

nere conto, sia pure in termini generali, del contesto entro cui si generano le vittime degli incidenti stradali abbiamo esaminato l'evoluzione dei tassi di mortalità per 100.000 abitanti, uno degli indici utilizzati sistematicamente dal Governo USA e dalla Commissione europea per valutare i livelli di rischio.<sup>23</sup>

In questo caso alcuni caratteri del rapporto tra USA e UE15 cambiano radicalmente. Occorre infatti ricordare che la popolazione dell'UE15 è stata sempre più numerosa di quella USA (da +138,8 milioni del 1966 a +90,6 milioni nel 2006)<sup>24</sup>. Se, dunque, poniamo in relazione il numero di vittime alla popolazione di riferimento rileviamo che gli USA, ad inizio periodo registravano **26,0 morti per 100.000 abitanti** mentre l'UE15 ne registrava "solo" **20,4**; evidenziando un livello generale di sicurezza più favorevole già nella metà degli anni '60. I due indici di rischio hanno seguito **sentieri evolutivi simili**, pur con alcune rilevanti oscillazioni, fino al 1995, con una riduzione dei tassi di mortalità pari a -38,9% nel caso degli USA e a -39,5% nel caso dell'UE15. Il divario di rischio tra USA e UE15 resta sostanzialmente inalterato con il dato europeo mediamente inferiore del 15% rispetto a quello americano.

Dal 1995 le differenze tra USA e UE15 diventano più numerose e più ampie. Anzitutto cambia radicalmente la velocità di riduzione: tra il 1996 e il 2006 il tasso di mortalità negli USA si riduce del 10,2% mentre nell'UE15 si riduce del 34,6% (oltre 3 volte il dato americano). La conseguenza è che nel 2006 **l'indice di rischio europeo (7,6 morti per 100.000 abitanti) diventa circa la metà di quello americano (14,2 morti per 100.000 abitanti)**.

In sostanza, due Paesi che per 30 anni hanno avuto una storia di sicurezza stradale parallela (con un costante leggero vantaggio relativo di sicurezza per l'UE15) negli 11 anni compresi tra il 1996 e il 2006 evolvono con dinamiche assolutamente differenti: una sostanziale stabilità di rischio per gli USA, una decisa riduzione del rischio per l'UE15. Da notare che questo divario evolutivo si accentua negli ultimi 6 anni, quando gli USA riducono la

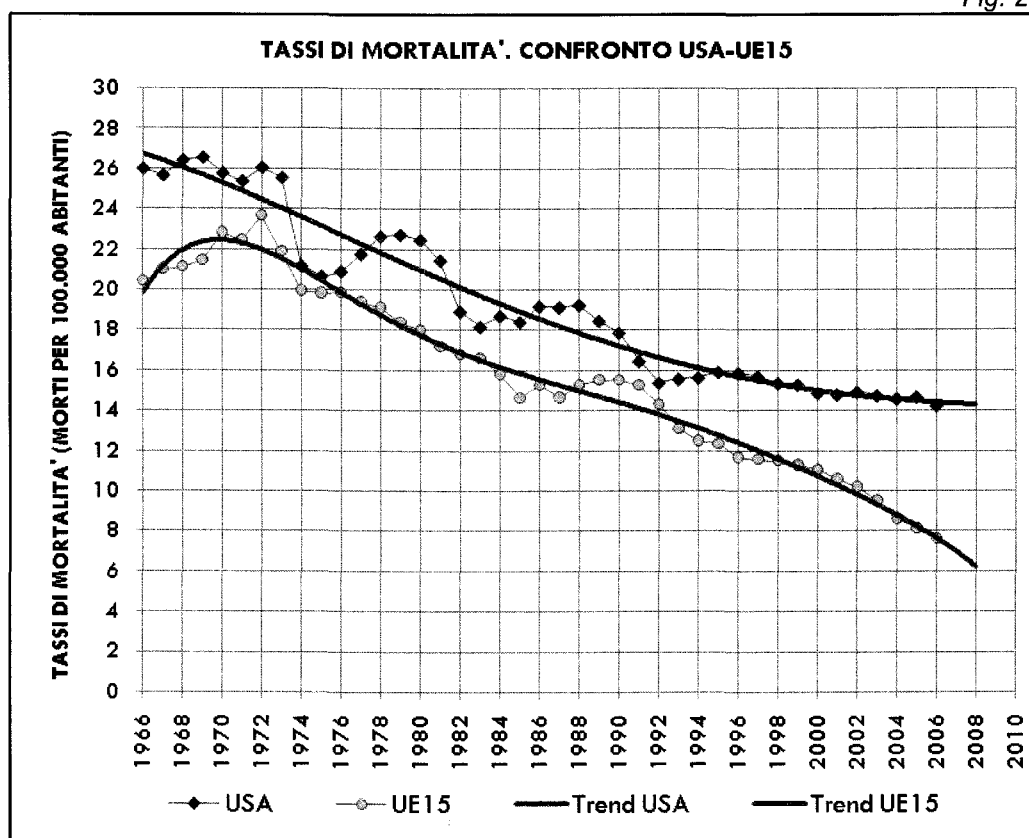
---

<sup>23</sup> Esistono indici più analitici, basati sul volume del traffico o meglio delle diverse componenti del traffico su strada (veicoli collettivi, autovetture, ciclomotori e motocicli, mobilità ciclopedonale, etc.) ma i modi di rilevazione della mobilità nei diversi Paesi non sempre sono confrontabili e, soprattutto, tali indici sono disponibili solo per gli aggregati nazionali (con larga approssimazione e per alcune componenti infrastrutturali (ad esempio il sistema autostradale e la rete stradale di livello nazionale) ma non sono disponibili a livello locale e tale caratteristica limita fortemente la loro utilità sul piano pratico del governo della sicurezza stradale. In definitiva, i Governi nazionali e locali e gli organismi internazionali continuano a utilizzare in modo sistematico il tasso di mortalità per 100.000 abitanti, riservando l'uso di indici più specifici a casi particolari.

<sup>24</sup> Nel 1966 gli USA contavano 195,6 milioni di abitanti mentre l'UE15 ne contava 334,3 milioni, 41 anni dopo gli USA sono arrivati a 299,4 milioni di abitanti (+53%) mentre l'UE15 ha registrato un aumento decisamente più contenuto, arrivando a 390,0 milioni di abitanti (+17%).

mortalità di -3,7% mentre l'UE15 nello stesso periodo abbatte la mortalità di -27,9%.

Fig. 2.2



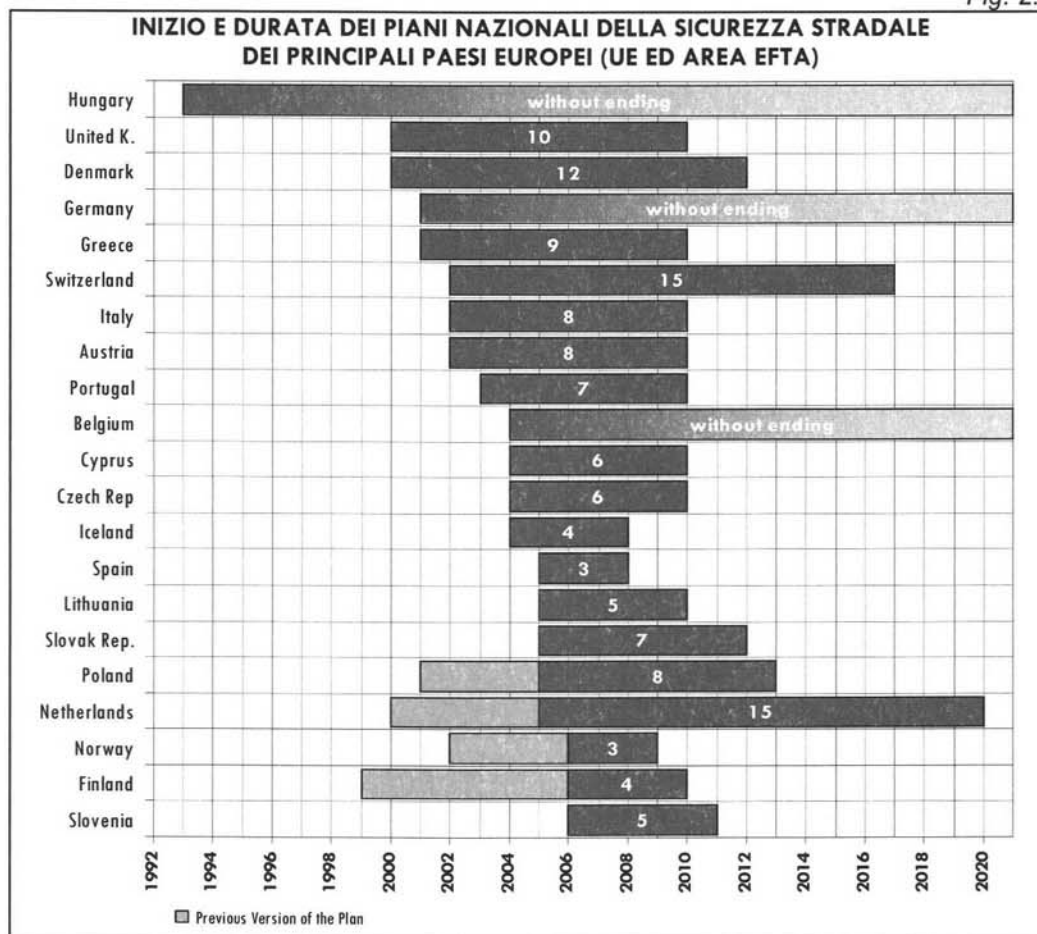
Elaborazione RST su dati CARE e NHTSA

Evitiamo di proporre una interpretazione dei risultati del confronto illustrato sopra e ci limitiamo a segnalare due fatti.

- Il miglioramento della sicurezza stradale non è un "naturale" risultato dell'evoluzione tecnologica dei veicoli, dei miglioramenti apportati al sistema infrastrutturale, della maturazione culturale delle popolazioni. L'evoluzione degli USA evidenzia con chiarezza che non basta un eccellente sistema infrastrutturale, delle norme di circolazione severe e un atteggiamento sostanzialmente rispettoso di tali norme per migliorare la sicurezza stradale. Occorre mettere in campo altri fattori che attengono al governo della mobilità, al miglioramento dei livelli di sicurezza delle strade e alla capacità di orientare i comportamenti verso modelli di mobilità sicuri e sostenibili.
- L'evoluzione dell'UE15 e, in particolare, lo scarto che si viene a determinare tra l'evoluzione dell'UE15 e l'evoluzione USA negli ultimi anni 6 o 7 anni, può essere meglio interpretata tenendo presente che dal 1994 la Commissione europea ha licenziato 3 Programmi di azione per

il miglioramento della sicurezza stradale nei Paesi membri e che l'ultimo (del 2002) ha esercitato una forte pressione sulle politiche di mobilità e di sicurezza dei Paesi membri. Inoltre, e si tratta probabilmente dell'aspetto più importante, dal 2000 quasi tutti i Paesi dell'UE15 hanno adottato e posto in attuazione un Piano o un Programma nazionale per migliorare la sicurezza stradale.

Fig. 2.3



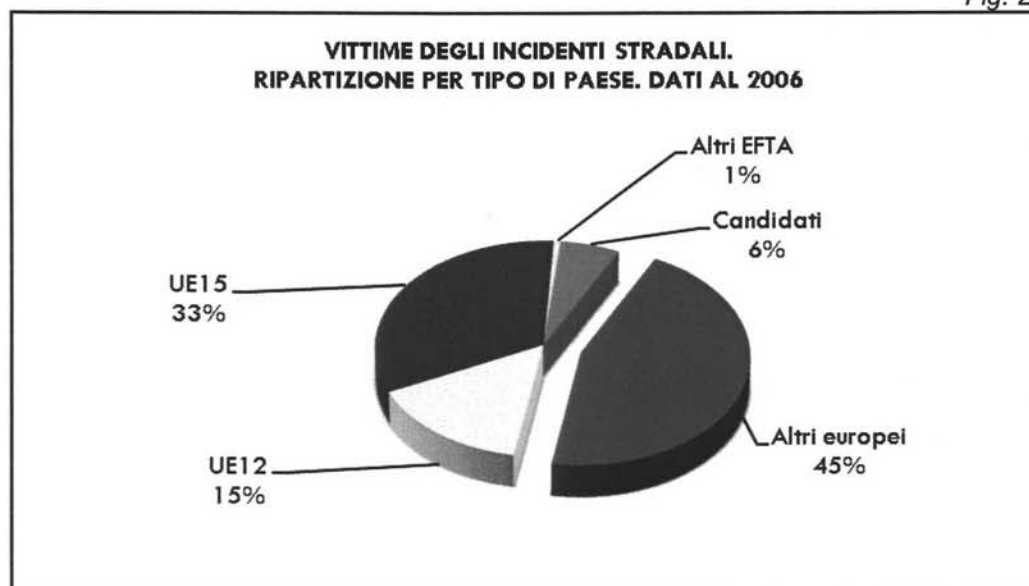
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, "Libro Bianco sulla Sicurezza Stradale", RST, 2007

Senza pretendere di fornire una spiegazione definitiva, riteniamo che sia altamente probabile che i divari di evoluzione tra USA e UE15 siano riconducibili in ampia misura proprio ad una maggiore o minore ampiezza dell'azione di governo a favore della sicurezza stradale. Con ciò ovviamente non vogliamo indicare che la sicurezza stradale non sia oggetto di numerosi ed efficaci provvedimenti federali e statali negli USA (è piuttosto vero il contrario) ma che vi è una **differenza di grado e di sistematicità** tra le politiche di sicurezza stradale dell'UE15 e degli USA che, nel lungo periodo, ha pesato negativamente sull'evoluzione (sulla mancata evoluzione) della sicurezza stradale negli USA.

### 2.3 EUROPA, UNIONE EUROPEA, PAESI MEMBRI

Come già accennato, l'Unione Europea nel 2006 ha registrato 42.953 morti e 1.678.474 feriti. Per avere un quadro completo dell'incidentalità europea dovremmo però aggiungere i tre Paesi di area EFTA che non sono interessati ad aderire all'Unione europea (Norvegia, Islanda, Svizzera) che, nello stesso anno, registrano 643 morti, i tre Paesi candidati (Croazia, FYROM e Turchia) che registrano 5.390 morti e sette ulteriori Paesi (Bielorussia, Ucraina, Moldavia, Federazione Russa, Bosnia Erzegovina, Jugoslavia e Albania) per un complesso di 33.000 morti.<sup>25</sup> In sostanza, nel **2006 gli incidenti stradali localizzati in Europa<sup>26</sup> hanno determinato più di 81.986 morti.**

Fig. 2.4



Elaborazioni RST su fonti varie

Tab. 2.1

MORTI PER INCIDENTI STRADALI IN EUROPA		
UE 15 (UNIONE EUROPEA ANTE ULTIMI DUE ALLARGAMENTI)	29.516	33%
UE12 (PAESI DEGLI ULTIMI DUE ALLARGAMENTI)	13.437	15%
PAESI EFTA NON ADERENTI ALL'UE (NORVEGIA, SVIZZERA, ISLANDA)	643	1%
PAESI CANDIDATI (TURCHIA, CROAZIA, FYROM)	5.247	6%
ALTRI PAESI EUROPEI	40.292	45%
<b>TOTALE</b>	<b>81.986</b>	<b>100%</b>

Elaborazioni RST su fonti varie

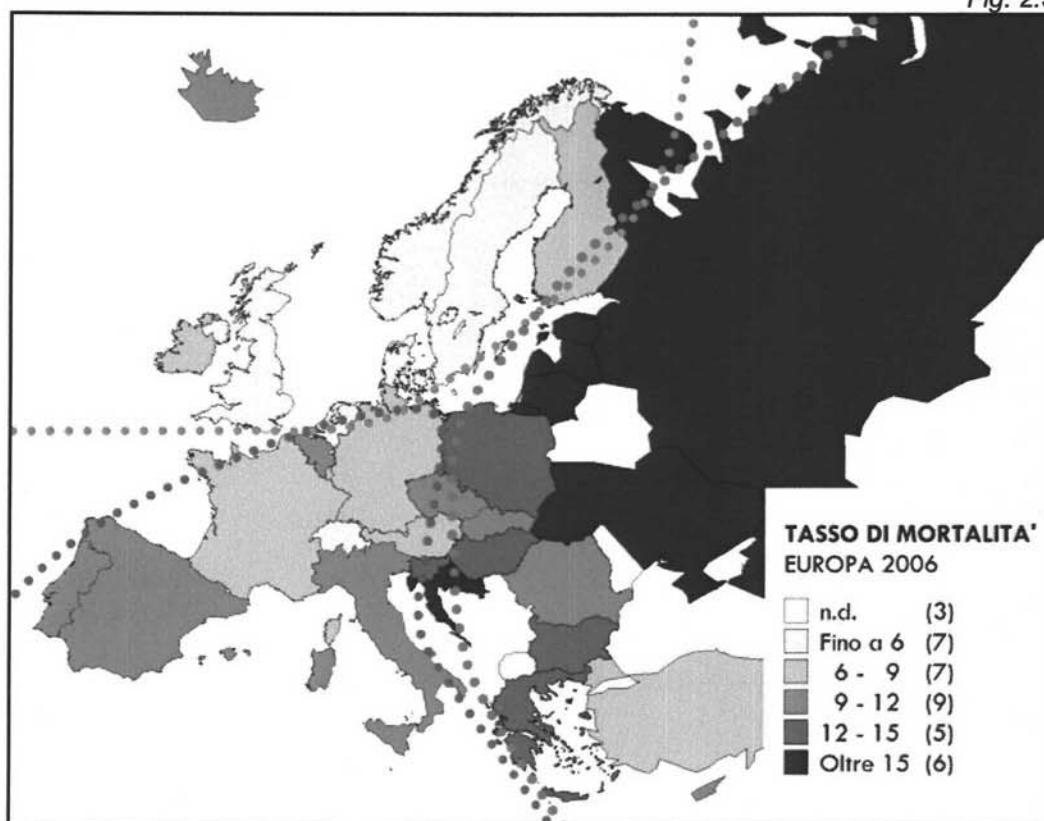
<sup>25</sup> I dati FYROM sono relativi al 2005. Per Bosnia, Jugoslavia, Albania, Moldavia e Bielorussia mancano i dati.

<sup>26</sup> Occorrerebbe ricordare che tecnicamente Cipro non è un Paese europeo ma asiatico, che gran parte della Turchia appartiene al continente asiatico e che, per converso mancano i dati di cinque Paesi europei.

Come è facilmente intuibile, lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale in Europa registra divari nazionali molto marcati, determinati in misura assolutamente preponderante dalla diversa configurazione del sistema delle infrastrutture e della mobilità. Alcuni Paesi sono quasi del tutto mancanti di una rete stradale moderna ed sono appena entrati nella fase di diffusione di massa degli autoveicoli (fase che i Paesi più sviluppati dell'Europa occidentale hanno affrontato negli anni '50 e '60); altri Paesi hanno sistemi infrastrutturali e di mobilità altamente evoluti e completi che consentono loro di affrontare prevalentemente problemi di miglioramento qualitativo della rete stradale e dei servizi di mobilità, con strategie centrate sulla coesione sociale, sulla sostenibilità e sulla sicurezza stradale.

Le diverse condizioni socio-economiche e, in particolare, le diverse configurazioni del sistema infrastrutturale e della mobilità e i diversi stadi evolutivi del sistema infrastrutturale e della mobilità determinano divari di sicurezza macroscopici tra i Paesi Europei e tra quelli dell'Unione europea. Il tasso di mortalità più elevato lo si rileva nella Federazione russa (22,9 morti per 100.000 abitanti), quello più basso in Olanda (4,5 morti per 100.000 abitanti) e ciò significa che per un cittadino russo la probabilità di rimanere vittima di un incidente stradale è 5,1 volte più elevata della probabilità di un cittadino olandese.

Fig. 2.5



Elaborazioni RST su fonti varie

Sulla base dei tassi di mortalità si può agevolmente individuare una prima distinzione in tre grandi ripartizioni geografiche che indicano con chiarezza la stretta – ancorché non meccanica – correlazione tra configurazione e stadio di sviluppo del sistema infrastrutturale e della mobilità da un lato e stato ed evoluzione della sicurezza stradale dall'altro. In particolare si nota che:

- a) i Paesi dell'Europa del Nord presentano in netta prevalenza tassi inferiori a 6 morti per 100.000 abitanti (il valore più basso è raggiunto dall'Olanda, con 4,5 morti per 100.000 abitanti; il più elevato dall'Islanda, con 10,5), il tasso medio di mortalità di questi nove Paesi è pari a 5,9.<sup>27</sup>
- b) i Paesi dell'Europa occidentale, evidenziano una situazione altrettanto diversificata, il tasso più basso (4,9 morti per 100.000 abitanti) viene rilevato nella Confederazione elvetica, quello più alto (9,6 morti per 100.000 abitanti) viene rilevato in Italia, il tasso medio dei nove Paesi dell'Europa occidentale è però significativamente più elevato: 8,0;<sup>28</sup>
- c) i 23 Paesi dell'Europa orientale e meridionale<sup>29</sup> si attestano tutti su valori superiori a 10 morti per 100.000 abitanti, il valore massimo è registrato nella Federazione russa (22,9 morti per 100.000 abitanti), quello più basso in Turchia (6,5) ma si tratta di un caso isolato, i valori bassi di questo quadrante geografico oscillano tutti tra 10 e 12 morti per 100.000 abitanti, il tasso medio di mortalità è pari a 15,3 (oltre il doppio della media dell'UE15).<sup>30</sup>

Si noti come questo ordinamento così strettamente correlato alla configurazione del sistema infrastrutturale e della mobilità contrasti con un modello interpretativo abbastanza diffuso che attribuisce ai comportamenti individuali la massima parte della responsabilità degli incidenti. Sembra invece di poter affermare che se da un lato non v'è dubbio che **il singolo incidente sia quasi sempre determinato da comportamenti a rischio o poco prudenti, le probabilità generali di accadimento di un incidente variano in funzione**

<sup>27</sup> Belgio, Danimarca, Irlanda, Paesi Bassi, Finlandia, Svezia, Regno Unito, Islanda e Norvegia.

<sup>28</sup> Germania, Spagna, Francia, Italia, Lussemburgo, Austria, Portogallo, Malta e Confederazione elvetica.

<sup>29</sup> Grecia, Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lituania, Latvia, Polonia, Romania, Slovenia, Repubblica Slovacca, Croazia, FYROM, Turchia, Bielorussia, Federazione Russa, Ucraina, Moldavia, Bosnia Erzegovina, Jugoslavia, Albania.

<sup>30</sup> Si rammenta che i dati sugli incidenti resi disponibili dai Paesi di questo quadrante geografico possono risultare sottostimati. Il fenomeno, ovviamente, non è determinato da fattori geografici o socio-culturali ma, più banalmente, dalla difficoltà a creare una "macchina" di rilevazione degli incidenti efficace. Per chiarire al di là di possibili dubbi: in Italia nella prima metà degli anni '90 si rilevava una possibile sottostima delle vittime degli incidenti stradali di oltre il 30%, oggi si valuta che la possibile sottostima si di un ordine di grandezza inferiore.

**dello stato della rete stradale, delle caratteristiche del traffico, dei modi in cui questo viene regolamentato, della quantità e qualità dei controlli, del livello medio di preparazione alla guida dai cittadini, dello stato del parco veicoli in uso e di altre variabili che non riguardano i comportamenti individuali dei singoli utenti della strada ma il sistema infrastrutturale e della mobilità nel suo complesso.**

## **2.4 I PAESI DELL'UE15**

Dopo aver fornito alcuni riferimenti sullo stato della sicurezza stradale in generale e in Europa, possiamo centrare l'attenzione sulla UE15 che è costituita da Paesi con sistemi infrastrutturali e della mobilità non troppo dissimili da quello italiano (ovviamente si tratta di una similitudine relativa, che vale solo in relazione alle più radicali differenze tra il nostro sistema infrastrutturale e della mobilità e quello di molti Paesi dell'Europa orientale).

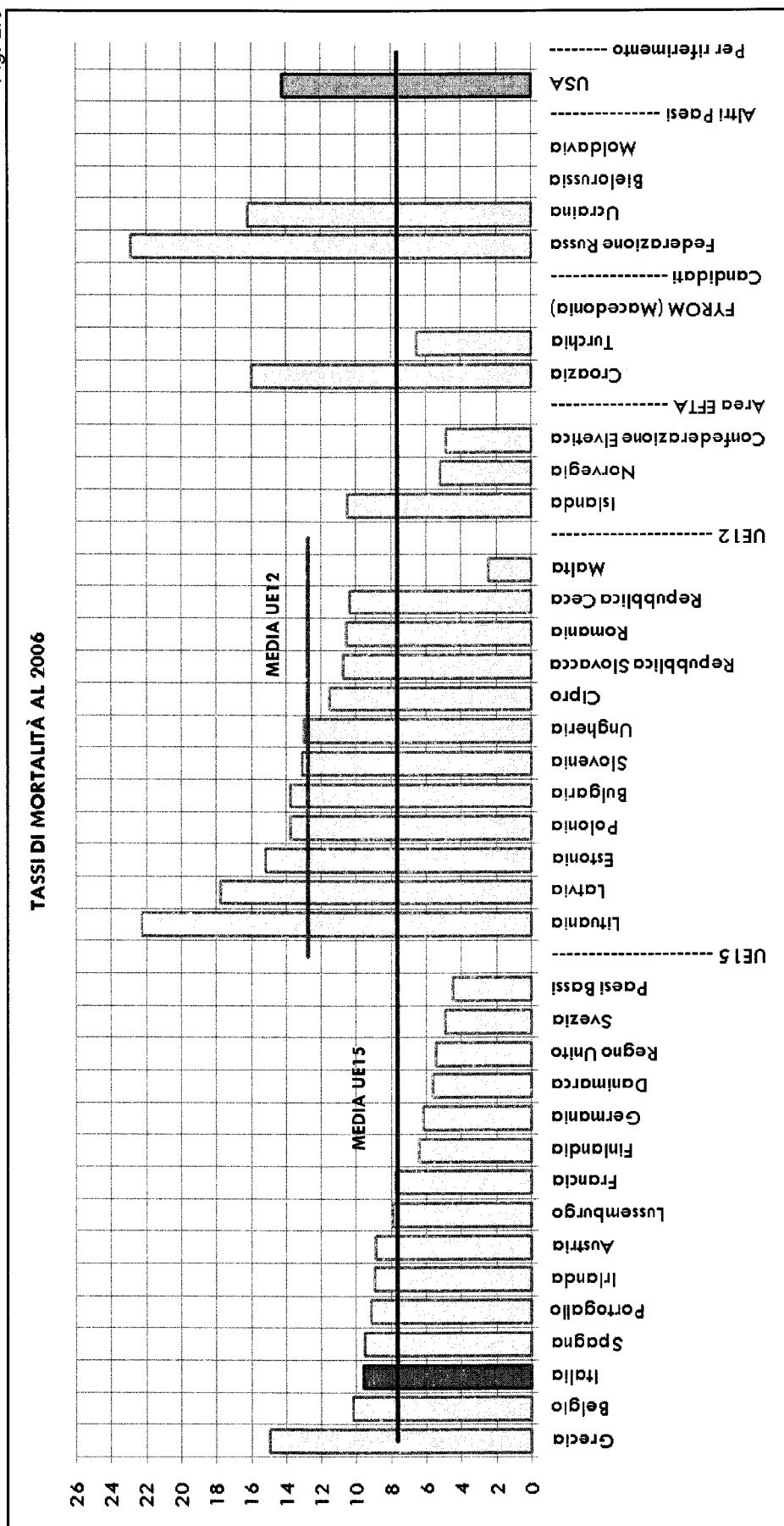
- a) I tassi di mortalità dei Paesi dell'UE15 variano da 4,5 morti per 100.000 abitanti dell'Olanda a 15,0 morti per 100.000 abitanti della Grecia. **L'Italia si colloca in terzultima posizione**, con un tasso di 9,6.<sup>31</sup> C'è anche da rilevare che il tasso di mortalità italiano si colloca ben al di sopra della media UE15 (7,6 morti per 100.000 abitanti).
- b) I dodici Paesi che hanno aderito all'UE nei due ultimi ampliamenti presentano condizioni di sicurezza decisamente meno favorevoli: il tasso medio è pari a 12,8 morti per 100.000 abitanti, con un tragico picco della Lituania pari a 22,3 morti per 100.000 abitanti.
- c) I Paesi dell'area EFTA (Islanda Norvegia e Svizzera) presentano livelli di sicurezza ancora più soddisfacenti di quelli mediamente rilevanti nell'UE15, con i due Paesi di maggior peso che fanno registrare tassi attorno a 5 morti per 100.000 abitanti.
- d) I Paesi candidati e i pochi altri Paesi europei per i quali si dispone di dati sulle vittime degli incidenti stradali presentano uno stato di sicurezza decisamente poco soddisfacente con l'unica eccezione della Turchia che dichiara un tasso di mortalità di 6,5.

Infine ricordiamo che negli USA si registra un tasso di 14,2 morti per 100.000 abitanti e notiamo che solo 5 Paesi europei su 41 registrano livelli di mortalità per incidenti stradali superiori a quelli degli Stati Uniti d'America. Si tratta di un dato altamente significativo in quanto evidenzia come il **raggiungimento di livelli soddisfacenti di sicurezza stradale non può essere affidato a meccanismi automatici**: per assicurare ai cittadini una mobilità sicura occorre sviluppare **politiche specifiche ed altamente efficaci**.

---

<sup>31</sup> L'altro Paese con un tasso di mortalità superiore all'Italia è il Belgio.

Fig. 2.6

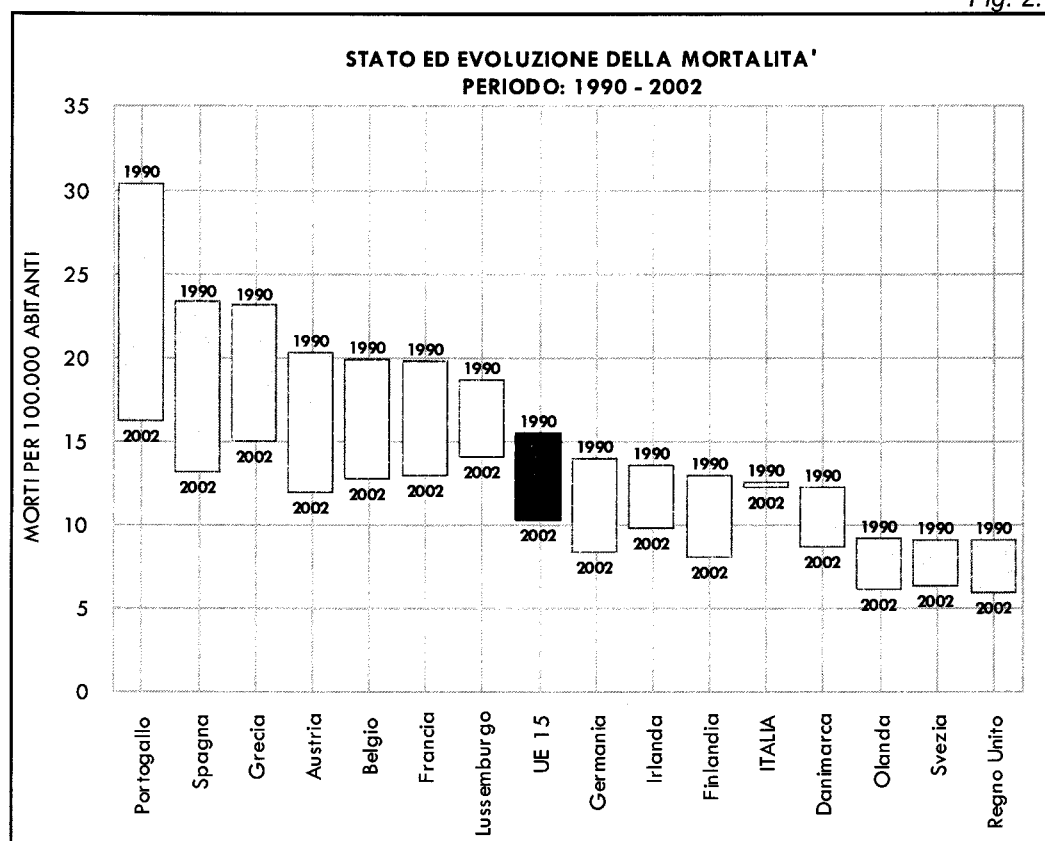


Elaborazioni RST su fonti varie

Un altro elemento rilevante è costituito dall'evoluzione dei singoli Paesi in relazione al loro livello di partenza. A questo proposito si nota che nei Paesi dell'UE15 è in atto da tempo un **processo virtuoso di riassorbimento dei divari** che è ben evidenziato dal fatto che i Paesi che nel 1990 partivano da tassi di mortalità particolarmente elevati come il Portogallo, la Spagna, la Grecia, l'Austria, etc. (vedi Fig. 2.7) sono anche quelli che tra il 1990 e il 2002 hanno effettuato le più ampie riduzioni dei tassi di mortalità, riassorbendo ampie quote di divario e avvicinandosi ai valori medi dell'UE15.

In questo scenario è rilevante segnalare come l'Italia sia stato il Paese che ha realizzato il minore progresso: sotto questo profilo lo stacco tra il nostro e gli altri Paesi dell'UE15 è clamoroso: anche i Paesi che hanno realizzato i progressi più esigui hanno ridotto i tassi di mortalità di quote che sono 5 o 6 volte più ampie di quella italiana.

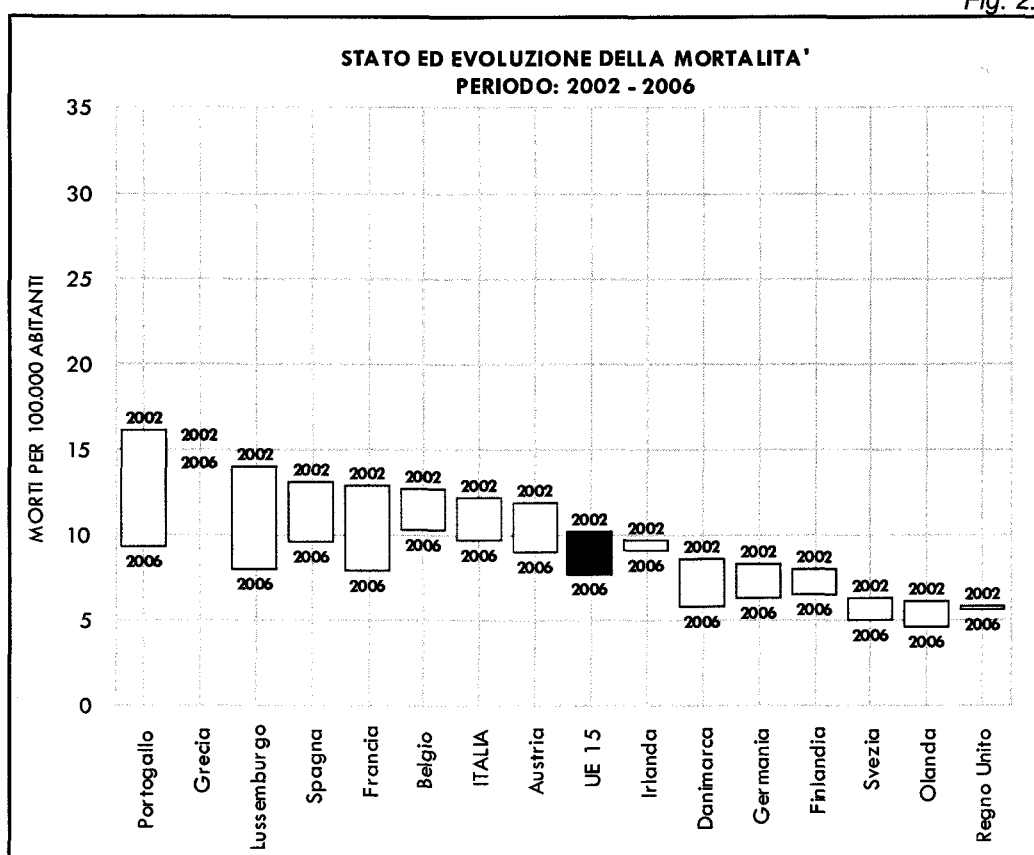
Fig. 2.7



Questo quadro pesantemente sfavorevole per il nostro Paese cambia radicalmente nel periodo successivo (2002-2006). In questa fase il processo di riassorbimento del ritardo di sicurezza da parte dei Paesi che avevano i livelli di mortalità più elevati prosegue con vigore al punto che il Portogallo riassorbe quasi tutto il ritardo e si può considerare allineato con la media dell'UE15, Lussemburgo e Francia superano ampiamente il livello medio di

sicurezza dell'UE15, solo la Grecia sembra aver esaurito la fase propulsiva e, in questo periodo, non registra alcun rilevante progresso (almeno in termini di riduzione della mortalità). Il nostro Paese si avvicina (senza raggiungerli) al valore medio di riduzione della mortalità dell'UE15 e riavvia il processo di miglioramento della sicurezza stradale, tuttavia il ritardo accumulato nel periodo precedente richiederebbe una velocità di riduzione della mortalità ben superiore a quella media per riassorbire il divario di sicurezza pregresso. Questo non accade ed è per tale motivo che l'Italia, pur realizzando uno dei maggiori progressi non tiene il passo dell'UE15 nel suo complesso e certamente sta molto al di sotto della riduzione di mortalità realizzata da Portogallo, Spagna, Francia, Lussemburgo e Danimarca.

Fig. 2.8



Se, tuttavia, non ci concentriamo sulle sorti italiane (che riprenderemo a commentare nel prossimo paragrafo) ma guardiamo il quadro complessivo, emerge con chiarezza come il **processo di riduzione dei divari nazionali di rischio sia stato in pieno sviluppo per oltre 17 anni e costituisca uno dei due fattori primari che hanno consentito all'UE15 di raggiungere una condizione di eccellenza nel settore della sicurezza stradale** ma si tratta, ovviamente, di una eccellenza che resta tale solo in relazione ai 34.000 morti

per incidenti stradali della Federazione Russa, ai 43.000 morti degli USA, ai 72.000 morti dell'India e ai 110.000 morti (ufficiali) della Cina. Se, invece, teniamo conto del fatto che nell'UE15 sono morti poco meno di 30.000 cittadini, e che in tutto il continente europeo (Federazione russa compresa) il numero di vittime da incidenti stradali supera abbondantemente le 90.000 unità, appare evidente come la partita della sicurezza stradale – in Europa e nella sua parte più sviluppata, l'UE15 – sia solo all'inizio. Ma forse non si tratta di una partita ma di una guerra come ha affermato il Presidente francese Chirac il 14 luglio del 2001, quando ha avviato una politica che nel giro di cinque anni avrebbe fatto fare alla Francia il più ampio miglioramento di sicurezza stradale registrato tra tutti i Paesi europei dal dopoguerra a oggi e la avrebbe proiettata tra i Paesi che hanno raggiunto livelli di sicurezza di eccellenza, partendo da una delle situazioni più deficitarie.

## 2.5 L'EVOLUZIONE DI SICUREZZA IN ITALIA E NELL'UE15

### AVVERTENZA

IN QUESTO PARAGRAFO L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE ITALIANA VIENE ESAMINATA SIA SULLA BASE DELLA SERIE STORICA DI DATI CHE SI ESAURISCE NEL 2005, SIA SULLA BASE DELLA NUOVA SERIE CHE COPRE IL PERIODO 2000-2006 E SOSTITUISCE I DATI 2000-2005. L'USO DELLA DOPPIA SERIE CONSENTE DI COMPRENDERE CON CHIAREZZA L'ORDINE DI GRANDEZZA DELLA CORREZIONE APPORTATA DALL'ISTAT SULLA BASE DI VERIFICHE E AGGIORNAMENTI DEI DATI.

Il confronto dettagliato tra l'evoluzione dell'incidentalità nell'UE15 e in Italia può fornire alcune chiavi di lettura di ordine generale sui macrofattori che condizionano la sicurezza stradale. Ai nostri fini interessa notare che per oltre 30 anni (dal 1953 al 1985) le evoluzioni delle vittime (morti e feriti) per incidenti stradali in Italia e nell'UE15 hanno seguito sentieri paralleli. A partire dalla seconda metà degli anni '80 l'evoluzione italiana comincia a divergere prima per intensità e poi per segno da quella dell'UE15. Il periodo più critico è sicuramente compreso tra il 1990 e il 2002, periodo durante il quale si registra prima una fase di stabilità delle vittime e poi una fase di crescita. Dal 2003 l'evoluzione italiana, dopo 13 anni di "anomalia" torna ad allinearsi a quella dell'UE15: le vittime ricominciano a diminuire ma il ritardo accumulato nei 13 anni precedenti condiziona pesantemente i livelli di sicurezza del nostro Paese.

L'esame comparato dell'evoluzione di sicurezza stradale nell'UE15 e in Italia in questi tre periodi ci consente di individuare alcuni fattori chiave che hanno condizionato e continuano a condizionare la configurazione della nostra sicurezza stradale.

### 2.5.1 LA CRESCITA DELLE VITTIME TRA IL 1953 E IL 1972

L'incidentalità stradale italiana e quella dell'UE15, con un'evoluzione in assoluta sintonia, sono fortemente cresciute durante gli anni della ricostruzione e dell'espansione economica (1953-1972) che in tutti i Paesi europei hanno innescato un'ampia diffusione delle autovetture tra le famiglie.<sup>32</sup> In questo periodo lo sviluppo del parco veicoli e delle patenti procedeva con tassi di crescita a due cifre e il sistema stradale europeo veniva impegnato da volumi di traffico e tipi di veicoli per i quali non era stato progettato.<sup>33</sup> La segnaletica era inadeguata, molta parte della rete stradale era quella ideata per un Paese con meno di un milione di autovetture e si cominciavano a progettare e a realizzare i primi sistemi autostradali e stradali concepiti per una diffusione di massa di veicoli moderni. In questo quadro l'Italia è stata sicuramente uno dei Paesi più attenti e ha iniziato prima di molti altri il rinnovo del sistema infrastrutturale. Ad ogni modo, la generalità dei veicoli e del sistema stradale presentava ampie carenze di sicurezza che trovavano una piena rispondenza nelle carenze di formazione e di atteggiamento dei conducenti.<sup>34</sup> Il risultato è che in Italia passiamo da 5.261 morti a 11.942 (+127%) mentre nell'UE15 si passa da 45.546 a 81.357 morti (+79%). In Italia dunque le vittime crescono più rapidamente che nell'UE15 ma questo è determinato in ampia misura dal fatto che in quattro Paesi (Irlanda, Portogallo, Spagna e Grecia) la fase espansiva non si è ancora avviata e in due Paesi (Regno Unito e Svezia) la fase di espansione dei consumi interni e di aumento della mobilità motorizzata individuale si diluisce in un periodo più lungo e, di conseguenza, la media europea è "attenuata" da tali condizioni. Si segnala infine che i valori del 1972 costituiscono i massimi storici sia per l'Italia che per l'UE15.

Un aspetto di fondamentale interesse ai nostri fini è costituito dal fatto che in questo periodo l'Italia - salvo anni particolari - registrava mediamente 2 morti e 200 feriti in meno ogni 100.000 abitanti, rispetto ai tassi medi dell'UE15. Il "vantaggio" italiano di mortalità e ferimento, riportato ai valori complessivi, indica che per 20 anni in Italia ci sono stati **circa 1.500 morti e 100.000 feriti in meno ogni anno rispetto ai valori medi dell'UE15**. Tutto ciò significa anche che l'Italia per 20 anni è stata uno dei Paesi con le migliori prestazioni di sicurezza stradale in Europa.

<sup>32</sup> In realtà per quattro Paesi (Irlanda, Portogallo, Spagna e Grecia) la fase di espansione economica e dei consumi familiari inizia più tardi e non è un caso che l'evoluzione dell'incidentalità in questi Paesi segua un sentiero del tutto diverso da quello medio europeo.

<sup>33</sup> Un esame più articolato dell'evoluzione italiana è riportato nel cap. 3, "L'evoluzione dell'incidentalità stradale in Italia".

<sup>34</sup> Queste strade, questi comportamenti di guida molto disinvolti, il mito della velocità come espressione di libertà e della velocità ad ogni costo sono stati ben raccontati nel film "Il sorpasso" realizzato, appunto, nel 1962.

### 2.5.2 LA RIDUZIONE DELLE VITTIME TRA IL 1973 E IL 1989

A partire dal 1973 il processo si inverte grazie ad una progettazione delle autovetture che è sempre più sensibile ai temi della sicurezza stradale e, soprattutto, grazie al generale rinnovamento della rete stradale (l'Italia negli anni '60 costruisce la gran parte del sistema autostradale e delle strade di grande collegamento, negli anni '70 effettua qualche completamento e a partire dagli anni '80 si registrano solo sviluppi marginali della rete principale). Negli anni '70 comincia, anche, a svilupparsi una diversa cultura della mobilità, più attenta alla sicurezza stradale. Siamo ancora agli albori ma gli effetti sono già rilevanti. Nei 17 anni successivi in Italia e nell'UE15 si realizzano notevoli miglioramenti dei livelli generali di sicurezza stradale, recuperando in parte il deterioramento di sicurezza dei 20 anni precedenti.<sup>35</sup> In Italia il numero di morti per incidenti stradali passa da 11.942 a 6.910 (-42%), nella UE15 da 81.357 a 56.198 (-31%).

Il **vantaggio di sicurezza dell'Italia sull'UE15 cresce ulteriormente** (fino a raggiungere, nel 1978, quasi 4 morti e 250 feriti in meno ogni 100.00 abitanti) ma nella seconda parte del periodo il parallelismo evolutivo tra Italia e UE15 comincia a incrinarsi, i tassi di riduzione delle vittime italiani stentano a tenere il passo di quelli dell'UE15.

Ciò che accade negli anni '80 (in particolare nella seconda metà degli anni '80) è che il nostro Paese comincia a risentire degli effetti della riduzione di investimenti sul sistema stradale e del carente aggiornamento del sistema ferroviario con pesanti conseguenze sul traffico merci che si concentra sempre più su un sistema stradale "bloccato" e un sempre più sistematico ricorso al trasporto individuale anche per gli spostamenti sistematici (casa-lavoro) che in altri Paesi si appoggiano su linee ferroviarie e linee di metropolitane. Nella fine degli anni '80 gli effetti di questi fattori (e di altri di minore importanza che tralasciamo per semplicità) sono ancora minimi e toccano solo gli anni finali del periodo ma diventano macroscopici nel periodo successivo.

### 2.5.3 STAGNAZIONE E CRESCITA DELLE VITTIME: LA FASE IN CONTROTENDENZA

Nei 13 anni compresi tra il 1990 e il 2002 la sicurezza stradale italiana attraversa la fase evolutiva meno soddisfacente in assoluto degli ultimi 54 anni.

Nell'UE15 le vittime passano da 56.198 a 38.682 morti, con una riduzione pari a -31%, in Italia il numero di vittime per incidenti stradali alterna fasi di stagnazione e fasi di crescita passando da 6.910 a 6.980 morti (+1%). A causa della diversa dinamica, in questa fase il "vantaggio di sicurezza" ita-

<sup>35</sup> Un esame più articolato dell'evoluzione italiana è riportato nel cap. 3, "L'evoluzione dell'incidentalità stradale in Italia".

liano si esaurisce completamente. **Nel 1997, per la prima volta dopo 44 anni, l'Italia registra tassi di mortalità e ferimento più alti di quelli medi dell'UE15.** Da questo anno il ritardo di sicurezza italiano diventa sempre più ampio.

Alcune scelte strategiche riguardanti il sistema stradale e quello ferroviario e sul modello di mobilità del Paese producono pienamente i propri effetti. Su alcune tratte stradali si registra un elevatissimo addensamento di incidenti e di vittime. Si consolida la consapevolezza che i fattori di rischio infrastrutturali giocano un ruolo non trascurabile nel sistema di cause che genera gli incidenti stradali ma il livello di intervento sulla rete resta comunque basso e i contenuti investimenti sono solo genericamente orientati al miglioramento della sicurezza stradale ma manca un'analisi sistematica e specifica dei fattori di rischio infrastrutturali e un programma per la loro rimozione.<sup>36</sup> L'Italia consolida la propria condizione di **Paese con il più ampio parco di veicoli procapite, con il più numeroso parco di veicoli a due ruote a motore ma, soprattutto, con un trasporto di persone e merci su ferro decisamente sottodimensionato e servizi di trasporto pubblico locale insufficienti (o percepiti tali)** che obbligano molti cittadini a usare ciclomotori e motocicli non per propria libera scelta ma perché questo è il solo modo per effettuare spostamenti urbani in tempi accettabili e per trovare un parcheggio. A questi fattori si devono aggiungere anche una carente educazione alla sicurezza stradale e una preparazione alla conduzione dei veicoli migliorabile. Gli effetti combinati di questi fattori determinano **una evoluzione in controtendenza (stagnazione e crescita delle vittime) unica nel panorama europeo** ad eccezione di quei Paesi che hanno affrontato la fase terminale della espansione dei consumi familiari e della diffusione di massa dei veicoli presso le famiglie in questi anni (Spagna, Portogallo e Grecia).<sup>37</sup>

Da segnalare che in questo periodo sono state realizzate numerose importanti iniziative a favore della sicurezza stradale. A titolo puramente esemplificativo citiamo, oltre al "nuovo" Codice della Strada (D.Lvo n. 285 del 30 aprile 1992) che assume la sicurezza stradale come riferimento prioritario, 38 dispositivi normativi (Leggi, D.Lgs, DL, DM, DPR) emanati tra il 1990 e il 2002 (circa 3 ogni anno) che hanno avuto effetti più o meno ampi sulla sicurezza della circolazione. In altri termini negli anni '90 e nei primi anni del nuovo secolo sono state assunte numerose iniziative per migliorare la sicurezza stradale ma, queste iniziative si sono rivelate complessivamente inefficaci ad assicurare un tasso di miglioramento in linea con quello europeo.

<sup>36</sup> Ciò accade, invece, in Svezia, nel Regno Unito e in altri Paesi che in questi anni consolidano il primato di sicurezza stradale.

<sup>37</sup> Un esame più articolato dell'evoluzione italiana è riportato nel cap. 3, "L'evoluzione dell'incidentalità stradale in Italia".

#### 2.5.4 LA RIPRESA DEL PROCESSO DI RIDUZIONE DELLE VITTIME.

L'anno 2002 costituisce il punto di svolta: a partire dal 2003 l'evoluzione delle vittime degli incidenti stradali si riallinea con quella dell'UE15, scontando un forte ritardo accumulato nei 16 anni precedenti e una dinamica meno intensa. L'Italia passa da 6.980 a 5.669 morti (-19%) mentre l'UE15 passa da 38.682 a 29.490 morti (-24%). A causa della minore velocità di riduzione delle vittime italiane, il divario tra il tasso di mortalità italiano (9,6 morti per 100.000 abitanti) e quello dell'UE15 (7,6 morti per 100.000 abitanti) cresce ulteriormente (+ 33%).

In sostanza, se da un lato occorre segnalare che dal 2003 l'Italia ha ricominciato a seguire un sentiero virtuoso di progressiva riduzione delle vittime degli incidenti stradali e si è riallineata con le tendenze degli altri Paesi dell'UE15, dall'altro il ritardo accumulato e la minore velocità di riduzione delle vittime determinano un progressivo arretramento del livello di sicurezza italiano rispetto a quello medio europeo.

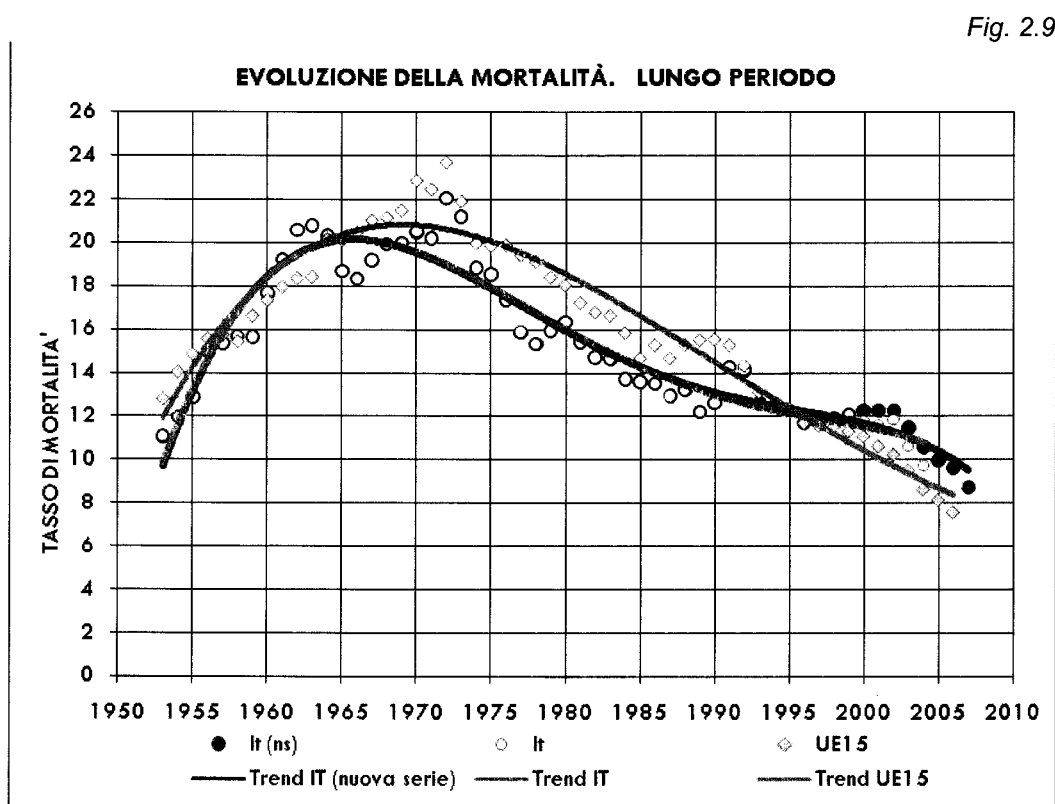
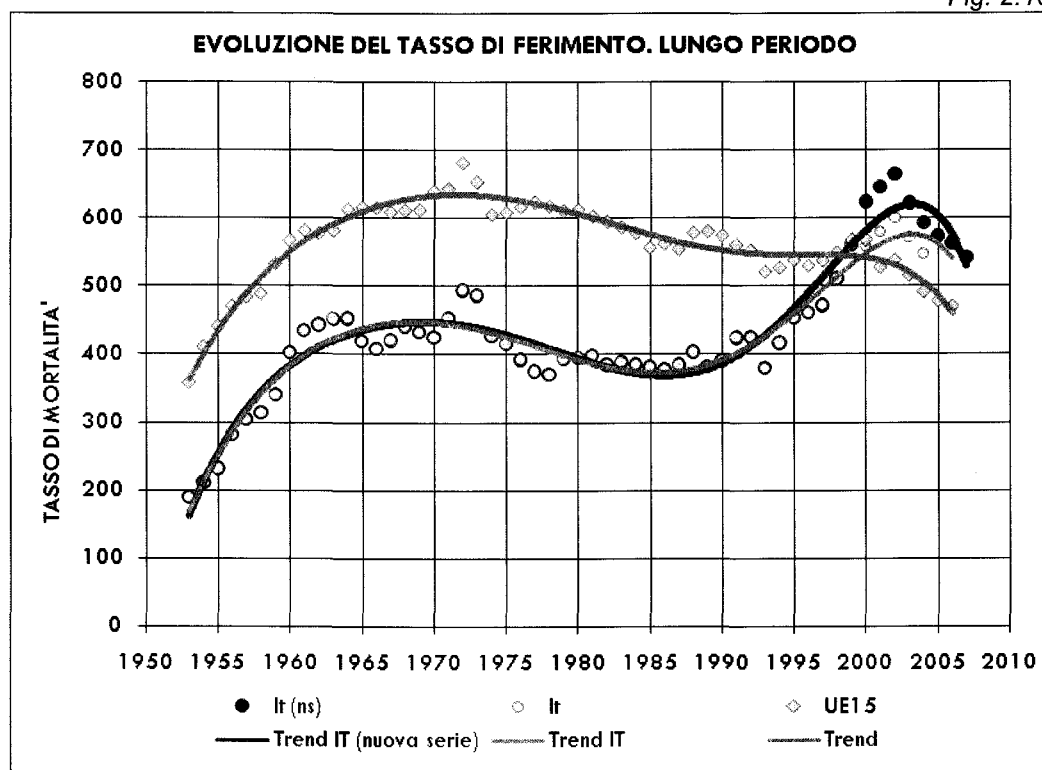


Fig. 2.10



*Elaborazioni RST su fonti varie*

## 2.6 LA GRADUATORIA DI SICUREZZA DELL'UE15

Gli effetti complessivi delle dinamiche illustrate sopra sono assolutamente notevoli: fino agli anni '90 il nostro Paese è sempre stato nelle posizioni alte della graduatoria dei Paesi europei per livello di sicurezza ma dalla metà degli anni '90 la posizione italiana comincia a slittare verso il basso fino a raggiungere il terzultimo posto secondo un'evoluzione regressiva che illustriamo schematicamente di seguito.

- a) Nel **1970** l'Italia, con 20,5 morti per 100.000 abitanti) era al 6° posto davanti a Paesi come la Finlandia (22,9), l'Olanda (24,5), la Germania (27,3 e la Francia (32,4). In realtà questa posizione era determinata anche dal fatto che la Grecia, la Spagna e l'Irlanda presentavano tassi di mortalità inferiori non tanto per la maggiore sicurezza intrinseca ma per i più limitati livelli di mobilità. Se prendessimo in esame solo i Paesi con sistemi infrastrutturali e di mobilità maturi il livello di sicurezza dell'Italia risulterebbe inferiore solo al Regno Unito e alla Svezia.
- b) Dieci anni più tardi, nel **1980**, l'Italia conferma una buona prestazione di sicurezza stradale (superiore alla media UE15) ma viene superata dalla