

**CRITICITÀ E
PROBLEMI IRRISOLTI**

DIECI SITUAZIONI CRITICHE

ASPETTI GENERALI (1/2)

Il processo di miglioramento avviato nel 2003 ha lasciato irrisolti alcuni problemi strutturali della sicurezza stradale nel nostro Paese. Ciò accade per tre ordini di motivi.

- Il primo, e più banale, consiste nel fatto che è decisamente poco probabile che in un solo quinquennio si riesca a rimuovere fattori e condizioni di rischio che si sono stratificati in diversi decenni, aggravandosi nei 13 anni precedenti. Anche per i Paesi con i più elevati tassi di miglioramento e con investimenti in sicurezza stradale molto più consistenti di quelli italiani (come la Francia, la Spagna, il Portogallo, il Lussemburgo, l'Irlanda, etc.) la rimozione dei principali fattori di rischio richiede **tempi medio-lunghi**.
- Il secondo motivo consiste nella debolezza storica del processo di miglioramento del nostro Paese, e solo negli ultimi anni si è avviato un processo di superamento di tale condizione, attraverso la creazione di **strumenti e strutture in grado di intervenire più incisivamente sui fattori di rischio strutturali e di sistema**.
- Il terzo motivo, già indicato in precedenza, è costituito dalla **insufficienza degli investimenti in sicurezza**

stradale del nostro Paese, con particolare riferimento alla scarsa quota di proventi controvenzionati usati a tale fine. A questo proposito si segnala che l'art. 28 del DDL 1720 estende e rafforza l'obbligo a destinare parte dei proventi contravenzionali a investimenti per la sicurezza stradale.

Tra i problemi ancora da risolvere vi sono **dieci situazioni critiche di assoluto rilievo** in quanto:

- determinano le maggiori quote di vittime (morti e feriti) nel Paese;
- presentano livelli di rischio superiori a quelli rilevati nei Paesi dell'UE15 che, relativamente a questo specifico aspetto, presentano le condizioni di sicurezza stradale meno soddisfacenti (vedi il punto D^o);
- condizionano ogni prospettiva di riduzione delle vittime degli incidenti stradali del Paese.

DIECI SITUAZIONI CRITICHE**ASPETTI GENERALI (2/2)**

Le dieci situazioni critiche di maggior rilievo riguardano alcuni sistemi e componenti infrastrutturali, alcune modalità di spostamento, alcuni profili sociali e alcuni comportamenti, come indicato di seguito.

● Aspetti territoriali/infrastrutturali:

- 1) territori provinciali o comunali col massimo danno e rischio (dove si rileva la massima concentrazione di vittime o il più alto rapporto tra vittime e popolazione o tra vittime e traffico);
- 2) sistema urbano (con particolare riferimento alle grandi aree urbane);
- 3) tratte e sistemi stradali a massimo rischio;
- 4) attraversamenti urbani (tratte di strade statali o provinciali che attraversano aree urbane).

● Sistema della mobilità:

- 5) mobilità su due ruote a motore (ciclomotori e motocicli);
- 6) pedoni e ciclisti.

● Profili sociali:

- 7) neopatentati e cittadini con bassa anzianità di patente (da 18 a 24 anni);
- 8) anziani (65 anni e oltre).

● Comportamenti:

- 9) guida ad alto rischio (distratta, trasgressiva, aggressiva, sotto effetto di alcool o droga, etc.);
- 10) guida senza utilizzazione della cintura di sicurezza e del casco.

DIECI SITUAZIONI CRITICHE**UNA PRECISAZIONE DI METODO**

- Vengono considerate situazioni critiche i territori, le componenti infrastrutturali, i segmenti di mobilità, le fasce sociali e i comportamenti che presentano (o determinano) livelli di rischio nettamente più elevati della media nazionale (oltre il doppio).
- Ove i dati lo hanno consentito è stata individuata anche una soglia critica con riferimento ai Paesi dell'UE15. In particolare si è scelta come soglia critica il valore medio dei tre Paesi che, relativamente alla componente di incidentalità presa in esame, fanno registrare i valori di mortalità più elevati. Questa soglia è stata utilizzata come verifica del livello di rischio nazionale relativamente alle diverse componenti di incidentalità.
- Sulla base di tali soglie sono state individuate diverse situazioni di criticità. Quelle indicate nella pagina precedente sono quelle di maggior rilievo o per "intensità" del rischio (rapporto tra vittime e popolazione o traffico) o per entità del danno (valore assoluto delle vittime).

- Con riferimento alle situazioni di criticità, nel capitolo successivo, vengono individuate le azioni e i processi da migliorare.

Criticità n. **1**

DIVARI TERRITORIALI E AREE DI MASSIMO RISCHIO

NB I dati sui divari territoriali sono aggiornati al 2006. L'aggiornamento al 2007 è in corso di elaborazione.

DIVARI TERRITORIALI E AREE DI MASSIMO RISCHIO

IL SENSO DEI DIVARI TERRITORIALI DI RISCHIO

- **Le vittime degli incidenti stradali tendono a concentrarsi in alcune aree specifiche.** Il fenomeno non ha un carattere erratico, a “*pelle di leopardo*”, ma tende ad assumere **configurazioni stabili nel tempo e nello spazio** e a determinare divari territoriali di rischio molto marcati.
- I divari di rischio e la concentrazione delle vittime degli incidenti stradali sono evidenti:
 - a **livello regionale**, dove tra la regione con il maggiore livello di rischio (Emilia-Romagna) e quella con il minore (Campania) c'è un divario di 2,6 volte;
 - a **livello provinciale**, dove tra la provincia con il più elevato livello di rischio (Ravenna) e quella con il minore (Avellino) il divario sale a 5,4 volte;
 - a **livello comunale**, dove il divario non può essere espresso da un indice numerico perché nel nostro Paese da un lato esistono 891 comuni che nel triennio 2003-2005 non hanno mai rilevato un incidente stradale con vittime e ne esistono altri 2.370 che nello stesso periodo hanno rilevato solo incidenti non mortali con un minimo numero di feriti (mediamente meno di 2 feriti per anno) ma dall'altro lato esistono 738 territori comunali dove ogni anno si determinano più di 30 morti e 1.000 feriti per 100.000 abitanti (tassi di mortalità e ferimento del

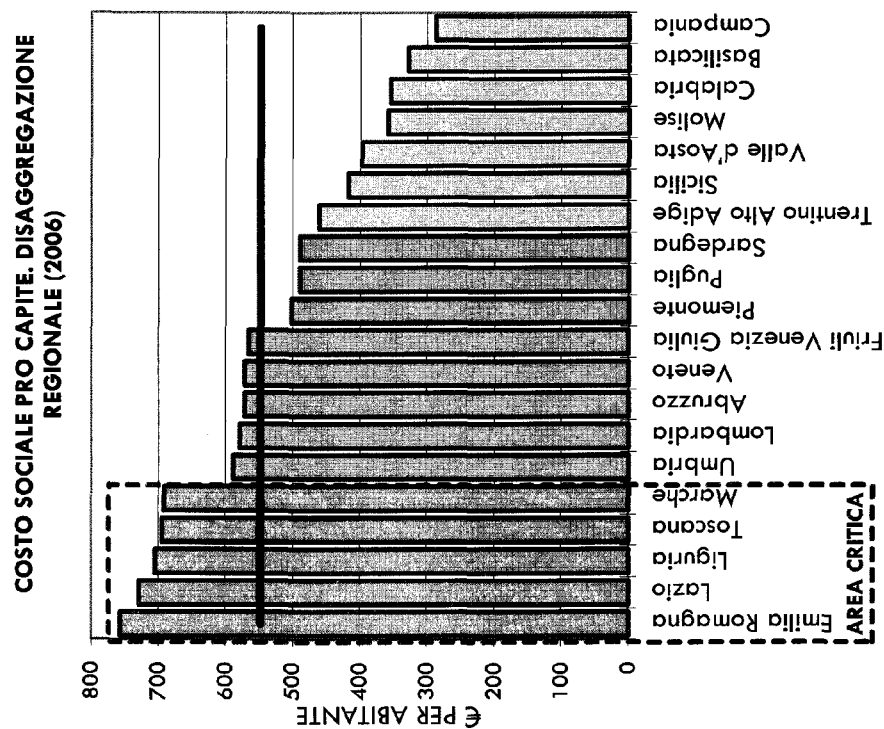
tutto inusuali nei Paesi dell'UE 15);

- Il fenomeno non ha unicamente un interesse statistico in quanto le aree di massima concentrazione delle vittime degli incidenti stradali e quelle dove si registrano i più elevati livelli di rischio (i due caratteri non sono sempre coincidenti) costituiscono il problema sicurezza stradale per il nostro Paese sotto due aspetti:
 - queste aree raccolgono la maggior parte delle vittime (il 10% dei comuni italiani raccoglie il 60% dei morti e il 76% dei feriti) e ciò significa che se si intende migliorare significativamente la sicurezza stradale del Paese occorre anzitutto ridimensionare l'incidentalità stradale in queste aree di “*massimo danno*” e di “*massimo rischio*”;
 - gli elevatissimi divari territoriali di rischio implicano che **i cittadini che vivono in alcuni territori hanno una probabilità di rimanere vittime di incidenti stradali fino a 100 volte più elevata di quella in capo ai cittadini che vivono nei territori più sicuri.**
- Tutto ciò ha profonde implicazioni operative in quanto appare indispensabile che l'azione a favore della sicurezza stradale sia orientata in modo preciso e selettivo sulle situazioni di massimo danno.

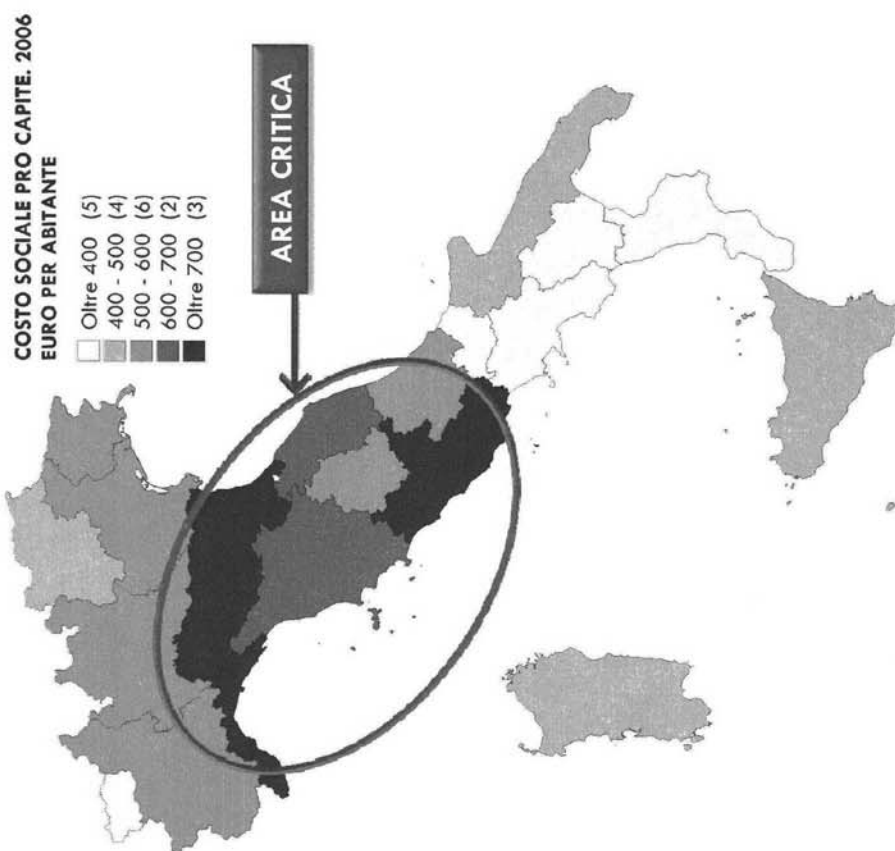
DIVARI TERRITORIALI E AREE DI MASSIMO RISCHIO

REGIONI (1/3)

- Le regioni che presentano i maggiori livelli di rischio (numero complessivo di vittime misurato attraverso il costo sociale, rapportato alla popolazione residente) sono 5: **Emilia-Romagna; Lazio; Liguria; Toscana e Marche**.
- In questi territori i livelli complessivi di rischio (costo sociale procapite) sono nettamente superiori al dato nazionale complessivo (+30%) e alla soglia critica individuata attraverso confronti con gli altri Paesi dell'UE15 (+50% circa). Le prime tre regioni (Emilia-Romagna, Lazio e Liguria) hanno un livello medio di rischio che è il doppio di quello rilevato nelle due regioni meno insicure (Campania e Basilicata), ciò significa che un cittadino del Lazio o dell'Emilia-Romagna o della Liguria, nel 2006, ha avuto una probabilità doppia di rimanere vittima di un incidente stradale rispetto ad un cittadino della Campania e della Basilicata.
- Nella fascia intermedia, 5 regioni (Umbria; Lombardia; Abruzzo; Veneto e Friuli-Venezia Giulia) si collocano leggermente sopra alla media nazionale ma superano ampiamente la soglia di critica (+20% circa) e altre 3 (Piemonte, Puglia e Sardegna) si collocano al di sotto della media nazionale ma si attestano sui valori della soglia critica.
- Le rimanenti 7 regioni (Trentino Alto Adige, Sicilia, Valle d'Aosta, Molise, Calabria, Basilicata e Campania) si collocano al di sotto della soglia critica e, tra queste, la Campania dichiara livelli complessivi di rischio che sono la metà della media nazionale e la collocano in un'area di eccellenza anche rispetto ai parametri europei.



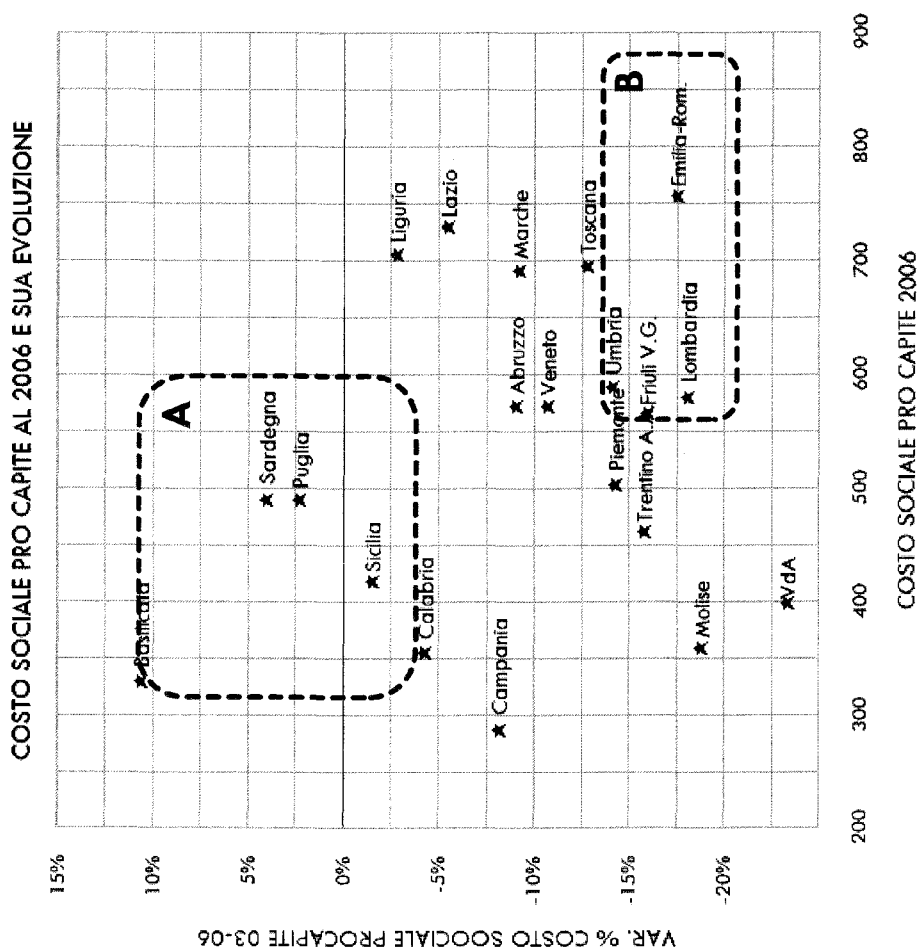
DIVARI TERRITORIALI E AREE DI MASSIMO RISCHIO



REGIONI (2/3)

- Le regioni con i più alti livelli di rischio disegnano una "area critica" che dall'Emilia-Romagna e dalla Liguria a Nord, scende con continuità a comprendere la Toscana, le Marche e il Lazio. L'Umbria - completamente inclusa tra queste regioni - non rientra nell'arco dei valori di rischio dell'area critica ma presenta i più elevati indici di rischio tra tutte le rimanenti regioni.
- Nell'area delle regioni critiche si localizzano:
 - **1.756 morti** (il 31% del totale);
 - **128.792 feriti** (il 39% del totale);
 - **11.927 milioni** di costo sociale (il 37% del totale).
- Nella fascia a Nord dell'area critica si localizzano quattro delle sei regioni con livelli di incidentalità stradale e vittime elevati (Piemonte, Lombardia, Veneto e Friuli-Venezia Giulia) mentre le altre due (Umbria e Abruzzo) la concludono a Sud.
- Le rimanenti regioni appartengono alla fascia di rischio intermedia e bassa e si localizzano tutte, a meno della Valle d'Aosta e del Trentino, nella ripartizione meridionale.

DIVARI TERRITORIALI E AREE DI MASSIMO RISCHIO



REGIONI (3/3)

L'esame dell'evoluzione regionale del rischio evidenzia come in una parte del Paese vi sia una chiara **tendenza alla riduzione progressiva dei divari regionali poiché:**

- A)** molte delle regioni con i più bassi livelli di rischio (Basilicata, Sardegna, Puglia e Sicilia) sono anche caratterizzate dall'aumento delle vittime o dalla loro minima riduzione;
- B)** molte delle regioni con i più elevati livelli di rischio (Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Friuli e Venezia Giulia, Lombardia) sono caratterizzate anche dalle maggiori riduzioni di vittime.

Esiste tuttavia anche una tendenza opposta (cioè al rafforzamento dei divari) testimoniata in parte dall'evoluzione di Liguria e Lazio (regioni con elevato livello di rischio e tasso di riduzione delle vittime nettamente più basso della media) e in parte da Molise e Valle d'Aosta che presentano livelli di rischio relativamente molto bassi ed esprimono anche le più ampie riduzioni di vittime.

DIVARI TERRITORIALI E AREE DI MASSIMO RISCHIO**PROVINCE (1/4)**

- **PROVINCE CON LIVELLO DI RISCHIO CRITICO**
17 province fanno registrare un costo sociale superiore a 700 Euro procapite (circa il 40% più alto della media nazionale). In queste aree, dove vivono 11,1 milioni di abitanti (il 19% del totale), si rilevano i più elevati tassi di mortalità e di ferimento (fino a 24,1 morti per 100.000 abitanti nel caso di Ravenna e fino a 1.208 feriti per 100.000 abitanti nel caso di Rimini) e si concentrano 1.235 morti (il 22% del totale) e 93.852 feriti (il 28% del totale). In questo raggruppamento rientrano quattro province metropolitane: **Firenze, Roma, Bologna e Genova**. In questo raggruppamento (e in misura minore in quello successivo) sono presenti le più impegnative situazioni critiche della sicurezza stradale italiana.
- **PROVINCE CON LIVELLO DI RISCHIO MOLTO ALTO**
24 province fanno registrare un costo sociale compreso tra 600 e 700 Euro procapite (tassi di mortalità compresi tra 7 e 18 morti per 100.000 abitanti; tassi di ferimento tra 527 e 814 feriti per 100.000 abitanti). Queste province raccolgono 12,6 milioni di abitanti (il 21%) e concentrano 1.318 morti (il 23% del totale) e 86.887 feriti (il 26%) con un costo sociale di 8.232 milioni di Euro (il 25% del totale). In questo raggruppamento sono presenti **Milano e Trieste**.
- **PROVINCE CON LIVELLO DI RISCHIO ALTO**
23 province presentano un costo sociale compreso tra 500 e 600 Euro procapite, con tassi di mortalità che variano da 5 a 15 morti per 100.000 abitanti e tassi di ferimento tra 404 e 687 feriti per 100.000 abitanti. In queste aree vivono 12,4

milioni di abitanti (il 21% del totale) e si concentrano 1.431 morti (25,2% del totale) 65.018 feriti (il 19,5%) con un costo sociale pari a 6.780 milioni di Euro (il 20,9%). Nel raggruppamento sono presenti quattro province metropolitane (**Bari, Verona, Venezia e Catania**) e una provincia diffusa ad alta densità (**Brescia**).

- **PROVINCE CON LIVELLO DI RISCHIO INTERMEDIO**

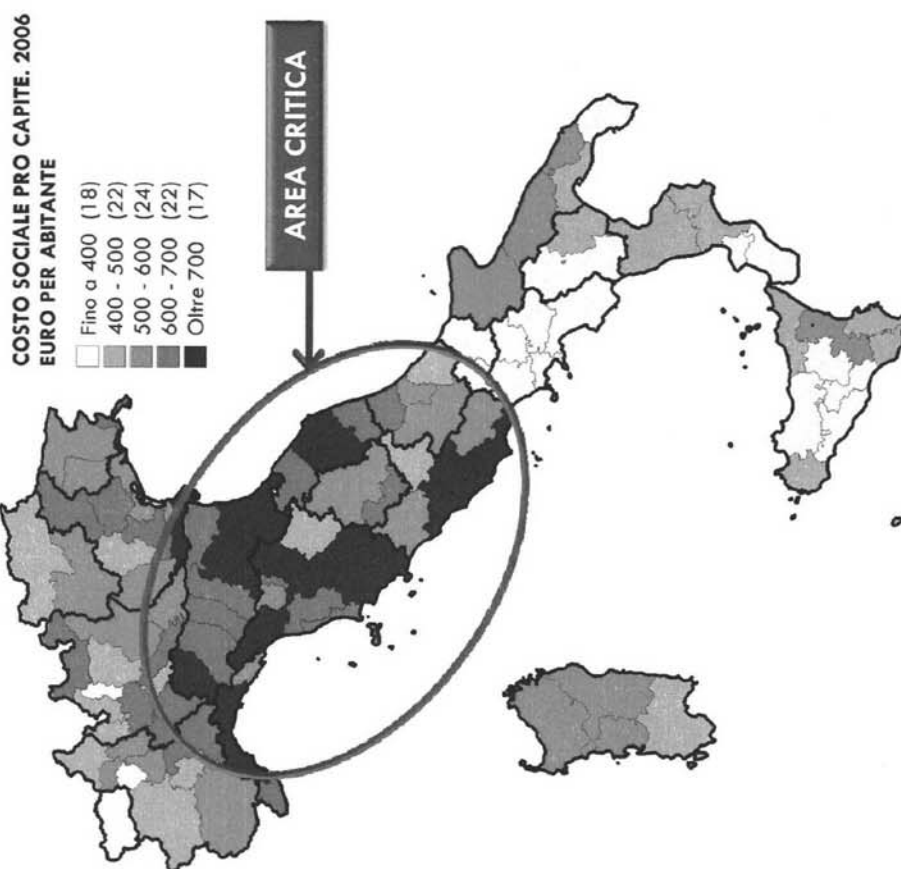
Le 22 province con livello di rischio intermedio (costo sociale compreso tra 400 e 500 Euro procapite; tasso di mortalità tra 5,3 di Trapani e 13,5 di Cosenza) e accolgono 11,9 milioni di abitanti (il 20% del totale) e 978 morti (il 17% del totale) e 53.821 feriti (il 16% del totale) con un costo sociale di 5.325 milioni di Euro. In questo raggruppamento sono presenti due province metropolitane (**Torino e Messina**) e un sistema territoriale diffuso (**Bergamo**).

- **PROVINCE CON LIVELLO DI RISCHIO BASSO**

Infine le 21 Province con un costo sociale procapite inferiore a 400 Euro raccolgono 11,1 milioni di abitanti (il 19% del totale) e concentrano 707 morti (12,5%) e 33.377 feriti (il 10% del totale) con un costo sociale complessivo pari a 3.442 milioni di Euro (l'11% del totale). In queste aree sono presenti due province metropolitane (**Napoli e Palermo**) e un sistema urbano diffuso ad alta densità (**Salerno**).

Si veda la figura alla pagina seguente.

DIVARI TERRITORIALI E AREE DI MASSIMO RISCHIO



PROVINCE (3/4)

L'esame del livello di rischio a scala provinciale fa emergere una elevata omogeneità regionale.

- Le 17 province che registrano i più elevati livelli di rischio sono tutte localizzate nelle cinque regioni a massimo rischio, a meno della provincia veneta di Rovigo. D'altro lato nelle cinque regioni "critiche" non sono presenti province a basso rischio e solo due province a rischio intermedio (Arezzo e Rieti).
- Si conferma anche il più basso livello di rischio della ripartizione meridionale dove si localizzano tutte le 18 province col più basso livello di rischio tranne Aosta, Lecco e Biella.
- Inoltre emergono con grande chiarezza due aggregazioni territoriali delle province con i più bassi livelli di rischio: la Campania (e le limitrofe province di Campobasso, Isernia e Potenza) e la Sicilia centrale.
- Infine, si segnala che tra le province a minimo livello di rischio se ne contano alcune con una connotazione tipicamente metropolitana (come Napoli, Salerno e Palermo) solitamente accompagnata da indici di rischio molto elevati (come accade per le province di Firenze, Roma, Bologna e Genova, tutte con indici di rischio oltre 3 volte più elevati di quelli di Napoli).

CLASSI DI DANNO SOCIALE: LIVELLO COMUNALE						
VITTIME E COSTO SOCIALE						
VALORI MEDI ANNUALI DEL TRIENNIO 2003-2005						
Classe di danno	Estremi di classe		Valori medi			
	da Euro...	a Euro...	Morti	Feriti	Costo sociale	
AA	200	...	51,1	7.063,4	591,1	
A	30	200	8,3	689,7	62,4	
B	6	30	2,5	112,1	11,7	
C	2	6	1,0	27,0	3,3	
D	0,5	2	0,3	8,0	1,0	
E	0,001	2	0,0	2,1	0,2	
F	0	0	0,0	0,0	0,0	
Totale			0,7	39,5	3,9	
Vittime e costo sociale						
Classe di danno	Comuni		Vittime e costo sociale (numero)			
	Morti	Feriti	Costo sociale			
AA	13	665	91.824	7.685		
A	123	1.025	84.833	7.673		
B	689	1.705	77.204	8.059		
C	1.540	1.501	41.609	5.155		
D	2.477	814	19.859	2.596		
E	2.370	0	5.045	371		
F	891	0	0	0		
Totale	8.103	5.710	320.374	31.639		
Classe di danno	Comuni		Vittime e costo sociale (quote percentuali su totale)			
	Morti	Feriti	Costo sociale			
AA	0,2%	11,6%	28,7%	24,4%		
A	1,5%	18,0%	26,5%	24,3%		
B	8,5%	29,9%	24,1%	25,6%		
C	19,0%	26,3%	13,0%	16,3%		
D	30,6%	14,2%	6,2%	8,2%		
E	29,2%	0,0%	1,6%	1,2%		
F	11,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

COMUNI AD ALTO DANNO (1/2)

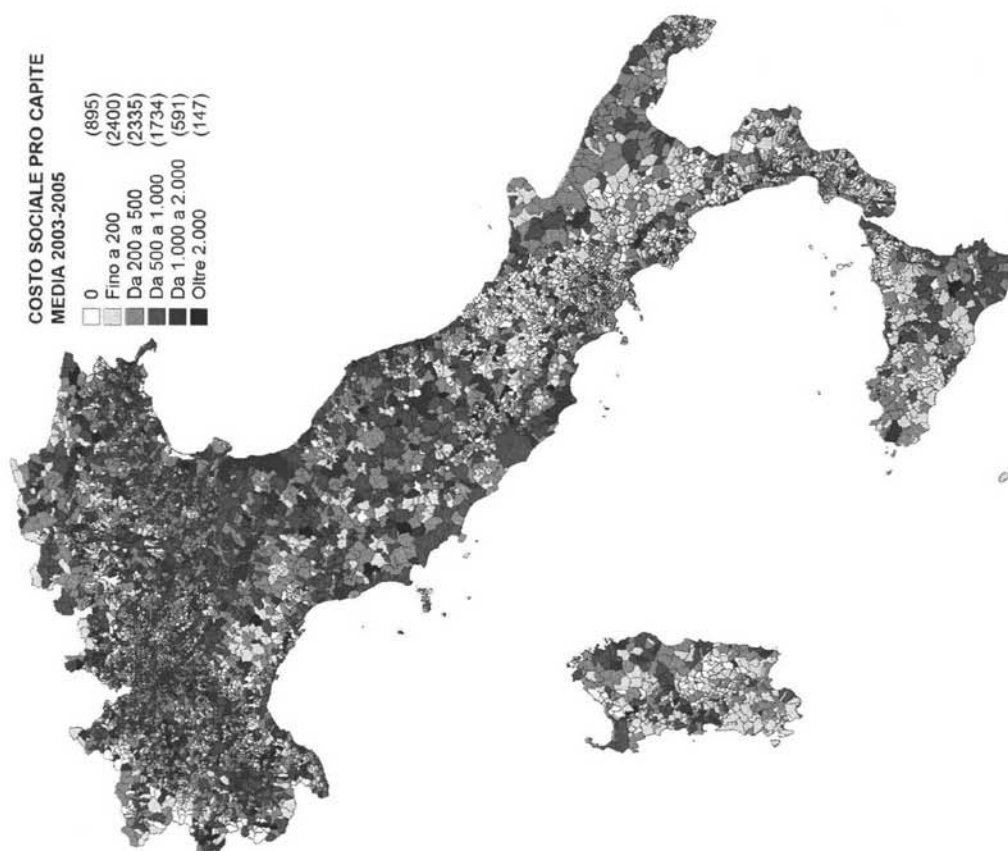
- L'esame della distribuzione delle vittime e del costo sociale a livello comunale evidenzia con grande chiarezza la forte concentrazione del danno (numero di morti e feriti e costo sociale) nei comuni maggiori e in alcuni comuni ad elevatissimo livello di rischio.
- In 825 territori comunali si concentrano 3.400 morti (il 60% del totale) e 254.00 feriti (il 76% del totale) con un costo sociale di 23.400 milioni di Euro (il 72% del totale). In sostanza, i 3/4 del problema sicurezza stradale italiano si localizza nel 10% dei comuni.
- I primi 13 Comuni per entità delle vittime e del costo sociale (**Roma, Milano, Torino, Genova, Firenze, Napoli, Bologna, Palermo, Bari, Catania, Verona, Rimini e Reggio Emilia**) concentrano il 12% dei morti e il 29% dei feriti totali. Alcuni di questi Comuni raccolgono più vittime di molte Regioni e Province. Il caso più rappresentativo è Roma che con 221 morti e 29.000 feriti ha un numero di vittime superiore a quello di 11 regioni (solo Lombardia, Lazio, Emilia-Romagna, Veneto, Toscana, Piemonte, Sicilia, Puglia e Campania hanno più morti o più feriti del comune di Roma) e a tutte le Province tranne quella di Roma (ovviamente) e di Milano.

COMUNI AD ALTO DANNO (2/2)



ORDINAMENTO DEI COMUNI PER CLASSE DI DANNO IN RELAZIONE ALLE VITTIME E AL COSTO SOCIALE
(I dati si riferiscono ai valori medi annuali del triennio 2003-2005)

Classe	Provincia	Comune	Morti	Feriti	Costo soc.
AA	1	Roma	221,0	29.010	2.443,3
	2	Milano	84,7	21.061	1.668,1
	3	Torino	59,0	6.826	584,7
	4	Genova	30,0	5.655	458,0
	5	Firenze	28,3	5.184	421,1
	6	Napoli	43,0	4.382	382,5
	7	Bologna	34,7	3.546	309,4
	8	Palermo	35,7	3.192	284,7
	9	Bari	20,0	3.132	258,4
	10	Catania	27,0	2.605	229,4
	11	Verona	28,0	2.491	222,4
	12	Rimini	21,3	2.471	211,7
	13	Reggio Em.	32,0	2.263	211,2
A	14	Modena	27,3	2.120	194,1
	15	Padova	16,7	2.193	184,7
	16	Messina	17,0	1.863	162,3
	17	Ravenna	32,0	1.588	161,5
	18	Brescia	15,3	1.862	158,4
	19	Prato	14,3	1.732	147,5
	20	Latina	28,7	1.449	146,6
	21	Trieste	15,3	1.648	142,7
	22	Forlì-Cesena	18,3	1.526	137,9
	23	Parma	22,7	1.430	136,9
	24	Venezia	13,0	1.306	114,3
	25	Bergamo	5,3	1.432	112,9
	26	Perugia	17,0	1.181	110,6
	27	Taranto	13,7	1.217	108,7
	28	Foggia	23,7	956	103,4
	29	Piacenza	12,3	1.107	98,7
	30	Ferrara	23,3	897	98,6
	31	Reggio Cal.	9,7	1.080	92,9
	32	Pescara	7,3	1.112	92,1
	33	Salerno	9,0	1.079	91,9
	34	Siracusa	8,3	1.079	91,1
	35	Pisa	11,7	1.014	90,9
	36	Pesaro-Ur	6,3	1.084	88,6
	37	Ancona	9,3	1.007	87,1
	38	Alessandria	11,7	931	84,8
	39	Vicenza	13,7	868	82,9
	40	Terni	9,7	82,0	82,0
	41	Milano	7,7	964	81,7
	42	Sassari	7,7	933	79,4
	43	Forlì-Cesena	13,7	809	78,6
	44	Lucca	8,0	909	78,1
	45	Trapani	3,7	981	77,3
	46	Lucca	10,0	816	74,0
	47	Grosseto	10,7	799	73,7
	48	Arezzo	12,3	752	72,5
	49	Lecco	7,3	803	69,3
	50	Pavia	7,3	787	68,2
	51	Brindisi	9,7	729	67,1
	52	Bologna	10,7	704	66,7
	53	Cremona	7,7	760	66,6
	54	Trento	9,3	728	66,6
	55	Pistoia	8,0	740	65,6
	56	Como	6,0	778	65,6
	57	Novara	7,3	745	65,1
	58	Milano	5,0	764	63,2
	59	Livorno	7,7	713	63,1
	60	Savona	5,7	742	62,5
	61	Massa Carr	6,3	689	59,5
	62	Treviso	8,0	648	58,8
	63	La Spezia	3,7	721	58,2
	64	Lanua	13,3	528	57,5
	65	Modena	9,7	572	55,6
	66	Pesaro Urb	6,3	600	53,0
	67	Cagliari	2,0	679	52,8
	68	Viterbo	6,7	585	52,3
	69	Roma	12,3	476	52,3
	70	Roma	9,3	524	51,6
	71	Varese	4,7	612	51,5
	72	Udine	6,0	572	50,5
	73	Massa Carr	6,0	540	48,1
	74	Sienna	6,3	533	48,1
	75	Sassari	11,3	425	47,1
	76	Rimini	4,3	537	45,5
	77	Catanzaro	4,0	533	44,8
	78	Cosenza	4,3	520	44,3
	79	Rieti	4,0	516	43,6
	80	Ragusa	8,7	417	42,8
	81	Solerno	7,0	449	42,8
	82	Monza	4,7	492	42,7
	83	Lazio	7,0	446	42,5
	84	Varese	4,0	501	42,4
	85	Varese	2,7	525	42,4
	86	L'Aquila	6,3	450	42,0



- L'analisi di scala comunale evidenzia anche un secondo ordine di criticità: il **divario di rischio**. In alcuni territori comunali il livello di rischio risulta da 10 a 20 volte più elevato che in altri. Ciò comporta che ai cittadini che vivono nei comuni che appartengono alle due classi estreme (quelle col maggiore e col minore costo sociale procapite) vengono assicurati livelli di sicurezza radicalmente diversi:
 - ad un estremo ci sono infatti 3.295 comuni con un costo sociale procapite inferiore a 200 Euro che, per il triennio 03-05, non hanno mai dichiarato incidenti mortali e solo pochissimi incidenti con feriti;
 - all'altro estremo ci sono 738 territori comunali con un costo sociale procapite superiore a 1.000 Euro e con tassi di mortalità e ferimento del tutto inusuali in un Paese economicamente e socialmente sviluppato (oltre 30 morti per 100.000 abitanti, con qualche decina di comuni con più di 50 morti per 100.000 abitanti; oltre 1.000 feriti per 100.000 abitanti).
- Solitamente i tassi di rischio più elevati vengono raggiunti in comuni di dimensioni medio-piccole, dove insistono fattori di rischio straordinari che condizionano negativamente l'intera configurazione locale della sicurezza stradale e risultano difficilmente governabili con le risorse tecniche, finanziarie e organizzative dell'Amministrazione comunale.
- Si evidenzia dunque un aspetto critico che, per essere superato, richiede un consistente sostegno regionale o nazionale sia a causa della estrema gravità della sicurezza stradale, sia a causa del fatto che solitamente si tratta di piccoli e medi comuni che non dispongono delle risorse finanziarie, tecniche e organizzative per rimuovere con successo i fattori di rischio.