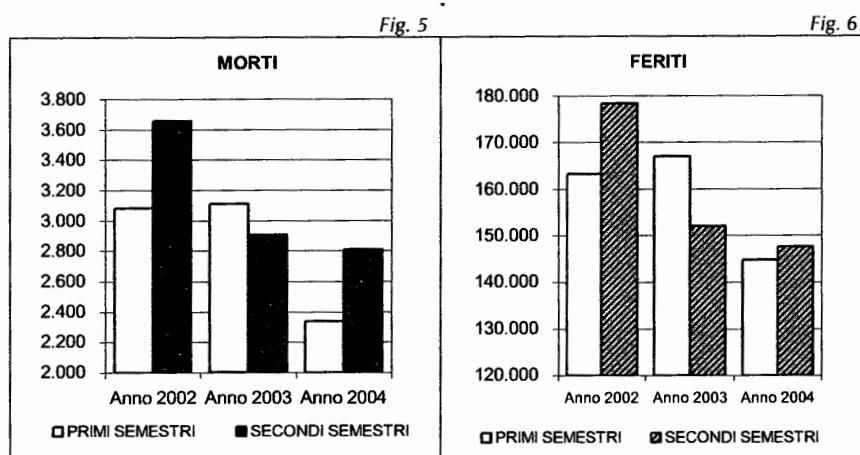


Proprio perché si tratta di un passaggio di stato, non è ragionevole attendere una prosecuzione indefinita dell'evoluzione delle vittime con gli stessi tassi di riduzione anche negli anni successivi. Come è stato indicato sopra, già nel 3° semestre di applicazione della norma i risultati acquisiti tendono a stabilizzarsi, con una ulteriore riduzione valutabile intorno al -3%.



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

Se i dati consuntivi (che, presumibilmente, saranno disponibili nell'autunno del 2005) confermeranno le stime sopra delineate saremo di fronte al **più cospicuo miglioramento della sicurezza stradale registrato nel nostro Paese in assoluto**.

Anche in questo caso tuttavia l'Italia sarà ancora molto lontano dalle punte di eccellenza raggiunte nei Paesi europei che vantano i più elevati livelli di sicurezza stradale (Regno Unito, Svezia e Olanda). Inoltre, per raggiungere l'obiettivo indicato dal terzo programma di azione della Commissione europea⁸, in Italia si dovrà realizzare una **ulteriore riduzione di 1.800 morti e 120.000 feriti**. A questo proposito occorre evidenziare tre aspetti di fondamentale rilievo:

- l'effetto della revisione del codice della strada è stato di straordinaria importanza ma l'ordine di grandezza della riduzione delle vittime determinato da tale misura difficilmente potrà procedere molto oltre la riduzione già acquisita di 1.600 morti e 50.000 feriti;

⁸ Commissione europea, "Dimezzare il numero delle vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa", Bruxelles, 14.5.2003.

- per mantenere questo livello sarà necessario non ridurre l'azione di informazione - sensibilizzazione da un lato e di controllo prevenzione dissuasione dall'altro, in assenza di un'azione in grado di mantenere viva l'attenzione sulle nuove norme si rischia un processo regressivo che ridurrebbe la portata dei risultati sino ad oggi conseguiti;
- per raggiungere l'obiettivo del dimezzamento delle vittime degli incidenti stradali indicato dalla Commissione europea occorre affiancare la revisione del Codice della Strada con altri interventi di analoga efficacia e intensità.

I. D Incidenti stradali e vittime: dimensioni e caratteri di base

Il miglioramento della sicurezza stradale determinato dall'introduzione della patente a punti, proprio perché riguarda in generale tutti i conducenti e tutta la mobilità, non ha modificato, se non marginalmente, le caratteristiche e la composizione dell'incidentalità stradale.

Da un punto di vista quantitativo il numero di vittime degli incidenti stradali, nonostante i cospicui progressi realizzati nel corso del 2003, continua a rimanere decisamente elevato poiché è costituito da:

- 6.015 morti, con un tasso di 10,4 morti per 100.000 abitanti;
- 318.961 feriti, con un tasso di 551 feriti per 100.000 abitanti.

Tali valori collocano, infatti, l'incidentalità stradale del nostro Paese leggermente al di sopra della media dell'UE e ben distante dai livelli di sicurezza del Regno Unito, della Svezia, dell'Olanda, della Finlandia e della Germania e di Paesi che non fanno parte dell'UE, come la Norvegia e la Svizzera.⁹ Il costo che lo Stato, le imprese e le famiglie sono obbligati a sostenere a causa delle distruzioni di vite e di beni causate dagli incidenti stradali risulta pari a 31.860 milioni di Euro, con un costo pro-capite pari a 558 Euro.¹⁰ Rispetto al 2002 i dati indicano una riduzione particolarmente sostenuta del numero di morti (-10,7%) mentre sono meno ampie le riduzioni di feriti e incidenti (intorno a -6%). In altri termini non solo si riduce il numero di incidenti ma anche il loro indice di gravità media (morti per 100 vittime) e questo spiega la maggiore riduzione del numero di morti.

⁹ Rispetto a questi Paesi l'Italia presenta tassi di mortalità che sono da 1,8 a 1,3 volte più elevati.

¹⁰ Per il calcolo del costo sociale degli incidenti stradali vengono utilizzati i parametri definiti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

Tab. 1

	2002	2003	VARIAZIONE 02 - 03	
			V.A.	%
INCIDENTI	239.354	225.141	-14.213	-5,9%
MORTI	6.739	6.015	-724	-10,7%
FERITI	341.660	318.961	-22.699	-6,6%
COSTO SOCIALE (MILIONI DI EURO)	34.540	31.860	-2.680	-7,8%
INDICE DI GRAVITÀ	19,3	18,5	-0,83	-4,3%
TASSO DI INCIDENTALITÀ	414,9	388,9	-26	-6,3%
TASSO DI MORTALITÀ	11,8	10,4	-1,4	-11,9%
TASSO DI FERIMENTO	599,5	550,9	-48,6	-8,1%
COSTO SOCIALE PROCAPITE	597,6	557,7	-39,9	-6,7

Elaborazione RST su dati ISTAT

La forte riduzione degli incidenti, e delle vittime da questi determinate, per i motivi richiamati in apertura del paragrafo non ha causato una rilevante modificazione della ripartizione per tipo di strada cosicché **si conferma la netta prevalenza dell'incidentalità urbana da un lato e regionale e locale dall'altra**. In particolare si segnala come l'incidentalità regionale e locale, compresa quella urbana, raccolgano nel 2003, il 75,5% dei morti, l'86,7% dei feriti e l'83,7% del costo sociale complessivamente generato dagli incidenti stradali. I dati indicano, dunque, chiaramente come **più dei 4/5 dell'incidentalità stradale rientri in un ambito di competenze locali e regionali**.

Tab. 2

MORTI, FERITI E DANNO SOCIALE PER TIPO DI INFRASTRUTTURA. 2003

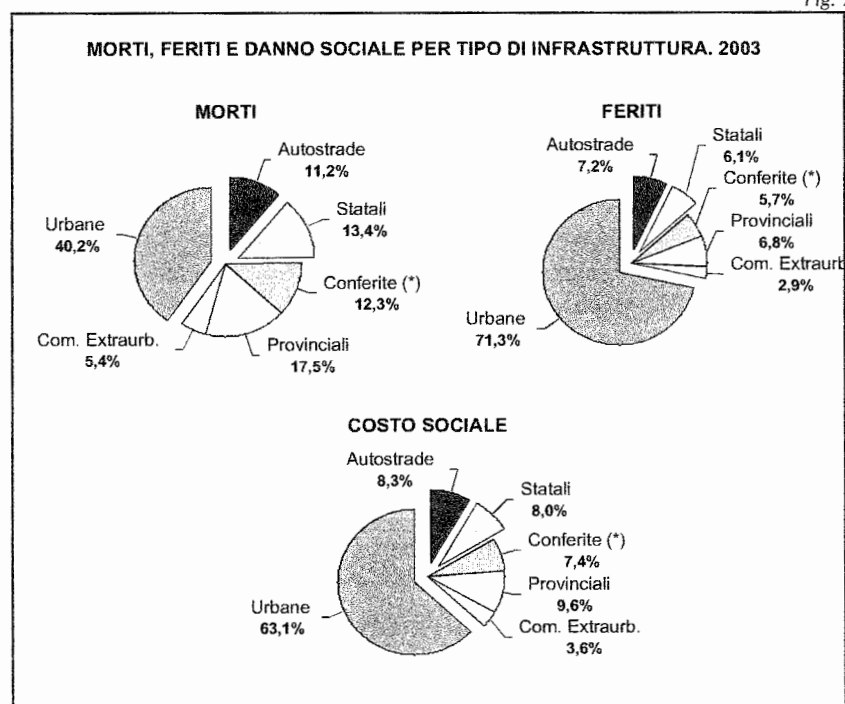
TIPO DI STRADA	MORTI		FERITI		COSTO SOCIALE	
	VA	%	VA	%	VA	%
LIVELLO NAZIONALE	1.476	24,5%	42.418	13,3%	5.180	16,3%
- AUTOSTRADE CONCESSE	553	9,2%	18.117	5,7%	2.105	6,6%
- AUTOSTRADE NON CONCESSE	118	2,0%	4.932	1,5%	527	1,7%
- STATALI	805	13,4%	19.369	6,1%	2.548	8,0%
LIVELLO REGIONALE E LOCALE	4.539	75,5%	276.543	86,7%	26.681	83,7%
- CONFERITE (*)	741	12,3%	18.168	5,7%	2.370	7,4%
- PROVINCIALI	1.053	17,5%	21.766	6,8%	3.070	9,6%
- COMUNALI EXTRAURBANE	324	5,4%	9.252	2,9%	1.133	3,6%
URBANE	2.421	40,2%	227.357	71,3%	20.108	63,1%
TOTALE	6.015	100%	318.961	100%	31.860	100%

(*) Strade ex statali conferite al demanio regionale. Dato stimato.

Elaborazione RST su fonti varie

Inoltre, la maggior parte delle vittime è determinata da incidenti che avvengono sulla viabilità urbana, dove si localizza il 40,2% dei morti, il 71,3% dei feriti e il 63% del costo sociale. Gli incidenti sul sistema stradale extraurbano locale (comunali extraurbane, provinciali¹¹ e regionali) determinano il 35,2% dei morti, il 15,4% di feriti e il 20,6% del costo sociale. Gli incidenti sulla rete statale generano il 13,4% dei morti, il 6,1% dei feriti e l'8,0% del costo sociale. Gli incidenti sulle autostrade, concesse e non concesse, causano l'11,2% dei morti, il 7,2% dei feriti e lo 8,3% del costo sociale. In particolare, sulle autostrade in concessione gli incidenti causano il 9,25 dei morti, il 5,7% dei morti e il 6,6% del costo sociale.

Fig. 7



(*) Il termine "Autostrade" indica sia le autostrade concesse che quelle non concesse

Elaborazione RST su fonti varie

I. E I profili territoriali del miglioramento

Il processo di miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione delle vittime degli incidenti stradali investe, sia pure in termini diversificati, la maggior parte del territorio nazionale con alcune significative eccezioni.

¹¹ Le strade provinciali comprendono anche la rete ANAS conferita alle Regioni.

Rispetto all'evoluzione del quinquennio 1998–2002 (che, ricordiamo, era caratterizzata da una leggera crescita del numero di morti e da una forte crescita del numero di feriti) nel 2003 si è verificato che:

- a) nella maggior parte dei territori provinciali (49 province per un complesso di 31,4 milioni di abitanti, il 54,2% del totale) si passa da una crescita, a volte anche molto sostenuta, delle vittime ad una loro riduzione più o meno ampia;
- b) 27 province (con una popolazione di 13,6 milioni di abitanti pari al 23,4% della popolazione italiana) nel quinquennio 1998 – 2002 registravano una riduzione delle vittime che nel 2003 viene confermata e nella maggior parte dei casi (22 province su 27) viene intensificata;
- c) 20 province (con una popolazione di 9,9 milioni di abitanti, il 17,1% del totale) fanno registrare una dinamica in crescita sia nel quinquennio 1998 - 2002 che nel 2003;
- d) 7 province (con una popolazione pari a 3,1 milioni di abitanti, il 5,3% del totale) risultano in netta controtendenza in quanto passano da una fase di riduzione delle vittime degli incidenti stradali del quinquennio 1998 – 2002 ad una fase di crescita del 2003.

In sostanza, **poco meno dell'80% della popolazione italiana vive in una delle 76 province dove il numero di vittime degli incidenti stradali è in riduzione da sei anni o è passato dalla crescita alla riduzione nell'ultimo anno** mentre il restante 20% della popolazione italiana vive in una delle 27 province dove il numero di vittime degli incidenti stradali è sempre cresciuto negli ultimi sei anni o ha cominciato a farlo nell'ultimo anno.

Le province che passano da un fase di crescita ad una fase di riduzione delle vittime tendono a distribuirsi abbastanza omogeneamente su tutta la penisola mentre quelle con un'evoluzione in controtendenza (dalla riduzione alla crescita delle vittime degli incidenti stradali) o che non hanno subito gli effetti positivi del nuovo quadro normativo (vittime degli incidenti stradali in crescita nel quinquennio 1998 - 2002 e anche nel 2003) tendono a localizzarsi prevalentemente in due aree:

- l'Umbria e alcune province limitrofe;
- la fascia territoriale posta a cavallo del Po.

Le 14 province che comprendono le maggiori aree urbane del Paese presentano un tipo di evoluzione analoga a quella di tutto il Paese: la metà passa da una fase di crescita ad una fase di riduzione, quattro risultano in riduzione fin dal 1998, due sono in crescita sin da 1998 (Napoli e Verona) una risulta in controtendenza e passa da una fase di riduzione delle vittime ad una di crescita (Firenze).

I. F Le grandi aree urbane¹²

Le grandi aree urbane italiane raccolgono poco più del 16% della popolazione nazionale, il 9,9% dei morti e il 28,2% dei feriti generati dagli incidenti stradali. Si evidenzia dunque come le maggiori aree urbane italiane siano caratterizzate da tassi di mortalità relativamente bassi (6,4 morti per 100.000 abitanti contro una media nazionale di 10,4) ma da tassi di ferimento piuttosto elevati (965 feriti per 100.000 abitanti contro una media nazionale pari a 551 feriti per 100.000 abitanti). Questa vistosa forbice, tipica delle grandi aree urbane, è causata in ampia misura dalla minore velocità media degli spostamenti urbani che abbassano il livello di gravità (a parità di incidenti e di vittime si determinano meno morti) e dalla più elevata mobilità urbana che aumenta l'esposizione al rischio e, quindi, a parità di altre condizioni, aumenta il numero di incidenti e di feriti.

In questi sistemi territoriali l'effetto della patente a punti è stato particolarmente rilevante e ha determinato una fortissima riduzione del numero di morti (-252 pari ad una riduzione del 29,8% rispetto all'anno precedente) e una molto più contenuta riduzione del numero di feriti (- 3.342 feriti, pari a -3,6% rispetto all'anno precedente).

Occorre tuttavia rilevare che quattro grandi città (Milano, Verona, Bologna e Firenze) non seguono l'evoluzione prevalente ma registrano una crescita del numero di morti e in due casi (Milano e Firenze) anche del numero di feriti. Del tutto particolare è poi il caso di Bologna che passa da una riduzione della mortalità nel primo semestre ad una crescita del numero di morti nel secondo semestre, andamento del tutto controtenenza rispetto al Paese in generale e alle grandi città in particolare. Infine occorre segnalare lo straordinario miglioramento della sicurezza stradale nel Comune di Roma dove, stando ai dati ufficiali, si passa da 362 a 143 morti (- 219, pari ad una riduzione del 60,5% rispetto al 2002) e da 26.979 a 24.955 feriti (- 2.024 feriti con una riduzione del 7,5% rispetto all'anno precedente). Il dato di riduzione della mortalità è così clamoroso da suggerire l'opportunità di una verifica: laddove il dato romano venisse confermato ci troveremmo infatti di fronte ad un miglioramento della sicurezza stradale di straordinaria portata che non trova riscontro nell'evoluzione di nessuna grande area urbana negli ultimi cinquanta anni, ad eccezione della riduzione registrata dallo stesso comune di Roma nel 1999 (- 191 morti) che, però, era stata originata non già da una

¹² Con questo termine l'Istat indica le 14 città con oltre 250.000 abitanti: Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania.

reale riduzione del numero delle vittime ma da una mancata trasmissione dei dati all'Istat.¹³

Da notare inoltre che se prescindiamo dal clamoroso dato romano la riduzione del numero dei morti di tutte le altre grandi città si attesta su un più modesto -6,8% (che indica una riduzione di mortalità sensibilmente inferiore alla media nazionale) e la riduzione del numero di feriti non procede oltre il -2,0% (e anche in questo caso si tratta di una riduzione nettamente più contenuta rispetto alla media nazionale).

Infine si ritiene opportuno segnalare che l'evoluzione dell'incidentalità delle grandi aree urbane, che si comprenda o meno il caso di Roma, riduce radicalmente il divario di sicurezza tra le grandi aree urbane italiane e le altre grandi aree urbane europee ma non modifica sostanzialmente la collocazione complessiva delle città italiane nel quadro europeo. Si nota infatti che già nell'anno 2000 le grandi città europee raggiungevano tassi di mortalità mediamente compresi tra 2 e 4 morti per 100.000 abitanti ad eccezione di Atene (13 morti per 100.000 abitanti) e Madrid (7 morti per 100.000 abitanti). Le nostre grandi città, dopo il rilevante miglioramento realizzato nel 2003, sono caratterizzate da tassi di mortalità compresi tra 4,8 (Venezia) e 12,4 morti per 100.000 abitanti (Verona), con la sola eccezione del comune di Napoli che registra un tasso di 3,0 morti per 100.000 abitanti.¹⁴ In sostanza il miglioramento verificatosi nel corso del 2003 consente alle grandi aree urbane italiane di ridurre il divario di sicurezza rispetto alle altre grandi aree urbane europee ma non consente di raggiungere gli stessi standard.

Infine si ritiene opportuno segnalare:

- a) che l'impatto delle nuove norme del codice della strada sui livelli di sicurezza stradale urbana è particolarmente diversificato e ciò sembrerebbe indicare una particolare rilevanza dei fattori di sicurezza/rischio locali;
- b) che il segno e la dimensione dell'evoluzione della sicurezza stradale nelle maggiori aree urbane italiane è soddisfacente ma, a meno del

¹³ Tale apparente riduzione è stata immediatamente "compensata" da una crescita di oltre 200 morti registrata nell'anno successivo. Si noti che dal 1954 al 2003 non si rilevano variazioni di tale ampiezza in nessuna grande area urbana, ad eccezione delle due riduzioni riportate nel 1999 e nel 2003 e dell'incremento riportato per l'anno 2000.

¹⁴ Si segnala che un confronto con i dati sanitari e quelli resi disponibili dall'ISVAP indicano un'elevata probabilità che i dati di incidentalità della Campania, del Lazio e della Puglia siano fortemente sottostimati. (Cfr. appendice A, "Il numero delle vittime degli incidenti stradali secondo tre fonti").

- caso di Roma già trattato sopra, i miglioramenti conseguiti sono notevolmente più contenuti di quelli medi del Paese;
- c) che i miglioramenti necessari per raggiungere gli standard di sicurezza delle altre maggiori aree urbane sono ben più ampi di quelli realizzati nel 2003 e attesi per il 2004.

I. G Un ritardo annullato solo in parte

I notevoli progressi conseguiti nel 2003 hanno consentito di riassorbire (con una certa abbondanza per quanto riguarda il numero di morti, non completamente per quanto riguarda il numero di feriti) un ritardo accumulato nel corso dei dieci anni precedenti. Tale risultato, proprio perché in un anno riduce drasticamente gli effetti negativi del precedente periodo, deve essere considerato di assoluto rilievo ma consente al nostro Paese solo un recupero parziale rispetto alla posizione che aveva all'inizio degli anni '90.

La combinazione dell'evoluzione regressiva del nostro Paese con il sensibile incremento dei livelli di sicurezza stradale registrato nella maggior parte dei Paesi dell'UE aveva infatti precipitato l'Italia da una collocazione tra i Paesi con i più elevati livelli di sicurezza ad una meno soddisfacente collocazione tra i Paesi con i minori livelli di sicurezza. In particolare, **tra il 1990 e il 2002 il nostro Paese passa dal 5° al 9° posto per quanto riguarda il tasso di mortalità e dal 7° al 13° per quanto riguarda i tassi di ferimento.**

Per il 2003 non si dispone di statistiche complete per tutti i Paesi dell'UE ante allargamento ma i dati provvisori indicano che in Francia si è registrata una riduzione di vittime nettamente superiore a quella verificatasi in Italia¹⁵; che riduzioni analoghe a quella registrata in Italia si sono verificate in Grecia, Irlanda, Norvegia, Finlandia, Danimarca e in Svezia; che in Germania, Austria e Spagna le riduzioni dei tassi di mortalità sono state ampiamente inferiori a quella italiana, che in due Paesi (Regno Unito e Olanda) si è registrata una crescita dei tassi di mortalità. Mancano

¹⁵ Nel 2003 in Francia si è registrata una riduzione di 1.511 morti (-20,9%) e di 21.910 feriti (-15,9%). Altri Paesi che hanno reso disponibili i dati relativi alla variazione del numero di morti per incidenti stradali nel 2003 sono la Grecia (-267, pari a -14,2%), l'Irlanda (-37, pari a -9,8), la Norvegia (-30 morti, pari a -9,7%), la Finlandia (-38 morti, pari a -9,2%), la Danimarca (-31 morti, pari a -6,7%), la Svezia (-31 morti, pari a -5,9%), la Germania (-242 morti, pari a -3,5%), l'Austria (-25 morti, pari a -2,6%), la Spagna (-53 morti, pari a -1,3%), Regno Unito (+77 morti, pari a +2,2%), l'Olanda (+46, pari a +4,7%).

dati per i restanti tre Paesi (Belgio, Lussemburgo e Portogallo).¹⁶ In queste condizioni il nostro Paese più che recuperare le posizioni di eccellenza che aveva negli anni '70 e '80, probabilmente migliorerà in misura non rilevante la propria posizione.¹⁷

Fig. 8

PAESI DELL'UE 15 ORDINATI PER:			
TASSI DI MORTALITÀ ^a		TASSI DI FERIMENTO ^b	
1990	2002	1990	2002
SVEZIA	REGNO UNITO	DANIMARCA	FINLANDIA
OLANDA	OLANDA	FINLANDIA	DANIMARCA
REGNO UNITO	SVEZIA	SVEZIA	FRANCIA
DANIMARCA	FINLANDIA	IRLANDA	GRECIA
ITALIA	GERMANIA	GRECIA	LUSSEMBURGO
FINLANDIA	DANIMARCA	OLANDA	IRLANDA
IRLANDA	IRLANDA	ITALIA	OLANDA
GERMANIA	AUSTRIA	FRANCIA	SVEZIA
LUSSEMBURGO	ITALIA	SPAGNA	SPAGNA
FRANCIA	FRANCIA	LUSSEMBURGO	REGNO UNITO
BELGIO	SPAGNA	REGNO UNITO	PORTOGALLO
AUSTRIA	LUSSEMBURGO	GERMANIA	GERMANIA
GRECIA	BELGIO	PORTOGALLO	ITALIA
SPAGNA	PORTOGALLO	AUSTRIA	AUSTRIA
PORTOGALLO	GRECIA	BELGIO	BELGIO

(^a) Numero di morti per 100.000 abitanti

(^b) Numero di feriti per 100.000 abitanti

Elaborazione RST su dati Eurostat, Care e statistiche dei diversi Paesi

Questa situazione, tra l'altro, evidenzia la necessità di dotare il Paese di strutture e strumentazioni nuove, adeguate ad un compito non semplice. Se, infatti, il terzo programma comunitario per il miglioramento della sicurezza stradale¹⁸ indica a tutti i Paesi membri l'obiettivo del dimezzamento delle vittime degli incidenti stradali occorre ricordare che l'Italia, qualora raggiungesse pienamente tale obiettivo, arriverebbe ai livelli di sicurezza attualmente esistenti nel Regno Unito, in Svezia e in Olanda. In queste condizioni sembra opportuno assumere l'obiettivo indicato

¹⁶ Per motivi di omogeneità il confronto viene svolto tra i Paesi dell'Unione Europea prima dell'ultimo allargamento.

¹⁷ Sulla base dei dati provvisori attualmente disponibili si attende che nel 2003 la posizione italiana nella graduatoria dei Paesi per tasso di mortalità passi dalla 9^a alla 7^a posizione.

¹⁸ Commissione europea, "Dimezzare il numero delle vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa", Bruxelles, 14.5.2003.

dall'UE come riferimento ma operare sulla base della consapevolezza che per assicurare ai cittadini italiani un livello di sicurezza analogo a quello della maggior parte dei Paesi membri, recuperando almeno in parte il ritardo accumulato per oltre dieci anni, si dovranno realizzare performance di sicurezza stradale più elevate della media europea, con un impegno progettuale, normativo, organizzativo, tecnico e finanziario decisamente cospicuo.

Tale impegno potrà essere affrontato con adeguate prospettive di successo costruendo anzitutto gli **strumenti indispensabili per realizzare un miglioramento così ampio**. In termini schematici possiamo considerare che occorra costruire nel nostro Paese una strumentazione tecnica, normativa e finanziaria almeno analoga a quella esistente presso i Paesi che attualmente vantano livelli di sicurezza nettamente più elevati di quello italiano. Sembra infatti alquanto difficile realizzare prestazioni di sicurezza stradale più elevate della maggior parte degli altri Paesi UE disponendo di strumenti e risorse radicalmente inferiori.¹⁹

I. H Obiettivo: – 50%

Concludiamo l'illustrazione dei principali caratteri della sicurezza stradale italiana con una breve analisi del rapporto tra evoluzione tendenziale delle vittime degli incidenti stradali al 2010 e l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010 in Italia e nell'UE ante allargamento.²⁰

Per quanto riguarda il rapporto tra obiettivo ed evoluzione tendenziale del numero di morti si nota quanto segue.

- Allo stato attuale l'evoluzione tendenziale dell'UE15 non consente di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010 come, invece, indica l'obiettivo del terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Negli ultimi dieci anni il tasso medio di mortalità dell'UE è passato da 13 a 10 morti per 100.000 abitanti con una riduzione media annua pari a -2,3% a fronte di una riduzione annua necessaria per raggiungere l'obiettivo pari a circa -6% ogni anno. Occorre tuttavia notare che nell'ultimo anno, grazie ai considerevoli successi con-

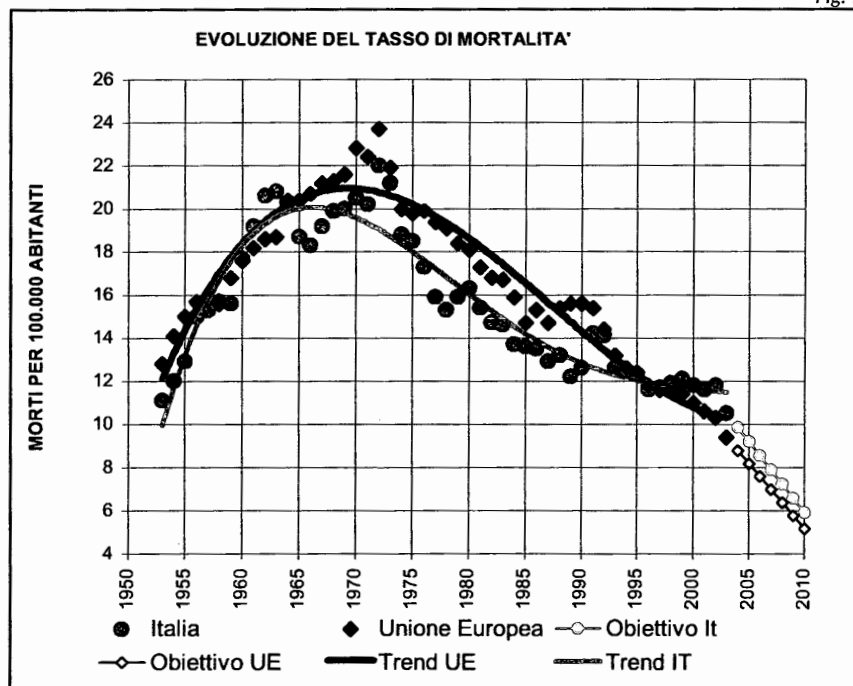
¹⁹ Il tema viene ripreso nel successivo paragrafo *"Il governo della sicurezza stradale"*.

²⁰ Si è scelto di confrontare l'evoluzione tendenziale e gli obiettivi italiani con quelli dell'UE costituita dai 15 Paesi prima dell'ultimo allargamento sia per motivi di merito (è sembrato più opportuno sviluppare un confronto con un insieme di Paesi più omogeneo all'Italia per caratteristiche socio-economiche e per maturità dei sistemi di mobilità) e per motivi strumentali (una più certa confrontabilità dei dati e una base conoscitiva più ampia e di più lunga durata, che può contare su serie statistiche di 50 anni).

seguiti dalla Francia, dall'Italia e da altri Paesi, l'UE ha conseguito una riduzione di mortalità pari a -8,7% e, quindi, ampiamente interna al sentiero obiettivo. Naturalmente l'evoluzione di un unico anno non può essere presa come riferimento certo per una dinamica di lungo periodo ma costituisce un importante segnale di accelerazione del processo di miglioramento del livello medio europeo della sicurezza stradale.

- L'evoluzione tendenziale italiana degli ultimi dieci anni risulta decisamente meno soddisfacente in quanto i tassi di mortalità sono passati da 12 a 11 morti per 100.000 abitanti e una riduzione annua che non procede oltre lo 0,8%.²¹ Anche in questo caso tuttavia le modificazioni normative introdotte nel nostro Paese nel 2003 (con particolare riferimento alla patente a punti) hanno determinato una riduzione di mortalità assolutamente straordinaria (-11%) che è circa il doppio della riduzione necessaria per il raggiungimento dell'obiettivo.

Fig. 9



Elaborazione RST su dati Eurostat, Care e statistiche dei diversi Paesi

²¹ Si rammenti che i valori indicati sono quelli dell'evoluzione tendenziale e sono dunque depurati dalle oscillazioni e dai valori anomali o straordinari.

Occorre tuttavia ricordare quanto considerato nel precedente punto a proposito del fatto che le riduzioni in atto non costituiscono una tendenza stabile ma il risultato di un salto qualitativo che innalza nettamente il livello generale di sicurezza stradale del nostro Paese ma esaurisce la sua spinta nel corso del 2004. Se, dunque, nel 2003 e nel 2004 le tendenze evolutive della mortalità per incidenti stradali sono ampiamente all'interno del sentiero evolutivo che porta all'obiettivo - anzi, assicurano un certo margine - in assenza di ulteriori interventi, l'evoluzione dei tassi di mortalità nei prossimi anni, in assenza di un nuovo ciclo di misure di sicurezza stradale, tenderà alla stabilizzazione.

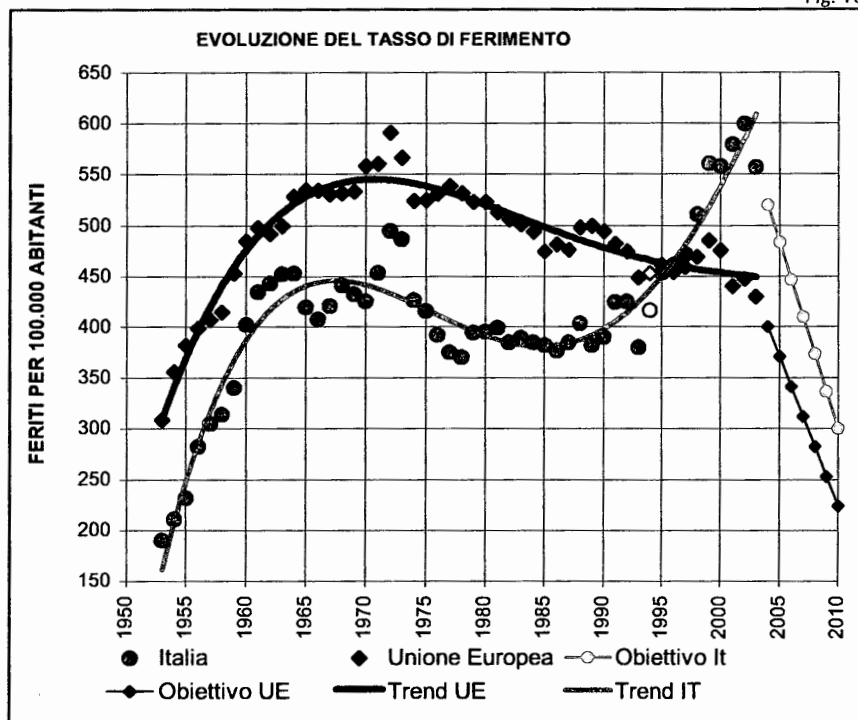
- In relazione al quadro sopra delineato, la notevole riduzione dei tassi di mortalità conseguita nel 2003 e la analoga riduzione attesa per il 2004 **non garantiscono il raggiungimento degli obiettivi di sicurezza indicati dal programma comunitario ma testimoniano con assoluta chiarezza come sia possibile raggiungerli attraverso la definizione di adeguate misure e la loro efficace applicazione.**

Per quanto riguarda l'evoluzione del numero di feriti la situazione, sia per quanto riguarda l'UE sia, in particolare, per quanto riguarda l'Italia, appare meno soddisfacente.

- L'evoluzione tendenziale dell'UE15 nell'ultimo decennio fa registrare una riduzione dei tassi di ferimento di 20 punti (da 470 a 450 feriti per 100.000 abitanti) il che implica una riduzione percentuale media annua pari a -0,4% rispetto ad una riduzione media annua necessaria per raggiungere l'obiettivo pari a -6,0% ogni anno. Il divario tra evoluzione tendenziale e sentiero obiettivo è assolutamente evidente.
- Ancora più preoccupante appare la situazione italiana poiché negli ultimi dieci anni nel nostro Paese si è registrato un deciso incremento dei tassi di ferimento (da 430 a 610 feriti per 100.000 abitanti) con una crescita complessiva pari al 42% e una crescita media annua pari a +4,2%. Anche in questo caso per raggiungere l'obiettivo del dimezzamento delle vittime nel prossimo periodo il tasso di ferimento italiano dovrebbe ridursi di oltre il 6% ogni anno.
- Anche in questo caso tuttavia l'evoluzione dell'ultimo anno (-6,6%) appare ampiamente sufficiente a garantire il pieno raggiungimento dell'obiettivo ma occorre ricordare quanto considerato nel precedente punto IC a proposito del fatto che questa straordinaria riduzione non è destinata a durare indefinitamente. Sulla base dei dati attualmente disponibili possiamo attendere una riduzione analoga dei tassi

di ferimento nel 2004 e una successiva stabilizzazione dei valori negli anni successivi, a meno di ulteriori interventi.

Fig. 10



Elaborazione RST su dati Eurostat, Care e statistiche dei diversi Paesi

II IL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

II. A La revisione del Codice della Strada

L'esigenza di estendere e rafforzare la normativa posta a tutela della sicurezza stradale ha portato a diversi aggiornamenti del D.L. del 30 Aprile 1992, *Nuovo Codice della Strada* che si sono succeduti tra il 1999 e il 2004. In particolare l'azione normativa ha riguardato cinque aspetti, come indicato di seguito.

1) ESTENSIONE DELL'OBBLIGO ALL'USO DEL CASCO AI CONDUCENTI MAGGIORENNI DI CICLOMOTORI

L'aggiornamento normativo (Legge 472/99 entrata in vigore il 30 marzo 2000) era finalizzato a sanare una pericolosa parzialità della norma preesistente: i conducenti maggiorenni di ciclomotori erano esentati dall'obbligo all'uso del casco e questa circostanza spingeva i minorenni a sottovalutare o ignorare del tutto l'obbligo ad usare il casco. La grande diffusione di conducenti di ciclomotori (maggiorenni e non) privi di casco, a sua volta, disincentivava l'uso del casco anche da parte dei conducenti di motocicli. La generalizzata inosservanza della norma aveva effetti drammatici sulla sicurezza stradale: negli ultimi cinque anni prima dell'aggiornamento della norma (1995 – 1999) i morti su ciclomotori e motocicli sono aumentati da 1.002 a 1.176 e i feriti da 59.011 a 74.039.

Dopo l'applicazione della norma si registra una netta contrazione delle vittime di incidenti stradali su ciclomotori:

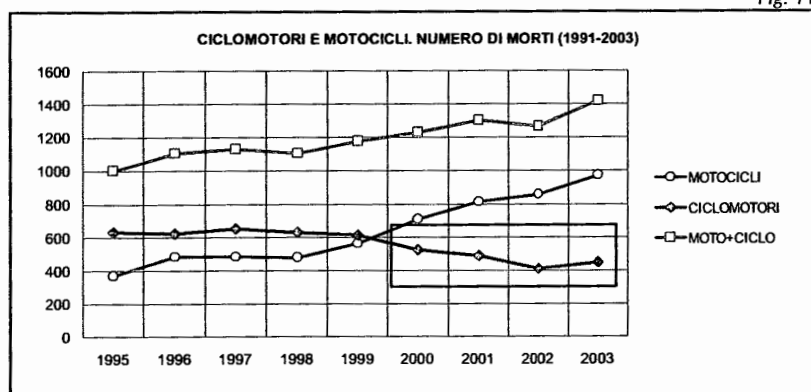
- il numero di morti si riduce da 615 a 448 (-27,2%) ancorché nell'ultimo anno, il 2003, si registri una preoccupante crescita di 39 morti (+9,5%);
- il numero di feriti si riduce da 52.222 a 45.146 (-13,5%).

L'evoluzione delle vittime di incidenti su motocicli ha, però, un andamento inverso, in questi stessi anni si registra infatti:

- una forte crescita del numero di morti che passa da 561 a 971 (+73,1%);
- una ancora più intensa crescita del numero di feriti che passa da 21.817 a 40.744 (+86,8%).

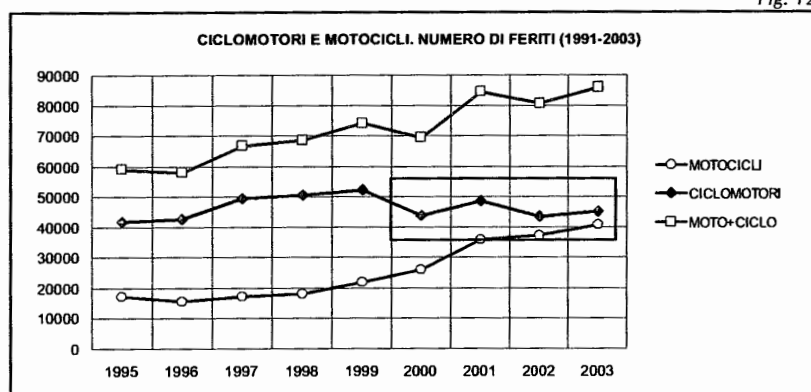
Infine, in questi stessi anni il numero di ciclomotori è passato da 3,9 a 5,0 milioni di mezzi, (+27,2%) e il numero di motocicli è passato da 3,0 a 4,2 milioni di mezzi (+41,5%).

Fig. 11



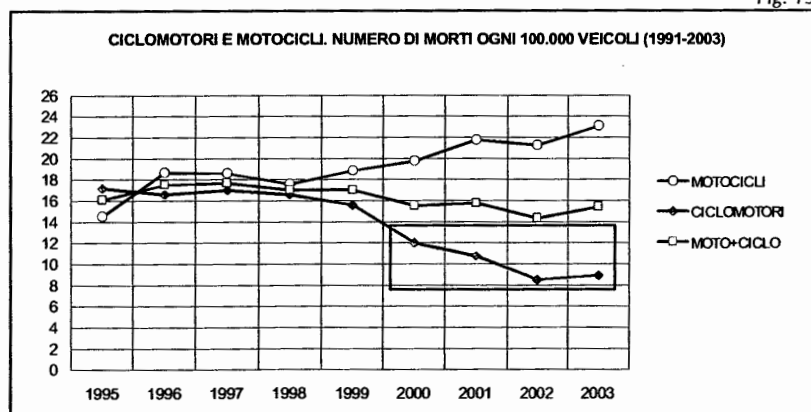
Elaborazione RST su dati Istat

Fig. 12



Elaborazione RST su dati Istat

Fig. 13



Elaborazione RST su dati Istat

Dunque, l'estensione dell'obbligo all'uso del casco ai maggiorenni alla guida di ciclomotori ha concorso a ridurre notevolmente una componente di incidentalità che, sino a quel momento, era rimasta stabile quanto a numero di morti ed era stata in costante crescita per quel che riguarda il numero di feriti, e lo ha fatto in presenza di una forte crescita del numero di ciclomotori e degli spostamenti su questi mezzi. Per quanto riguarda questo ultimo aspetto il numero di morti per 100.000 mezzi circolanti nel comparto dei ciclomotori è passato da 15,6 a 9,0, con una riduzione del 43%.

Da notare che il comparto dei motocicli, in questo stesso periodo, non ha registrato alcun miglioramento, al contrario è stato caratterizzato da una crescita del numero di morti e di feriti che negli ultimi quattro è diventata ancora più intensa. Inoltre, in questo caso l'aumento del parco di motocicli giustifica solo in parte l'aumento del numero di vittime poiché un esame del rapporto tra numero di vittime e parco veicoli mostra che nel comparto dei motocicli si è passato da 18,9 a 23,1 morti per 100.000 motocicli con un aumento del 22%.

Concludiamo queste brevi note segnalando che dopo una prima fase di piena applicazione della norma, sostenuta da un'intensa azione di informazione e sensibilizzazione da un lato e di prevenzione, controllo e repressione dall'altro, si rileva una crescente evasione alimentata, in taluni casi, da una crescente tolleranza per la mancata utilizzazione del casco, specialmente in alcune aree del Paese. Con la riduzione del tasso di utilizzazione del casco è tornato ad aumentare il numero delle vittime di incidenti che coinvolgono i ciclomotori sia in assoluto (+39 morti e +1.649 feriti) che in relazione al parco veicoli (da 8,5 a 9,0 morti per 100.000 ciclomotori). La crescita del numero di vittime su ciclomotore nel corso del 2003, così come quella del numero di vittime su motociclo sempre nello stesso anno, appaiono tanto più preoccupanti in quanto si verificano in un anno caratterizzato da una generale riduzione del numero complessivo di vittime.

2) INTRODUZIONE DELLA PATENTE A PUNTI

L'introduzione della patente a punti è stato l'aggiornamento normativo che ha avuto il maggiore impatto sulla sicurezza stradale (come è stato indicato nei precedenti punti IB e IC) anche in virtù delle iniziative di informazione sensibilizzazione e di prevenzione-controllo che lo hanno accompagnato. Il meccanismo si fonda sulla attribuzione di un monte punti che può essere progressivamente ridotto per le trasgressione al codice della strada più gravi e che determina-