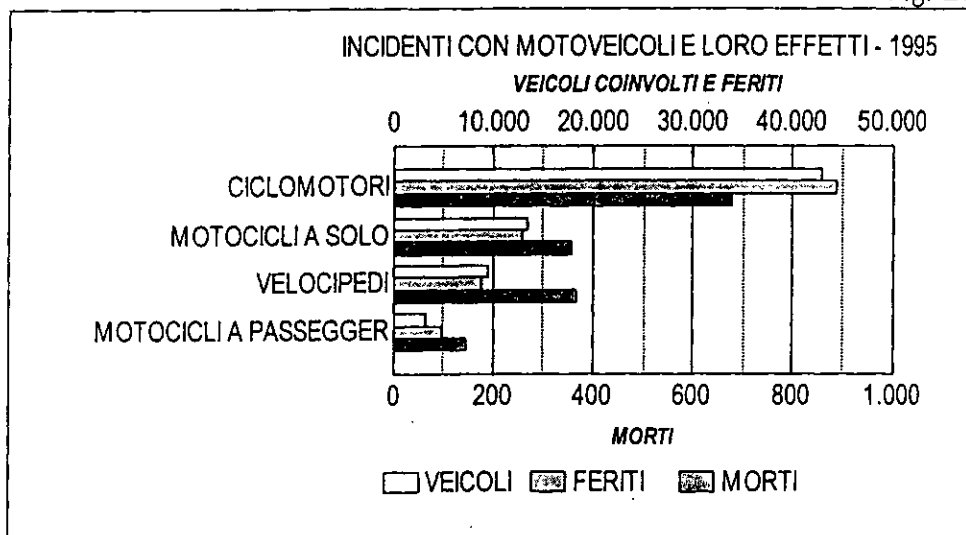


La composizione degli incidenti per categoria di veicolo coinvolto mostra infatti che sono molto diffusi sia la fuoriuscita dalla carreggiata (oltre il 16% degli incidenti) che la caduta da veicolo e l'urto accidentale con ostacoli fissi (complessivamente oltre il 10% degli incidenti). In sostanza quindi più di **un quarto degli incidenti non avviene per l'interazione diretta con altri veicoli in circolazione**. Elevata, e in qualche modo preoccupante, è anche la quota di incidenti con investimento di pedoni, che da sola costituisce il 12% di incidenti e testimonia una "difficoltà" di coesistenza tra le due modalità di spostamento. ⁽⁷³⁾

L'incidentalità specifica di questo tipo di spostamento è elevata e oltre l'83% degli incidenti si verifica nei 14 maggiori comuni. ⁽⁷⁴⁾

Fig. 28



Elaborazione RST su dati ISTAT 1996

Il livello di pericolosità degli incidenti che occorrono a questi mezzi risulta - come è del tutto intuibile - particolarmente elevato, il tasso medio di decessi per 100 incidenti è pari a 3,0. Più in particolare:

- nei motocicli il tasso di decessi per 100 incidenti è pari a 3,7 (ma sale a 4,4 quando l'incidente riguarda motocicli con passeggeri);

⁽⁷³⁾ A questo proposito si nota che nel caso di autoveicoli l'incidente con coinvolgimento di pedoni costituisca il 7,7 % del totale. Apparentemente dunque la convivenza tra pedoni e automobili è meno problematica di quella tra motocicli e pedoni.

⁽⁷⁴⁾ Non è ovviamente possibile disaggregare ulteriormente il dato che, allo stato attuale, non è disponibile a livello provinciale.

- nei ciclomotori i decessi per 100 incidenti sono pari a 1,5;
- nelle biciclette i decessi per 100 incidenti sono pari a 3,9.

Nell'ultimo anno si è manifestata la tendenza all'aumento della gravità delle conseguenze: tra il 1995 ed il 1996 i morti sono aumentati di circa il 2% (+ 26 morti). Rispetto alla classe d'età dei conducenti coinvolti si possono rilevare alcuni elementi significativi. Dei 378 ciclisti morti nel 1996, oltre il 55% ha più di 60 anni, oltre il 5% ha meno di 14 anni. Anche tra i ciclomotoristi, queste due classi d'età hanno un peso rilevante: il 32%. La caratteristica nettamente "urbana" e soprattutto "metropolitana" di questa modalità di trasporto e quindi di questa incidentalità emerge con grande chiarezza esaminando il peso degli incidenti a motoveicoli nei 14 maggiori comuni italiani e confrontandolo con il valore medio nazionale (pari al 15%).

Nelle 14 aree metropolitane i motoveicoli sono coinvolti mediamente in oltre il 41% degli incidenti, quasi 3 volte più della media. Questo valore supera il 50% a Genova, Palermo e Trieste ed è nettamente sopra la media nei comuni di Messina, Catania, Napoli, Bologna e Roma. Il valore massimo lo si registra a Firenze dove gli incidenti a motoveicoli rappresentano più del 60% degli incidenti in complesso (4 volte più della media nazionale).⁽⁷⁵⁾

Cfr. Figg. 29; 30

Si segnala inoltre che a Genova, Milano, Roma e Napoli si registra una quota di incidenti "a veicoli isolati" superiore alla media: oltre il 25% contro una media del 22%. Il dato indica o di una maggiore "difficoltà" di circolazione per i motocicli in queste città o una (meno probabile) maggiore disinvoltura di guida dei conducenti di motocicli genovesi, milanesi, romani e napoletani rispetto ai loro "colleghi" di Torino, Firenze, Bari, Palermo, Catania, etc.⁽⁷⁶⁾

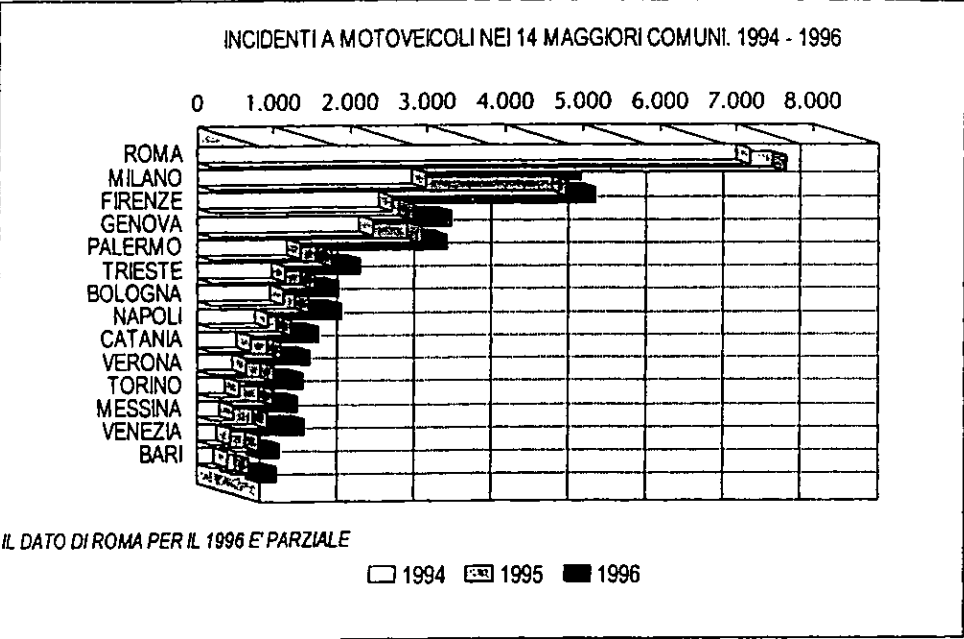
Si segnala infine come i comportamenti di guida di questi veicoli siano condizionati da due circostanze negative: la scarsa preparazione sulle regole della circolazione per l'assenza di qualunque obbligo a

⁽⁷⁵⁾ Nel 1995 gli incidenti nei 14 maggiori Comuni urbani sono stati 54.359, i motoveicoli e ciclomotori sono coinvolti in 22.793 incidenti. Fonte ISTAT, "Statistiche degli incidenti stradali", anni 1995, 1996. Si vedano in particolare la Tavola 3.4 alla pagina 140.

⁽⁷⁶⁾ Ancora una volta sembra necessario notare come una interpretazione degli incidenti in chiave puramente comportamentale sembra del tutto insufficiente mentre appare più efficace una lettura in chiave urbanistico-territoriale.

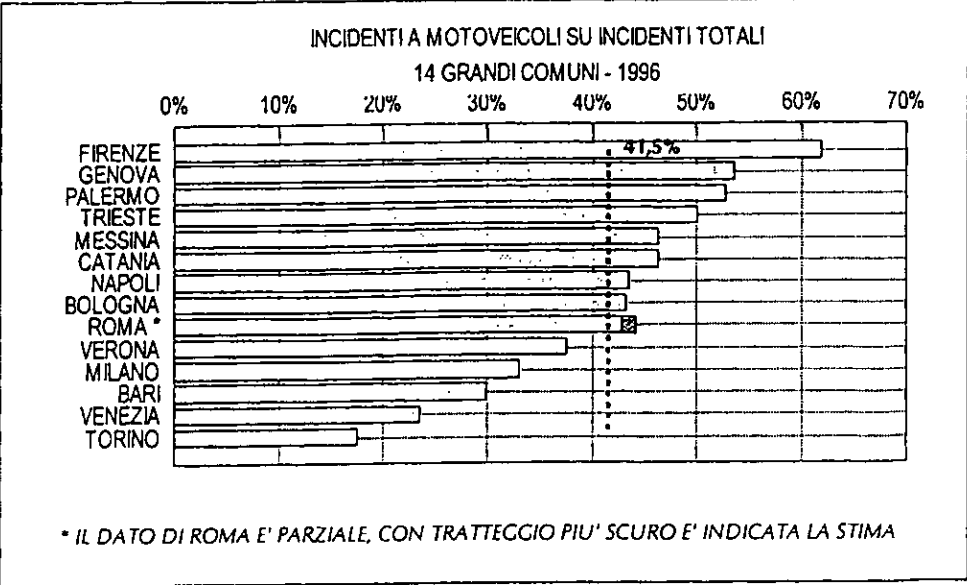
conoscere anche gli elementi basilari del buon comportamento di guida e, soprattutto per le biciclette, l'inesistenza di sedi specifiche per la circolazione, sia in ambito urbano che, a maggior ragione, in ambito extraurbano.

Fig. 29



Elaborazione RST su dati ISTAT di anni vari

Fig. 30



Elaborazione RST su dati ISTAT di anni vari

2.4.3 Conducenti molto giovani e conducenti molto anziani

Ogni anno in Italia muoiono per incidenti stradali oltre 170 bambini e ne vengono feriti oltre 11.000.

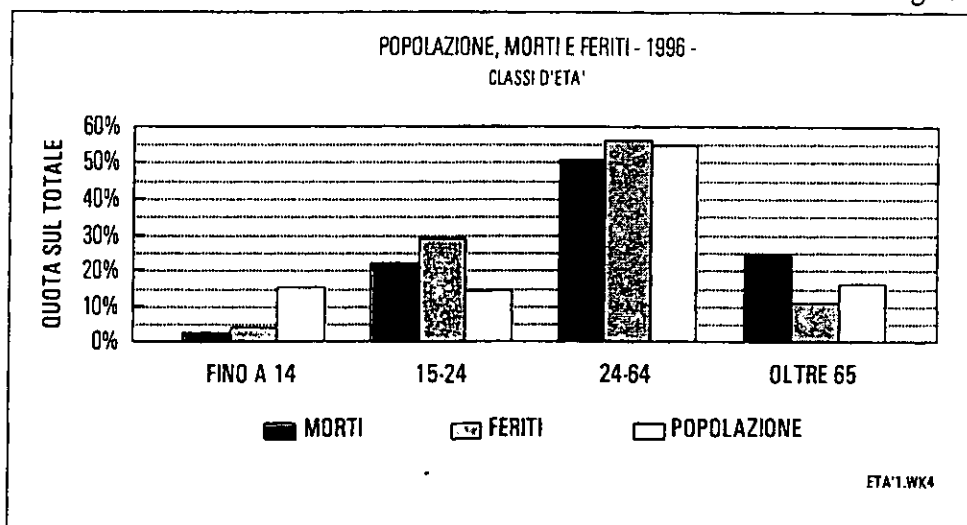
Tra i tanti dati drammatici che il presente documento è costretto a fornire questo è, forse, il più impressionante.

In effetti la fascia di popolazione con meno di 14 anni è una delle più "sicure" in quanto ha un indice di rischio dello 0,19: circa 1/5 di quello medio nazionale ma il punto è che questi giovanissimi cittadini non dovrebbero morire e non dovrebbero essere feriti in assoluto.

Le fasce di popolazione più esposte al rischio sono dunque altre:

- la popolazione compresa tra 15 e 24 anni, che nel 1996 ha registrato 1.375 morti e 76.555 feriti, con un indice di rischio di 1,56;
- la popolazione con oltre 65 anni di età che nel 1996 ha registrato 1.523 morti e 28.687 feriti, con un indice di rischio di 1,50.

Fig. 31



Elaborazione RST su dati ISTAT 1997

Tabella 11

POPOLAZIONE, MORTI E FERITI PER INCIDENTI STRADALI SUDDIVISI PER CLASSI DI ETÀ. 1996

	FINO A 14	15-24	24-64	OLTRE 65	TOTALE
POPOLAZIONE	8.620.500	8.138.831	31.108.175	9.401.072	57.268.578
MORTI	173	1.375	3.122	1.523	6.193
FERITI	11.251	76.555	147.720	28.687	264.213
POP % SU TOTALE	15,1%	14,2%	54,3%	16,4%	100%
MORTI % SU TOT.	2,8%	22,2%	50,4%	24,6%	100%
FERITI % SU TOT.	4,3%	29,0%	55,9%	10,9%	100%
INDICE DI RISCHIO	0,19	1,56	0,93	1,50	1,00

Elaborazione RST su dati ISTAT, 1997

2.4.4 Considerazioni di sintesi sulle modalità di spostamento più "deboli"

In sintesi si può valutare che le categorie *"deboli"* nel nostro Paese concorrano a determinare circa il 55% dei morti per incidenti stradali (3.400 persone) e oltre il 50% dei feriti (135.000 feriti). ⁽⁷⁷⁾

Si tratta di dimensioni assolutamente rilevanti che devono destare gravi preoccupazioni. Occorre inoltre notare che **l'incidentalità che riguarda le categorie deboli è quella che segna i più rapidi incrementi** al punto da far temere per il futuro un ulteriore deterioramento della evoluzione complessiva dell'incidentalità.

Il quadro è reso ancora più drammatico dal fatto che queste fasce di utenza sono caratterizzate da indici di rischio da 4 a 2 volte più elevati di quello medio nazionale.

Questa fascia di incidentalità si localizza prevalentemente nelle aree urbane. Nei 14 maggiori Comuni del Paese **il 54% degli incidenti coinvolge motocicli e pedoni.** ⁽⁷⁸⁾

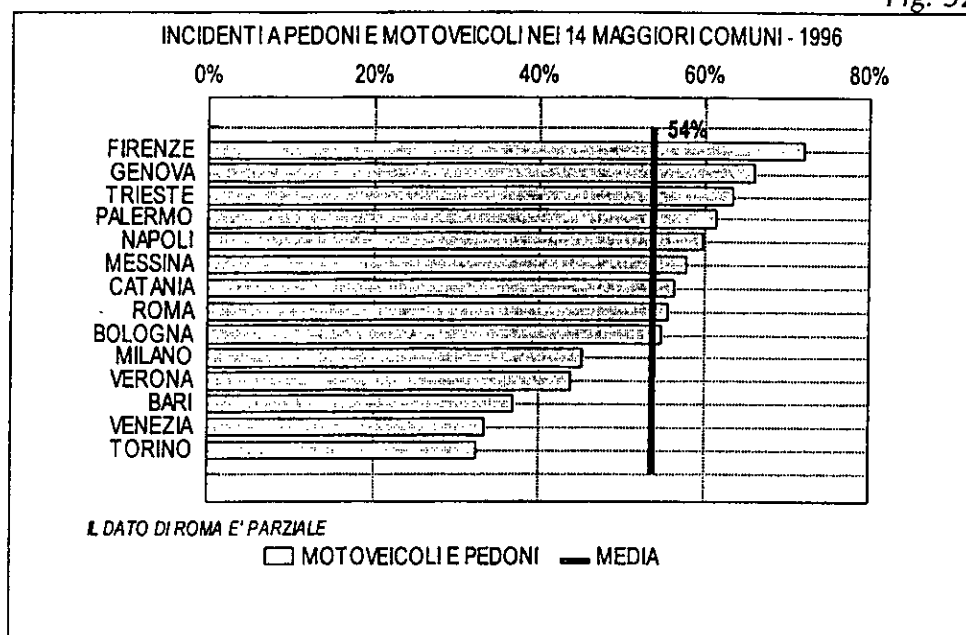
⁽⁷⁷⁾ Non sono disponibili dati puntuali, per averli occorrerebbe rielaborare i dati di base della rilevazione ISTAT.

⁽⁷⁸⁾ Ai 22.793 incidenti con motociclo e ciclomotore vanno aggiunti 6.873 incidenti a pedoni per un complesso di circa 29.700 incidenti su un totale di 54.400 incidenti.

In cinque di questi Comuni la percentuale sale ad oltre il 60%: Firenze, Genova, Trieste, Palermo, e Napoli. In altre quattro oscilla tra il 50% ed il 60%: Messina Catania, Roma e Bologna.

Negli altri Comuni l'incidenza è più contenuta ma in alcuni di essi la composizione volge negativamente verso un maggior coinvolgimento dei pedoni. E' il caso di Torino, ove questo indicatore è quasi doppio (oltre il 40% di pedoni), ma anche di Venezia, Milano, Napoli e Roma. Per quest'ultimo comune, per cui si era già rilevato al 1995 uno dei tassi più elevati di coinvolgimento di pedoni in incidenti, come più volte sottolineato, l'indice 1996 deve essere inteso come del tutto parziale.

Fig. 32



Elaborazione RST su dati ISTAT 1997

Gli incidenti sono determinati in misura del tutto rilevante da fattori che riguardano l'organizzazione urbanistica, il rapporto tra sistema viario e localizzazione delle attività, la scarsa regolamentazione del traffico ciclomotoristico (che troppo spesso viene considerato come una comoda soluzione ai problemi di congestionamento del traffico e della scarsità delle aree di sosta mentre e non v'è dubbio che lo sia ma comporta dei costi sociali che sarebbe opportuno valutare con maggiore attenzione), una cura inadeguata per la segnaletica e per la manutenzione viaria.

In sostanza si può affermare che una quota del tutto rilevante dei morti e dei feriti per incidenti stradali è determinata dal fatto che troppo spesso le nostre città sono viste come un sistema di "canali" da ottimizzare per il deflusso dei veicoli. Questa visione è il primo fattore da rimuovere per aprire le prospettive ad una riduzione del livello di rischio di gran parte dell'utenza deboli, per migliorare complessivamente il livello di sicurezza nel Paese e per conseguire condizioni di mobilità sostenibile.

Alcune Amministrazioni locali si stanno muovendo con decisione verso questa direzione ma molto resta ancora da fare ed è necessario segnalare che questa ridefinizione dell'approccio al traffico urbano non può essere affidata alla spontaneità e alla volontà di innovazione delle singole Amministrazioni: occorre che a livello regionale e nazionale vengano definiti supporti, standard, indirizzi che - nel pieno rispetto delle autonomie locali e del principio di sussidiarietà - contribuiscano ad una rapida diffusione di una nuova cultura del traffico e in particolare del traffico urbano. ⁽⁷⁹⁾

Sotto questo aspetto non si può evitare di segnalare che **il nostro Paese registra un marcato ritardo** sia rispetto alle indicazioni dell'UE, sia rispetto alle politiche di sicurezza specifica per le utenze deboli attivate da altri Paesi europei e non europei.

⁽⁷⁹⁾ A titolo meramente esemplificativo si ricordano i seguenti casi. Il Comune di Napoli è intervenuto sugli attraversamenti pedonali, il Comune di Modena ha effettuato interventi per il miglioramento della circolazione pedonale nelle zone residenziali, la Regione Emilia e Romagna ha istituito lo "Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza" rivolto all'utenza giovanile.

2.5 COSTI SOCIALI ED ECONOMICI DELL'INCIDENTALITÀ

Quale è il costo sociale che il Paese è chiamato a sostenere a causa della incidentalità stradale e degli effetti di questa sulle persone?

A tale domanda non è possibile dare una risposta precisa perché su questa materia sono stati avviati studi e indagini specifici solo nei tempi più recenti, cosicché non si dispone di una contabilità certa sui costi sociali dell'incidentalità in Italia.⁽⁸⁰⁾ Possiamo tuttavia fare riferimento ad alcune coordinate di massima.

La Commissione europea stima in 1 milione di ECU il costo di un decesso per incidente stradale e questo porterebbe a una valutazione di circa 14.000 miliardi / anno ma il dato medio europeo mal si attaglia alla situazione italiana caratterizzata da un elevato numero di feriti e da un rapporto feriti/incidente crescente nel tempo e cioè in netta controtendenza rispetto alle condizioni medie europee.

L'OCSE stima nel 2% l'incidenza media del costo sociale dei morti e feriti per incidente stradale sul PIL. Il dato rapportato al nostro Paese determinerebbe un costo di circa 35.000 miliardi ma anche in questo caso si tratta di valori grossolanamente indicativi.

Si evidenzia dunque l'opportunità di avviare uno studio specifico in questa materia al fine di poter valutare con maggior precisione i benefici derivanti dalla riduzione dell'incidentalità e dei suoi effetti sulle persone. Tali elementi potrebbero essere utilizzati, così come avviene in altri Paesi e come indica esplicitamente la Commissione europea, per dimensionare il volume della spesa in materia di sicurezza stradale.

A questo proposito si segnala che in Italia non sono disponibili dati relativi ai decorsi sanitari dei feriti, soprattutto in relazione a quei decorsi che implicano conseguenze durature e invalidità. Questo aspetto è di prioritaria importanza per una corretta valutazione dei costi economici e sociali dell'incidentalità.⁽⁸¹⁾

⁽⁸⁰⁾ Tra gli studi che tendono a valutare il costo sociale dell'incidentalità ricordiamo: ISPES, *"Effetti sociali ed economici del decreto Ferri"*, 1988 e CENSIS, *"Il valore della sicurezza: il costo socio-economico dell'incidentalità stradale"*, 1990.

⁽⁸¹⁾ Un recente pronunciamento del Consiglio di Stato ha riconosciuto la legittimità della "causa di lavoro" nel caso di incidente stradale avvenuto nel tragitto casa-lavoro, cfr. il successivo § 3.1.1, *"La crescita di attenzione per la sicurezza stradale"*.

Colmare questa carenza informativa assume un'importanza strategica, specialmente in relazione alle caratteristiche dell'incidentalità nel Paese: elevato numero di feriti per incidenti stradali e andamento crescente nel tempo del fenomeno, si veda sopra il § 1.2.2 *"Evoluzione dell'incidentalità in Europa e in Italia"*.

Rispetto ai costi dell'incidentalità una indicazione parziale perché riferita al solo costo diretto dei sinistri può determinarsi sulla base delle liquidazione media dei sinistri nell'esercizio 1995 pari a 3.205.467. La liquidazione dei circa 4,4 milioni di incidenti ha comportato un costo di oltre 14 mila mld. Occorre ricordare che nello stesso anno il numero di incidenti generati è stato di oltre 4,7 milioni di incidenti per un costo di poco inferiore a 16 mila mld.

Ovviamente il criterio economico non può essere il solo per determinare le politiche di sicurezza stradale (parrebbe anzi atto di cinismo adottare unicamente tale criterio) ma nel caso italiano la costruzione di un quadro chiaro del bilancio economico dell'impatto sociale dell'incidentalità potrebbe diventare un segnale di allerta sulla rilevanza del problema e potrebbe servire per valutare l'efficacia sociale delle misure e degli interventi posti in essere. ⁽⁸²⁾

La necessità di uno strumento di contabilità complessiva e di bilancio socioeconomico è segnalata anche dalle Amministrazioni locali più sensibili che vedono in tale strumento da un lato un'occasione di verifica di quanto le politiche di governo della mobilità siano state in grado di migliorare la sicurezza e la sostenibilità e dall'altro un ausilio per definire priorità e gerarchie dell'intervento stesso. Anche in questo caso sembra opportuno sostenere e coordinare l'azione attraverso la definizione di criteri, indirizzi, ausili da parte dei livelli nazionale e regionale.

A tale proposito si segnala che il Codice della Strada (art. 208) prevede l'impiego di parte dei proventi delle sanzioni amministrative per migliorare il livello di sicurezza stradale. Tale norma, sulla base dei risultati di una rilevazione specifica condotta dal Ministero dei Lavori

⁽⁸²⁾ La questione viene anche evidenziata dalle Amministrazioni di Alessandria, Terni, Bologna e Napoli.

Pubblici, risulta ampiamente disattesa. Il problema è stato trattato anche dal Parlamento: nel 1996 è stato presentato al Senato un Disegno di legge per aumentare la quota dei proventi riservati alla sicurezza stradale.⁽⁸³⁾

⁽⁸³⁾ Disegno di legge Senato 571, *"Norme per la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui all'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) ed attività di educazione stradale"*, comunicato alla Presidenza in data 24 maggio 1996.

2.6 LE INFORMAZIONI SULL'INCIDENTALITÀ

Lo stato delle informazioni sull'incidentalità può considerarsi solo in parte soddisfacente poiché se da un lato consentono una buona descrizione generale del fenomeno, dall'altro presenta alcuni limiti in relazione alle esigenze di analisi/interpretazione del fenomeno, alle esigenze di governo della sicurezza, alla confrontabilità dell'incidentalità italiana con quella di altri Paesi europei.

Inoltre occorre notare che allo stato attuale esistono diverse rilevazioni tra loro difficilmente confrontabili a meno di elaborazioni particolarmente onerose.⁽⁸⁴⁾ Questa parcellizzazione delle fonti costituisce sicuramente un pesante limite. A questo riguardo si possono svolgere quattro ordini di considerazioni.

2.6.1 Approfondimenti e razionalizzazione

In diverse occasioni (Conferenza di Stresa del 1996 e del 1997, 9° Congresso dell'Associazione degli Ingegneri del Traffico, etc.) numerosi esperti del settore hanno segnalato l'opportunità di avviare una conoscenza più approfondita del fenomeno. In particolare viene ricorrentemente segnalata l'opportunità:

- a) di estendere l'analisi alla *"incidentalità minore"* (intendendo con ciò il 96% degli incidenti che complessivamente avvengono ogni anno nel nostro Paese);⁽⁸⁵⁾
- b) di aggiornare e migliorare i modelli di rilevazione che attualmente non consentono una analisi adeguata delle cause degli incidenti e determinano una netta sovrastima dei fattori comportamentali individuali;⁽⁸⁶⁾
- c) di razionalizzare la procedura di raccolta e trasmissione dei dati utilizzando a tale fine la registrazione e l'invio di dati su supporto

⁽⁸⁴⁾ I principali organismi che raccolgono, con modalità e forme diverse, i dati sull'incidentalità sono: i Comuni, il Ministero dell'Interno, le forze di polizia, l'AISCAT, le Società di Assicurazione, il Ministero della Sanità.

⁽⁸⁵⁾ Si ricorda che in Italia annualmente accadono oltre 4 milioni di incidenti. Quelli rilevati dall'ISTAT sono solo quelli che sono verbalizzati dalle forze di vigilanza che, sostanzialmente, coincidono con quelli che determinano danni alle persone. Si tratta di circa 270.000 incidenti che costituiscono appunto il 4% del totale.

⁽⁸⁶⁾ Sul fenomeno della sovrastima dei comportamenti individuali in quanto causa degli incidenti si veda in questo stesso documento il § 2.3.4, *"I fattori territoriali dell'incidentalità"*. Sull'argomento si veda anche ISPES, *"Effetti sociali ed economici del decreto Ferri"*, 1988.

magnetico (su questo aspetto si veda anche il successivo paragrafo).

Il miglioramento della rilevazione e delle procedure di trasmissione e raccolta dei dati è sentito come problema urgente anche da diverse Amministrazioni locali e regionali.

Alcune di queste sono arrivate a predisporre nuovi moduli di rilevazione, supporti automatici alla raccolta e all'invio dei dati, nuove procedure di verifica e trasmissione dei dati raccolti localmente, etc.

Le proposte di miglioramento e razionalizzazione delle statistiche sull'incidentalità da parte di Amministrazioni locali costituisce indubbiamente un segnale di attenzione e di impegno ma allo stesso tempo evidenzia una carenza che dovrebbe essere affrontata e risolta principalmente a livello nazionale, proprio per mantenere una omogeneità e confrontabilità dei dati su tutto il territorio nazionale. In sostanza sembra necessario avviare rapidamente forme di collaborazione tra ISTAT, forze di vigilanza, Amministrazioni locali e regionali, esperti del settore, Società di Assicurazione al fine di creare un sistema di rilevazione e raccolta/organizzazione dei dati più efficace, più completo, più tempestivo e, soprattutto, più utile ai fini del governo della sicurezza.

2.6.2 Completezza dei dati

Numerose Amministrazioni locali hanno avanzato dubbi circa la completezza dei dati sull'incidentalità. In particolare confronti puntuali sul numero di incidenti con effetti sulle persone verificatisi in alcuni territori comunali hanno evidenziato forti scarti tra il dato ufficiale ISTAT e il dato in possesso delle Amministrazioni Comunali. ⁽⁸⁷⁾

⁽⁸⁷⁾ Nell'ambito del Gruppo di Lavoro "Mobilità sostenibile e sicurezza stradale" la Provincia di Milano segnala che il dato ISTAT del 1996 risulta sistematicamente inferiore rispetto a quello comunale, a volte di oltre il 50%; il Comune di Parma indica come l'onerosità della procedura sia alla fonte di una sistematica perdita di informazioni; il Comune di Lecce dichiara essere necessario un aggiornamento tecnologico e una semplificazione procedurale per migliorare il grado di copertura e completezza delle statistiche; il Comune di Napoli evidenzia la necessità di disporre dei dati relativi a tutti gli incidenti (e cioè dei dati riguardanti i 4,5 milioni di incidenti che avvengono annualmente e non soli quelli relativi ai 180.000 incidenti con verbalizzazione delle forze di vigilanza). In particolare la Provincia di Milano - che sta istituendo un "Osservatorio sull'incidentalità" - indica come sia necessario intervenire su quattro aspetti: a) il coordinamento delle forze di polizia; b) la revisione dei questionari; c) la possibilità di definire congiuntamente contenuti e iter procedurale; d) la necessità di rafforzare l'obbligo alla

Allo stato attuale non si è in grado di identificare il motivo dello scarto: potrebbe trattarsi di un mancato invio di dati da parte dell'Amministrazione locale o di altri fenomeni. Si segnala tuttavia che vi sono casi di grave omissione nella trasmissione dei dati all'ISTAT, a titolo esemplificativo ricordiamo quello del Comune di Roma che ha compromesso la completezza dei dati sull'incidentalità e sui suoi effetti per l'anno 1996. Il fenomeno al momento sembrerebbe limitato a casi del tutto eccezionali ma ciò non lo rende meno preoccupante.

In sostanza sembra di poter concludere che anche in questo caso, come per quello indicato nel precedente paragrafo, è necessaria una maggiore collaborazione tra i soggetti preposti alla rilevazione, alla registrazione e alla trasmissione/organizzazione dei dati. Sul tema esistono alcune proposte e alcune iniziative locali ma appare indispensabile definire una procedura generale che:

- a) offra maggiori garanzie sotto il profilo della completezza;
- b) sia applicata omogeneamente in tutto il territorio nazionale.

2.6.3 Coerenza con standard europei e CEMT

Il terzo punto su cui occorre intervenire riguarda la coerenza (e, conseguentemente, la confrontabilità) dei dati sull'incidentalità in Italia rispetto agli standard europei.

Manca nelle nostre rilevazioni la distinzione tra feriti gravi e feriti leggeri e quindi la possibilità di distinguere - come avviene nella maggior parte dei Paesi europei - gli incidenti in base alla gravità degli esiti. Manca una piena corrispondenza tra i dati relativi alle circostanze degli incidenti in Italia e negli altri Paesi europei con particolare riferimento agli incidenti che occorrono alle fasce di utenza debole.

Lo scarto emerge puntualmente nelle riunioni svolte dal CEMT e limita sia le possibilità di confronto della situazione italiana con quella di altri Paesi europei, sia le capacità di interpretazione di alcune specificità italiane (ricordiamo tra tutte la quota crescente di feriti per incidenti stradali).

In questo caso sembra necessario avviare una tempestiva azione di confronto/raccordo con i responsabili della sicurezza stradale dei maggiori Paesi europei al fine di arrivare rapidamente a disporre di basi conoscitive più omogenee.⁽⁸⁸⁾

trasmissione dei dati.

⁽⁸⁸⁾ A tale proposito si segnala che il CEMT, ogni volta che pone a confronto i dati sul-

2.6.4 Accesso agevole e non oneroso

Infine si segnala l'opportunità di definire procedure di messa a disposizione dei dati di incidentalità più rapide e meno onerose in modo da consentire a tutte le Amministrazioni locali e a tutti gli enti gestori di infrastrutture e/o servizi di trasporto una utilizzazione più agevole e più selettiva delle informazioni utili per predisporre strategie di miglioramento della sicurezza stradale.

l'incidentalità dei diversi Paesi membri, adotta un coefficiente di correzione del dato italiano che, evidentemente, non viene considerato direttamente confrontabile con quello degli altri Paesi. In particolare nelle recenti elaborazioni a supporto dell'analisi delle categorie di utenti più deboli il CEMT ha attribuito ai dati italiani un coefficiente di correzione pari a 1,07 (equivalente a + 7%).

3 STRUMENTI E POLITICHE PER LA SICUREZZA STRADALE: IL QUADRO ATTUALE

3.1 GLI STRUMENTI DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

3.1.1 La riqualificazione del sistema stradale italiano

Uno degli strumenti principali per migliorare il livello di sicurezza della mobilità è determinare condizioni di mobilità sostenibile e sicuramente costituito dal programma di miglioramento, manutenzione e completamento della rete stradale italiana illustrato in *"Per restare in Europa: le infrastrutture fisiche. Volume 5°, La riqualificazione del sistema stradale italiano"*.⁽⁸⁹⁾

Il documento non indica semplicemente un programma di sviluppo quantitativo del sistema stradale e autostradale italiano ma definisce un programma che si pone *"l'obiettivo di individuare le priorità di intervento e i relativi fabbisogni finanziari, necessari per dotare il Paese di un sistema stradale che presenti livelli di sicurezza, di qualità del servizio per gli utenti, di accessibilità e di dotazione tecnologica di standard europeo."*⁽⁹⁰⁾

In particolare il programma individua gli interventi prioritari per la sicurezza stradale, suddividendoli in:

- interventi infrastrutturali (adeguamento della geometria, manutenzione, installazione ed adeguamento delle barriere di sicurezza, illuminazione);
- misure di controllo e di repressione delle infrazioni (riferite alla velocità, alle distanze di sicurezza, alla guida in stato di ebbrezza, alle cinture di sicurezza, alle campagne informative);
- criteri di scelta degli interventi e delle risorse aggiuntive necessarie (in base al confronto tra costo dell'incidentalità - definito assumendo le valutazioni schematiche della Commissione europea - e costo degli interventi).⁽⁹¹⁾

Il programma inoltre, assume alcuni risultati resi disponibili dall'attività del Gruppo di Lavoro su mobilità sostenibile e sicurezza stradale costituito presso l'Ispettorato Generale per la Circolazione e la

⁽⁸⁹⁾ Ministero dei Lavori Pubblici, Segreteria Tecnica, marzo 1998.

⁽⁹⁰⁾ Ministero dei Lavori Pubblici, 1998, cit.

⁽⁹¹⁾ Sul costo alla collettività degli incidenti stradali si veda sopra il § 1.5.2, *"Il secondo programma europeo sulla sicurezza stradale"*, il § 1.6, *"Il programma per la sicurezza stradale del Presidente degli USA"*, il § 2.5, *"Costi sociali ed economici dell'incidentalità"*.