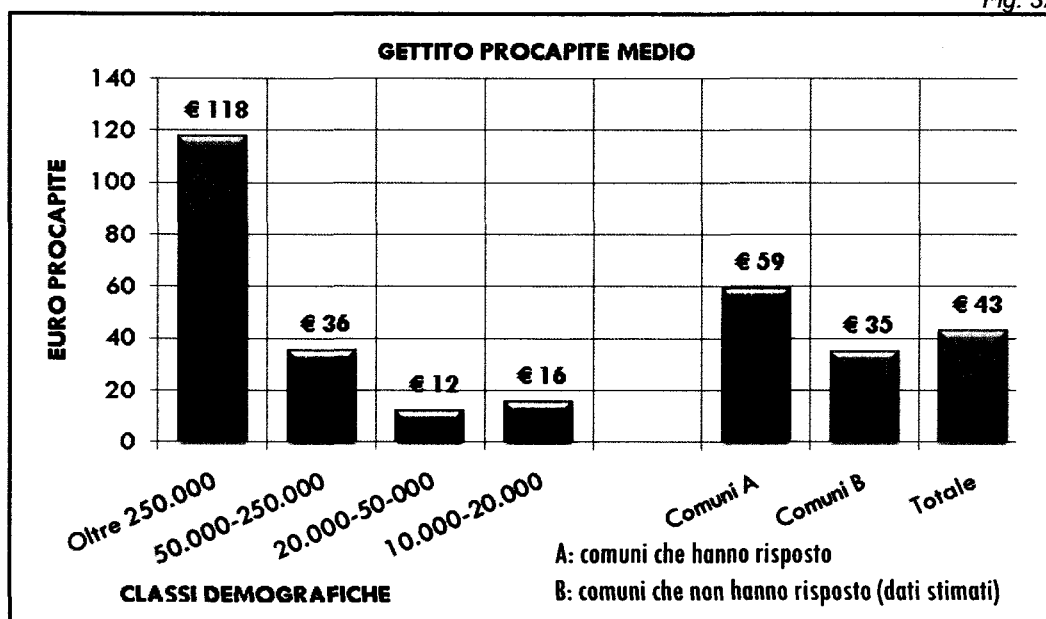


Fig. 32



Elaborazioni RST su dati Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

Il gettito medio per comune (sempre in relazione alla stima generale) risulta pari a 967.000 Euro con una prevedibile variazione per fascia demografica (vedi tabella posta di seguito).

Tab. 6

GETTITO DA SANZIONI	
Classe demografica	Gettito medio comunale
Oltre 250.000	€ 89.060.348
50.000-250.000	€ 3.061.079
20.000-50.000	€ 363.715
10.000-20.000	€ 211.953
TUTTI	€ 1.457.807

Elaborazioni RST su dati DGSS

Il gettito delle sanzioni che il Codice della Strada indica debba essere impiegato a fini di miglioramento della sicurezza stradale ha una dimensione annua di **oltre 881 milioni di Euro**, circa 17 volte più elevata delle risorse finanziarie previste dal 3° Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.

4.7 PROGETTI PILOTA

Incentivazione a sviluppare strategie di sicurezza stradale e interventi multi-settoriali con modalità innovative attraverso indirizzi tecnici e incentivi a realizzare progetti pilota che possano costituire riferimento per il Paese.

Questa linea di azione è motivata dal fatto che le esperienze sino ad ora raccolte mostrano come la realizzazione concreta di interventi innovativi o complessi favorisca la diffusione di nuove modalità di intervento molto più di quanto no facciano circolari, regolamenti, indirizzi metodologici e altri strumenti che non entrano nella concreta realizzazione.

In particolare appare opportuna l'incentivazione di progetti pilota che intervengano sul sistema di criticità indicato nel precedente capitolo 3 o che puntino a realizzare in concreto i miglioramenti indicati nei paragrafi precedenti.

4.8 POTENZIAMENTO DEL PNSS

L'ultimo fattore che segnaliamo è costituito dalla strumentazione a disposizione del Governo nazionale per esercitare le funzioni di coordinamento e indirizzo: il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e i relativi programmi attuativi.

A tale proposito occorre ricordare che il PNSS è uno dei pochi strumenti in grado di esercitare una significativa funzione di indirizzo e orientamento, come è testimoniato dai numerosi strumenti regionali e locali che al PNSS si ispirano esplicitamente. Inoltre l'attuazione del Piano ha consentito alcune importanti sperimentazioni e innovazioni tecniche, di processo e procedurali il "*Libro Bianco sulla sicurezza Stradale*" elaborato dalla Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale lamenta, giustamente, che solo una parte dei progetti abbiano un carattere innovativo compiuto ma è altresì vero che ogni processo di reale innovazione ha tempi lunghi e viene avviato dai soggetti più sensibili e attrezzati finanziariamente e tecnicamente.

Ferme restando le considerazioni sopra riportate, le esperienze realizzate in questi anni a livello nazionale, regionale e locale evidenziano come sia opportuno: ampliare la dotazione finanziaria del Piano, riconducendola su parametri e standard diffusi nella maggior parte dei Paesi europei; semplificare ulteriormente e rendere più rapide le procedure di accesso ai finanziamenti; rafforzare l'azione di indirizzo, coordinamento e monitoraggio.

In questo modo, le componenti gestionali e attuative del Piano potranno interagire più efficacemente e rapidamente con il sistema dei governi regionali, con quello delle Amministrazioni locali e con altri soggetti che possono contribuire significativamente al miglioramento della sicurezza stradale a livello nazionale. A tale fine appare decisivo l'apporto di tre misure:

- I) la creazione di un canale di approvvigionamento finanziario certo e stabile nel tempo per assicurare le risorse indispensabili all'esercizio delle funzioni di indirizzo e coordinamento proprie del Governo nazionale (e attuate attraverso la programmazione nazionale);
- II) il rafforzamento delle strutture professionali dedicate alla gestione del Piano e al suo monitoraggio;
- III) il potenziamento delle sedi nazionali di confronto, valutazione, coordinamento e accordo, ripensando al ruolo della attuale Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.

GLOSSARIO

INCIDENTI:	Incidenti stradali con danni alle persone registrati dall'ISTAT sulla base dei verbali redatti dalle polizie stradali (salvo diversa indicazione). Nell'anno 2000 l'ISTAT ha registrato 229.000 incidenti con danni alle persone, nello stesso anno le compagnie di assicurazioni hanno ricevuto denunce per 4.900.000 incidenti e hanno dato seguito alle denunce relative a 4.500.000 incidenti ("Relazione sull'attività svolta nel 2002", ISVAP, 2003).
MORTI:	Persone decedute a causa di un incidente stradale entro 28 giorni dalla data dell'incidente stesso (fino al 2000, entro 7 giorni).
FERITI:	Persone che hanno subito un danno biologico a causa di un incidente stradale.
COSTO SOCIALE (CS):	Costo sostenuto dall'amministrazione pubblica, dalle imprese e dalle famiglie a causa dei danni alle persone (morti e feriti) e alle cose. Il dato, ove non diversamente indicato, è espresso in milioni di Euro (M€). Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale fissa i parametri medi di riferimento del costo sociale in € 1.394.434 per ogni persona deceduta e € 73.631 per ogni persona ferita.
DANNO SOCIALE:	Con questo termine si indica complessivamente l'entità delle vittime (morti e feriti), dei danni alle cose e degli effetti indiretti determinati dagli incidenti stradali.
INDICI DI RISCHIO:	Misurano il rapporto tra danno sociale e popolazione e sono: il tasso di incidentalità, TI (incidenti per 100.000 abitanti), il tasso di mortalità, TM, (morti per 100.000 abitanti), il tasso di ferimento, TF, (feriti per 100.000 abitanti) e il costo sociale pro-capite, CsP, (costo sociale per abitante). Gli indici di rischio specifici misurano il numero di incidenti o vittime di una determinata categoria (ad esempio feriti tra gli anziani) sulla popolazione complessiva della stessa categoria (anziani nel complesso).
RISCHIO CONDUCENTI:	Misurano il rapporto tra vittime e costo sociale e numero di conducenti e sono: TMP (morti per 100.000 patenti attive), TMF (feriti per 100.000 patenti attive), CsPP (costo sociale in Euro per patente attiva).
INDICI DI VULNERABILITÀ:	Misurano il rapporto tra danno sociale e volume di traffico (quest'ultimo è rappresentativo della esposizione al rischio). Il volume di traffico, ove non diversamente indicato, è misurato in numero di spostamenti. Gli indici di vulnerabilità sono: l'indice di incidentalità, Vnl (incidenti per milione di spostamenti), l'indice di mortalità, VnM, (morti per milione di spostamenti), l'indice di ferimento, VnF, (feriti per milione di spostamenti) e l'indice di costo sociale pro-capite, VnC, (costo sociale per milione di spostamenti).
INDICI DI DENSITÀ:	Pongono in relazione il danno sociale e l'infrastruttura ove questo si determina e viene espresso in numero di incidenti (DI), numero di morti (DM), numero di feriti (DF) e costo sociale (DCS) per 100 chilometri di estesa.
INDICI DI RICORSIVITÀ:	Misurano la ripetizione di incidenti su una stessa tratta (chilometrica) stradale al fine di trarre indicazioni sulla presenza di fattori di rischio puntuali (da individuare, ovviamente, con altri strumenti).
INDICI DI GRAVITÀ:	Rapporto tra il numero di morti e il numero complessivo di vittime, morti e feriti (IG).

PRINCIPALI RISULTATI

CONTENUTI

In Italia la sicurezza stradale, dal 1990 al 2002, ha conosciuto una fase di stagnazione, prima, e di regressione, poi, che non ha avuto riscontro in nessun altro Paese europeo sviluppato. Un lungo periodo durante il quale vittime e costo sociale sono cresciute notevolmente mentre negli altri Paesi dell'UE15 (Unione europea prima degli ultimi due ampliamenti) sono notevolmente diminuite.

EVOLUZIONE DELLE VITTIME. CONFRONTO ITALIA – UE15 NEL PERIODO 1990 – 2002		
	ITALIA	UE15
MORTI	+ 1,0%	– 31,2%
FERITI	+ 75,0%	– 3,5%
COSTO SOCIALE	+ 47,1%	– 13,8%

Il ritardo di sicurezza che l'Italia ha accumulato in questo periodo ha determinato **+19.256 morti aggiuntivi** rispetto a quelli che sarebbero stati determinati da un'evoluzione analoga a quella dell'UE15 e **+962.544 feriti aggiuntivi**, con un costo sociale **aggiuntivo di +97.470 milioni di Euro**.

Nel 2003 questa fase viene finalmente superata, proprio nel momento di massima intensità, e inizia una fase di rilevante miglioramento della sicurezza stradale che riallinea l'evoluzione italiana su quella europea.

L'inversione di tendenza rappresenta un evento di grande portata: dal 1953 a oggi in Italia c'è stata solo un'altra fase simile, quella tra il 1973 e il 1978. La nuova fase di miglioramento, tuttavia, incide in modo limitato sui fattori strutturali della (in)sicurezza stradale e fino al 2007 non riesce a riassorbire, neppure in parte, il ritardo di sicurezza accumulato nelle fasi precedenti.

Nel 2007 l'Italia registra la più ampia riduzione di vittime degli incidenti stradali tra i Paesi dell'Unione europea (morti, -9,5%; feriti -2,1%) e inizia a recuperare il ritardo accumulato nei 13 anni che vanno dal 1990 e il 2002.

La quarta Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale parte da questa constatazione per analizzare cinque temi:

- A) dalla regressione al miglioramento;
- B) i principali fattori che hanno innescato la nuova fase di miglioramento;
- C) risultati ed effetti combinati;
- D) criticità e problemi irrisolti;
- E) azioni e processi da migliorare o correggere.

DALLA REGRESSIONE AL MIGLIORAMENTO

STAGNAZIONE

Durante la fase di stagnazione (1990–1996) si verificano:

- una riduzione di **- 234 morti** (-0,5% annuo);
- una crescita di **+47.884 feriti** (+3,2% all'anno);
- un aumento del costo sociale di **+3.198 milioni di Euro** (+1,8% all'anno).

REGRESSIONE

Nella successiva fase di regressione (1997-2002) si verificano:

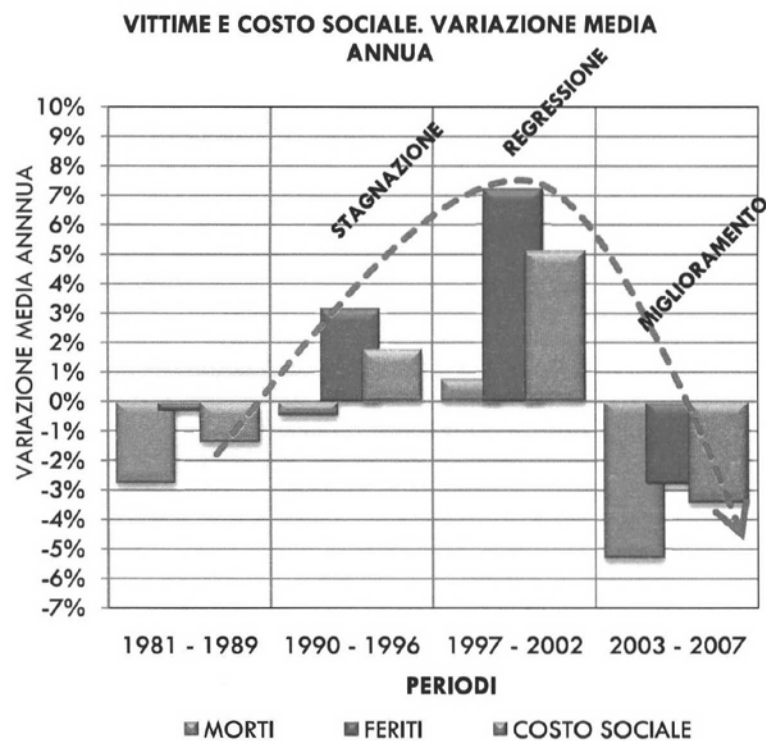
- una crescita di **+304 morti** (+0,8% all'anno);
- una crescita di **+114.279 feriti** (+7,2% annuo);
- un aumento del costo sociale di **+8.835 milioni di Euro** (+5,1% all'anno).

MIGLIORAMENTO

Nel 2003 inizia la fase di miglioramento che, nel periodo 2003-2007, registra una generalizzata e intensa riduzione di vittime:

- **- 1.849 morti** (- 5,3% ogni anno);
- **- 52.642 feriti** (-2,8% annuo);
- **- 6.453 milioni di Euro** di costo sociale (-3,4% annuo).

LE COORDINATE DELL'INVERSIONE DI TENDENZA



CS = somma dei costi sostenuti da Stato, imprese e famiglie a causa degli incidenti stradali e delle vittime da questi causate.

LE COORDINATE DELL'INVERSIONE DI TENDENZA

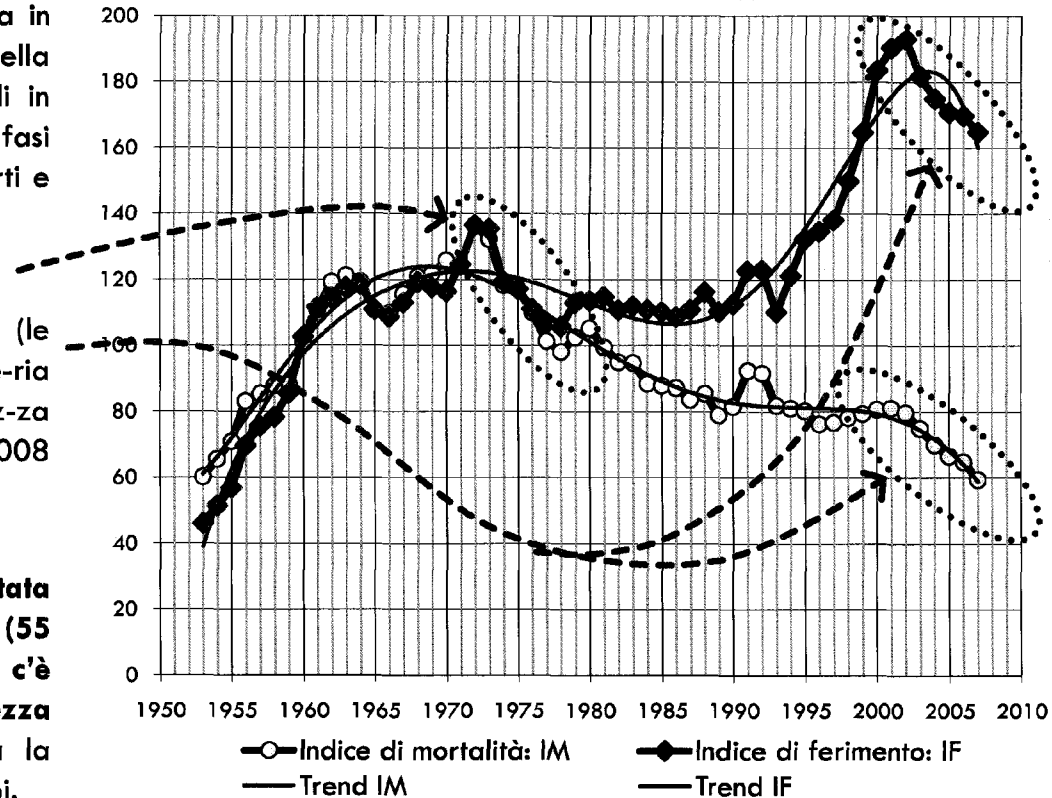
MORTI E FERITI IN ITALIA DAL 1953 AL 2007.

La nuova fase di miglioramento della sicurezza stradale avviata nel 2003 ha una portata storica in quanto nei 55 anni compresi tra il 1953 (anno della prima statistica sistematica sugli incidenti stradali in Italia) e il 2007 si registrano solo due fasi caratterizzate da una riduzione simultanea di morti e feriti:

- i sei anni compresi tra il 1973 e il 1978;
- il periodo iniziato del 2003 e ancora in corso (le analisi del Ministero dell'Interno e della Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale indicano che i primi dati del 2008 confermano le tendenze generali in atto).

La durata delle **fasi di riduzione delle vittime è stata pari a 16 anni rispetto all'intero periodo noto (55 anni)**, ciò significa che solo nel **29%** del tempo c'è stato un **miglioramento complessivo della sicurezza stradale**, nei rimanenti 39 anni si è registrata la crescita del numero di morti o di feriti o di entrambi.

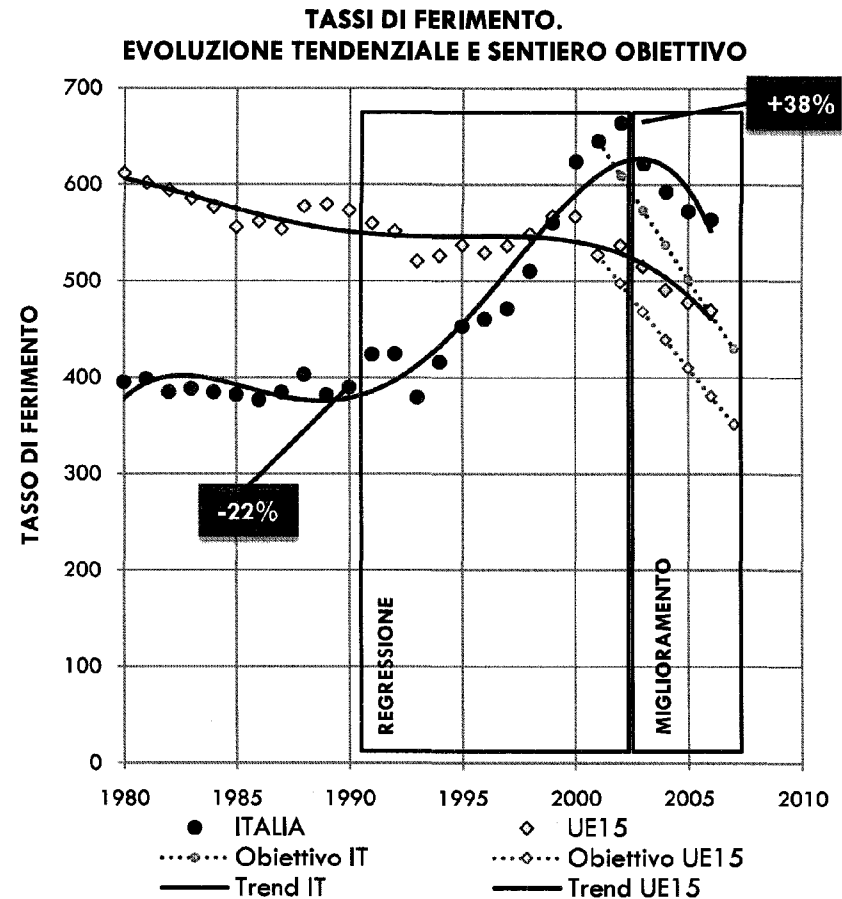
EVOLUZIONE DI MORTI E FERITI.
NUMERI INDICE. MEDIA 1959-1961 = 100



CONFRONTO ITALIA – UE15

L'EVOLUZIONE DEL NUMERO DI FERITI

- I caratteri regressivi dell'evoluzione dei feriti sono ancora più marcati. Dal 1980 al 1989 il numero di feriti è rimasto sostanzialmente stabile (nello stesso periodo il numero di morti registrava una sensibile riduzione, vedi pagina precedente).
- Tra il 1990 e il 2002 l'evoluzione del numero di feriti è caratterizzata da un'unica fase di crescita sempre più intensa: manca, rispetto al comparto della mortalità, la fase della stagnazione. La dinamica porta il numero annuo di feriti da 216.000 a 378.000, con un aumento di 162.000 (+75%).
- Il tasso di ferimento italiano, che nel 1989 era il 22% più basso di quello europeo (UE15), nel 2002 risulta essere il 38% più elevato. [I dati dei Paesi UE15 sul numero di feriti non sono pienamente confrontabili a causa di definizioni più o meno restrittive qui, però, si centra l'attenzione sul rapporto tra due evoluzioni a definizioni costanti.]
- Il nuovo andamento non si discosta molto dal sentiero evolutivo che conduce al dimezzamento delle vittime entro il 2010 e consente anche un **marginale recupero del ritardo accumulato nelle fasi di stagnazione e regressione.**



CONFRONTO ITALIA – UE15

MORTI, FERITI E COSTO SOCIALE. 1980 - 2006 E PROIEZIONI AL 2007

	ITALIA							UE15							
	MORTI	FERITI	CS	TM	TF	CSP		MORTI	FERITI	CS	TM	TF	CSP		
MIGLIORAMENTO / REGRESSIONE /	1980	9.203	222.873	29.236	16,3	395	518	MIGLIORAMENTO /	1980	63.938	1.859.719	226.030	18,0	612	637
STAGNAZIONE /	1981	8.702	225.242	28.711	15,4	399	508	MIGLIORAMENTO /	1981	61.280	1.835.903	220.571	17,2	602	619
LEGGERO MIGLIORAMENTO	1982	8.307	217.416	27.585	14,7	385	488	MIGLIORAMENTO /	1982	59.918	1.815.619	217.179	16,8	594	608
	1983	8.284	219.744	27.725	14,6	388	490	MIGLIORAMENTO /	1983	59.462	1.792.087	214.812	16,6	586	601
	1984	7.744	217.553	26.811	13,7	385	474	MIGLIORAMENTO /	1984	56.665	1.766.471	209.025	15,8	577	584
	1985	7.686	216.102	26.623	13,6	382	470	MIGLIORAMENTO /	1985	52.514	1.703.286	198.588	14,6	556	554
	1986	7.628	213.159	26.325	13,5	377	465	MIGLIORAMENTO /	1986	54.883	1.723.414	203.372	15,3	562	566
	1987	7.313	217.511	26.206	12,9	384	463	MIGLIORAMENTO /	1987	52.789	1.703.450	198.983	14,7	554	553
	1988	7.480	228.186	27.225	13,2	403	481	MIGLIORAMENTO /	1988	55.187	1.780.224	207.978	15,3	578	576
	1989	6.910	216.329	25.557	12,2	382	451	MIGLIORAMENTO /	1989	56.198	1.793.933	210.396	15,5	580	581
	1990	7.137	221.024	26.220	12,6	390	462	MIGLIORAMENTO /	1990	56.517	1.783.482	210.071	15,5	574	577
	1991	8.083	240.688	28.985	14,2	424	511	MIGLIORAMENTO /	1991	55.812	1.749.890	206.616	15,3	560	565
	1992	8.014	241.094	28.919	14,1	425	510	MIGLIORAMENTO /	1992	52.587	1.732.305	200.825	14,3	552	547
	1993	7.163	216.100	25.893	12,6	379	455	MIGLIORAMENTO /	1993	48.390	1.643.309	188.423	13,1	521	511
	1994	7.091	237.836	27.393	12,4	416	479	MIGLIORAMENTO /	1994	46.367	1.667.914	187.413	12,5	526	506
	1995	7.020	259.571	28.893	12,3	453	505	MIGLIORAMENTO /	1995	45.952	1.708.866	189.848	12,4	537	511
	1996	6.676	264.213	28.755	11,6	461	502	MIGLIORAMENTO /	1996	43.557	1.688.268	184.992	11,7	529	496
	1997	6.712	270.962	29.301	11,7	472	510	MIGLIORAMENTO /	1997	43.238	1.716.782	186.646	11,6	537	499
	1998	6.837	293.842	31.160	11,9	510	541	MIGLIORAMENTO /	1998	43.088	1.759.227	189.561	11,5	549	506
	1999	6.949	322.999	33.462	12,1	561	581	MIGLIORAMENTO /	1999	42.417	1.823.715	193.372	11,3	567	515
	2000	7.061	360.013	36.343	12,2	624	630	MIGLIORAMENTO /	2000	41.552	1.828.165	192.493	11,0	567	511
	2001	7.096	373.286	37.369	12,3	645	646	MIGLIORAMENTO /	2001	40.118	1.703.053	181.285	10,6	527	479
	2002	6.980	378.492	37.590	12,2	664	660	MIGLIORAMENTO /	2002	38.682	1.730.833	181.327	10,2	537	479
	2003	6.563	356.475	35.388	11,4	622	617	MIGLIORAMENTO /	2003	36.189	1.665.898	173.072	9,5	515	455
	2004	6.122	343.179	33.794	10,6	593	584	MIGLIORAMENTO /	2004	32.988	1.596.004	163.464	8,6	491	427
	2005	5.818	334.858	32.758	10,0	573	560	MIGLIORAMENTO /	2005	31.294	1.560.529	158.491	8,1	478	411
	2006	5.669	332.955	32.410	9,6	564	549	MIGLIORAMENTO /	2006	29.490	1.536.296	154.192	7,6	469	400
	2007	5.131	325.850	31.137	8,6	546	522	MIGLIORAMENTO /	2007	28.343	1.525.094	151.768	7,2	389	387

CS = somma dei costi sostenuti da Stato, imprese e famiglie a causa degli incidenti

stradali e delle vittime da questi causate.
TM = Morti per 100.000 abitanti

TF = Feriti per 100.000 abitanti
CSP= Costo sociale procapite (€/Pop)

IL DECADIMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA

A CAUSA DELLA FASE DI STAGNAZIONE/REGRESSIONE L'ITALIA SCENDE DAL 5° AL 13° POSTO - IL TERZULTIMO - NELLA GRADUATORIA DI SICUREZZA DEI PAESI DELL'UE 15. NEL 2006 SOLO IL BELGIO E LA GRECIA HANNO TASSI DI MORTALITÀ SUPERIORI A QUELLO ITALIANO. NEL 2007 L'ITALIA COMINCIA A RISALIRE NELLA GRADUATORIA DI SICUREZZA STRADALE E RAGGIUNGE LA 11ª POSIZIONE.

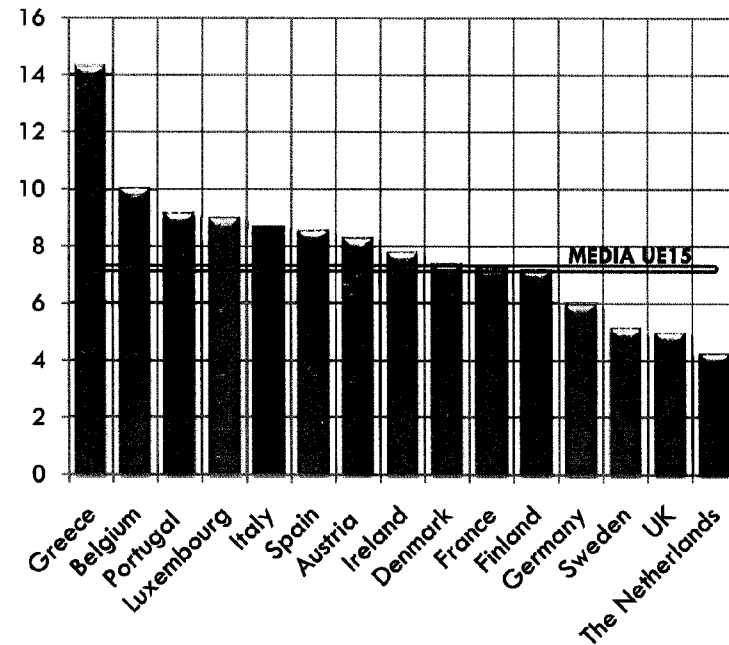
PAESI DELLA UE15 PER TASSI DI MORTALITÀ (MORTI PER 100.000 ABITANTI)														
	1970		1980		1990		2000		2002		2006		2007	
1	GRECIA	12,5	SVEZIA	10,2	REGNO UNITO	9,1	REGNO UNITO	5,7	REGNO UNITO	5,8	OLANDA	4,5	OLANDA	4,3
2	REGNO UNITO	13,5	REGNO UNITO	10,7	SVEZIA	9,1	SVEZIA	6,7	OLANDA	6,1	SVEZIA	4,9	REGNO UNITO	5,0
3	SPAGNA	16,2	FINLANDIA	11,5	OLANDA	9,2	OLANDA	7,3	SVEZIA	6,3	REGNO UNITO	5,5	SVEZIA	5,2
4	SVEZIA	16,3	DANIMARCA	13,5	DANIMARCA	12,3	FINLANDIA	7,7	FINLANDIA	8,0	DANIMARCA	5,7	GERMANIA	6,0
5	IRLANDA	18,3	OLANDA	14,2	ITALIA (ns)	12,6	GERMANIA	9,1	GERMANIA	8,3	GERMANIA	6,2	FINLANDIA	7,2
6	ITALIA (ns)	20,5	GRECIA	15,1	FINLANDIA	13,0	DANIMARCA	9,3	DANIMARCA	8,6	FINLANDIA	6,4	FRANCIA	7,3
7	PORTOGALLO	21,2	ITALIA (ns)	16,3	IRLANDA	13,6	IRLANDA	11,0	IRLANDA	9,7	FRANCIA	7,8	DANIMARCA	7,5
8	FINLANDIA	22,9	IRLANDA	16,6	GERMANIA	14,0	ITALIA (ns)	12,2	AUSTRIA	11,9	LUSSEMBURGO	7,9	IRLANDA	7,8
9	OLANDA	24,5	SPAGNA	17,5	LUSSEMBURGO	18,7	LUSSEMBURGO	13,2	ITALIA (ns)	12,2	AUSTRIA	8,9	AUSTRIA	8,3
10	DANIMARCA	24,6	GERMANIA	19,3	FRANCIA	19,8	AUSTRIA	13,4	BELGIO	12,7	IRLANDA	9,0	SPAGNA	8,6
11	GERMANIA	27,3	BELGIO	24,3	BELGIO	19,9	FRANCIA	13,6	FRANCIA	12,9	PORTOGALLO	9,2	ITALIA (ns)	8,7
12	BELGIO	31,8	FRANCIA	25,4	AUSTRIA	20,3	BELGIO	14,4	SPAGNA	13,1	SPAGNA	9,5	LUSSEMBURGO	9,0
13	FRANCIA	32,4	AUSTRIA	25,9	GRECIA	23,1	SPAGNA	14,6	LUSSEMBURGO	14,0	ITALIA (ns)	9,6	PORTOGALLO	9,2
14	AUSTRIA	33,6	LUSSEMBURGO	27,0	SPAGNA	23,3	GRECIA	19,3	GRECIA	14,9	BELGIO	10,2	BELGIO	10,1
15	LUSSEMBURGO	39,0	PORTOGALLO	30,3	PORTOGALLO	30,4	PORTOGALLO	21,2	PORTOGALLO	16,1	GRECIA	15,0	GRECIA	14,1
	UE 15	22,8	UE 15	18,0	UE 15	15,5	UE 15	11,1	UE 15	10,2	UE 15	7,6	UE 15	7,2
		Paesi con tassi inferiori alla media di oltre il 15%												
		Paesi con tassi simili alla media UE15 (+/- 15%)												
		Paesi con tassi superiori alla media di oltre il 15%												

CONFRONTO ITALIA – UE15

I TASSI DI MORTALITÀ NEI PAESI DELL'UE15 NEL 2007

- Sebbene nel periodo 2003-2006 la riduzione dei tassi di mortalità italiani sia analoga a quella dell'UE15, **la collocazione dell'Italia nella graduatoria della sicurezza stradale decade al terzultimo posto** (tassi di mortalità più elevati si rilevano unicamente in Belgio e in Grecia)
- Ciò accade perché i Paesi che nel 2002 registravano i tassi di mortalità più elevati hanno conseguito miglioramenti nettamente superiori a quelli medi dell'UE15 mentre quelli che vantavano tassi di mortalità migliori della media hanno progredito con minore intensità (vedere figure alla pag. successiva). Un ulteriore fattore che ha concorso a determinare il ritardo di sicurezza italiano è l'elevatissimo tasso di motorizzazione (84,6 veicoli per 100 abitanti, nel 2006).
- Il risultato è stato che Paesi come la Spagna, il Portogallo, il Lussemburgo e la Francia hanno superato l'Italia lasciandola, appunto, al terzultimo posto nell'UE15.
- Nel **2007 l'Italia consegue la maggiore riduzione delle vittime tra i Paesi dell'UE15** e sale di due posizioni nella graduatoria di sicurezza stradale della UE15: dalla 13^a alla 11^a.

PAESI DELLA UE15 ORDINATI PER TASSO DI MORTALITÀ. ANNO 2007

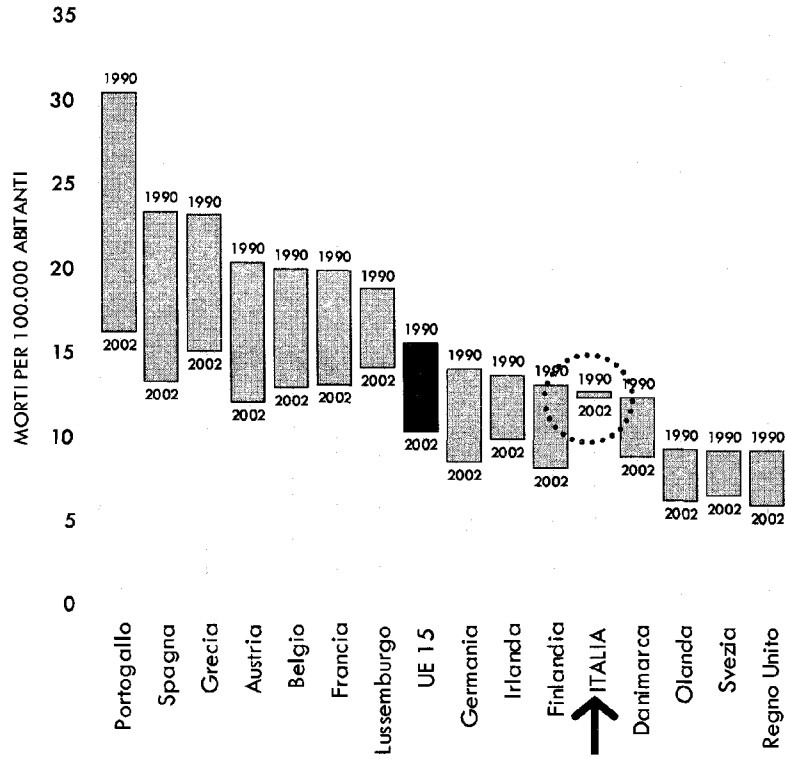


Elaborazioni RST su dati CARE e nazionali

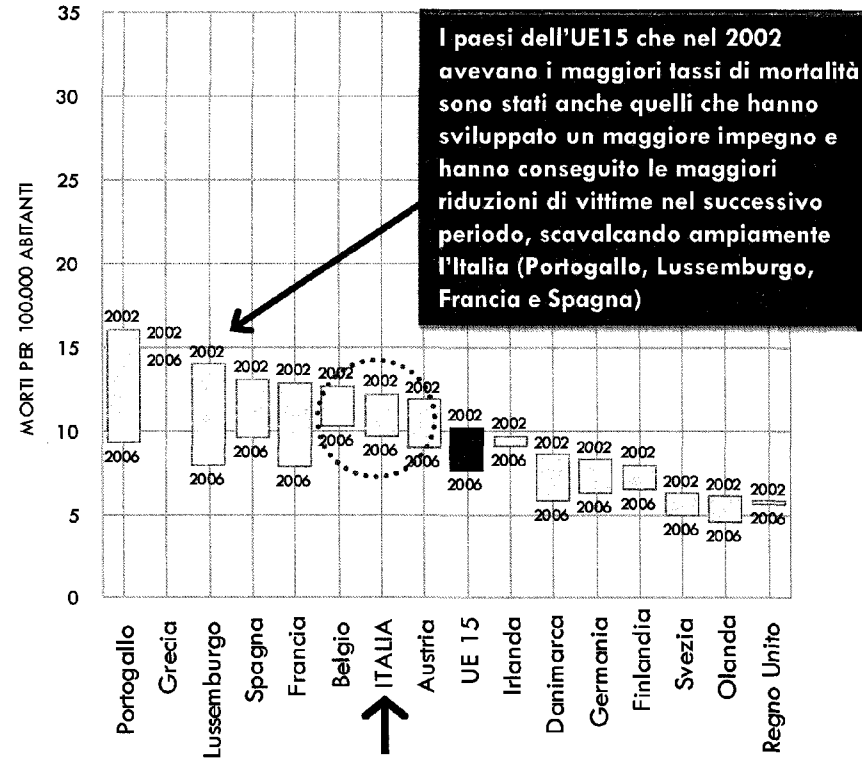
CONFRONTO ITALIA – UE15

STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE NEI PAESI DELL'UE15. 1990-2002 et 2002-2006

STATO ED EVOLUZIONE DELLA MORTALITA'
PERIODO: 1990 - 2002



STATO ED EVOLUZIONE DELLA MORTALITA'
PERIODO: 2002 - 2006



EFFETTI E COSTI DEL RITARDO DI SICUREZZA E DEL SUO SUPERAMENTO

GLI EFFETTI DEL RITARDO

La stagnazione/regressione della sicurezza stradale italiana nel periodo 1990-2002 hanno determinato, rispetto all'evoluzione dell'UE15, un ritardo di sicurezza di dimensioni assolutamente cospicue.

● Se l'evoluzione del numero di morti avesse seguito la dinamica dell'UE15, in Italia, tra il 1989 e il 2002, saremmo passati da 6.910 a 4.756 morti/anno. In realtà siamo passati da 6.910 a 6.980 morti. Ciò ha determinato:

- ➔ **2.224** morti "aggiuntivi" nel solo 2002 rispetto a quelli che si sarebbero avuti seguendo un'evoluzione "europea";
- ➔ **19.256** morti "aggiuntivi" nell'intero periodo.

● Se l'evoluzione del numero di feriti avesse seguito la dinamica dell'UE15, in Italia saremmo passati da 216.000 a 209.000 feriti/anno. In realtà siamo passati da 216.000 a 378.000 feriti. Ciò ha determinato:

- ➔ **169.000** feriti "aggiuntivi" nel solo 2002, rispetto a quelli che si sarebbero avuti nello stesso anno seguendo l'evoluzione dell'UE15;
- ➔ **963.000** feriti "aggiuntivi" nell'intero periodo.

19.300 morti e **963.000** feriti che si sarebbero potuti evitare solo restando nelle prestazioni medie di sicurezza stradale dei Paesi dell'UE15.

