

FORMAZIONE E CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Il quarto "meccanismo di sicurezza stradale" suscettibile di un significativo progresso è rappresentato dalla costruzione della cultura della sicurezza stradale. A tale proposito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale indica come il rafforzamento della cultura della sicurezza stradale riguardi, con pari rilevanza, tre diverse figure:

- **la popolazione in età scolare** (educazione stradale);
- **i cittadini adulti in generale** (e alcune categorie, come i guidatori professionali, in particolare);
- **i tecnici e i decisori** chiamati ad assicurare una mobilità sicura e sostenibile a tutti i cittadini.

LA POPOLAZIONE IN ETÀ SCOLARE.

Per quanto riguarda la popolazione in età scolare, i meccanismi di costruzione della cultura della sicurezza stradale allo stato attuale sono fondati in ampia misura sulla sensibilità e sull'impegno personale dei docenti, delle Amministrazioni locali e delle forze di polizia stradale, dei dirigenti scolastici. Questo carattere se da un lato evidenzia l'impegno della scuola, dall'altro, per evidenti motivi, non è in grado di assicurare una equilibrata copertura di tutta la

domanda (potenziale) di formazione, di soddisfare in modo equilibrato il diritto dei bambini alla consapevolezza del rischio stradale.

Gli effetti dei limiti di questa formazione si misurano nella fascia di popolazione di 14-17 anni che, senza alcuna esperienza formativa sulla mobilità e sulla sicurezza stradale, cominciano a spostarsi su ciclomotori e motocicli con un tasso di mortalità per incidenti stradali che si impenna aumentando di circa 9 volte per raddoppiare ulteriormente nella fascia di età compresa tra 18 e 24 anni.

In effetti, l'analisi delle esperienze svolte nell'ambito del PNSS e sulla scorta di un importante programma di indagine e valutazione promosso dalla Commissione europea sulle esperienze europee di sicurezza stradale (programma "Rose 25") sembra opportuno che l'azione formativa sia:

- realizzata attraverso programmi che partono dalla ricognizione della domanda potenziale, delle priorità di formazione e distribuisca le risorse formative in funzione di tali esigenze e non in relazione alla sensibilità e alla disponibilità dei singoli docenti o dei singoli istituti;

FORMAZIONE E CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

- progettata anche sulla base delle esperienze sin qui condotte e delle valutazioni sulla loro efficacia e a tale fine appare indispensabile creare dei centri di raccolta e valutazione delle esperienze formative in Italia e in altri Paesi (si rimarrebbe sorpresi a vedere quanto simili siano alcuni problemi formativi in tutti i Paesi europei);
- accompagnata da una azione di monitoraggio che consenta di comprendere gli aspetti positivi e negativi di ogni esperienza, di confrontarli tra loro e di costruire in breve tempo un repertorio di esperienze adeguatamente documentate e valutate sotto il profilo dei risultati raggiunti e della efficacia dei mezzi impiegati (a questo proposito si indica che in alcuni Paesi, nel Regno Unito in particolare, le esperienze di educazione alla sicurezza stradale, per legge e regolamenti, debbono essere monitorate e valutate.

Tutto ciò, evidentemente, richiede un'azione di indirizzo e coordinamento di livello nazionale e regionale che coinvolga diverse competenze (la scuola, le polizie stradali, gli uffici tecnici delle Amministrazioni locali, etc.) che sia in grado di promuovere la diffusione delle esperienze più soddisfacenti, di sostenere le strutture più deboli, di assicurare i necessari supporti.

Resta da notare che recentemente, con l'introduzione del "patentino" (Certificato di Idoneità alla Guida) è stato compiuto un passo importante nella direzione della completezza e sistematicità della formazione ma questa azione da un lato dovrebbe essere messa ulteriormente a punto e dall'altro non risolve – ovviamente – tutti i problemi della formazione alla sicurezza stradale della popolazione in età scolare.

GLI ADULTI

Per quanto riguarda la popolazione adulta le esperienze sono ancora più scarse e ancora più legate a fattori casuali (la sensibilità e l'impegno di un amministratore o di una associazione civile, la disponibilità delle risorse necessarie, etc.). In realtà molte figure sociali possono trarre un concreto vantaggio da una formazione specifica alla sicurezza stradale: neopatentati, anziani, guidatori professionali, etc.

FORMAZIONE E CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE

Anche in questo caso appare indispensabile delineare un bilancio delle esigenze prioritarie di informazione, formazione e aggiornamento delle diverse categorie di cittadini adulti sui temi della sicurezza stradale e, sulla base di questa ricognizione, definire:

- i programmi di informazione, formazione e aggiornamento specifici;
- le strutture e le risorse professionali che possono sviluppare l'azione formativa;
- le strutture alle quali demandare il compito di monitorare, analizzare i risultati e valutare l'efficacia delle azioni formative e di promuovere la diffusione delle esperienze più soddisfacenti.

TECNICI E DECISORI

La costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale presso i tecnici e i decisori rappresenta una tappa fondamentale nel processo di miglioramento della sicurezza stradale. Allo stato attuale, tuttavia, la formazione dedicata a queste figure è molto limitata e, soprattutto, tende a confondersi con la formazione post-universitaria, con l'erogazione di nozioni tecniche settoriali che ben difficilmente

possono contribuire a rafforzare ed affinare le capacità di governo della sicurezza stradale di tecnici e decisori.

Questa ambiguità di fondo tra una formazione che approfondisce tecniche settoriali (di costruzione o manutenzione della rete stradale, di regolamentazione del traffico, di azione di controllo, etc.) e una formazione che tende a fornire **strumenti di controllo, valutazione e gestione in grado di comporre diverse azioni settoriali in una strategia unitaria** dovrebbe essere superata nei tempi più brevi perché nel nostro Paese non manca affatto chi sappia progettare, ad esempio, una buona strada ma sono molto rare le professionalità in grado di gestire programmi complessi e multisettoriali o di costruire strategie di intervento condivise da tutti i soggetti pubblici e privati che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale.

Al momento esiste un unico esempio di formazione con questi caratteri.

Un rilevante limite all'azione di governo della sicurezza stradale è costituita dalla sistematica mancanza di conoscenza:

- dello stato e dell'evoluzione della sicurezza stradale;
- degli interventi a favore della sicurezza stradale posti in essere negli ultimi anni;
- dei risultati che tali interventi hanno conseguito;
- dell'efficacia e dell'efficienza delle misure adottate;
- di procedure attraverso le quali questo sistema di conoscenze e valutazioni può fornire indirizzi e supporti ai processi decisionali e orientarli verso soluzioni sempre più soddisfacenti.

Appare evidente che in assenza di queste conoscenze le scelte di qualunque soggetto chiamato a governare la sicurezza stradale ben difficilmente potranno svilupparsi in modo razionale, utilizzando in modo ottimale le risorse finanziarie e professionali disponibili. Inoltre la mancanza di una misurazione sistematica e dei risultati conseguiti dalle diverse linee di azione non consente di affinare progressivamente le politiche e i programmi di sicurezza stradale: uno stesso eventuale errore potrebbe essere ripetuto all'infinito senza nessuna consapevolezza.

IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI E DEI RISULTATI

Per questi motivi il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale indica la necessità di costituire una rete di monitoraggio centrata sui soggetti che hanno le responsabilità dirette della sicurezza stradale (Comuni e Province) raccordata a livello regionale e coordinata dal Governo nazionale.

Allo stato attuale solo poche Province, un numero ancor più contenuto di Comuni e qualche Regione hanno avviato sistemi di monitoraggio.

In realtà, come chiarisce bene Secondo Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, la rete di monitoraggio è un sistema:

- innervato presso le amministrazioni locali (province e comuni medio-grandi, restando il monitoraggio riguardante i comuni minori a carico delle province);
- mirato ad analizzare lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale nel territorio di competenza al fine di individuare i principali fattori di rischio, le situazioni dove si determinano le maggiori quantità di vittime o i tassi di rischio più elevati o le evoluzioni meno soddisfacenti (stabilità o crescita delle vittime);

- atto a rilevare con sistematicità le azioni poste in essere per migliorare la sicurezza stradale (e le modificazioni territoriali che possono incidere sulla sicurezza stradale) e di analizzarne i risultati;
- comprensivo di criteri e strumenti di analisi che consentano di valutare l'efficacia delle azioni poste in essere;
- operante a diretto supporto dei processi decisionali delle amministrazioni che hanno il compito di assicurare la sicurezza stradale ai propri cittadini e di altri eventuali soggetti pubblici e privati che vogliono operare in questo campo.

Appare dunque evidente che i sistemi di monitoraggio costituiscono un importante strumento dell'azione di governo della sicurezza stradale e ne fanno integralmente parte e per questo stesso motivo solitamente sono collocati all'interno delle amministrazioni locali che hanno la responsabilità di scegliere dove e come intervenire, con quali priorità, quali azioni confermare perché soddisfacenti e quali invece abbandonare perché inefficaci.

Decisioni così importanti hanno bisogno di strumenti e supporti adeguati e pienamente affidabili che non possono

IL MONITORAGGIO DEGLI INTERVENTI E DEI RISULTATI

essere esternalizzati se non con qualche esposizione per l'integrità dei processi decisionali gestiti da dirigenti e decisori delle Amministrazioni comunali, provinciali e regionali.

Anche in questo caso, per promuovere la costituirne di reti di monitoraggio, in relazione alle istanze rappresentate in diverse sedi dalle Regioni e dalle Amministrazioni locali, appare indispensabile operare su tre linee di azione:

- elaborazione di linee guida e indirizzi;
- assistenza e supporto all'avvio dei centri di monitoraggio (anche al fine di evitare "appiattimenti" sulle funzioni di centro di raccolta dati o su quelle di ufficio studi);
- erogazione di supporti e incentivi economico-finanziari che compensino, almeno parzialmente, gli oneri (finanziari, organizzativi, professionali, etc.) imposti dalla creazione dei Centri di Monitoraggio.

IL MONITORAGGIO DELLE SANZIONI (ART 208 Cds)

Con la costituzione della **Direzione Generale per la Sicurezza Stradale** è stato possibile avviare l'azione di monitoraggio sui proventi delle sanzioni amministrative comminate per trasgressioni al Codice della Strada e sulla loro utilizzazione. A questo proposito si ricorda che il Codice della Strada fa obbligo a tutti i Comuni con oltre 10.000 abitanti di comunicare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il gettito delle sanzioni e i modi in cui viene impiegato il 50% del gettito che l'Art. 208 del Codice della Strada riserva alla sicurezza stradale.

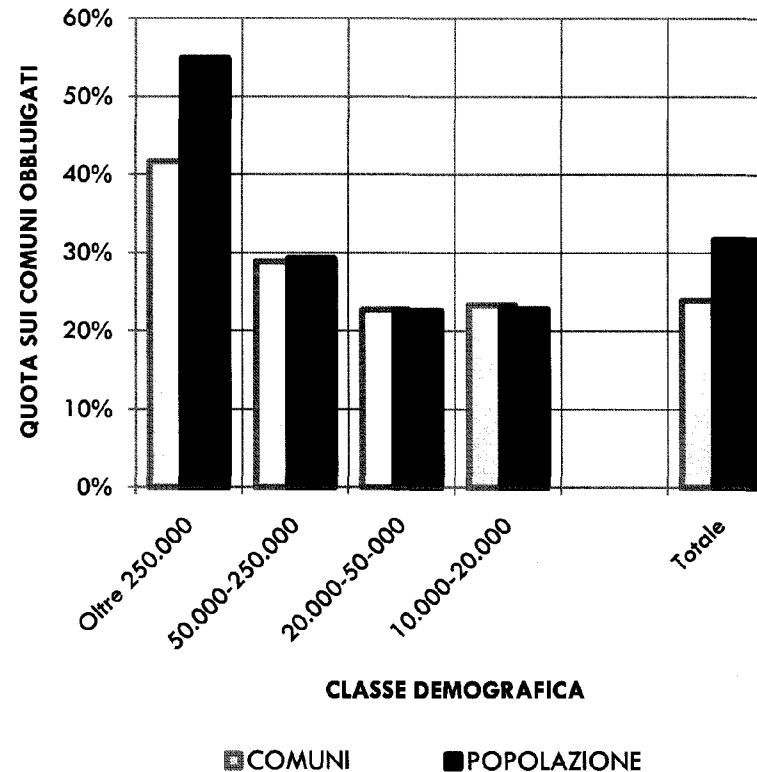
Nel 2007 i **comuni con oltre 10.000 abitanti risultano essere 1.208** (il 15% del totale) con una popolazione complessiva di **41 milioni di abitanti** (il 72% del totale).

I primi risultati del monitoraggio, iniziato nel settembre del 2008, sono i seguenti:

● hanno fornito dati sul gettito da sanzioni del 2007 e i modi in cui questo viene utilizzato 289 comuni (il 24% degli obbligati) che raccolgono 13,0 milioni di abitanti (il 32% della popolazione residente nei comuni obbligati);

● il tasso di risposta varia in funzione dell'ampiezza dei comuni, ha risposto il 42% dei comuni con oltre 250.000 abitanti; il 29% dei comuni compresi tra 50.000 e 250.000 abitanti; il 23% dei comuni compresi tra 10.000 e 50.000 abitanti.

**COMUNI CHE HANNO INVIATO I DATI
E RELATIVA POPOLAZIONE. ANNO 2007**



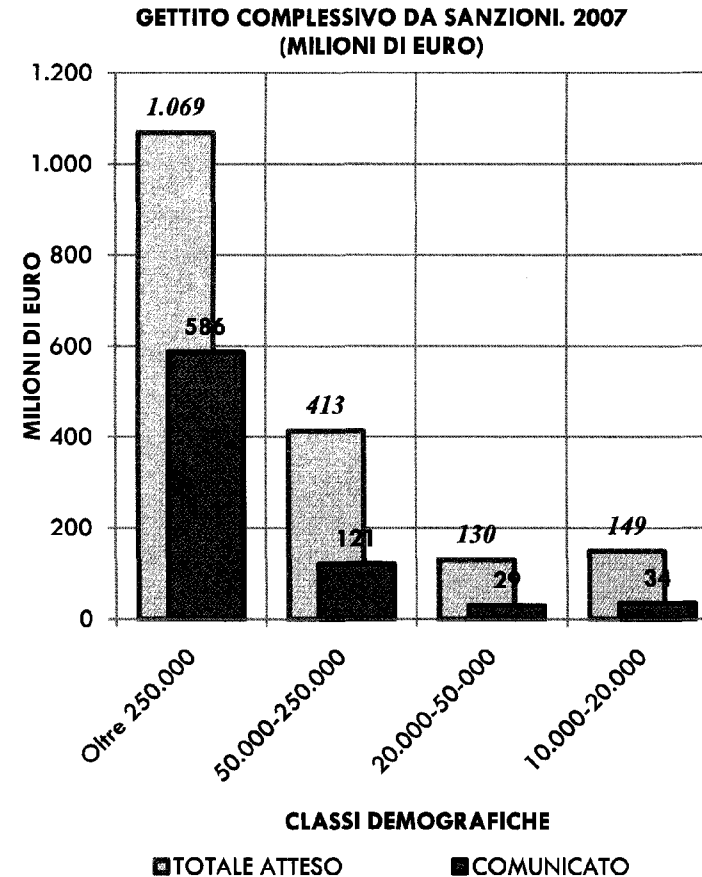
IL MONITORAGGIO DELLE SANZIONI (ART 208 CdS)

Il gettito complessivo delle sanzioni indicato dai comuni che hanno fornito i dati risulta pari a **770,6 milioni di Euro**, composto in massima misura dal gettito delle sanzioni dei comuni maggiori:

- i comuni con oltre 250.000 abitanti registrano un gettito di **586,5 milioni di Euro, il 76% del totale;**
- i comuni compresi tra 50.000 e 250.000 abitanti registrano un gettito di **120,9 milioni di Euro, il 16% del totale;**
- i comuni compresi tra 20.000 e 50.000 abitanti registrano un gettito di **29,6 milioni di Euro, il 4% del totale;**
- i comuni compresi tra 10.000 e 20.000 abitanti registrano un gettito di **33,9 milioni di Euro, il 4% del totale.**

Proiettando il gettito medio per abitante delle diverse fasce demografiche all'intero gruppo dei comuni, per il 2007, si può stimare, in via largamente indicativa, un gettito complessivo dell'ordine di **1.761 milioni di Euro**.

La stima dell'intero gettito comunale da sanzioni indica che i 12 grandi comuni (oltre 250.000 abitanti) coprono il 61% del gettito, i 135 comuni intermedi (da 50.000 a 250.000 abitanti) un altro 23%, i 357 comuni con popolazione compresa tra 20.000 e 50.000 coprono il 7% del gettito, mentre i rimanenti 704 comuni di dimensione compresa tra 10.000 e 20.000 abitanti coprono il restante 9%.



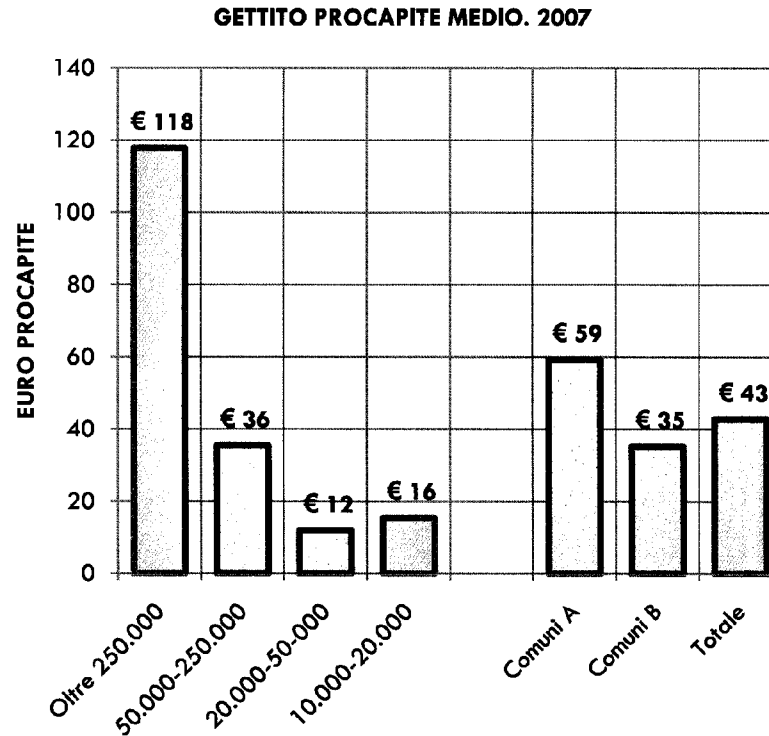
IL MONITORAGGIO DELLE SANZIONI (ART 208 CdS)

L'onere procapite, sulla base della stima del gettito complessivo, viene valutato in 43 Euro, con una marcata variabilità in funzione delle dimensioni demografiche del Comune. Sulla base dei primi dati disponibili si rileva che:

- sugli abitanti delle grandi città grava un onere medio di **118** Euro procapite;
- sugli abitanti delle città intermedie (50.000-250.000) l'onere procapite è di **36** Euro;
- nei comuni compresi tra 20.000 e 50.000 abitanti l'onere scende a **12** Euro procapite;
- nei comuni compresi tra 10.000 e 20.000 abitanti l'onere risale a **16** Euro procapite.

Il **gettito medio per comune nel 2007** (sempre in relazione alla stima generale) risulta pari a **1.457.807** Euro con una prevedibile forte variazione per fascia demografica:

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



CLASSI DEMOGRAFICHE

- Comuni A:** comuni che hanno indicato il gettito da sanzioni
- Comuni B:** comuni che NON hanno indicato il gettito da sanzioni

IL MONITORAGGIO DELLE SANZIONI (ART 208 CdS)

I primi e parziali dati sul gettito delle sanzioni, pur nella loro schematicità, mostrano diversi aspetti di assoluto rilievo ai fini della realizzazione di politiche di sicurezza stradale.

- Il Codice della Strada prevede che il 50% dei proventi da sanzioni per trasgressioni al codice della strada sia impiegato per migliorare la sicurezza stradale secondo un elenco fin troppo dettagliato di possibili impieghi.
 - Il dettato normativo comporterebbe una disponibilità finanziaria per misure di sicurezza stradale pari a circa 881 milioni di Euro/anno, 17 volte maggiore delle risorse finanziarie previste per il 3° programma di attuazione del PNSS.
 - Nell'ipotetico "capitolo di bilancio" riservato alla sicurezza stradale occorre aggiungere parte del gettito delle sanzioni comminate da organi di polizia di livello nazionale.
 - L'impegno a fini di sicurezza stradale delle risorse previste dalle diverse norme, comprese quelle relative all'approvvigionamento finanziario del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, dovrebbe generare una disponibilità finanziari annua valutabile in circa 1.100 milioni di Euro/anno, valore compreso tra quelli indicati dallo scenario finanziario dello stesso Piano Nazionale della Sicurezza Stradale.
- Allo stato attuale delle conoscenze si può valutare che risorse effettivamente disponibili e concretamente utilizzate per misure finalizzate in modo specifico al miglioramento della sicurezza stradale non raggiungano 1/30 del valore sopra indicato.
 - Ciò comporta che in Italia la spesa procapite per sicurezza stradale anziché attestarsi intorno a 19 Euro procapite, non raggiunge 1 Euro procapite.
 - Nei Paesi dell'UE che hanno reso disponibili dai in materia la spesa procapite per sicurezza stradale varia da 10 a 25 Euro procapite. Tra questi Paesi, l'Irlanda ha recentemente certificato che la sola spesa di livello nazionale per sicurezza stradale è pari a 8,5 Euro procapite; l'adozione, in Italia, dello stesso livello di spesa nazionale procapite implicherebbe una spesa annua di 480 milioni di Euro da parte del Governo nazionale.
 - Presumibilmente la collocazione del nostro Paese al terzultimo posto della graduatoria di sicurezza dell'UE15 è anche da porsi in relazione al basso livello di risorse finanziarie dedicate alla sicurezza stradale e alla defatigante complessità delle procedure di accesso a tali risorse che penalizza fortemente il rapporto tra risorse disponibili e spesa effettiva.

IL MONITORAGGIO DELLE SANZIONI (ART 208 Cds)

COMUNI						
	VALORI			QUOTE PERCENTUALI		
	Hanno risposto	Non hanno risposto	Totale	Hanno risposto	Non hanno risposto	Totale
Oltre 250.000	5	7	12	41,7%	58,3%	100,0%
50.000-250.000	39	96	135	28,9%	71,1%	100,0%
20.000-50-000	81	276	357	22,7%	77,3%	100,0%
10.000-20.000	164	540	704	23,3%	76,7%	100,0%
Totale	289	919	1.208	23,9%	76,1%	100,0%

POPOLAZIONE						
	VALORI			QUOTE PERCENTUALI		
	Hanno risposto	Non hanno risposto	Totale	Hanno risposto	Non hanno risposto	Totale
Oltre 250.000	4.974.884	4.090.590	9.065.474	54,9%	45,1%	100,0%
50.000-250.000	3.399.509	8.220.668	11.620.177	29,3%	70,7%	100,0%
20.000-50-000	2.427.830	8.336.577	10.764.407	22,6%	77,4%	100,0%
10.000-20.000	2.178.059	7.402.131	9.580.190	22,7%	77,3%	100,0%
Totale	12.980.282	28.049.966	41.030.248	31,6%	68,4%	100,0%

GETTITO COMPLESSIVO DA SANZIONI						
	VALORI			QUOTE PERCENTUALI		
	Hanno risposto	Non hanno risposto	Totale	Hanno risposto	Non hanno risposto	Totale
Oltre 250.000	€ 586.487	€ 482.238	€ 1.068.724	54,9%	45,1%	100,0%
50.000-250.000	€ 120.896	€ 292.350	€ 413.246	29,3%	70,7%	100,0%
20.000-50-000	€ 29.286	€ 100.560	€ 129.846	22,6%	77,4%	100,0%
10.000-20.000	€ 33.924	€ 115.291	€ 149.215	22,7%	77,3%	100,0%
Totale	€ 770.592	€ 990.438	€ 1.761.031	43,8%	56,2%	100,0%

Elaborazioni RST su fonte Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

POTENZIAMENTO DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

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 strumento 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, a volte limitandosi ad adattare alla situazione locale intere sezioni del Piano. 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 Segreteria Tecnica della 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 da una minoranza di soggetti particolarmente 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.

POTENZIAMENTO DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

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:

- 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);
- il rafforzamento delle strutture professionali dedicate alla gestione del Piano e al suo monitoraggio;
- il potenziamento delle sedi nazionali di confronto, valutazione, coordinamento e accordo, ripensando al ruolo della attuale Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale.

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 (<i>"Relazione sull'attività svolta nel 2002"</i> , ISVAP, 2003).	RISCHIO CONDUCENTI:	una determinata categoria (ad esempio feriti tra gli anziani) sulla popolazione complessiva della stessa categoria (anziani nel complesso). 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).
MORTI:	Persone decedute a causa di un incidente stradale entro 28 giorni dalla data dell'incidente stesso (fino al 2000, entro 7 giorni).	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, VnI (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).
FERITI:	Persone che hanno subito un danno biologico a causa di un incidente stradale.	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.
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.	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).
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 GRAVITÀ:	Rapporto tra il numero di morti e il numero complessivo di vittime, morti e feriti (IG).
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		

DOCUMENTO DI BASE

“ . . . perché, avendo sempre uno prosperato camminando per una via, non si può persuadere partirsi da quella [. . .] donde rovina: ché, se si mutassi di natura con li tempi e con le cose, non si muterebbe di fortuna.”

Niccolò Machiavelli, *Il principe*, Cap. XXV, Quanto possa la Fortuna nelle cose umane, et in che modo se li abbia a resistere.

Nella *Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale* del 2005 veniva rilevato che *“Per la prima volta dopo dieci anni non si è costretti a registrare uno scadimento dei livelli di sicurezza stradale ma si può descrivere una delle più ampie riduzioni del numero di feriti e di morti degli ultimi cinquanta anni”*. Nella stessa *Relazione* si notava infatti che, a partire dal 1953, solo nel 1974 e nel 1993 si erano registrate riduzioni di vittime più ampie di quella rilevata nel 2003. Al momento della redazione della *Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale* i dati del 2003 erano quelli più aggiornati e la riduzione descritta rappresentava solo un episodio, importante ma isolato, che non poteva indicare alcuna nuova tendenza. La conferma fornita dai dati parziali e provvisori raccolti dal Ministero dell'Interno e riguardanti il 2004 indicava che probabilmente ci trovavamo di fronte ad una nuova tendenza ma non c'erano le condizioni per una valutazione certa.

A tre anni di distanza si dispone della nuova serie di dati ISTAT, aggiornati al 2006 e *“corretti”* per gli anni che vanno dal 2000 al 2005 (per eliminare alcune pesanti sottostime del fenomeno). I nuovi dati ci conducono a tre diverse valutazioni.

- l) La prima riguarda il fatto che la riduzione rilevata nel 2003 non costituiva un episodio isolato innescato dalla revisione del Codice della Strada (patente a punti) ma l'inizio di una tendenza che ha investito i quattro anni compresi tra il 2003 e il 2006 e che sembra essere ulteriormente confermata dai dati parziali e provvisori del Ministero dell'Interno relativi a tutto il 2007 e al primo semestre del 2008. La