Tab. 1/5

PAESI EUROPEI

VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI AL 1990, AL 2002 E VARIAZIONE PERCENTUALE

		MORTI			FERITI		
PAESI		1990	2002	90-02	1990	2002	90-02
UE 15		**56.702**	**38.828**	**-31,5%**	**1.798.133**	**1.688.680**	**-6,1%**
Austria	**A**	1.558	931	-40,2%	60.650	50.164	-17,3%
Belgio	**B**	1.976	1.486	-24,8%	86.184	65.294	-24,2%
Germania	**D**	11.046	6.842	-38,1%	497.894	476.413	-4,3%
Danimarca	**DK**	634	463	-27,0%	10.653	8.791	-17,5%
Spagna	**E**	9.032	5.347	-40,8%	155.476	146.917	-5,5%
Grecia	**EL**	2.338	1.880	-19,6%	31.145	26.336	-15,4%
Francia	**F**	11.215	7.655	-31,7%	225.860	137.428	-39,2%
Finlandia	**FIN**	649	415	-36,1%	12.758	8.158	-36,1%
Italia	**I**	**7.137**	**6.736**	**-5,6%**	**221.024**	**337.878**	**52,9%**
Irlanda	**IRL**	478	378	-20,9%	9.339	9.736	4,3%
Lussemburgo	**L**	71	62	-12,7%	1.793	1.100	-38,7%
Olanda	**NL**	1.376	987	-28,3%	52.032	40.882	-21,4%
Portogallo	**P**	3.017	1.655	-45,1%	63.329	55.662	-12,1%
Svezia	**S**	772	560	-27,5%	22.497	24.747	10,0%
Regno Unito	**UK**	5.402	3.431	-36,5%	347.500	299.174	-13,9%
NUOVI MEMBRI		**14.354**	**11.134**	**-22,4%**	**158.770**	**169.515**	**6,8%**
Cipro	**CY**	101	97	-4,0%	4.232	3.411	-19,4%
Repubb. Ceca	**CZ**	1.291	1.431	10,8%	27.772	33.676	21,3%
Estonia	**EE**	436	224	-48,6%	2.379	2.444	2,7%
Ungheria	**HU**	2.432	1.429	-41,2%	36.996	24.149	-34,7%
Latvia	**LV**	877	518	-40,9%	4.715	5.811	23,2%
Lithuania	**LT**	1.001	697	-30,4%	5.423	7.103	31,0%
Malta	**MT**	4	16	300,0%	475	1.215	155,8%
Polonia	**PL**	7.333	5.827	-20,5%	59.611	68.194	14,4%
Rep. Slovacca	**SK**	362	626	72,9%	10.634	10.839	1,9%
Slovenia	**SI**	517	269	-48,0%	6.533	12.673	94,0%
CANDIDATI		**12.995**	**8.976**	**-30,9%**	**120.876**	**128.499**	**6,3%**
Bulgaria	**BG**	1.567	959	-38,8%	5.255	7.984	51,9%
Croazia	**HR**	1.360	627	-53,9%	19.791	22.093	11,6%
Romania	**RO**	3.782	2.398	-36,6%	8.137	5.963	-26,7%
Turchia	**TR**	6.286	4.992	-20,6%	87.693	92.459	5,4%
EFTA		**1.310**	**852**	**-35,0%**	**41.986**	**42.939**	**2,3%**
Islanda	**IS**	24	29	20,8%	857	1.257	46,7%
Liechtenstein	**FL**	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Norvegia	**N**	332	310	-6,6%	11.886	11.522	-3,1%
Svizzera	**CH**	954	513	-46,2%	29.243	30.160	3,1%
EUROPA IN TOTALE		**85.361**	**59.790**	**-30,0%**	**2.119.765**	**2.029.633**	**-4,3%**

Elaborazioni RST su dati CARE, Eurostat e statistiche nazionali

Tab. 1/6

PAESI EUROPEI

COMPOSIZIONE % DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI AL 1990 E AL 2002

PAESI		MORTI 1990	MORTI 2002	FERITI 1990	FERITI 2002
UE 15		**66,4%**	**64,9%**	**84,8%**	**83,2%**
Austria	A	1,8%	1,6%	2,9%	2,5%
Belgio	B	2,3%	2,5%	4,1%	3,2%
Germania	D	12,9%	11,4%	23,5%	23,5%
Danimarca	DK	0,7%	0,8%	0,5%	0,4%
Spagna	E	10,6%	8,9%	7,3%	7,2%
Grecia	EL	2,7%	3,1%	1,5%	1,3%
Francia	F	13,1%	12,8%	10,7%	6,8%
Finlandia	FIN	0,8%	0,7%	0,6%	0,4%
Italia	I	**8,4%**	**11,3%**	**10,4%**	**16,6%**
Irlanda	IRL	0,6%	0,6%	0,4%	0,5%
Lussemburgo	L	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Olanda	NL	1,6%	1,7%	2,5%	2,0%
Portogallo	P	3,5%	2,8%	3,0%	2,7%
Svezia	S	0,9%	0,9%	1,1%	1,2%
Regno Unito	UK	6,3%	5,7%	16,4%	14,7%
NUOVI MEMBRI		**16,8%**	**18,6%**	**7,5%**	**8,4%**
Cipro	CY	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%
Repubb. Ceca	CZ	1,5%	2,4%	1,3%	1,7%
Estonia	EE	0,5%	0,4%	0,1%	0,1%
Ungheria	HU	2,8%	2,4%	1,7%	1,2%
Latvia	LV	1,0%	0,9%	0,2%	0,3%
Lithuania	LT	1,2%	1,2%	0,3%	0,3%
Malta	MT	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Polonia	PL	8,6%	9,7%	2,8%	3,4%
Rep. Slovacca	SK	0,4%	1,0%	0,5%	0,5%
Slovenia	SI	0,6%	0,4%	0,3%	0,6%
CANDIDATI		**15,2%**	**15,0%**	**5,7%**	**6,3%**
Bulgaria	BG	1,8%	1,6%	0,2%	0,4%
Croazia	HR	1,6%	1,0%	0,9%	1,1%
Romania	RO	4,4%	4,0%	0,4%	0,3%
Turchia	TR	7,4%	8,3%	4,1%	4,6%
EFTA		**1,5%**	**1,4%**	**2,0%**	**2,1%**
Islanda	IS	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Liechtenstein	FL	nd	nd	nd	nd
Norvegia	N	0,4%	0,5%	0,6%	0,6%
Svizzera	CH	1,1%	0,9%	1,4%	1,5%
EUROPA IN TOTALE		**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Elaborazioni RST su dati CARE, Eurostat e statistiche nazionali

Tab. 1/7

PAESI EUROPEI

TASSI DI MORTALITÀ E FERIMENTO AL 1990, AL 2002 E VARIAZIONE PERCENTUALE

PAESI		TASSI DI MORTALITÀ 1990	2002	90-02	TASSI DI FERIMENTO 1990	2002	90-02
UE 15		**15,6**	**10,3**	**-34,1%**	**494,3**	**446,6**	**-9,7%**
Austria	A	20,3	11,4	-43,5%	788,7	616,3	-21,9%
Belgio	B	19,9	14,4	-27,4%	866,4	633,3	-26,9%
Germania	D	14,0	8,3	-40,6%	629,3	577,9	-8,2%
Danimarca	DK	12,3	8,6	-30,1%	207,4	163,8	-21,1%
Spagna	E	23,3	13,2	-43,1%	400,4	363,6	-9,2%
Grecia	EL	23,1	17,1	-25,9%	307,7	239,7	-22,1%
Francia	F	19,8	12,9	-34,9%	399,2	231,6	-42,0%
Finlandia	FIN	13,0	8,0	-38,8%	256,5	157,0	-38,8%
Italia	I	**12,6**	**11,8**	**-6,7%**	**389,9**	**589,4**	**51,2%**
Irlanda	IRL	13,6	9,7	-28,6%	266,3	250,7	-5,8%
Lussemburgo	L	18,7	14,0	-25,4%	472,8	247,7	-47,6%
Olanda	NL	9,2	6,1	-33,7%	349,4	253,8	-27,3%
Portogallo	P	30,4	16,0	-47,4%	638,4	538,5	-15,6%
Svezia	S	9,1	6,3	-30,6%	263,8	277,8	5,3%
Regno Unito	UK	9,4	5,8	-38,1%	604,8	507,7	-16,1%
NUOVI MEMBRI		**19,1**	**14,9**	**-22,1%**	**211,3**	**226,6**	**7,3%**
Cipro	CY	14,3	12,7	-11,1%	598,7	446,6	-25,4%
Repubb. Ceca	CZ	12,5	14,0	11,4%	269,4	328,4	21,9%
Estonia	EE	27,7	16,5	-40,7%	151,4	179,5	18,6%
Ungheria	HU	23,4	14,3	-38,8%	356,6	242,3	-32,1%
Latvia	LV	32,8	22,0	-32,9%	176,5	247,0	40,0%
Lithuania	LT	27,0	18,9	-30,0%	146,2	192,7	31,7%
Malta	MT	1,1	4,1	261,3%	133,5	308,4	131,1%
Polonia	PL	19,2	15,1	-21,4%	156,1	176,6	13,1%
Rep. Slovacca	SK	6,9	11,6	68,3%	202,1	200,5	-0,8%
Slovenia	SI	25,9	13,5	-47,8%	326,7	636,1	94,7%
CANDIDATI		**13,9**	**8,8**	**-36,4%**	**129,5**	**126,6**	**-2,2%**
Bulgaria	BG	17,4	11,8	-32,1%	58,5	98,5	68,4%
Croazia	HR	29,0	14,9	-48,5%	422,2	526,6	24,7%
Romania	RO	16,3	10,7	-34,3%	35,1	26,6	-24,1%
Turchia	TR	11,1	7,5	-32,8%	155,3	138,5	-10,8%
EFTA		**11,5**	**7,0**	**-38,9%**	**369,2**	**354,6**	**-4,0%**
Islanda	IS	9,4	10,5	11,5%	335,2	453,6	35,3%
Liechtenstein	FL	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Norvegia	N	7,8	6,8	-12,5%	280,2	254,4	-9,2%
Svizzera	CH	13,9	7,0	-49,4%	425,4	412,9	-2,9%
EUROPA IN TOTALE		**15,7**	**10,6**	**-32,8%**	**389,9**	**358,3**	**-8,1%**

Elaborazioni RST su dati CARE, Eurostat e statistiche nazionali

Tab. 1/8

PAESI EUROPEI
TASSI DI MORTALITÀ E FERIMENTO AL 1990 E AL 2002.
NUMERI INDICE: EUROPA NEL COMPLESSO = 100

		MORTI		FERITI	
PAESI		1990	2002	1990	2002
UE 15		**99,3**	**97,3**	**126,8**	**124,7**
Austria	A	129,0	108,4	202,3	172,0
Belgio	B	126,5	136,6	222,2	176,8
Germania	D	88,9	78,6	161,4	161,3
Danimarca	DK	78,6	81,7	53,2	45,7
Spagna	E	148,2	125,4	102,7	101,5
Grecia	EL	147,1	162,1	78,9	66,9
Francia	F	126,2	122,2	102,4	64,6
Finlandia	FIN	83,1	75,7	65,8	43,8
Italia	I	80,2	111,3	100,0	164,5
Irlanda	IRL	86,8	92,2	68,3	70,0
Lussemburgo	L	119,2	132,3	121,3	69,1
Olanda	NL	58,8	58,1	89,6	70,9
Portogallo	P	193,7	151,7	163,7	150,3
Svezia	S	57,7	59,6	67,7	77,5
Regno Unito	UK	59,9	55,2	155,1	141,7
NUOVI MEMBRI		**121,7**	**141,0**	**54,2**	**63,3**
Cipro	CY	91,0	120,3	153,5	124,6
Repubb. Ceca	CZ	79,8	132,2	69,1	91,7
Estonia	EE	176,7	155,9	38,8	50,1
Ungheria	HU	149,3	135,8	91,5	67,6
Latvia	LV	209,1	208,6	45,3	68,9
Lithuania	LT	171,9	179,1	37,5	53,8
Malta	MT	7,2	38,5	34,2	86,1
Polonia	PL	122,3	142,9	40,0	49,3
Rep. Slovacca	SK	43,8	109,7	51,8	56,0
Slovenia	SI	164,6	127,9	83,8	177,5
CANDIDATI		**88,7**	**83,8**	**33,2**	**35,3**
Bulgaria	BG	111,0	112,1	15,0	27,5
Croazia	HR	184,8	141,6	108,3	147,0
Romania	RO	103,8	101,4	9,0	7,4
Turchia	TR	70,9	70,9	39,8	38,7
EFTA		**73,4**	**66,7**	**94,7**	**99,0**
Islanda	IS	59,8	99,2	86,0	126,6
Liechtenstein	FL	nd	nd	nd	nd
Norvegia	N	49,9	64,9	71,9	71,0
Svizzera	CH	88,4	66,5	109,1	115,2
EUROPA IN TOTALE		**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Elaborazioni RST su dati CARE, Eurostat e statistiche nazionali

2 L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

2.1 LA REGRESSIONE ITALIANA DEGLI ANNI '90

Il confronto tra i tassi di mortalità e ferimento nazionali del 1990 e del 2002 evidenzia come, in questo periodo, il nostro Paese sia scivolato nella graduatoria dei livelli di sicurezza da posizioni medio-alte verso posizioni più basse.

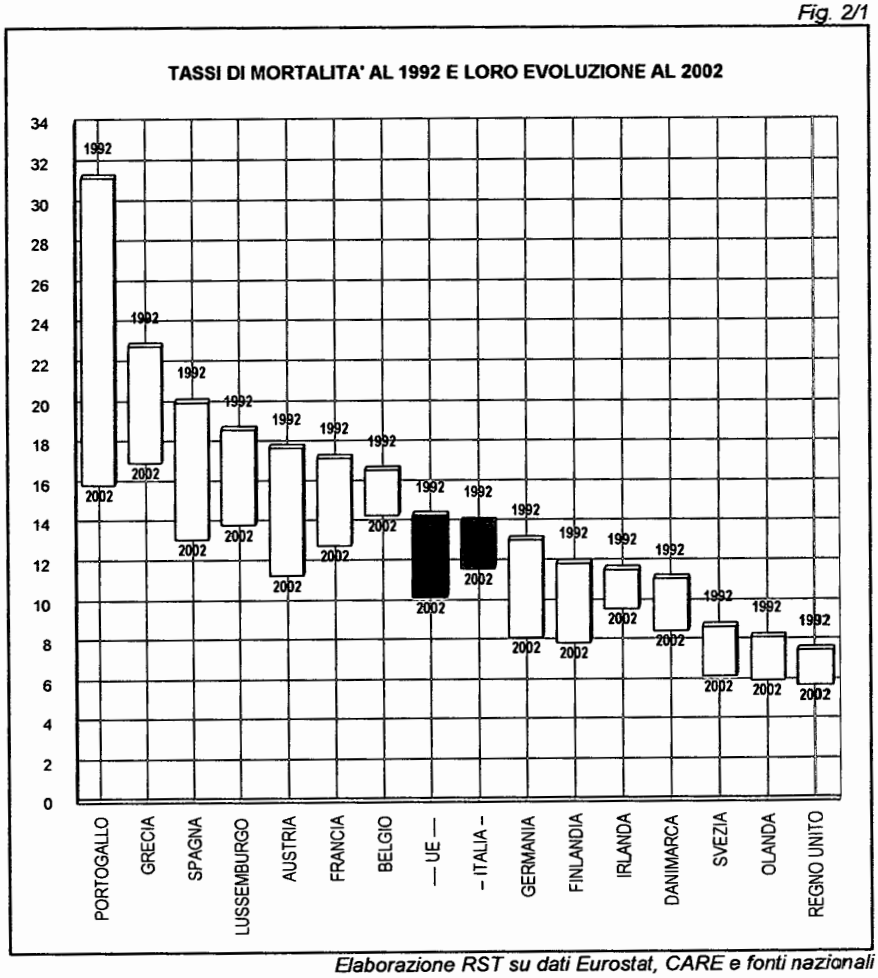
- Per quanto riguarda la mortalità l'Italia, che nel 1990 risultava essere il 5° Paese, dopo la Svezia, l'Olanda, il Regno Unito e la Danimarca, risulta ora in 9ª posizione dopo il Regno Unito, l'Olanda, la Svezia, la Finlandia, la Germania, la Danimarca, l'Irlanda e l'Austria.
- Per quanto riguarda i tassi di ferimento l'Italia che nel 1990 risultava in 7ª posizione, dopo la Danimarca, la Finlandia, la Svezia, l'Irlanda, la Grecia e l'Olanda, nel 2002 si colloca al 13° posto dopo la Finlandia, la Danimarca, la Francia, la Grecia, il Lussemburgo, l'Irlanda, l'Olanda, la Svezia, la Spagna, il Regno Unito, il Portogallo e la Germania.

Negli anni '90 si è dunque determinato un netto scadimento nella posizione italiana nella graduatoria dei livelli di sicurezza stradale dovuto, sostanzialmente, al fatto che **mentre la maggior parte dei Paesi dell'UE in questo periodo sono riusciti a determinare forti riduzioni dei tassi di mortalità e ferimento** (e cioè forti miglioramenti dei livelli complessivi di sicurezza stradale), **l'Italia non è riuscita a fare altrettanto**: i tassi di mortalità si riducono in misura marginale (da 12,6 a 11,8 e i tassi di ferimento aumentano in modo clamoroso (da 390 a 599).

A causa di tale evoluzione, Paesi che negli anni '90 registravano i tassi di mortalità più elevati dell'UE (Portogallo, Grecia e Spagna), con valori che erano da 2 a 1,6 volte più elevati di quello italiano, nell'arco di dodici anni riducono il divario ad un più modesto 30%, recuperando quasi tutto la svantaggio. Il Lussemburgo, l'Austria, la Francia che nel 1992 registravano tassi di mortalità mediamente superiori del 25% rispetto a quello italiano, sono riusciti in questo periodo a ridurre i tassi di mortalità a valori pressoché eguali o leggermente inferiori a quello del nostro Paese. La Germania, la Finlandia e l'Irlanda, che nel 1992 erano caratterizzati da tassi di mortalità leggermente inferiori rispetto a quello italiano nel 2002 raggiungono valori che sono inferiori di circa 1/3 rispetto a quello italiano. Infine, i Paesi che nel 1992 vantavano le migliori performance di sicurezza stradale nell'Unione europea e nel mondo (Svezia, Olanda e Regno Unito) avevano mediamente tassi di mortalità infe-

riori di circa il 40% rispetto a quello italiano ma nel corso del decennio hanno conseguiti miglioramenti tali da aumentare ulteriormente tale divario portandolo a -50%. (figura. 2/1)

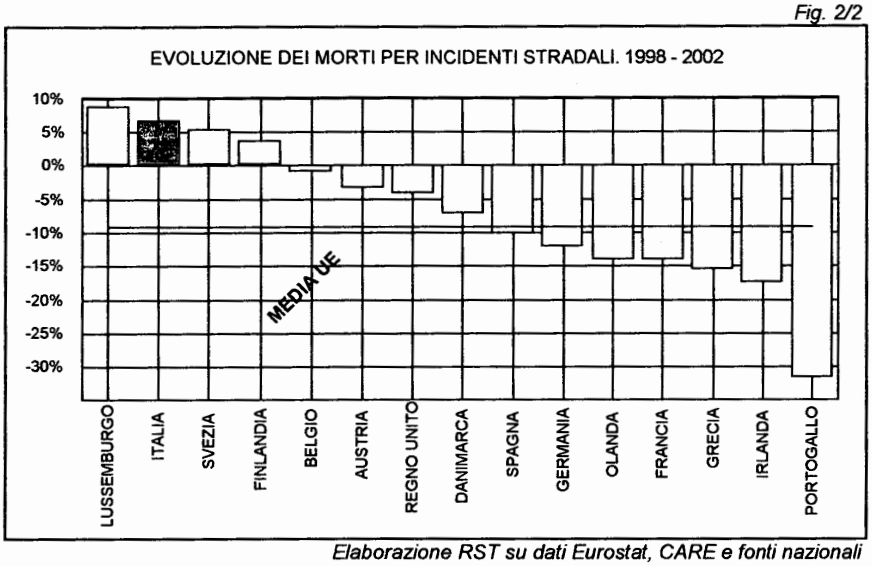
Fig. 2/1



Elaborazione RST su dati Eurostat, CARE e fonti nazionali

Occorre inoltre notare che un esame dettagliato del periodo rivela come la regressione italiana degli anni '90 si sia rafforzata nell'ultimo quadriennio, quando in **Italia il numero di morti è aumentato di 422 unità e il numero di feriti di 96.784** mentre nella maggior parte dei Paesi europei si registrava una sensibile accelerazione dei tassi di riduzione delle vittime degli incidenti stradali. (figura. 2/2 alla pagina seguente)

Fig. 2/2



Elaborazione RST su dati Eurostat, CARE e fonti nazionali

In sostanza, Paesi che all'inizio degli anni '90 erano caratterizzati da livelli di sicurezza nettamente inferiori a quelli italiani negli ultimi dodici anni sono riusciti a dimezzare o a ridurre di 1/3 il numero di morti e feriti scavalcando Paesi che sino ad allora vantavano prestazioni di sicurezza superiori. Altri che già si collocavano su livelli di sicurezza superiori a quelli italiani hanno aumentato il divario. Il risultato è stato un deciso arretramento relativo dei livelli di sicurezza italiani determinato da una **stagnazione che, nell'ultimo quadriennio, diventa una vera e propria involuzione**.

L'aumento delle vittime implica anche un incremento del costo sociale degli incidenti stradali. In conseguenza di tale incremento:

- i cittadini italiani si trovano a sopportare un onere procapite crescente e nettamente superiore a quello della maggior parte degli altri cittadini europei;
- le imprese italiane devono sopportate una quota non trascurabile di tali costi;[20]
- il nostro Paese è costretto a dedicare una quantità inaccettabilmente elevata di risorse professionali e finanziarie pubbliche per rimediare

[20] L'IRSA (Istituto di Ricerca delle Società di Assicurazione) valuta che nel nostro Paese il sistema delle imprese sopporti, direttamente e indirettamente, circa il 30% del costo complessivo degli incidenti stradali. Cfr. IRSA, *"Risk management per la sicurezza della circolazione stradale"*, Roma, 2002.

ai guasti, alle distruzioni e ai danni determinati dagli incidenti stradali.

Il risultato finale è **un appesantimento dei bilanci delle famiglie, una penalizzazione della produttività e delle prospettive di sviluppo delle imprese e una distrazione di risorse finanziarie e professionali dello Stato** che potrebbero essere dedicate allo sviluppo e al miglioramento della qualità della vita dei cittadini italiani e che invece debbono essere utilizzate per rimediare, almeno in parte, ai disastri generati da 4,5 milioni di incidenti stradali, 225.000 dei quali determinano 6.000 morti e 320.00 feriti.

Ovviamente, la straordinaria riduzione delle vittime degli incidenti stradali realizzata in Italia nel 2003 ha migliorato nettamente il livello di sicurezza stradale del nostro Paese. In questo stesso anno, tuttavia, i dati provvisori mostrano che altri Paesi dell'UE15 hanno registrato riduzioni di vittime analoghe e due, la Francia e la Grecia, registrano una riduzione superiore a quella italiana.[21] Questa circostanza ha determinato un leggero miglioramento della collocazione italiana nel quadro europeo ma non ha certamente consentito di riassorbire in un anno un ritardo di sicurezza che era stato accumulato nei precedenti dodici anni.

2.2 LA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E NELL'UNIONE EUROPEA DAL 1953 AL 2003

L'esame dell'evoluzione storica della sicurezza stradale italiana in relazione a quella degli altri Paesi sviluppati evidenzia come **la regressione italiana degli anni '90 costituisca una sostanziale anomalia** che ha ben pochi riscontri, per segno e intensità, negli altri Paesi dell'UE e, più in generale, nei Paesi ad alto reddito e con sistemi di trasporto maturi.

Tale *"anomalia"* non riveste solo un interesse statistico ma evidenzia processi e fattori strutturali la cui rimozione è essenziale per conseguire un miglioramento stabile della sicurezza stradale. In considerazione di tale aspetto si illustrano brevemente i termini dell'evoluzione della sicurezza stradale italiana in rapporto a quella degli altri Paesi dell'UE.

---

[21] Nel 2003 in Francia si è registrata una riduzione di 1.511 morti (-20,9%), in Grecia la riduzione è stata di 267 morti (-14,2%), in Irlanda di –37 morti (–9,8%), in Norvegia di –30 (–9,7%), in Finlandia di 38 morti (-9,2%) in Danimarca di 31 (– 6,7%), in Svezia di 31 (–5,9%), in Germania di –242 (–3,5%), in Austria di 25 (–2,6%), in Spagna di 53 (–1,3%). Si è invece registrata una crescita di mortalità nel Regno Unito (+77 morti, pari a +2,2%) e in Olanda (+46, pari a + 4,7%).

2.2.1 LA FASE ESPANSIVA DELLA MOBILITÀ E DEGLI INCIDENTI STRADALI DEGLI ANNI '50 E '60

Negli anni '50 e '60 l'incidentalità nazionale è cresciuta fortemente passando da 5.000 a 12.000 morti per anno. Un analogo aumento delle vittime degli incidenti stradali si registra in tutti i Paesi europei e nella maggior parte dei Paesi sviluppati ed è determinato in larga prevalenza dalla rapida e intensa diffusione della motorizzazione privata in contesti infrastrutturali, urbani e socio-culturali non completamente preparati al radicale cambiamento dei volumi e delle caratteristiche della mobilità in strada. Il passaggio da una società rurale che si sposta poco (e quando si sposta usa prevalentemente i mezzi pubblici) ad una società industriale dove tutti si spostano di più (e un numero sempre maggiore di famiglie dispone di un'automobile propria), si consuma in circa venti anni ed è accompagnato ovunque - in Italia come in tutti i Paesi sviluppati - da una **straordinaria crescita degli incidenti stradali e dalle vittime da questi determinate**. Fanno eccezione quei Paesi che il passaggio alla motorizzazione diffusa lo hanno realizzato in anni precedenti (come il Regno Unito) o che lo realizzeranno in una fase successiva (come la Grecia, il Portogallo, la Spagna) ma solo nel senso che questa violenta crescita di vittime della strada si verifica in un periodo precedente o successivo.[22] In tutto questo periodo l'Italia presenta tassi di mortalità e ferimento nettamente inferiori a quelli dell'UE15.

2.2.2 IL MIGLIORAMENTO DELLA RETE STRADALE, DEL PARCO VEICOLI E DELLA SICUREZZA STRADALE DEGLI ANNI '70 E '80

All'inizio degli anni '70, in un arco di tempo molto breve (tre o quattro anni) in Italia, come in tutti i Paesi europei ad alto reddito, l'incidentalità stradale passa da una fase di intensa crescita ad una fase di altrettanto intensa riduzione. Accade infatti che a partire dalla seconda metà degli anni '60 tutti i Paesi avviano ampi programmi di sviluppo e ammodernamento di una rete stradale che, oramai, mostra in modo sempre più chiaro la propria incapacità a sopportare i volumi e la composizione modale di un traffico *"moderno"* e cioè volumi di traffico su gomma che sono 3 o 4 volte più elevati di quelli per i quali era stata pensata, progettata e realizzata la rete stradale e velocità medie che erano del tutto impensabili nei decenni precedenti. Nello stesso tempo l'industria automobilistica comincia a migliorare in modo sempre più rilevante i livelli di sicurezza attiva e passiva dei veicoli posti in commercio. Inoltre, ed è il fattore che più conta, comincia a manifestarsi una nuova cultura della mobilità, più coerente con i nuovi modelli di spostamento e più consa-

---

[22] Una illustrazione puntuale dell'evoluzione storica dei tassi di mortalità e ferimento dei Paesi europei è riportata in: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *"Road safety in Europe"*, RST Ricerche e Servizi per il Territorio, 2005.

pevole dei fattori di rischio. I risultati cominciano a verificarsi - con straordinaria sincronia - in tutti i Paesi sviluppati fin dai primi anni '70. Il numero di incidenti e di vittime comincia a diminuire in modo sempre più ampio e i tassi di riduzione della metà degli anni '70 saranno mantenuti, con scarse oscillazioni, fino alla fine degli anni '80. In questi venti anni la maggior parte dei Paesi sviluppati riassorbe gran parte dell'incremento di incidentalità del ventennio precedente e si riporta sui livelli dei primi anni '50. Anche in questa fase l'Italia segue strettamente l'evoluzione generale, **mantenendo un sensibile vantaggio di sicurezza rispetto alla media europea**.

2.2.3 LA REGRESSIONE DEGLI ANNI '90

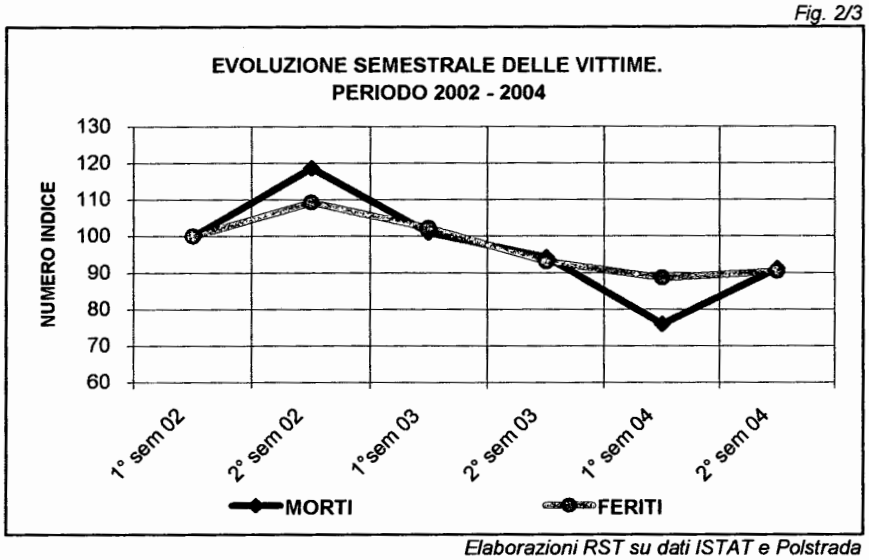
La seconda metà degli anni '80 è l'ultimo periodo nel quale l'evoluzione della sicurezza stradale del nostro Paese si mantiene in sintonia con quella degli altri Paesi europei e, più in generale, con la maggior parte dei Paesi sviluppati. A partire dagli anni '90 infatti mentre quasi tutti i Paesi sviluppati proseguono nella corsa verso la riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali, l'Italia registra prima una fase di stagnazione e poi un incremento sempre più vistoso. In meno di un decennio l'Italia consuma tutto il *"vantaggio"* di sicurezza stradale rispetto alla media dei Paesi europei e, come abbiamo visto, precipita dalla 5^A^ alla 9^A^ posizione per quanto riguarda i tassi di mortalità e dalla 7^A^ alla 13^A^ per quanto riguarda i tassi di ferimento. Per comprendere appieno i drammatici effetti della regressione degli anni '90 basti pensare che in assenza di tale fenomeno e, cioè, qualora il nostro Paese avesse percorso il sentiero evolutivo medio dell'Unione europea, oggi registreremmo un tasso di mortalità dell'ordine di 8 morti per 100.000 abitanti anziché di 12 (pari a circa 2.300 morti in meno ogni anno) e un tasso di ferimento di 350 feriti per 100.000 abitanti anziché di 590 (pari a oltre 130.000 feriti in meno ogni anno).

2.2.4 LA RIPRESA DEL PROCESSO DI MIGLIORAMENTO DEL 2003-2004

La fase regressiva e di progressivo scadimento dei livelli di sicurezza stradale ha un termine che i dati mensili consentono di collocare con precisione nel mese di **luglio 2003**. A partire da questo mese la dinamica evolutiva delle vittime degli incidenti stradali si inverte e si passa da una crescita ad una riduzione di straordinaria intensità. Nel secondo semestre del 2003, infatti, il numero delle vittime si riduce di 772 morti e 22.249 feriti (laddove nel semestre precedente si era registrata una crescita di 30 morti e di 3.750 feriti, in sostanziale continuità con la tendenza regressiva del precedente quinquennio). I dati provvisori resi disponibili dalla polizia stradale e da alcune amministrazioni consentono inoltre di stimare che nel primo semestre del 2004 si sia determinata una

riduzione delle vittime del tutto analoga a quella rilevata nel secondo semestre 2003 (-754 morti e -26.449 feriti rispetto all'analogo semestre 2003) mentre nel secondo semestre del 2004 le stime indicano, sempre rispetto all'analogo semestre del 2003, una leggera riduzione del numero di morti (-97) e di feriti rispetto all'analogo semestre 2003 (-4.422) che confermano il segno della nuova tendenza ma evidenziano anche l'esaurimento della fase più intensa.

Fig. 2/3



Elaborazioni RST su dati ISTAT e Polstrada

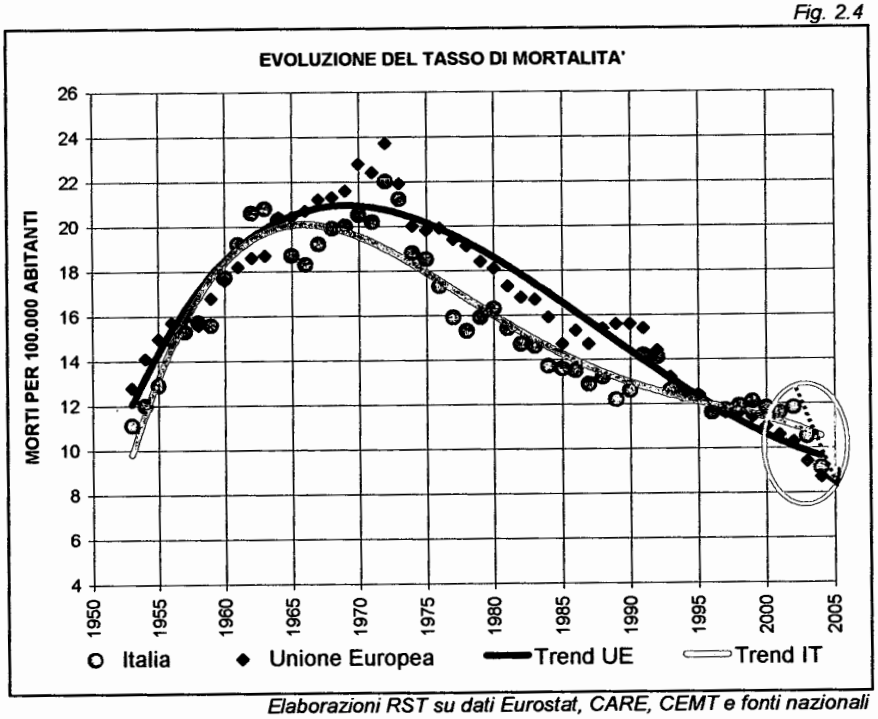
Da un punto di vista quantitativo il nostro Paese, nei dodici mesi che vanno dal luglio 2003 al giugno 2004, registra una delle più intense riduzioni di vittime di incidenti stradali riscontrate in Europa negli ultimi cinquanta anni. In questo periodo solo la Francia e la Grecia hanno conseguito un risultato di portata superiore. Tale dinamica, tuttavia, come si argomenterà nel prossimo paragrafo, **non può essere considerata una tendenza di lungo periodo** ma rappresenta il risultato di un cambiamento di stato, di un salto qualitativo dei livelli di sicurezza stradale, che, con elevata probabilità, è stato determinato dalle modifiche apportate al Codice della Strada nel corso del 2003. I dati provvisori del 2004 confermano tale valutazioni indicando che nel secondo semestre del 2004 il tasso di riduzione delle vittime degli incidenti stradali si riduce a circa il -3% per morti e feriti.[23] In sostanza, nel primo anno di applicazione della

[23] I valori indicano i tassi di riduzione di ogni semestre rispetto all'analogo semestre dell'anno precedente.

"patente a punti" (il secondo semestre 2003 e il primo semestre 2004) si determina **una riduzione delle vittime degli incidenti stradali pari a -1.600 morti e -50.000 feriti** che, stando ai dati provvisori del 2004, tende a stabilizzarsi nel periodo successivo a meno di una ulteriore piccola riduzione di circa -100 morti e - 4.400 feriti.

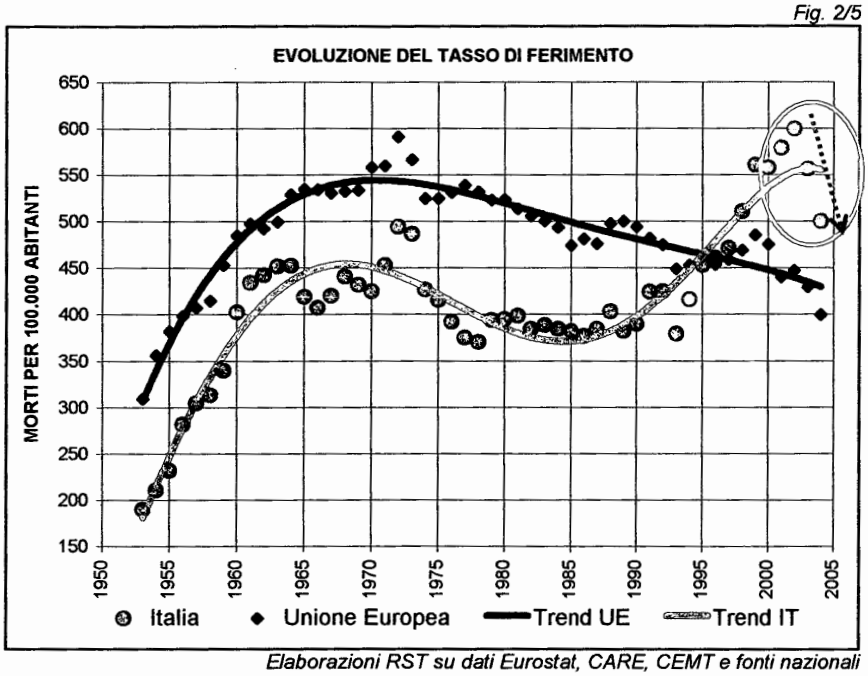
Infine, tornando all'esame dell'evoluzione storica dell'incidentalità italiana, l'andamento dei tassi di mortalità e ferimento mostrano chiaramente l'assoluta rilevanza della riduzione di vittime determinata nell'ultimo biennio ma, nello stesso tempo, evidenziano anche come tale riduzione non colloca il nostro Paese in una posizione di eccellenza per quanto riguarda i livelli di sicurezza, indica piuttosto che **l'Italia ha, finalmente, iniziato una rincorsa che in pochi anni le consentirà, se mantiene livelli di miglioramento sufficientemente sostenuti, di recuperare le posizioni di eccellenza che aveva fino alla fine degli anni '80** e che ha perso a causa dell'evoluzione regressiva che è iniziata alla fine degli anni '80. (figure 2/4 e 2/5)

Fig. 2.4



Elaborazioni RST su dati Eurostat, CARE, CEMT e fonti nazionali

Fig. 2/5



Elaborazioni RST su dati Eurostat, CARE, CEMT e fonti nazionali

2.3 LE PROBABILI CAUSE DELL'ANOMALIA ITALIANA

Come mai un Paese che per quaranta anni ha seguito con scarti minimi gli andamenti medi della sicurezza stradale dell'UE e dei Paesi sviluppati, negli anni '90 si è spostato su un sentiero evolutivo in così netta controtendenza e tra il 1998 e il 2002 ha registrato un deterioramento dei livelli di sicurezza stradale che dobbiamo considerare assolutamente anomalo nel panorama europeo? e, ancora, come mai a partire dal luglio 2003 si verifica una seconda, e ancora più intensa, inversione di tendenza che sposta l'evoluzione italiana da un sentiero regressivo ad un sentiero "virtuoso" che, per intensità di miglioramento è il terzo in Europa?

2.3.1 I FATTORI DELLA REGRESSIONE DEGLI ANNI '90

La regressione che si è avviata alla fine degli anni '80 per assumere una particolare intensità nella seconda metà degli anni '90, presumibilmente è stata originata da tre ordini di fattori strettamente correlati:

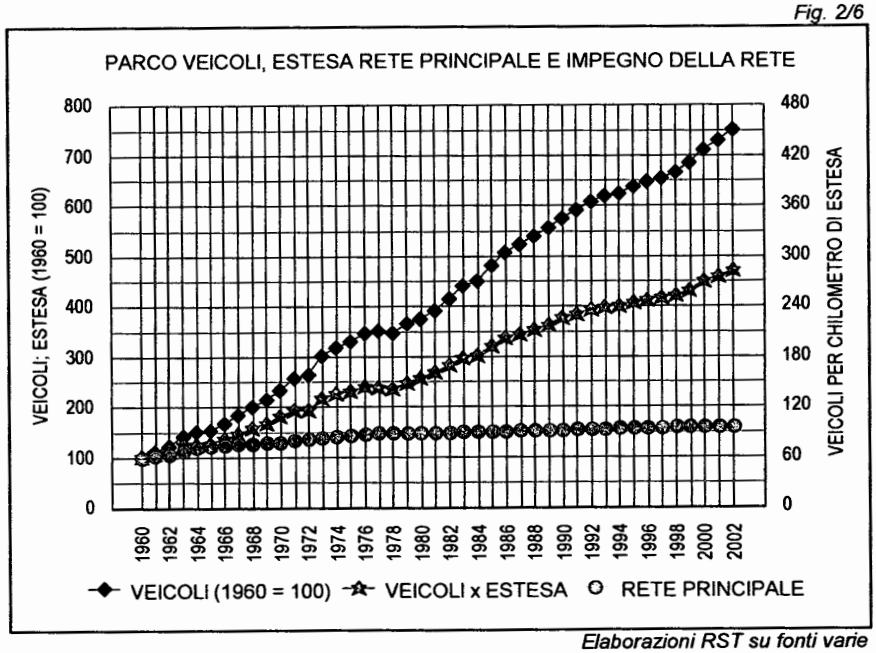
- un ritardo infrastrutturale (ritardo di investimenti ma anche di scelte sui modelli di mobilità sicura e sostenibile, di regolamentazione dello sviluppo urbano, anche in relazione alle esigenze di mobilità, etc.);

- una carenza di *governance* e, più precisamente, di sedi decisionali, strutture tecniche e strumenti finanziari, di pianificazione e di programmazione dedicati in modo specifico al governo della sicurezza stradale;
- un modello interpretativo della sicurezza stradale che non ha favorito una efficace impostazione delle politiche di contrasto della incidentalità e di miglioramento della sicurezza stradale.

A) IL RITARDO INFRASTRUTTURALE

Dopo le importanti realizzazioni degli anni '60 e '70 l'Italia, ha radicalmente ridimensionato il flusso degli investimenti per lo sviluppo e l'adeguamento del sistema infrastrutturale. Negli ultimi 40 anni il parco veicoli è aumentato di 7,5 volte (da 6,4 a 47,8 milioni) mentre la rete stradale principale è aumentata di 1,6 volte (da 104.400 a 169.000 chilometri di estesa). Questa diversa velocità di sviluppo ha determinato un aumento dell'impegno della rete di 4,6 volte (da 60 a 280 veicoli per chilometro tra il 1960 e il 2002). In alcune aree urbane e su alcune tratte stradali il traffico satura completamente la capacità della rete e si determinano sistematici episodi di congestione con un costo elevatissimo per tutta la comunità nazionale e riflessi negativi sulla sicurezza stradale.

Fig. 2/6



Elaborazioni RST su fonti varie

Inoltre, ed è l'elemento più importante, non si è verificata solo di una riduzione quantitativa degli investimenti ma anche di una progressiva diminuzione della loro efficacia in termini di sicurezza stradale. In una prospettiva storica, la priorità era, e in parte rimane, quella di consentire una riduzione dei tempi medi di percorrenza e di aumentare i flussi di traffico sopportati dalle reti urbane e extraurbane: non sempre questo orientamento ha determinato la realizzazione di interventi migliorativi della sicurezza stradale.

In secondo luogo - e in diretta connessione con quanto considerato sopra a proposito della scarsa sensibilità per la sicurezza stradale - **le nostre città sono state costruite con una insufficiente attenzione per la sicurezza stradale.** La scarsa gerarchizzazione del traffico, la carente separazione degli spostamenti *"deboli"* (a piedi e in bicicletta) e la minima protezione loro accordata, una tendenziale subordinazione delle sedi viarie alle esigenze del traffico autoveicolare, una insufficiente promozione, valorizzazione e tutela dei servizi di trasporto pubblico, un carente rispetto della regolamentazione urbanistica, tutte queste condizioni hanno reso le nostre città sempre meno sicure. Il risultato è che oggi **le città italiane sono caratterizzate, contemporaneamente, da un elevato impatto ambientale del traffico e dai più alti tassi di mortalità e ferimento.** A titolo puramente esemplificativo si nota che le grandi città italiane come Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, presentano tassi di mortalità e ferimento che sono da 4 a 8 volte più elevati di quelli che si registrano a Londra, Parigi, Amsterdam, Berlino, Vienna, Madrid, Barcellona e Atene. Inoltre, uno studio sull'inquinamento atmosferico nelle grandi città europee realizzato dalla EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente) mostra come le città italiane abbiano i più elevati parametri di inquinamento atmosferico da traffico.[24]

In sintesi, l'insufficiente attenzione attribuita alla sicurezza stradale negli anni '90 da amministrazioni, tecnici e cittadini, ha generato una sistematica carenza di sicurezza e salubrità che certamente non è esclusiva delle città italiane ma che nel nostro Paese assume una particolare gravità.

B) LA CARENZA DI STRUMENTI E STRUTTURE DI GOVERNO

Nel corso degli anni '90 molti Paesi europei, in particolare tutti quelli che hanno raggiunto livelli di sicurezza stradale di eccellenza, hanno realizzato tre linee di azione:

---

[24] Questo aspetto è trattato diffusamente nel successivo capitolo 4, *Profili territoriali*, paragrafo 4.3, *Le città*, punto 4.3.1, *"Le aree urbane in Italia e in Europa"*.

- hanno costituito una **struttura tecnica** (generalmente di natura pubblica) per l'analisi dello stato della sicurezza stradale, la individuazione dei fattori di rischio, la definizione della gamma di azioni che possono eliminare o ridimensionare l'efficacia dei fattori di rischio, il monitoraggio degli interventi posti in essere e dei risultati da questi determinati;
- hanno specializzato una **sede decisionale unitaria per il governo della sicurezza stradale** e cioè per la individuazione delle priorità, per la scelta dei settori di intervento, per la definizione di specifici programmi di intervento e per la loro attuazione (diretta o attraverso strumenti di incentivazione rivolti ai governi regionali e locali);
- hanno elaborato e attuato **una strategia generale** per la sicurezza stradale, solitamente delineata in un Piano o Programma nazionale, per la definizione, il coordinamento delle azioni dedicate al miglioramento della sicurezza stradale.[25]

La conseguenza di questo tipo di provvedimenti è stata una più rapida ed efficace capacità di reagire ai nuovi fattori della incidentalità stradale e una maggiore efficacia delle soluzioni adottate. In particolare, quando alla fine degli anni '80 i tradizionali interventi per migliorare la sicurezza stradale hanno cominciato a rivelarsi sempre meno efficaci i Paesi che potevano contare su strutture tecniche, sedi decisionali e strumenti di analisi già consolidati hanno avuto la capacità di aggiustare immediatamente il tiro e definire una gamma di interventi adeguata alle nuove situazioni di mobilità e di rischio stradale. Gli altri, e tra questi è necessario collocare l'Italia, hanno fatto ricorso a tipologie di intervento tradizionali che si sono rivelate sempre meno efficaci.

Naturalmente non esiste una delimitazione netta tra Paesi che si sono dotati di nuove strutture e nuovi strumenti e Paesi che non l'hanno fatto, si rileva piuttosto, una gamma variegata di situazioni che non è riconducibile unicamente alla presenza o meno di una struttura tecnica e/o di uno strumento di pianificazione e programmazione ma comprende anche la qualità e la dotazione di risorse professionali e finanziarie, il campo di applicazione degli strumenti, la capacità o meno di coinvolgere nel processo decisionale tutti i soggetti che possono concorrere al miglioramento della sicurezza stradale, il livello di efficacia delle azioni poste in essere, etc.[26] In questo quadro, l'Italia si caratterizza come un

---

[25] Naturalmente non tutti i Paesi hanno sviluppato pienamente le tre linee di azione sopra indicate, la maggior parte si è concentrata su una o due linee e pochissimi non si sono dotati di apposite strutture e strumenti per il governo della sicurezza stradale.

[26] Una analisi della strumentazione tecnica e delle principali linee di azione in 31 Paesi europei è stata predisposta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione della Conferenza dei Ministri dei Trasporti dell'Unione europea tenutasi a Verona nei