

- creare un sistema di **strutture e strumenti** per l'attuazione delle contromisure individuate, specialmente nel caso in cui queste non siano spontaneamente assunte dal settore privato;
- creare una **struttura indipendente di valutazione dei risultati**.¹⁹

A.2.3 Gli obiettivi comunitari e la situazione italiana

Quale è il livello di fattibilità degli obiettivi comunitari per il nostro Paese e quali sono le condizioni e i requisiti di base necessari per raggiungere tali obiettivi? Il quesito presenta due aspetti.

Da un punto di vista quantitativo si è già visto come il nostro Paese faccia registrare un'evoluzione ampiamente divergente rispetto a quella necessaria per raggiungere l'obiettivo indicato dalla Commissione europea:

- nel biennio 96-97 il numero delle morti si è ridotto ad un tasso annuo pari a - 2,2% anziché a - 3,1% ma ciò che desta più preoccupazione è che nell'ultimo anno piuttosto che una riduzione si sia registrato un leggero incremento;
- il numero dei feriti non si è ridotto affatto ma è aumentato ad un tasso di + 2,1%;
- l'Italia deve dunque esprimere un **impegno aggiuntivo** rispetto alla maggior parte dei Paesi europei, in certi casi deve determinare una sostanziale inversione di tendenza delle dinamiche in atto.

Peraltro il conseguimento degli obiettivi indicati dalla Commissione europea non è così "distante" come forse potrebbe apparire.

In primo luogo si può infatti notare che il raggiungimento degli obiettivi del secondo programma europeo per la sicurezza stradale equivale, per il nostro Paese, a raggiungere in poco più di dieci anni i livelli di sicurezza attualmente esistenti in Svezia, Regno Unito, Finlandia e Olanda. Non si tratta dunque di raggiungere un assetto della sicurezza stra-

¹⁹Gli indirizzi e le proposte dei principali organismi comunitari e internazionali, ivi compreso il Programma Federale per il Miglioramento della Sicurezza degli USA, sono stati illustrati con qualche dettaglio nel capitolo 1, "L'Italia nel quadro europeo" della prima "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale" (1998). Poiché nell'ultimo anno tale quadro non si è modificato sostanzialmente si rimanda al documento sopra indicato per una illustrazione della materia. Un esame più dettagliato delle posizioni dei principali organismi internazionali e della loro evoluzione nel tempo è riportato in uno dei documenti preparatori della prima "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale" e precisamente nel Documento n. 1, "Mobilità sostenibile e sicurezza stradale in Europa: stato, evoluzione, indirizzi e programmi dell'Unione europea e degli Stati membri", RST - Ricerche e Servizi per il Territorio, 1998.

dale definito in astratto ma di **convergere su condizioni e livelli di sicurezza che già oggi sono presenti in quattro Paesi europei.** ²⁰

In secondo luogo, se facciamo riferimento ai livelli di sicurezza stradale esistenti nei diversi sistemi territoriali e infrastrutturali italiani, possiamo notare che **una consistente parte del Paese²¹ allo stato attuale presenta già livelli di sicurezza analoghi a quelli riscontrati nei quattro Paesi sopra indicati e, soprattutto, fa registrare un'evoluzione dell'incidentalità stradale e delle sue vittime ampiamente sufficiente a conseguire gli obiettivi comunitari entro il 2010.**

Per converso una parte del Paese quantitativamente analoga registra livelli di sicurezza estremamente bassi e in forte regresso. In altri termini l'Italia, in questo come in molti altri settori, presenta un **divario territoriale estremamente ampio** (in questo caso però le situazioni meno soddisfacenti non si localizzano nelle regioni meridionali ma in quelle con i più elevati tassi di sviluppo economico e di mobilità). In sostanza, per quanto riguarda le condizioni di sicurezza stradale l'Italia appare nettamente divisa in tre parti:

- la prima è caratterizzata da un basso numero di vittime e da una evoluzione dell'incidentalità stradale che già si colloca all'interno del sentiero per raggiungere gli obiettivi del programma europeo;
- la seconda riproduce grosso modo le condizioni medie nazionali;
- la terza è caratterizzata da un numero di vittime degli incidenti stradali estremamente elevato e fortemente crescente nel tempo, questo terzo raggruppamento di province, città, componenti stradali e autostradali, è **all'origine del progressivo ritardo del nostro Paese rispetto all'evoluzione media della sicurezza stradale in Europa** e rende necessaria la definizione di politiche e strumenti in grado di determinare una decisa inversione di tendenza.

²⁰Nel periodo 1990 - 1996 dieci Paesi europei si collocano all'interno dei parametri di riduzione delle vittime degli incidenti stradali indicati dalla Commissione europea, cinque, tra i quali l'Italia, non rientrano in questi parametri. Sei dei dieci Paesi interni ai parametri di riduzione (Finlandia, Regno Unito, Svezia, Belgio, Austria e Francia) mostrano una evoluzione del numero di vittime per incidenti stradali che - se mantenuta - li porterà a raggiungere gli obiettivi comunitari prima del 2010. Si rileva tuttavia che alcuni di questi Paesi (come ad esempio la Francia e la Svezia) nel periodo 97-98 hanno registrato un rallentamento del processo di riduzione delle vittime degli incidenti stradali.

²¹Circa il 25% in termini di popolazione.

Anche rispetto alla situazione del nostro Paese dunque la Commissione europea non traccia affatto un percorso impraticabile: per l'Italia il secondo programma per la sicurezza stradale può essere interpretato come una indicazione a **riassorbire i pesanti divari territoriali e ad allineare tutto il Paese sulle condizioni delle aree, delle città e dei sistemi infrastrutturali con i più soddisfacenti livelli di sicurezza stradale.**

B IMPLICAZIONI SOCIALI ED ECONOMICHE DELLE TENDENZE IN ATTO E POSSIBILI OBIETTIVI

B.1 ESTERNALITÀ E COSTI SOCIALI IN EUROPA E IN ITALIA

La DGVII della Commissione europea stima i costi esterni del trasporto in circa il 4% del PIL (270 miliardi di ECU, 700 ECU procapite) riferendoli a quattro voci fondamentali:

- a) inquinamento atmosferico (0,4% del PIL);
- b) inquinamento acustico (0,2% del PIL);
- c) incidenti stradali, compresi morti e feriti (1,5% del PIL);
- d) inefficienze determinate dalla congestione (2,0% del PIL). ²²

Qualora riferissimo le valutazioni della DGVII al nostro Paese arriveremmo a stimare - in via largamente indicativa - un ammontare di costi esterni pari a circa 40.250 milioni di ECU (80.500 miliardi di Lire), 15.000 dei quali (circa **30.000 miliardi di Lire 1997**) imputabili direttamente agli incidenti stradali.

Il secondo programma europeo per la sicurezza stradale reca stime del costo diretto e indiretto dell'incidentalità che, riportate all'Italia, conducono ad una valutazione pari a 22.600 milioni di ECU (circa **45.200 miliardi di Lire 1997**). ²³ Come si può agevolmente notare, i parametri di stima utilizzati dai due organi comunitari non appaiono totalmente omogenei.

Una valutazione specifica riferita al nostro Paese, svolta nell'ambito degli studi preparatori della *Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale* e basata sui parametri di costo sociale adottati da Paesi non molto dissimili dall'Italia ²⁴, indica, per il 1996, una stima, riferita ai

²²Una illustrazione più ampia della materia è contenuta nel "Documento di base" della "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999", nel capitolo. 9, "Costi sociali ed economici degli incidenti stradali", con particolare riferimento al paragrafo 9.2, "Le stime europee".

²³Si veda quanto indicato nel paragrafo 9.2.2, "I costi dell'incidentalità stradale stimati nel secondo programma europeo per la sicurezza stradale" nella "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999 - Documento di base".

²⁴In particolare si è fatto riferimento ai parametri adottati dallo *Observatoire National Interministériel de sécurité Routière* nel "Bilan annuel. Statistiques et Commentaires. Année 1997", pubblicazione ufficiale del Governo Francese sullo stato della sicurezza stradale redatta annualmente a cura di *Ministère de l'équipement, des Transport et du Logement, Délégué interministériel à la Sécurité Routière, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières*. Un esame dettagliato dei costi sociali degli incidenti stradali è riportato nel capitolo 9, "Costi sociali ed economici degli incidenti stradali" della "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999 - Documento di base".

soli costi sociali determinati dagli incidenti stradali, pari a **42.100 miliardi**²⁵, che risulterebbero composti per **9.400 miliardi/anno** dal costo delle morti, per **16.900 miliardi/anno** dal costo dei ferimenti e per i restanti **15.800 miliardi/anno** dai danni alle cose e altre voci.

Quale che sia la valutazione che rispecchia maggiormente gli oneri effettivamente sostenuti dalla collettività nazionale, appare evidente che si tratta di oneri estremamente elevati - compresi tra un minimo di 30.000 e un massimo di 45.200 miliardi/anno - e tali da giustificare, anche in termini strettamente economici, la realizzazione di una vigorosa e ampia politica di interventi mirati a migliorare i livelli di sicurezza stradale e a ridurre radicalmente il numero degli incidenti stradali e delle vittime da questi determinate. Peraltro, l'approssimazione e la scarsa convergenza delle stime dei costi sociali degli incidenti stradali disponibili per il nostro Paese - specialmente se poste a confronto con le dettagliate statistiche esistenti su tale materia in molti Paesi europei - suggeriscono l'opportunità di affrontare questo aspetto della sicurezza stradale in termini meno episodici e sulla base di indagini specifiche e di un'attenta revisione delle statistiche attualmente disponibili.²⁶

B.2 IL COSTO DEL "RITARDO" ITALIANO E LE RICADUTE DEL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE

Una parte non trascurabile dei costi sociali dell'incidentalità è determinata dal "ritardo" italiano in materia di sicurezza. Tale ritardo può essere misurato sia in termini di maggior numero di vittime per incidenti stradali, sia in termini di maggiori oneri sostenuti dalla collettività, prendendo a riferimento due criteri.

²⁵Tale valutazione coincide nella sostanza con i risultati di un recente studio svolto congiuntamente da ACI e ISTAT (*"Il costo degli incidenti stradali. 1998"*) una volta che sia stata compensata la sottostima dei dati del 1997 originata dal fatto che quando è stata completata la ricerca non erano ancora disponibili i dati definitivi sul numero di morti, feriti e incidenti nel 1997 e che i dati provvisori ivi utilizzati sono poi risultati notevolmente sottostimati.

²⁶Questa stessa esigenza è chiaramente espressa dallo stesso ISTAT. Sulla materia si veda anche quanto indicato nel capitolo 10. *"Stato delle informazioni sulla sicurezza stradale"* nella *"Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999 - Documento di base"*.

B.2.1 Allineamento dei livelli di sicurezza stradale su quelli dei Paesi europei con il minor numero di vittime (evoluzione "A")

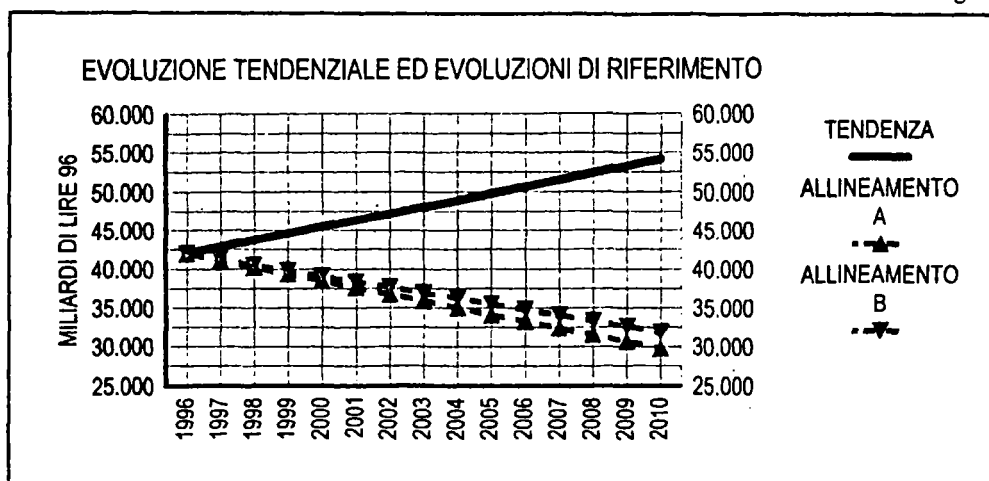
Il primo criterio fa riferimento all'eliminazione dello scarto tra il livello medio di sicurezza stradale nel nostro Paese e il livello medio di sicurezza stradale presente nei Paesi che hanno raggiunto i risultati più soddisfacenti in termini di tassi di mortalità e ferimento per incidenti stradali: Regno Unito, Svezia, Olanda, Finlandia (evoluzione A).

Rispetto a questi Paesi il "ritardo" italiano nel 1996 è pari a circa **2.900 morti aggiuntivi**. Una stima di prima approssimazione indica come, per riassorbire questo divario, nel nostro Paese si dovrebbe determinare - nell'arco di tempo del programma - una riduzione media annua pari a:

- 290	morti; ²⁷
- 3.700	feriti;
- 67.000	sinistri per incidenti stradali.

Il conseguimento di tali risultati (in netta controtendenza rispetto alle dinamiche in atto) comporterebbe un **riduzione annua di circa 874 miliardi**. L'effetto cumulato di tali riduzioni condurrebbe l'Italia da un costo complessivo annuo per gli incidenti stradali e loro vittime di 42.000 miliardi/anno ad un costo complessivo leggermente inferiore a 30.000 miliardi/anno entro il 2010, Figura 4.

Fig. 4



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

²⁷I valori indicati tengono conto non solo dell'annullamento del ritardo attuale (- 240 morti/anno) ma anche della quota di riduzione necessaria per il raggiungimento delle condizioni di sicurezza stradale attese per questo raggruppamento di Paesi nel 2010.

B.2.2 Allineamento dei livelli di sicurezza stradale su quelli delle aree italiane con il minor numero di vittime (evoluzione "B")

Il secondo criterio tende a misurare il "divario di rischio interno" (allineamento B) e cioè gli effetti determinati dal fatto che nel nostro Paese esistono alcune aree, alcuni sistemi infrastrutturali, alcune città, dove i tassi di mortalità per incidenti stradali risultano molto più elevati di quelli registrati nelle aree e nelle componenti infrastrutturali con le più soddisfacenti condizioni di sicurezza stradale. Per allineare le condizioni di sicurezza del Paese su quelle delle situazioni che registrano i più bassi tassi di mortalità sarebbe necessaria una riduzione media annua pari a:

- 330	morti;
- 2.100	feriti;
- 38.000	sinistri per incidenti stradali.

Questi risultati comporterebbero anche un minore costo per la collettività valutabile come pari a - **721 miliardi/anno**. La somma dei minori oneri determinerebbe, nell'arco di tempo considerato (1996-2010), il passaggio da un costo annuo di 42.000 miliardi ad un costo annuo di circa 32.000 miliardi, Figura 4 riportata alla pagina precedente.²⁸

B.2.3 Il raggiungimento degli obiettivi del programma europeo per la sicurezza stradale

Il programma europeo per la sicurezza stradale indica per l'Italia, un obiettivo non molto diverso dai riferimenti - teorici - illustrati sopra. La riduzione delle vittime degli incidenti stradali del 40% entro il 2010 implica infatti una contrazione media annua pari a:

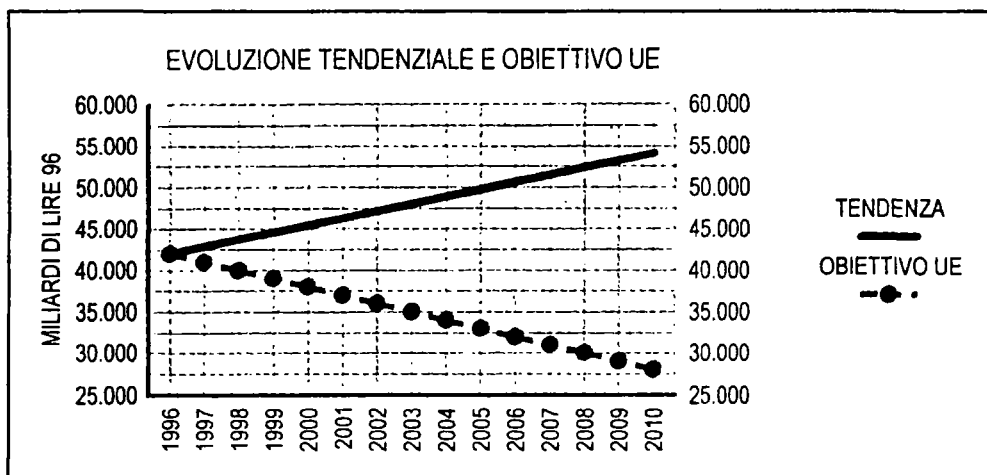
- 205	morti;
- 6.400	feriti;
- 87.000	sinistri per incidenti stradali. ²⁹

²⁸La sostanziale concordanza dei due allineamenti non deve stupire in quanto lo stato dell'incidentalità delle situazioni italiane con le più soddisfacenti condizioni di sicurezza è del tutto analogo (in termini quantitativi) a quello dei Paesi europei con i più elevati standard di sicurezza.

²⁹In relazione a quanto indicato nel programma "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: Programma 1997 - 2001", l'obiettivo di riduzione delle morti per incidenti stradali è stato considerato come rappresentativo della riduzione generale dell'incidentalità. Nel computo sono stati adottati parametri correttivi che tengono conto della diversa dinamica dei feriti e degli incidenti rispetto a quella delle morti per incidenti stradali.

Tali riduzioni comportano una contrazione media annua degli oneri sostenuti a causa degli incidenti stradali valutabile in - 870 miliardi. L'effetto cumulato della riduzione degli oneri per incidenti stradali determinerebbe per il nostro Paese il passaggio da un costo annuo di 42.000 miliardi/anno ad un costo annuo di 29.800 miliardi/anno, Figura 5.

Fig. 5



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

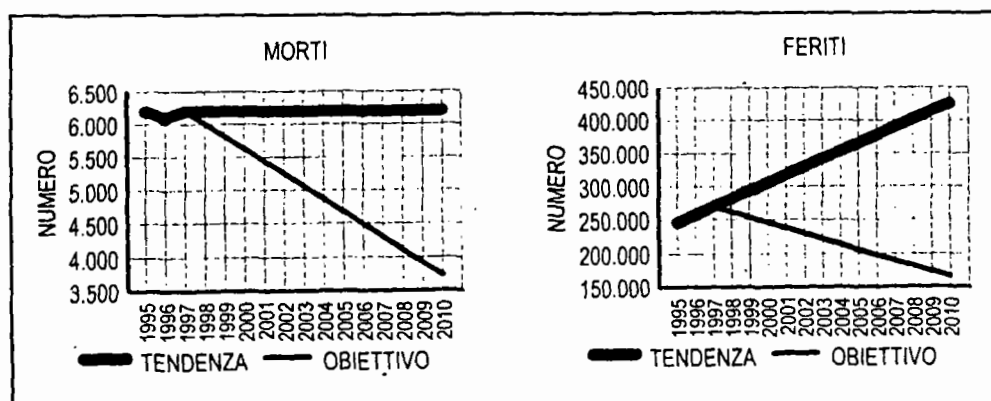
B.3 RIFERIMENTI PER IL DIMENSIONAMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL PIANO NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE

Ovviamente quelle indicate sopra non sono molto più che astratte esercitazioni numeriche ma ci consentono di delineare, sia pure in prima approssimazione, la natura degli obiettivi di sicurezza verso i quali il nostro Paese può tendere e le connesse implicazioni in termini di costi sociali ed economici. Possiamo infatti notare quanto segue.

- 1) Per raggiungere entro il 2010 l'obiettivo indicato dal secondo programma europeo per la sicurezza stradale occorre **ridurre il numero delle morti di almeno 205 unità ogni anno** (si rileva che nel corso del 1997 le morti per incidenti stradali piuttosto che diminuire sono aumentate di circa 60 unità) e **il numero di feriti di circa 6.400 unità ogni anno** (nel corso del 1997 i feriti sono aumentati di 6.749 unità). Tale evoluzione è dunque in controtendenza sia rispetto all'evoluzione di medio periodo (quella registrata tra il 1991 e il 1997) sia, in modo ancor più netto, rispetto alle tendenze recenti (ultimo biennio). Se il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale non riuscirà a determinare miglioramenti dell'ordine sopra delineato non sarà possibile raggiungere gli obiettivi in-

dicati dalla Commissione europea né, tanto meno, avvicinarsi ai livelli di sicurezza stradale esistenti nei Paesi più attenti a questa materia o eliminare le situazioni di maggior rischio presenti nel nostro territorio, Figura 6.

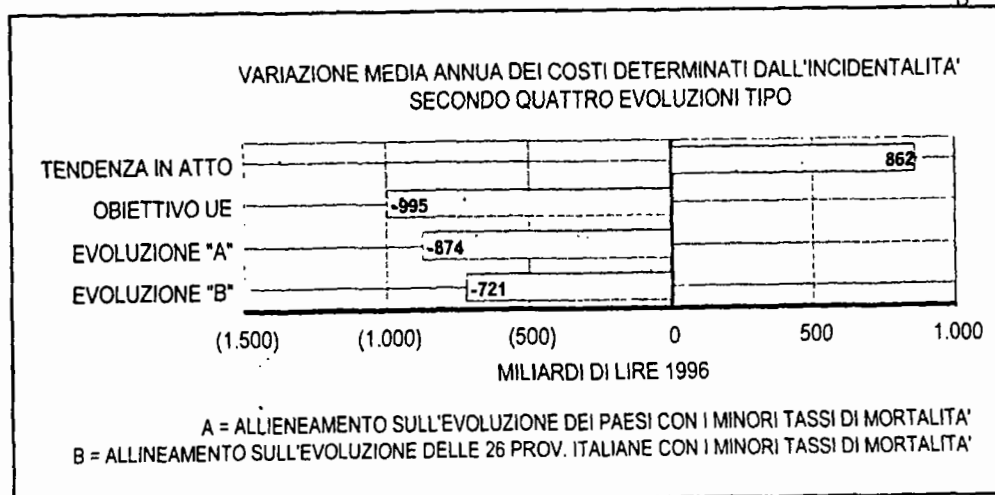
Fig. 6



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

- 2) Un modo per misurare sinteticamente il rapporto tra i possibili obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale da un lato e le tendenze in atto dall'altro può essere quello di **misurare le variazioni medie annue dei costi complessivi dell'incidentalità**. Sotto questo profilo si nota che qualora nel prossimo periodo fossero confermate le tendenze attuali i costi per gli incidenti stradali sostenuti dalla collettività **crescerebbero mediamente di circa 860 miliardi ogni anno**. Il conseguimento degli obiettivi indicati sopra comporterebbe invece una **riduzione montante annua compresa tra 870 e 720 miliardi**, Figura 7.

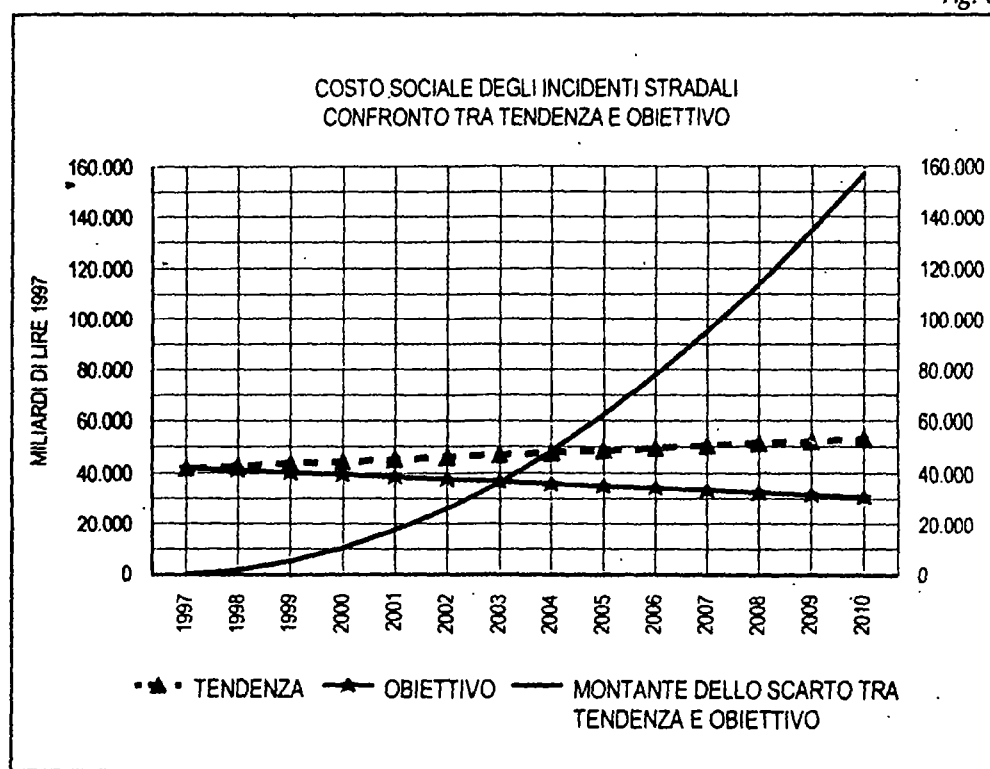
Fig. 7



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Se poi si tiene conto del fatto che **tali variazioni sono destinate a cumularsi nel tempo** si arriva agevolmente a stimare che a fine periodo, nel 2010, il divario tra i costi sociali dell'incidentalità stradale alle tendenze attuali e quelli che sarebbero sostenuti dal Paese in caso di raggiungimento dell'obiettivo indicato dall'UE risulta dell'ordine di **22.500 miliardi**. La somma del divario tra costi sociali alle attuali tendenze e costi sociali determinati dall'evoluzione obiettivo (montante dello scarto tra tendenza e obiettivo), assumerebbe, dal 1998 al 2010, l'ingente valore di 157.000 miliardi, Figura 8.³⁰

Fig. 8



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

In termini meramente (e riduttivamente economici) si può notare che la soglia di investimenti che renderebbe il conseguimento degli obiettivi indicati dal Programma europeo per la sicurezza stradale

³⁰La somma degli incrementi di costo determinati dalle attuali tendenze genererebbe un onere aggiuntivo complessivo - sull'arco di tredici anni - dell'ordine di 11.000 miliardi. Il "risparmio" conseguente al raggiungimento dell'obiettivo indicato dall'UE avrebbe una dimensione del tutto analoga: 11.500 miliardi. A fine periodo lo scarto tra oneri tendenziali e oneri conseguenti al raggiungimento degli obiettivi sarebbe dunque dell'ordine di 22.500 miliardi.

anche economicamente conveniente si colloca tra i 4.000 e i 6.000 miliardi/anno, a seconda dei coefficienti adottati per rapportare gli investimenti annui alla riduzione del costo sociale annuo da questi determinati rispetto all'evoluzione tendenziale. Ciò naturalmente non comporta che investimenti di tale ordine siano necessari per raggiungere gli obiettivi attesi, più semplicemente si intende notare che investimenti inferiori alla soglia indicata soddisferebbero **anche** criteri di convenienza economica.³¹

- 3) Il conseguimento degli obiettivi indicati dall'UE comporta un minore onere per la collettività che in parte si traduce in una **riduzione di spesa per lo Stato, per le famiglie e per le imprese³²** e in parte si traduce in un **minore impegno delle risorse strumentali e professionali** che allo stato attuale sono chiamate a fare fronte agli effetti degli incidenti stradali. Le risorse che si verrebbero a liberare potrebbero essere impegnate su altri versanti (come, ad esempio, il miglioramento del servizio sanitario nazionale, l'assistenza agli anziani, la prevenzione, etc.).
- 4) Le azioni di contrasto dell'incidentalità sono destinate ad assumere contenuti e forme diverse a seconda che siano orientate prevalentemente alla riduzione della gravità o della numerosità degli incidenti. I fattori che determinano la gravità degli incidenti (alti tassi di mortalità) o la numerosità degli stessi (alti tassi di ferimento e di incidenti) non sono gli stessi, le aree e le componenti stradali con le quote più elevate di incidenti e feriti non coincidono completamente con quelle con le quote più elevate di mortalità, si veda la Figura 9 alla pagina seguente.

Si pone dunque **non solo un problema di entità ma anche di qualità/composizione del miglioramento della sicurezza stradale.**

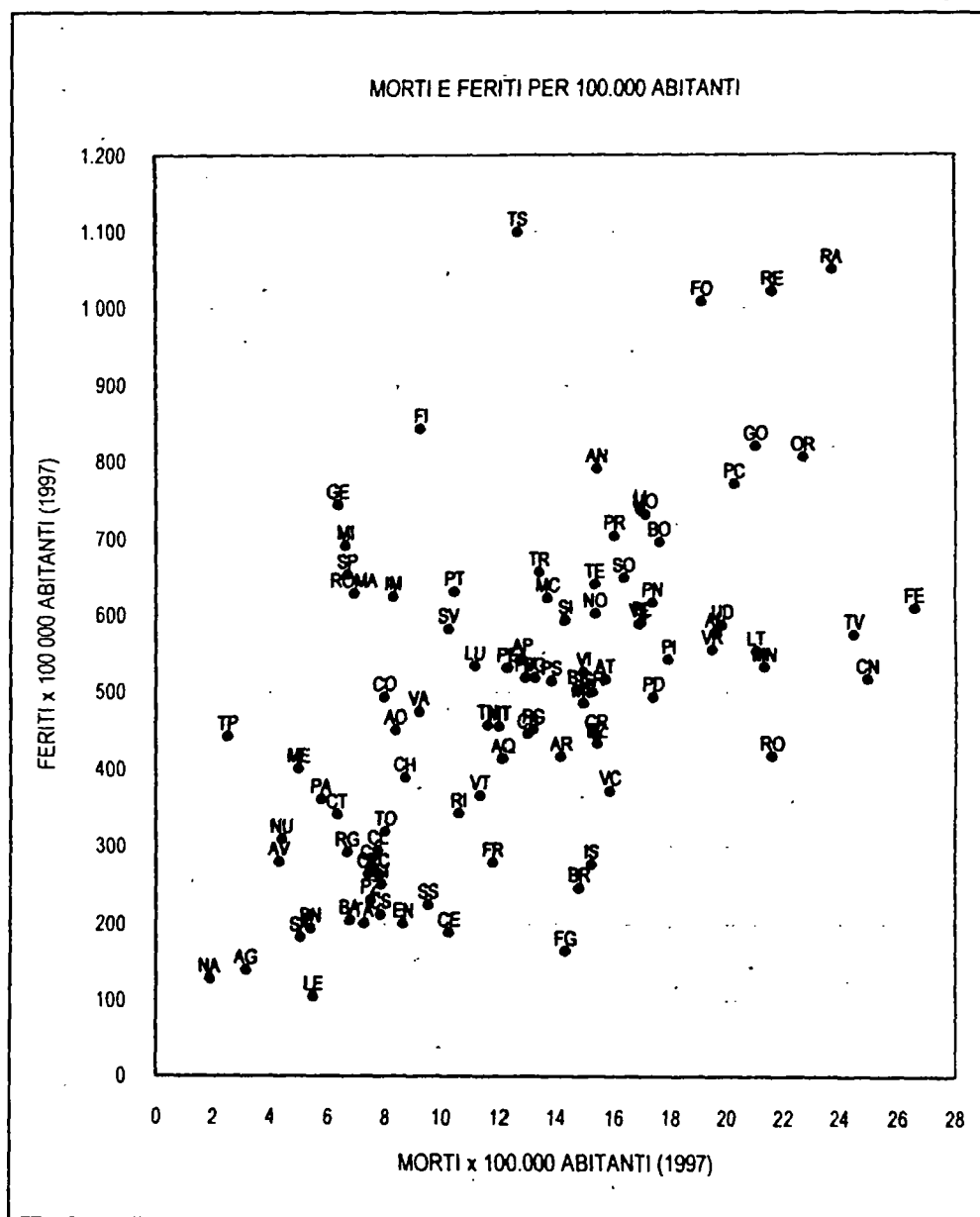
Ovviamente la riduzione delle morti assume un carattere prioritario ma sembra opportuno che le scelte in materia si basino su una

³¹Non è questa la sede per sviluppare l'analisi delle condizioni di equilibrio tra investimenti in sicurezza stradale e ritorni economici diretti e indiretti conseguenti alla riduzione degli incidenti stradali, tali elaborazioni sembrano piuttosto doversi collocare nell'ambito del *Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale*, sede che consente una valutazione del rapporto tra costi e benefici in relazione a uno specifico sistema di azioni e di risultati attesi.

³²Si veda più avanti il punto C, "Conclusioni"

piena conoscenza delle possibili alternative.³³ I Paesi che allo stato attuale vantano le condizioni di sicurezza più soddisfacenti tendono a distinguere con chiarezza i vari tipi di obiettivi e a definire un sistema di interventi bilanciato e in grado di contrastare e ridurre tutta la gamma dell'incidentalità.

Fig. 9



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

³³In concreto si pone il problema se, ad esempio, sia prioritario intervenire in una situazione con 12 morti e 1.100 feriti (dei quali circa 200 gravi) per 100.000 abitanti o in una situazione con 25 morti e 500 feriti (dei quali circa 100 gravi) per 100.000 abitanti o in entrambe e in questo caso con quale rapporto.

C CARATTERI STRUTTURALI DEGLI INCIDENTI STRADALI IN ITALIA

C.1 IL DIVARIO TERRITORIALE DEL RISCHIO PER INCIDENTI STRADALI

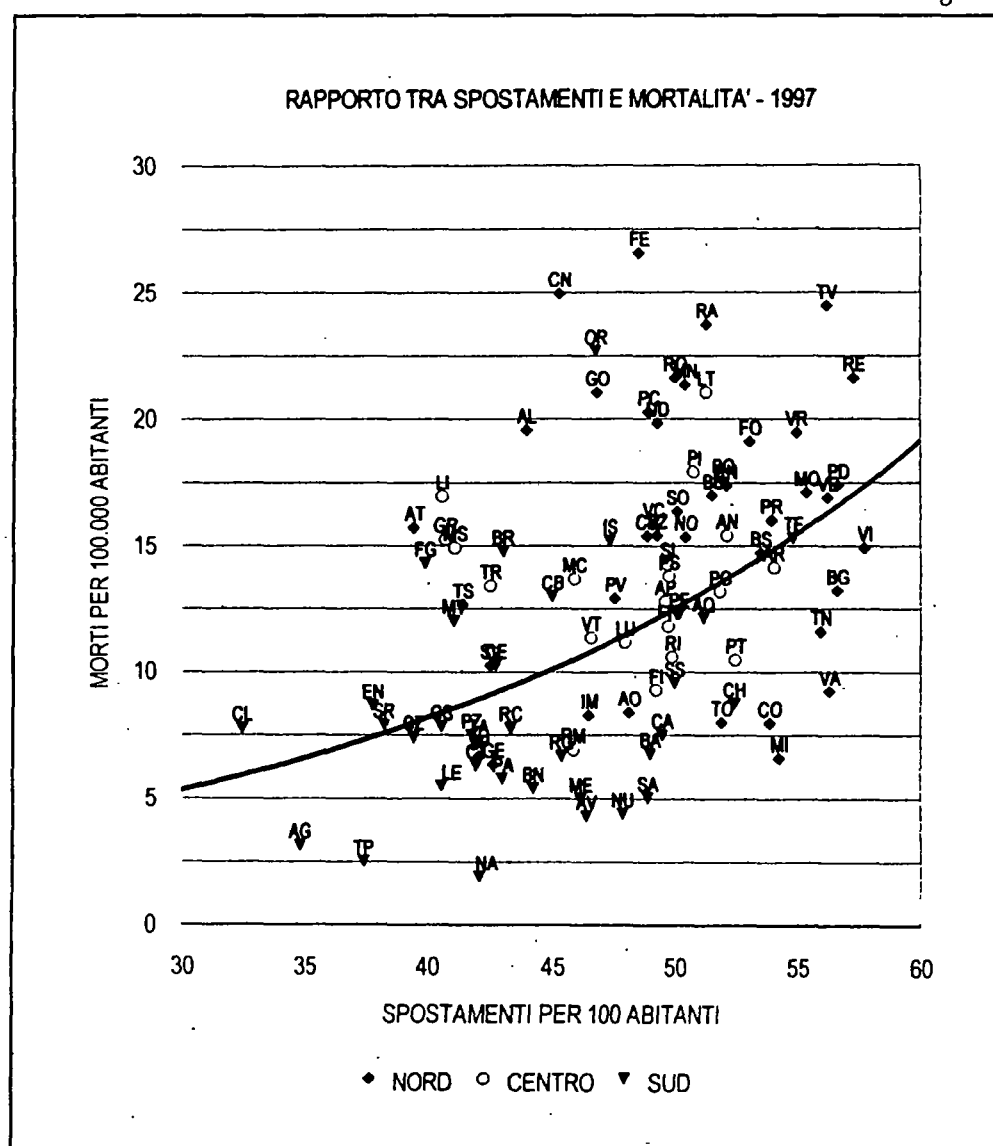
Le interpretazioni più tradizionali indicano nell'imperizia e nell'imprudenza del conducente le principali cause degli incidenti stradali e centrano l'attenzione sulla rete stradale maggiore (sistema autostradale e strade statali) dove l'elevata velocità e la maggiore lunghezza del percorso favorirebbero il verificarsi degli incidenti. In realtà un esame della configurazione dell'incidentalità mostra che se da un lato è certamente vero che dietro ogni incidente c'è un comportamento di guida inadeguato (o, in altri termini, per ogni incidente è possibile individuare un comportamento di guida che lo avrebbe evitato) dall'altro lato il numero di incidenti, di morti e di feriti tende a **concentrarsi fortemente** in alcune aree e su alcune specifiche componenti della rete stradale. Esiste cioè un **divario territoriale di rischio** estremamente elevato: nella provincia con condizioni di sicurezza stradale meno soddisfacenti il rischio di morte o ferimento per incidenti stradali risulta circa **14 volte maggiore** che nella provincia con i livelli di sicurezza stradale più alti.³⁴ Questa rilevantissima differenziazione dei livelli di rischio è determinata in ampia misura **dai differenti livelli di mobilità registrati su base locale e dalla configurazione della struttura insediativa.**

Per quanto riguarda il rapporto tra mobilità e sicurezza si nota che, al crescere dei tassi di spostamento, i tassi di mortalità e ferimento per incidenti stradali crescono più che proporzionalmente e, al di sopra di una certa soglia, la crescita dei tassi di rischio diventa sempre più rapida. In altri termini la sovrautilizzazione della rete determina un deterioramento particolarmente intenso dei livelli di sicurezza stradale, si veda la Figura 10 alla pagina successiva.³⁵

³⁴ L'esame del divario territoriale del rischio di incidenti stradali è illustrato nel capitolo 18, "Divari territoriali e situazioni ad alto rischio" della "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999 - Documento di base".

³⁵ La relazione tra tassi di mortalità e tassi di spostamento costituisce empirica conferma a quanto indicato dalla Commissione europea circa la necessità di agire anzitutto sulla configurazione della mobilità per migliorare i livelli di sicurezza stradale. Cfr. "Risoluzione del Consiglio dell'UE e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri riguardante un programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile", GUCE, 17.5.93, Nc 138.

Fig. 10



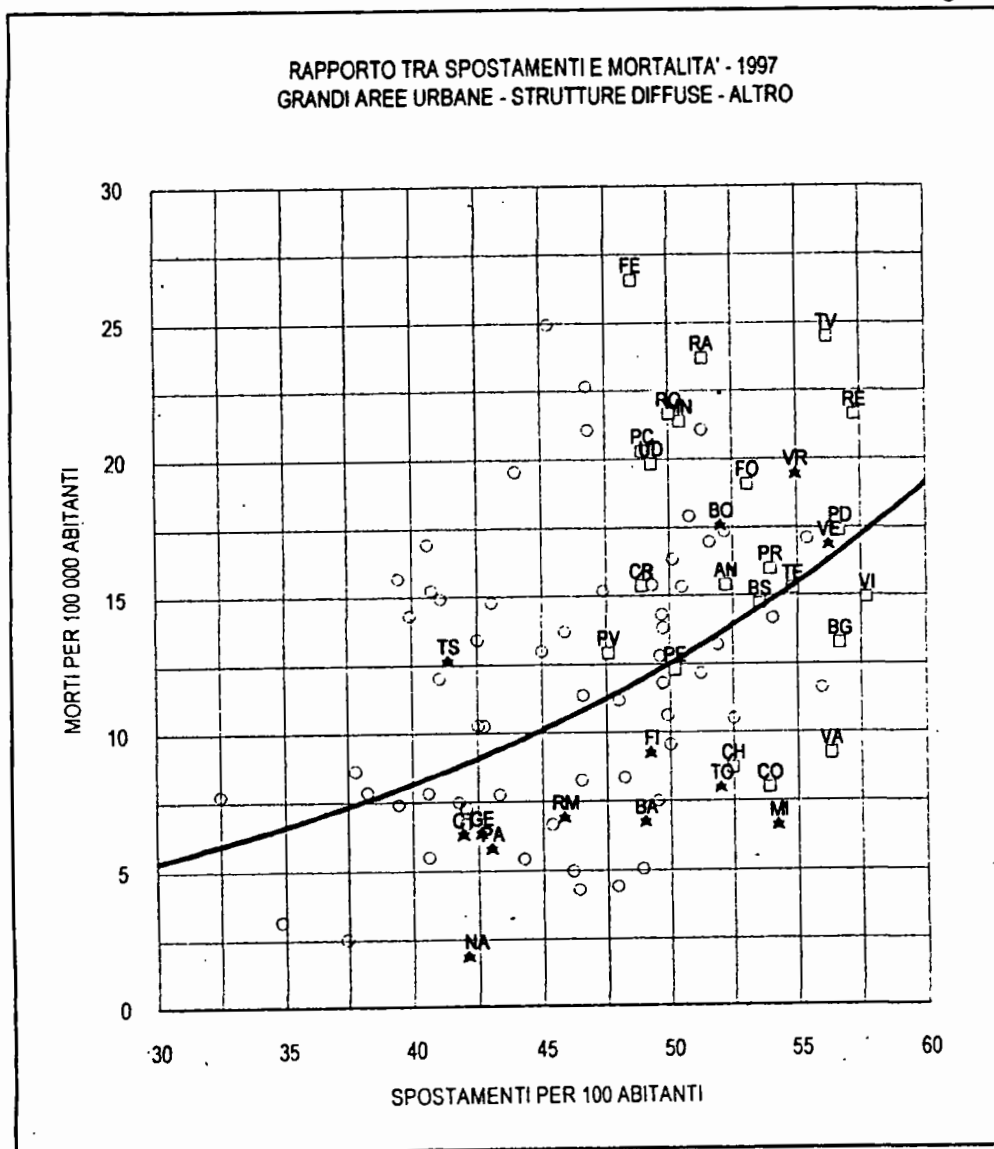
RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Per quanto riguarda la relazione tra configurazione territoriale e livelli di rischio si nota invece che mediamente le grandi aree urbane presentano tassi di ferimento molto elevati ma tassi di mortalità relativamente bassi rispetto alle aree caratterizzate da strutture insediative diffuse. In questo caso interviene un fattore qualitativo: la mobilità urbana (nettamente prevalente nelle aree metropolitane come Roma, Milano, Torino, Napoli, etc.) presenta indici di gravità (morti per 100 incidenti) decisamente più bassi della mobilità su strade extraurbane (provinciali,

statali e rete autostradale), Figura 11.³⁶

Accade così che, a meno di rare eccezioni, le province meridionali e le grandi aree urbane presentino livelli di rischio nettamente più bassi di quelli esistenti nelle province del nord-est caratterizzate da strutture insediative diffuse e un elevatissimo tasso di spostamenti.

Fig. 11



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

³⁶Come è noto la rete autostradale è impegnata prevalentemente da spostamenti abituali di breve raggio. La lunghezza media dei percorsi autostradali è di circa cinquanta chilometri; su questo punto si veda la sezione III, "Prevenzione e controllo per la sicurezza stradale" a cura del Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale nel documento di base della "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale".

È altresì vero che, a parità di livello di mobilità e di tipo di struttura insediativa, le province dove si manifesta una maggiore attenzione per la **qualità** della rete stradale, dove si attua il maggior numero di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale e dove le strutture tecniche per il governo della mobilità e della sicurezza stradale sono più numerose e più attrezzate, registrano tassi di mortalità e ferimento nettamente inferiori. In concreto emerge con chiarezza che **il livello di rischio locale si riduce in presenza di misure tese a migliorare la sicurezza stradale** (tale riduzione risulta tanto più ampia quanto più ampio, articolato e sistematico è l'insieme di provvedimenti adottati) ma questa riduzione non riesce in alcun modo a compensare - se non per quote molto ridotte - i divari di rischio determinati dai tassi di mobilità, dalla configurazione della struttura insediativa, dal modello di mobilità, etc.

Tutto ciò determina un risultato apparentemente paradossale: le province e le regioni dove si registra una maggiore diffusione e intensità di impegno sul versante del governo della mobilità e della sicurezza stradale sono anche le province e le regioni dove si verificano i più elevati tassi di mortalità e ferimento. In queste stesse aree infatti - a causa del maggior sviluppo economico - si verificano anche i più elevati tassi di mobilità e sono maggiormente presenti le strutture insediative diffuse originate dallo sviluppo del sistema delle piccole e medie imprese. In sostanza, l'azione di governo esercitata sul sistema della mobilità e della sicurezza stradale in generale riesce a modificare i tassi di rischio e i livelli di sicurezza stradale in misura ridotta, Mappa 1 alla pagina seguente.

Il rapporto tra il sistema di azioni per migliorare i livelli di sicurezza stradale e i risultati concretamente conseguiti evidenzia due ordini di problemi. In primo luogo appare evidente come sia necessario **rafforzare radicalmente il sistema di interventi che direttamente e indirettamente incide sui livelli di sicurezza stradale e soprattutto l'efficacia di questo**. Allo stato attuale il complesso di azioni poste in essere per migliorare i livelli di sicurezza stradale non appare infatti in grado di ridurre gli effetti dell'incremento del traffico o di certe particolari configurazioni dell'assetto territoriale. Il "ritardo" del nostro Paese rispetto alle condizioni medie dei Paesi dell'UE in materia di sicurezza stradale ³⁷ è in ampia misura riconducibile anche ai limiti di efficacia di tali politiche.

³⁷Si veda quanto indicato nel precedente punto B2, "Il costo del ritardo italiano e le ricadute del miglioramento della sicurezza stradale".