

no e aveva individuato il punto di attacco del problema nel livello regionale e nella possibilità di promuovere la costituzione di **reti di monitoraggio e governo della sicurezza stradale di livello regionale costituite da centri provinciali e comunali raccordati e coordinati da una struttura regionale**.

Questa rete di monitoraggio costituisce la base tecnico-organizzativa su cui costruire una conoscenza dell'incidentalità in grado di superare le gravi lacune che limitano l'efficacia dell'azione nel nostro Paese, una capacità di analisi e individuazione dei principali fattori di rischio, l'accumulazione di esperienze e abilità tecniche senza le quali qualunque obiettivo e qualunque politica di sicurezza stradale resterebbe impigliata in azioni di scarsa efficacia ma, soprattutto, la rete di monitoraggio e governo rappresenta lo strumento essenziale per un più stretto raccordo tra individuazione dei possibili interventi per migliorare la sicurezza stradale e il processo decisionale gestito dagli amministratori nazionali, regionali e locali.

Il fatto che la maggior parte delle Regioni abbia contribuito a definire il disegno dei centri di monitoraggio e si siano poi impegnate ad elaborare le necessarie proposte progettuali costituisce un fattore decisivo per recuperare il ritardo italiano e superare l'anomalia indicata in precedenza.

Il terzo e ultimo punto riguarda il fatto che se da un lato le proposte di interventi strategici sono risultate generalmente coerenti con i principi e gli indirizzi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e del secondo programma attuativo, dall'altro occorre rimarcare una **grande differenziazione qualitativa**. Alcune realtà territoriali e amministrative hanno mostrato, in questa occasione come nelle precedenti, un livello di maturazione che le pone su standard di eccellenza assoluti, altre seguono, a volte a grande distanza. Ovviamente non si tratta di stilare graduatorie di merito ma occorre indicare con chiarezza che allo stato attuale il divario tra le amministrazioni che esprimono le maggiori capacità di governo della sicurezza stradale e quelle che sono distratte da altri problemi sta aumentando vistosamente. Se questo divario non sarà ridotto, se non saranno adottate misure atte a sensibilizzare e fornire ausili e risorse aggiuntive in quelle situazioni che non riescono ad avviare un ampio e stabile processo di miglioramento della sicurezza stradale, si rischia di dover affrontare tra pochi anni i problemi posti da un Paese che viaggia a due velocità, o, meglio, di una parte del Paese che resta ferma sugli attuali livelli di insicurezza e un'altra che punta a raggiungere gli standard di sicurezza dei Paesi europei più avanzati in questa materia.

La costruzione di una rete di monitoraggio e governo della sicurezza stradale è una possibile risposta a questo problema ma appare indispensabile assicurare un solido supporto nazionale allo sviluppo di questa rete, **creare cioè un centro di monitoraggio nazionale come sede di indirizzo, coordinamento, supporto e verifica dei progressi e dei risultati raggiunti dalle reti regionali.**

A tale proposito non si può fare a meno di ricordare che 22 tra i 25 Paesi dell'UE sono dotati di una struttura nazionale che risponde sostanzialmente alle esigenze sopra descritte. Il nostro Paese, sia perché ha assunto con piena responsabilità l'obiettivo del dimezzamento delle vittime degli incidenti stradali entro il 2010, sia perché è da sempre caratterizzato da grandi divari territoriali (i maggiori tra i Paesi dell'UE15) si trova nella necessità di adottare misure e strumenti particolarmente incisivi per consentire a tutte le comunità locali di costruire una mobilità più sicura e di dimezzare il numero delle vittime. In tali condizioni la costruzione di una struttura tecnica in grado di coordinare, raccordare e fornire supporti e ausili laddove ve ne sia maggior bisogno diventa una **priorità assoluta.**

9.5 SECONDO PROGRAMMA. COMPONENTE ATTUATIVA REGIONALE

Il secondo programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è articolato in due linee attuative, una di livello nazionale, illustrata nel precedente paragrafo, e l'altra di livello regionale, illustrata in questo paragrafo.

Relativamente alla componente regionale occorre notare che la attuazione è ancora nelle fasi iniziali, la maggior parte delle regioni deve ancora avviare l'iter attuativo con la notevole eccezione della Regione Lombardia che ha completato tutte le fasi istruttorie e di scelta delle proposte e si dispone ad avviare la fase di convenzionamento e acquisizione delle risorse finanziarie.

9.5.1 OBIETTIVI

Il 13 Novembre 2003 il CIPE, nell'ambito del secondo programma attuativo del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale approva la linea di attuazione regionale relativa agli interventi urgenti, sistematici e di rafforzamento della capacità di governo.³³⁵

Tale linea di azione opera in sostanziale continuità con il primo programma di attuazione, del quale ripropone, a meno di pochi aggiustamenti non sostanziali, obiettivi, contenuti e procedura attuativa. Questa continuità è motivata dal fatto che il secondo programma è stato definito in linea tecnica nei primi sei mesi del 2003³³⁶ ed è stato oggetto delle fasi di verifica e concertazione nel secondo semestre del 2003³³⁷ e cioè in un periodo durante il quale l'attuazione del 1° programma era nelle primissime fasi. In particolare, alla data della verifica e concertazione tra il governo nazionale e i governi regionali 13 Regioni stavano definendo il bando attraverso il quale individuare le Amministrazioni locali alle quali destinare le incentivazioni finanziarie, in 5 regioni le Amministrazioni

³³⁵ L'altra componente del secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (attuazione del Piano a livello nazionale per la realizzazione di interventi di valenza strategica) è stata illustrata nel precedente paragrafo 3.4, *Secondo Programma, Componente attuativa nazionale*.

³³⁶ La definizione della proposta tecnica dei contenuti del livello regionale del 2° Programma di attuazione è stata completata alla fine del mese di maggio 2003, il 24 giugno gli elaborati, dopo una prima verifica nazionale, sono stati trasmessi alle Regioni e alle Province a Statuto autonomo (si veda la sezione B dell'appendice, *"Cronologia dei principali atti normativi e amministrativi per migliorare la sicurezza stradale"*).

³³⁷ Il confronto tra Regioni e Governo nazionale sui contenuti della proposta tecnica del 2° Programma di attuazione del Piano è iniziato nel mese di Settembre 2003 e si è concluso il 2 Ottobre. Il 13 Novembre il 2° Programma è stato approvato dal CIPE (si veda la sezione B dell'appendice, *"Cronologia dei principali atti normativi e amministrativi per migliorare la sicurezza stradale"*).

locali stavano elaborando le proposte, le 3 Regioni che avevano scelto la procedura concertata erano nelle fasi iniziali della procedura stessa, una sola Regione, il Lazio, aveva chiuso i termini di presentazione delle proposte ma, come abbiamo già visto, impiegherà altri 19 mesi per individuare le Amministrazioni destinatarie dei finanziamenti.³³⁸

In altri termini, il 1° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale si trovava in una fase così precoce da non poter fornire alcuna indicazione utile per mettere a punto o per modificare il nuovo programma di attuazione, la base conoscitiva e le esperienze utilizzabili erano le stesse utilizzate per la definizione del 1° programma.³³⁹

Gli unici cambiamenti di qualche rilievo riguardano i parametri economici e, in particolare :

- i parametri di ripartizione delle risorse finanziarie tra le Regioni;
- i parametri di cofinanziamento.

9.5.2 PARAMETRI ECONOMICI

Quanto al primo punto, i parametri di ripartizione regionale delle risorse finanziarie del programma, si evidenzia come uno dei più condivisibili risultati della fase di concertazione tra livello nazionale e livello regionale sia stato quello dell'attenuazione del parametro relativo allo sviluppo della rete stradale nazionale, regionale e provinciale che non incide più per il 30% ma per il 20%,³⁴⁰ con il vincolo di una allocazione di risorse finanziarie nelle regioni meridionali non inferiore al 33%.³⁴¹ Tale decisione ha portato la ripartizione regionale delle risorse finanziarie del secondo programma più "vicino" alla distribuzione regionale delle vittime degli incidenti stradali, ancorché permangano notevoli scarti tra la quota di allocazione delle risorse e la quota di danno sociale (che, ricordiamo costituisce una misura ponderata del complesso delle vittime – morti e feriti – determinato dagli incidenti stradali), specialmente laddove si registrano quote particolarmente elevate di estesa stradale come, ad esem-

³³⁸ Si veda quanto indicato nel precedente paragrafo, "Il primo programma di attuazione del Piano", con particolare riferimento al punto 9.3.6, "Stato di attuazione".

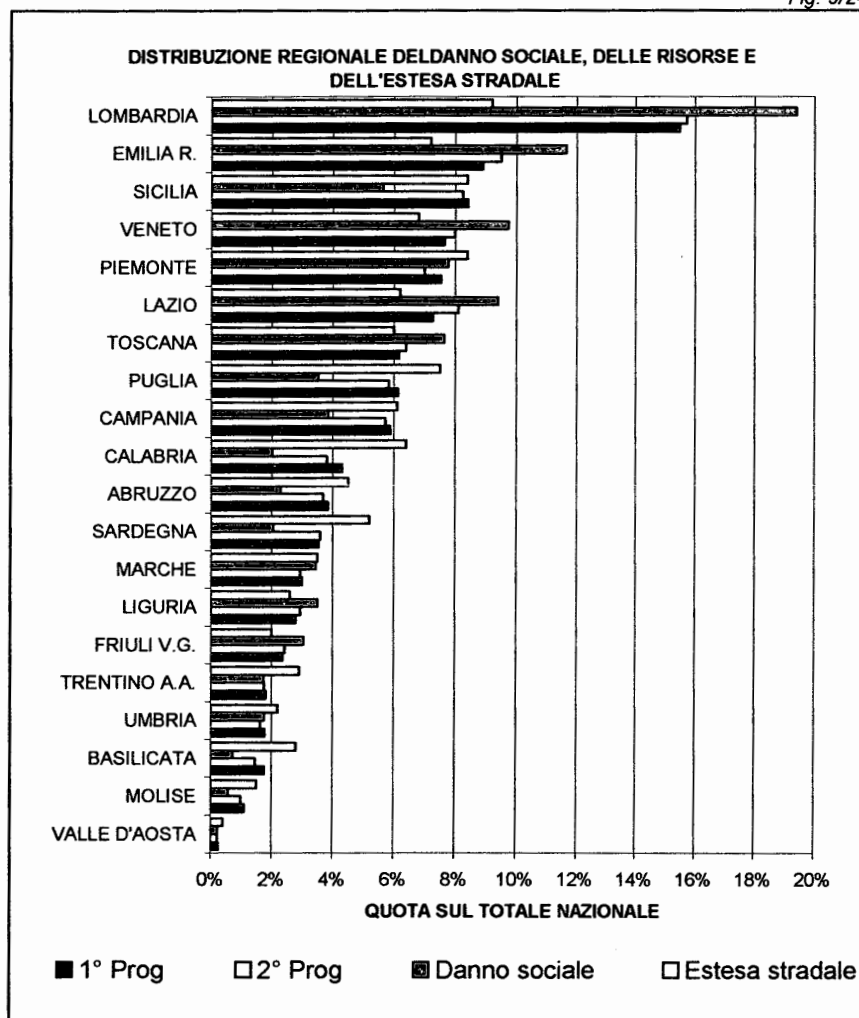
³³⁹ In effetti nel periodo di definizione e concertazione del 2° Programma emergeva con sempre maggiore chiarezza la complessità delle procedure (specialmente di quelle relative all'accesso ai finanziamenti) e la lunghezza dei tempi ma si trattava di materie regolamentate da norme o da scelte espresse da altri dicasteri che non potevano essere modificate da uno strumento di programmazione.

³⁴⁰ A questo proposito valgono le considerazioni già espresse a proposito del 1° Programma annuale di attuazione e circa la scarsa pertinenza di tale parametro nella ripartizione territoriale di risorse che debbono essere utilizzate per migliorare la sicurezza stradale (cfr il precedente paragrafo 9.3, "Il primo Programma di attuazione del Piano", con particolare riferimento al punto 9.3.1, "Obiettivi e tempi".

³⁴¹ Tale vincolo era pari al 35% nel primo programma.

pio, nelle regioni con una forte presenza di territori montuosi a bassa densità demografica (si veda la figura 9/24, riportata di seguito).

Fig. 9/24



RST su fonti varie

Quanto al secondo punto, il secondo Programma ha ricercato una semplificazione dei parametri di definizione della quota massima di cofinanziamento, mantenendo un meccanismo di tendenziale proporzionalità tra valore massimo del cofinanziamento e entità delle vittime (al fine di allocare maggiori risorse laddove gli incidenti stradali determinano il maggiore numero di vittime) e di valore percentuale massimo del cofi-

nanziamento inversamente proporzionale alle dimensioni demografiche dell'Amministrazione locale (in relazione al fatto che le Amministrazioni di minori dimensioni incontrano maggiori difficoltà a finanziare interventi aggiuntivi e innovativi rispetto alle Amministrazioni di maggiori dimensioni).³⁴² Questo secondo criterio si fonda unicamente su dati empirici che mostrano come la partecipazione a programmi di incentivazione che presentino quote di cofinanziamento costanti la partecipazione dei Comuni e delle Province di minori dimensioni sia nettamente inferiore al loro peso.³⁴³

9.5.3 PROCEDURA ATTUATIVA

Concludiamo questa (necessariamente) breve illustrazione del secondo programma di attuazione notando che allo stato attuale:

- a) due Regioni (la Lombardia e il Veneto) hanno percorso tutte le fasi iniziali della procedura attuativa (definizione ed emanazione del bando, seminari di indirizzo e informazione rivolti alle Amministrazioni locali per migliorare l'elaborazione la qualità e delle proposte rispetto al primo programma, definizione delle proposte da parte delle Amministrazioni locali, esame delle proposte, individuazione dei progetti ammessi a finanziamento, sottoscrizione delle convenzioni tra Amministrazione proponente e Regione, avvio della fase realizzativi (ivi compresa l'accezione dei mutui);
- b) una Regione (la Toscana), ha pubblicato il bando per la individuazione dei progetti da finanziare in data 22 dicembre 2004 (con scadenza dei termini per la presentazione dei progetti il 15 marzo 2005);
- c) alcune Regioni (come la Basilicata e il Friuli – Venezia Giulia) nell'ambito del primo Programma hanno definito una graduatoria unica delle proposte, valida per il 1° e per il 2° programma e in base a tale graduatoria potranno allocare le risorse con una maggiore rapidità rispetto ai tempi del primo programma ma gli atti di assegnazione delle risorse non sono stati materialmente realizzati;³⁴⁴

³⁴² Nella Appendice, sezione F, "Secondo programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" è riportato il testo integrale del programma.

³⁴³ Da notare che anche con quote percentuali massime di cofinanziamento inversamente proporzionali alle dimensioni demografiche delle amministrazioni locali la partecipazione di queste ultime ai bandi con forti caratteri innovativi resta leggermente al di sotto della media.

³⁴⁴ Il Friuli – Venezia Giulia dopo aver selezionato 7 proposte nel corso del 1° programma ha riaperto i termini del bando per raccogliere nuove proposte tecnicamente più mature e più coerenti con gli indirizzi nazionali e regionali in materia. Tale bando si concluderà il 31 marzo 2005, data a partire dalla quale sarà possibile la nuova allocazione sia per quanto riguarda il 50% dei finanziamenti non ancora allocati del 1° programma sia per quanto riguarda i finanziamenti del secondo.

- d) le rimanenti Regioni e le due Province autonome non hanno avviato le procedure per l'assegnazione dei finanziamenti o sono ancora nelle fasi iniziali di importazione e di confronto preliminare con le Amministrazioni locali.

10 LA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA

10.1 PROFILO GENERALE

10.1.1 APPLICAZIONE ED EFFICACIA DELLA NORMA

Il Codice della Strada è stato progressivamente aggiornato per rafforzarne le valenze relative alla sicurezza stradale e tali modificazioni, in generale, hanno determinato effetti decisamente rilevanti in termini di riduzione delle vittime. Occorre altresì evidenziare che tutti i miglioramenti, sino ad ora, hanno presentato due caratteristiche di base:

- a) l'adeguamento dei comportamenti alle nuove norme è stato tanto più rapido e diffuso quanto più:
 - la modifica normativa è stata accompagnata da una sistematica azione informativa che ne spiegava le ragioni e l'utilità;
 - sono state messe in atto misure di controllo, prevenzione, dissuasione e repressione laddove le misure di informazione e sensibilizzazione sopra indicate si erano rivelate inefficaci.
- b) l'incidenza sui livelli di sicurezza (la riduzione del numero di vittime) in linea di massima ha seguito un tipo di dinamica caratterizzata:
 - da una fase iniziale di **forte miglioramento** dei livelli di sicurezza, fino a raggiungere il picco solitamente in tempi piuttosto brevi rispetto all'entrata in vigore della nuova norma;
 - da una seconda fase di **scadimento** (di perdita di una quota dei risultati raggiunti) tanto più lunga e tanto più intensa quanto maggiore era la riduzione di attenzione e informazione sulla materia e, soprattutto, dell'attività di prevenzione, dissuasione, controllo e repressione riferita in modo specifico al rispetto delle nuove norme;
 - da una terza fase di **stabilizzazione** che, a meno di nuovi eventi (ad esempio campagne informative e di sensibilizzazione dedicate o campagne di prevenzione, dissuasione, controllo e repressione, etc.) tende a prolungarsi indefinitamente e segna il consolidamento dell'adesione dei cittadini alla nuova norma.

V'è poi un terzo aspetto da segnalare: tutte le modificazioni normative i cui risultati sono stati monitorati in modo puntuale e per un periodo di tempo sufficientemente lungo hanno mostrato una forte variabilità territoriale con il massimo successo (sia in termini di generalità di applicazione, sia in termini di effetti concreti sulla sicurezza stradale) in quelle aree dove l'applicazione delle nuove norme è stata accompagnata da i-

niziativa locali mirate a favorirne l'applicazione o a rafforzare le motivazioni che conducono alla applicazione della norma. Per converso la norma era applicata in modo meno sistematico, la sua diffusione procedeva con maggior lentezza e i risultati meno rilevanti laddove la nuova norma non era accompagnata da alcuna iniziativa locale.

Infine, le esperienze sin qui esaminate evidenziano come il livello di adesione ad una norma, la sua progressiva diffusione e il risultato da questa determinati sono fortemente condizionati dalla cultura di sicurezza stradale presente nell'area. Questo fattore non interviene unicamente sul modo in cui il cittadino reagisce ai nuovi obblighi ma anche sul rigore, sulla continuità e sulla sistematicità dell'azione di controllo, dissuasione e repressione, sulla capacità di definire e attuare iniziative *"in appoggio"* da parte delle Amministrazioni locali e delle associazioni civili.

10.1.2 LA RILEVANZA DELLO "ENFORCEMENT"

In relazione alle notazioni sopra riportate sarebbe del tutto ingenuo pensare che la semplice approvazione di una nuova norma determini un significativo cambiamento dei comportamenti individuali e un rilevante miglioramento della sicurezza stradale.

Il rapporto tra norma ed effetti è mediato da una serie di attività e iniziative che ne determinano l'efficacia e che, nel loro complesso, vengono solitamente indicate con il termine di *"enforcement"*. Facciamo deliberatamente ricorso a questo barbarismo in quanto il termine non comprende solo le attività di applicazione della norma ma anche quelle di accompagnamento e di gestione nonché le misure che tendono a incentivarne e favorirne l'applicazione.

A titolo esemplificativo ricordiamo che l'estensione dell'obbligo all'uso del casco ai maggiorenni che guidano un ciclomotore (esentati fino alla modifica del codice dell'entrata in vigore nel mese di marzo del 2000), a causa di una ampia, efficace e ben calibrata azione di *enforcement*, nei primi mesi dopo la sua approvazione è stata applicata in modo pressoché generalizzato su tutto il territorio nazionale. Nel giro di due o tre mesi si sono raggiunte quote di utilizzazione del casco che in talune regioni si avvicinavano al 100% e anche in quelle meno sensibili non scendevano sotto al 50%. Da notare poi che sebbene la nuova norma fosse riferita unicamente agli adulti alla guida di ciclomotori, si registra-

vano effetti rilevanti anche sugli altri utilizzatori di mezzi a due ruote a motore.

In sostanza, rispetto ad un quadro di diffusa trasgressione dell'obbligo ad usare il casco, la norma che estendeva tale obbligo ha determinato un generalizzato aumento del rispetto delle nuova e della precedente norma. Ciò, evidentemente, non è avvenuto in virtù della nuova norma ma a causa delle misure di enforcement che l'accompagnavano, misure che hanno fortemente favorito il rispetto di tutte le norme relative all'uso del casco e non solo quella relativa ai maggiorenni. Ed è esattamente a causa dall'alleggerimento di questa azione di enforcement che in molte aree del Paese il livello di applicazione della norma è progressivamente scaduto fino a raggiungere tassi di applicazione che sono meno della metà di quelli raggiunti pochi mesi prima. In questo quadro il substrato culturale al quale accennavamo sopra ha favorito (se non causato) un sostanziale abbandono dei controlli sull'uso del casco al punto che vi è la sensazione che alcune aree del Paese siano di fatto esentate dal rispetto dell'obbligo all'uso del casco.

10.2 EFFETTI DELLA REVISIONE DEL CODICE DELLA STRADA DEL 2003

10.2.1 LA REVISIONE DEL CODICE DELL'AGOSTO 2003

Nel mese di agosto del 2003 entra definitivamente in vigore la revisione del Codice della Strada.³⁴⁵ Il legislatore apporta numerosi aggiornamenti che, per quanto riguarda la sicurezza stradale riguardano principalmente tre aspetti:

- l'introduzione della patente a punti;
- la revisione delle sanzioni, con un salutare inasprimento per i comportamenti di guida trasgressivi ad alto rischio per se e per gli altri;
- l'introduzione di alcuni nuovi obblighi motivati dalla ricerca di una maggiore sicurezza stradale (l'accensione dei fari nelle strade extraurbane anche durante le ore diurne, l'abbassamento del tasso alcolemico massimo per poter guidare, l'obbligo a indossare un giubbotto ad alta visibilità nel corso delle soste a bordo strada e, soprattutto, l'obbligo, per i cittadini con meno di 18 anni, di acquisire un titolo di idoneità alla guida - il "patentino" - per poter condurre il ciclomotore).

³⁴⁵ La legge di conversione del decreto 151/2003 viene pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 186 del 12 agosto 2003.

Si tratta di un insieme di norme decisamente e specificamente orientato a determinare un miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale che nelle aspettative del legislatore e del governo può ridurre in modo rilevante il numero delle vittime degli incidenti stradali.³⁴⁶ Sembra dunque del tutto doveroso che il presente documento cerchi di valutare quali siano stati gli effetti di tale revisione sull'evoluzione della sicurezza stradale e, in particolare, del numero di vittime determinato dagli incidenti stradali.

10.2.2 I DATI DISPONIBILI PER LA VERIFICA DEI RISULTATI

I dati completi sugli incidenti stradali sono fermi all'anno 2003 e, conseguentemente, non è possibile sviluppare una analisi certa e dettagliata degli effetti sulla sicurezza della revisione del Codice della Strada se non relativamente al secondo semestre del 2003. Tuttavia disponiamo, di dati più aggiornati sugli incidenti stradali verbalizzati dalla Polizia Stradale di Stato e dall'Arma dei Carabinieri.

I corpi di polizia stradale sopra indicati, negli ultimi tre anni (2001-2003), hanno verbalizzato mediamente da 53.000 incidenti con vittime³⁴⁷ (e hanno registrato 2.682 morti e 85.723 feriti nel 2001; 2.520 morti e 84.212 feriti nel 2002 e 2.173 morti e 72.122 feriti nel 2003). Ciò comporta che la Polizia Stradale di Stato e l'Arma dei Carabinieri registrano, mediamente, il 23% degli incidenti stradali con vittime, il 38% dei morti e il 24% dei feriti registrati complessivamente dall'ISTAT, tenendo conto anche dei verbali della Polizia Locale. Ciò che più conta tuttavia è il fatto che non si tratta di un "sottoinsieme" di incidenti che possa essere considerato rappresentativo della incidentalità stradale nazionale in quanto costituito in larga prevalenza da incidenti localizzati in autostrada e nelle strade statali mentre, come è ben noto, la maggior parte degli incidenti stradali e delle vittime da questi determinate si localizza sulla rete stradale urbana.³⁴⁸ Tale circostanza impone una estrema cautela nell'interpretare i dati forniti dalla Polizia Stradale di Stato e dai Carabinieri.

³⁴⁶ Si nota che la precedente revisione del Codice della Strada con analoghi intenti di rafforzamento della sicurezza stradale aveva riguardato l'estensione agli adulti dell'obbligo all'uso del casco alla guida dei ciclomotori.

³⁴⁷ Più precisamente: 56.690 incidenti con morti o feriti nel 2001, 55.020 nel 2002 e 47.565 nel 2003. Fonte: statistiche pubblicate nel sito internet della Polizia Stradale di Stato.

³⁴⁸ La differenza non è solo localizzativa, gli incidenti rilevati dalla Polizia Stradale di Stato e dai carabinieri mostrano un indice di gravità (morti x per 100 vittime) molto più elevato della media: 2,95 contro un valore medio pari a 1,91.

10.2.3 L'EVOLUZIONE SEMESTRALE DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI E UNA POSSIBILE INTERPRETAZIONE DEL FENOMENO

Fatte queste premesse, e ribadito l'invito ad una lettura massimamente cauta dei dati, notiamo che:

- nel nostro Paese dalla metà degli anni '90 fino a tutto il 2002 si registra un progressivo incremento del numero di incidenti, di feriti e in alcuni anni, anche di morti;
- nel primo semestre del 2003, i dati resi disponibili dall'ISTAT confermano ancora questa tendenza alla crescita: il confronto con l'analogo semestre del 2002 mostra infatti una leggera crescita dei morti (+30 unità con una variazione dello +1,0%) e dei feriti (+3.750 con una variazione del +2,3%).

D'altro canto la continuità della regressione dei livelli di sicurezza non può stupire poiché le risorse messe in campo da Piano Nazionale della Sicurezza Stradale per invertire la tendenza in atto si sono tradotte in interventi concreti, in rimozione o attenuazione dei fattori di rischio in misura del tutto limitata; in molte regioni l'attuazione del Piano, nel 2005, deve ancora iniziare. Ne consegue che non vi sono motivi particolari per stupirsi del fatto che le vittime degli incidenti stradali, anche nel primo semestre del 2003, continuano a crescere con tassi non molto diversi da quelli mediamente registrati nel quinquennio precedente.³⁴⁹

Nel semestre successivo, dopo l'entrata in vigore della riforma del codice della strada relativa alla patente a punti, l'andamento delle vittime degli incidenti stradali registra (finalmente!) una brusca ed intensa inversione di tendenza: il numero di morti si riduce di 754 unità (-20,6% rispetto all'analogo semestre del 2002) e quello dei feriti si riduce di 26.449 unità (-14,8% rispetto all'analogo semestre del 2002). Si tratta di una riduzione così intensa che affluisce e rende marginale la crescita registrata nel primo semestre e, a dispetto di tale crescita, si configura come la terza maggiore riduzione di vittime dal 1953 (e cioè da quando esistono statistiche affidabili sugli incidenti stradali) ad oggi.³⁵⁰

Questa tendenza prosegue con assoluta continuità anche nel primo semestre del 2004 quando (dati stimati) si registra una riduzione di 772 morti (-24,8%) e di 22.249 feriti (-13,3%).

In sostanza, nei primi dodici mesi di applicazione della patente a punti il numero di vittime degli incidenti stradali subisce un radicale ridimensio-

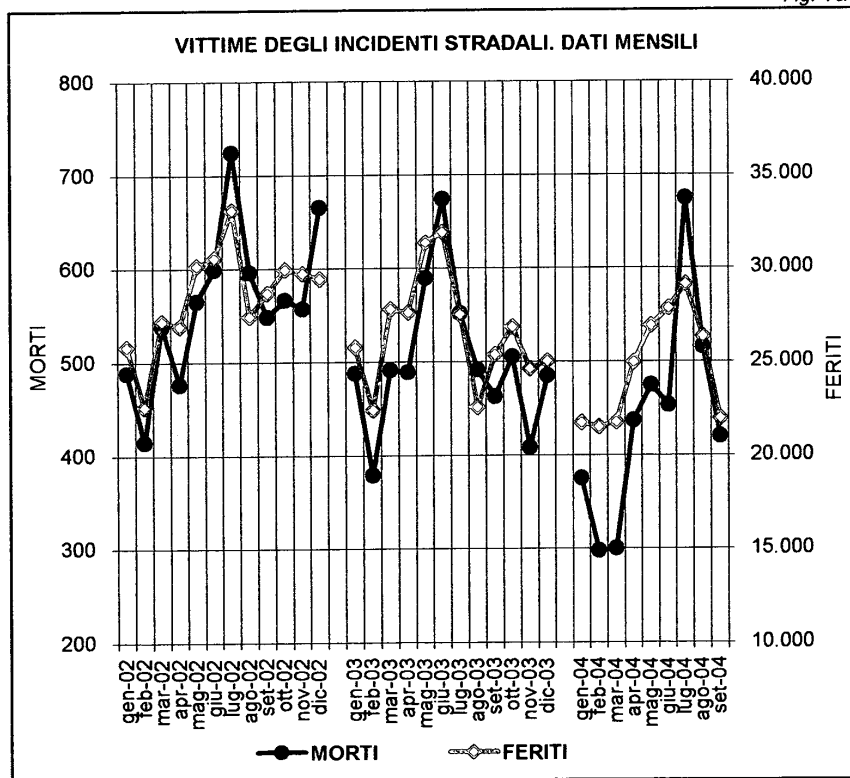
³⁴⁹ Ricordiamo che l'approvazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e del 1° Programma di attuazione da parte del CIPE reca la data del 29 novembre 2002.

³⁵⁰ Riduzioni maggiori si sono verificate solo nel 1974 e nel 1993; cfr. il precedente paragrafo 1.1, "Incidenti e vittime".

namento, perde 1.526 morti e 48.698 feriti: si tratta di una dislocazione su un più elevato livello di sicurezza che ovviamente, non riesce a compensare dodici anni di crescita/stagnazione dell'incidentalità ma rimette in corsa il nostro Paese per il raggiungimento dell'obiettivo della riduzione del 50% del numero delle vittime determinato dagli incidenti stradali.

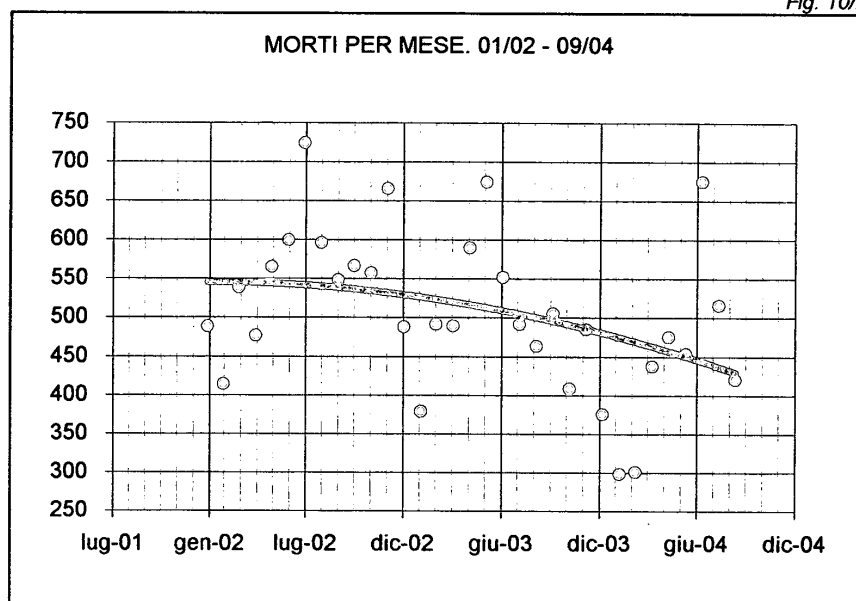
Infine, nel secondo semestre del 2004 (dati stimati) si registra una riduzione di circa 100 morti (-3,3%) e di circa 4.400 feriti (-2,9%), accade cioè che il dato mostra un leggero miglioramento (sostanzialmente un consolidamento del livello di sicurezza raggiunto) senza il temuto "rimbalzo" verso valori di incidentalità più elevati.

Fig. 10/1



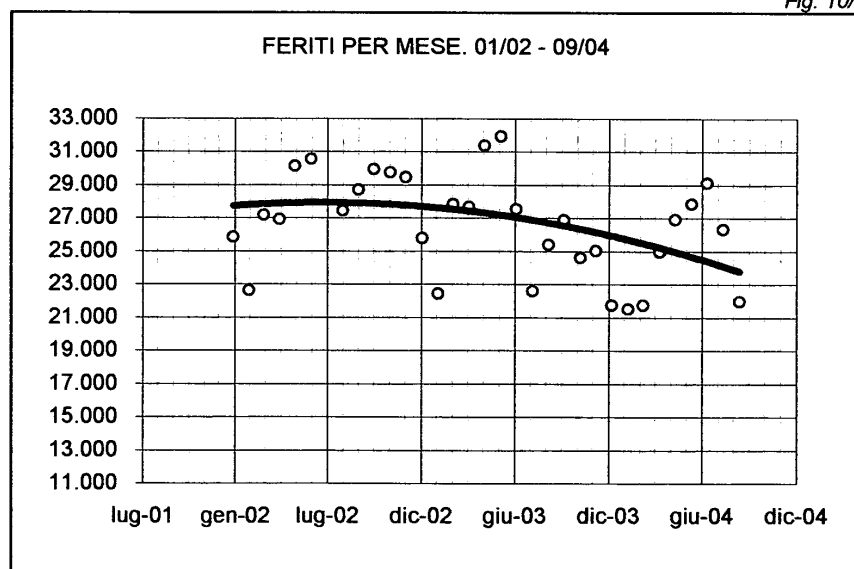
RST su dati ISTAT e Polstrada

Fig. 10/2



RST su dati ISTAT e Polstrada

Fig. 10/3



RST su dati ISTAT e Polstrada

Tab. 10/1

	PRIMI SEMESTRI		SECONDI SEMESTRI		ANNI	
	MORTI	FERITI	MORTI	FERITI	MORTI	FERITI
VALORI						
Anno 2002	3.081	163.244	3.658	178.416	6.739	341.660
Anno 2003	3.111	166.994	2.904	151.967	6.015	318.961
Anno 2004	2.339	144.745	2.807	147.545	5.146	292.290
VARIAZIONI						
2002 - 2003	30	3.750	-754	-26.449	-724	-22.699
2003 - 2004	-772	-22.249	-97	-4.422	-869	-26.671
VARIAZIONI %						
2003 SU 2002	1,0%	2,3%	-20,6%	-14,8%	-10,7%	-6,6%
2004 SU 2003	-24,8%	-13,3%	-3,3%	-2,9%	-14,5%	-8,4%

Elaborazione RST su dati ISTAT e Polstrada

10.2.4 CONSIDERAZIONI FINALI

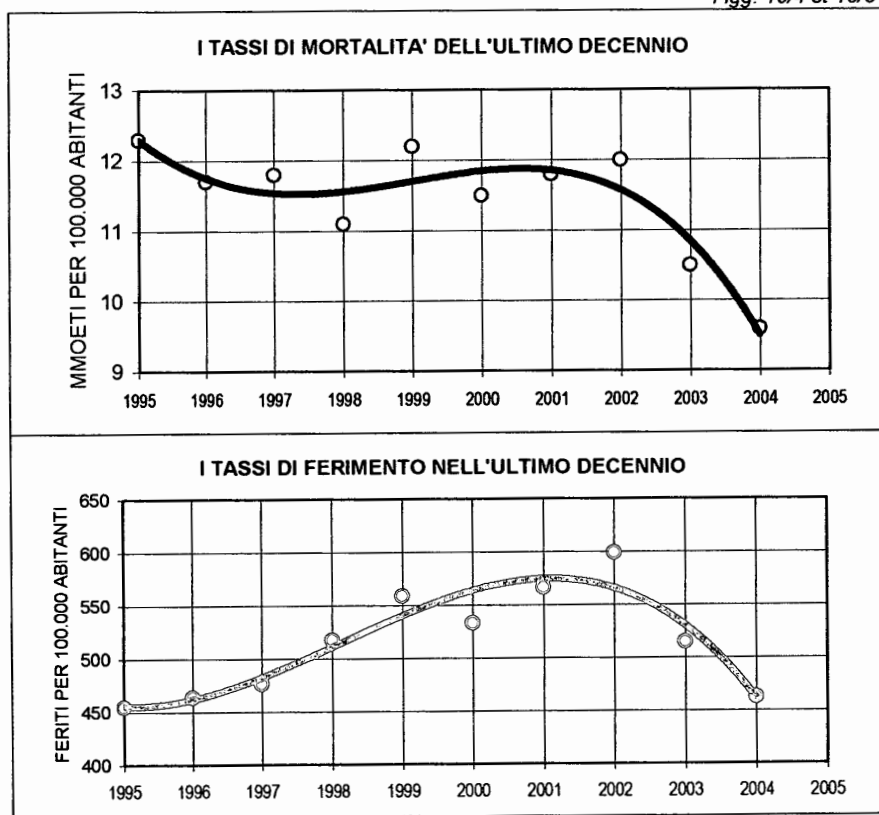
In termini generali possiamo sviluppare due distinte considerazioni.

In una prospettiva decennale, gli effetti determinati dalla revisione del Codice della Strada determinano in modo molto chiaro il passaggio da una fase di crescita del numero delle vittime degli incidenti stradali ad una fase di riduzione. In particolare la proiezione dei dati indica come per la fine del 2004 si possa attendere:

- a) un **tasso di mortalità** con un ordine di grandezza di 9,5 morti per 100.000 abitanti, che costituirebbe il più basso tasso di mortalità mai raggiunto dal nostro Paese dal 1953 ad oggi;
- b) un **tasso di ferimento** sull'ordine di 460 feriti per 100.000 abitanti che indicherebbe il riassorbimento dei 3/4 dell'incremento di feriti registrato in Italia dalla fine degli anni '70, periodo nel quale si è registrato il minimo storico di feriti da incidenti stradali (cfr. Figure 10/4 e 10/5 riportate di seguito).

In sostanza una riduzione dell'incidentalità che, al di là delle espressioni aritmetiche che la misurano, ha un'ampiezza che va ben oltre un'oscillazione congiunturale e riposiziona i nostri livelli di sicurezza su posizioni molto distanti da quelle del quinquennio 1998-2002.

Figg. 10/4 et 10/5



Elaborazione RST su dati ISTAT

Tali valutazioni, che – ricordiamo – per il 2004 si basano su una proiezione di dati che dovrà essere verificata e confermata, non devono indurre alcuna sensazione di aver raggiunto un appagante e soddisfacente livello di sicurezza stradale per tre ordini di motivi.

- I. Per quanto riguarda la mortalità da incidenti stradali, i miglioramenti conseguiti riavviano, anche nel nostro Paese, una dinamica che è stata sempre in atto nella maggior parte degli altri Paesi. In sostanza l'Italia non ha fatto altro che riallinearsi all'evoluzione media dell'UE.
- II. Per quanto riguarda i tassi di ferimento, i miglioramenti conseguiti determinano un recupero parziale del decadimento di sicurezza stradale verificatosi negli anni '90. Sotto questo profilo