempo) è stata elaborata una stima del numero di vittime da incidenti stradali nel 2004, utilizzando i dati resi disponibili dalla Polizia Stradale e di alcuni sondaggi puntuali.⁷

Questi dati indicano che, qualora nel corso del 2004 non siano intervenute modificazioni sostanziali nella configurazione dell'incidentalità stradale e qualora la quota di incidenti su sistemi stradali locali rilevata dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri non abbia subito significative modificazioni rispetto al 2003, nel primo semestre del 2004 si sarebbe verificata una riduzione di morti dell'ordine del 21% (-754 morti) e una riduzione di feriti dell'ordine del 15% (-26.500 feriti).



Elaborazione RST su dati ISTAT e Ministero dell'Interno – Polizia Stradale

La stima indica dunque una tendenziale stabilità della riduzione delle vittime nel secondo semestre del 2003 e nel primo semestre del 2004 e, cioè, **nel corso di tutto il primo anno di applicazione della nuova normativa**. Adottando gli stessi criteri di stima, nel semestre successivo (2° semestre 2004) dovrebbe verificarsi ancora una riduzione di morti e feriti ma di entità decisamente minore, intorno al -3% sia per i morti che per i feriti (-100 morti e -4.400 feriti).

⁷ La stima viene descritta con maggiore dettaglio nel successivo paragrafo III, "Problemi e prospettive di sviluppo", punto A, "Le carenze della base informativa". L'esame puntuale delle fonti, e delle loro divergenze, viene illustrato nell'Appendice A, "Il numero delle vittime degli incidenti stradali secondo tre fonti".

I. C Natura e prospettive della riduzione delle vittime

In definitiva il biennio 2003 - 2004 evidenzia quello che appare essere un **passaggio di stato** della sicurezza stradale italiana originato dalle innovazioni introdotte nel codice della strada e dalle modalità di applicazione delle nuove norme. In particolare si possono distinguere quattro sottofasce:

- a) nel 1° semestre 2003 (prima che entrassero in vigore le nuove norme del codice e, in particolare la patente a punti) prosegue la tendenza alla crescita del numero di morti (+ 30) e feriti (+ 3.750);
- b) nel 2° semestre 2003 (il primo semestre di applicazione delle nuove norme) si realizza l'inversione di tendenza con una straordinaria riduzione di morti (-772) e feriti (-22.249);
- c) secondo le stime elaborate, nel corso del 1° semestre del 2004 (e cioè nel corso del secondo semestre di applicazione della norma) si verifica una riduzione di morti (-754) e feriti (-26.449) del tutto analoga a quella registrata nel semestre precedente;
- d) per il 2° semestre del 2004 le stime indicano una leggera riduzione del numero di morti (-97) e feriti (-4.422) che comporta il sostanziale consolidamento del numero medio di vittime rilevato negli analoghi mesi del 2003.

In definitiva, nel primo anno di applicazione delle nuove norme del codice della strada (dal luglio 2003 al giugno 2004) si realizza un vero e proprio **salto qualitativo del livello di sicurezza** con il passaggio da 6.739 a circa 5.150 morti per anno (con una straordinaria riduzione del -24%) e da 341.660 a circa 292.000 feriti per anno (con una meno clamorosa riduzione del -14%).

La revisione del codice e le misure che ne hanno accompagnato l'applicazione sia in termini di informazione e sensibilizzazione, sia in termini di controllo, prevenzione, dissuasione e repressione, hanno dunque concorso in via prevalente a determinare, alla fine del 2004, **una riduzione complessiva di circa 1.600 morti e 50.000 feriti** con un "risparmio" medio di 4,5 vite e di oltre 130 feriti ogni giorno. Secondo la stima che stiamo delineando, nel 2004 il tasso di mortalità passerebbe dagli 11,8 morti per 100.000 abitanti del 2002a meno di 9 morti per 100.000 abitanti mentre il tasso di ferimento passerebbe da 585 feriti per 100.000 abitanti a circa 500 feriti per 100.000 abitanti. In termini economici la riduzione di vittime sopra indicata implica un **minor onere per lo Stato, le imprese e le famiglie pari a poco meno di 6.000 milioni di euro ogni anno** (circa la metà dell'ultima manovra finanziaria).