

Ciò chiarito si indica che, alle tendenze attuali è probabile che:

- A. prosegua la riduzione media di mortalità che si è verificata negli ultimi cinque anni (ricordiamo che tra le condizioni vincolanti perché ciò avvenga c'è la capacità di avviare una nuova misura di sicurezza stradale di elevata efficacia) con un decremento di morti atteso dell'ordine di 1.500 unità che porterebbe il nostro Paese a **sfiorare l'obiettivo comunitario** (lo scarto atteso è dell'ordine di 200 unità);
- B. prosegua anche l'attuale tendenza alla riduzione dei feriti, con una contrazione dell'ordine di 50.000 unità che lascerebbe il Paese **molto al di sotto dell'obiettivo** indicato dalla Commissione europea e dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (con circa 90.000 feriti/anno in più oltre l'obiettivo).

Si precisa altresì che il raggiungimento dell'obiettivo del dimezzamento delle vittime porterebbe l'Italia a livelli di mortalità e ferimento nettamente superiori a quelli che nel 2006 avevano raggiunto il Regno Unito, l'Olanda, la Svezia, la Danimarca, la Norvegia, etc.

Questa circostanza suggerisce l'opportunità di ridefinire l'obiettivo nazionale non più in termini relativi (dimezzamento delle vittime esistenti nel 2003) ma in termini assoluti, individuando cioè un obiettivo di sicurezza calibrato sulle condizioni di eccellenza che alcuni Paesi europei ma anche alcune regioni e provincie italiane riescono a raggiungere.

In termini più puntuali ciò significherebbe puntare a tassi di mortalità intorno a 4,5 morti per 100.000 abitanti e, conseguentemente ad un numero massimo di morti/anno non superiore a 2.700.

Fig. 4.1

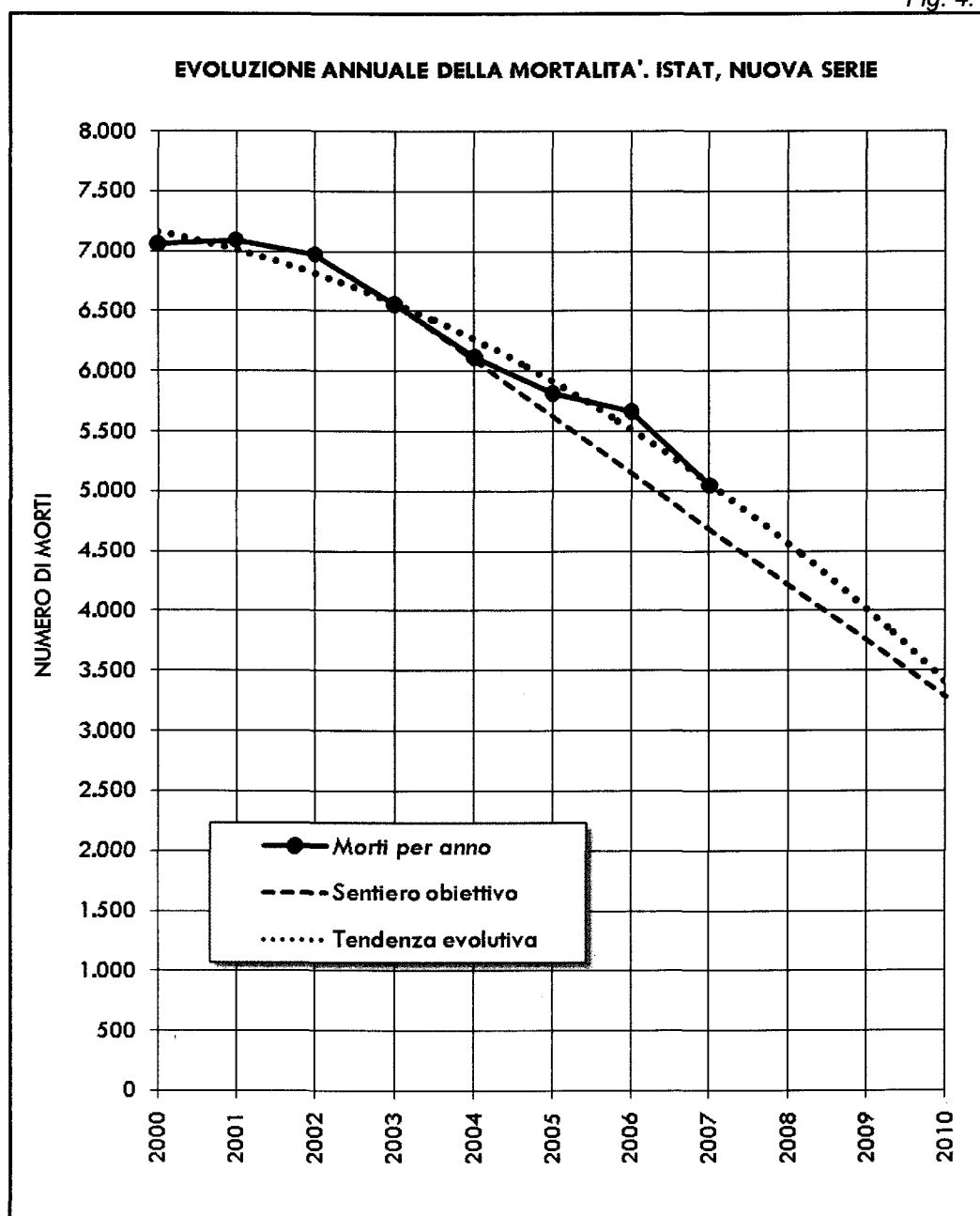
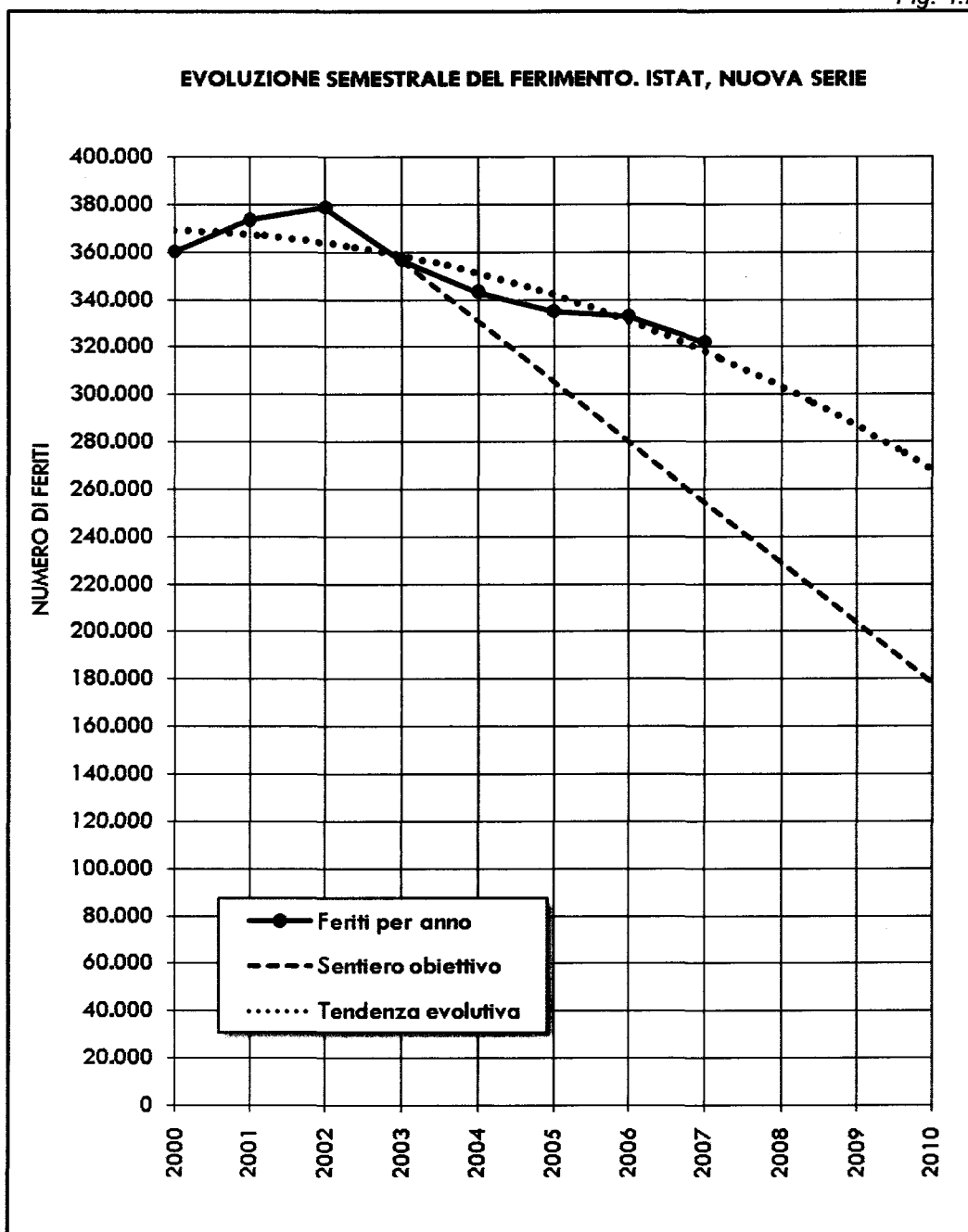


Fig. 4.2



PAGINA BIANCA

Sezione **2**

**IL COMPARTO  
INFRASTRUTTURE  
E TRASPORTI**

## 5 LA RETE STRADALE<sup>43</sup>

### 5.1 LE COORDINATE GENERALI DEL SISTEMA STRADALE

Il sistema stradale italiano può essere suddiviso in tre raggruppamenti fondamentali: la rete di interesse nazionale, costituita dalle autostrade concesse e in gestione diretta ANAS e delle Strade Statali; la rete extraurbana di interesse regionale e locale (strade regionali, provinciali e comunali extraurbane); la rete viaria urbana, quella che per definizione è compresa all'interno dei centri abitati definiti ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada (D.Lgs del 30 aprile 1992, n. 285 e successivi aggiornamenti).

Una schematica contabilità del sistema stradale nazionale ci porta al quadro illustrato di seguito.

- A) La **rete stradale di interesse nazionale** è costituita da 361 tratte stradali per uno sviluppo complessivo di **24.749** chilometri distinte in:
- 243 tratte di strade statali<sup>44</sup> per un'estesa complessiva di 17.772 chilometri;
  - 31 tratte autostradali gestite direttamente dall'ANAS, per un'estesa complessiva di 1.309 chilometri;<sup>45</sup>
  - 87 tratte autostradali in concessione, per un'estesa complessiva di **5.668** chilometri, secondo fonte AISCAT.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> Questo capitolo è tratto da: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *"La distribuzione delle vittime e del danno sociale sulla rete stradale e autostradale"*, RST, 2008.

<sup>44</sup> Ai fini del presente bilancio sono considerate tratte stradali le infrastrutture che abbiano una continuità fisica e che siano di proprietà di uno stesso soggetto. Ne deriva che se, nell'ambito del conferimento della rete ANAS al demanio regionale, una infrastruttura è stata suddivisa tra più Regioni o, all'interno di una stessa Regione, sia stata suddivisa, restando parte in carico all'ANAS e parte conferita alla Regione, quella stessa infrastruttura viene contata come tante tratte stradali quante sono le tratte conferite alle singole regioni o rimaste all'ANAS, con il vincolo della continuità fisica.

<sup>45</sup> L'ANAS gestisce dunque una rete con uno sviluppo complessivo di 19.081 chilometri.

<sup>46</sup> L'estesa comprende 25,4 chilometri di trafori internazionali e oltre 220 chilometri di raccordi e tratte "aperte". Si noti come anche su un dato elementare e, almeno in teoria, facilmente controllabile esistono informazioni diverse e non completamente coerenti. L'ISTAT, per l'anno 2000, riporta una estesa stradale complessiva della rete autostradale pari a Km 6.478 (non sono disponibili dati più aggiornati) ai quali si devono aggiungere Km 350 di raccordi autostradali per un complesso di 6.828 dato che indica un'estesa stradale con uno sviluppo diverso da quello determinato dalla somma delle autostrade concesse (fonte AISCAT) e non concesse (fonte ANAS), pari a 6.987 chilometri. Nel seguito del documento per quanto riguarda la rete delle autostrade in concessione faremo riferimento alla fonte AISCAT.

B) La **rete stradale di interesse regionale e locale**, che ha uno sviluppo complessivo di **455.387 chilometri**, è costituita da:

- 824 tratte di strade ex statali conferite al demanio regionale per un'estesa complessiva di 28.016 chilometri;<sup>47</sup>
- un numero, allo stato non definito, di strade provinciali per una estesa complessiva di 115.222 chilometri;<sup>48</sup>
- strade comunali extraurbane per una estesa complessiva valutata in 312.149 chilometri.<sup>49</sup>

La rete stradale extraurbana di livello nazionale e locale ha dunque uno sviluppo complessivo di 481.114 chilometri ed è costituita per il 5,4% da strade e autostrade di interesse nazionale e per il restante 94,7% da strade di interesse regionale e locale.

C) Per la **viabilità urbana** esiste una stima approssimativa che ne determina lo sviluppo in 171.779 chilometri.

Tab. 5.1

<b>SVILUPPO E VITTIME NELLE PRINCIPALI TIPOLOGIE STRADALI AGGIORNATO AL 2006</b>			
VALORI			
TIPOLOGIA	ESTESA (KM)	QUOTA %	
<b>A) RETE EXTRAURBANA</b>	<b>481.114</b>	<b>73,7%</b>	
<b>A1) LIVELLO NAZIONALE</b>	<b>25.727</b>	<b>3,9%</b>	
A1a) RETE ANAS	17.772	2,7%	
A1b) AUTOSTRADE NON CONCESSE	1.309	0,2%	
A1c) AUTOSTRADE CONCESSE	5.668	0,9%	
A1d) DI INCERTA COLLOCAZIONE	978	0,1%	
<b>A2) LIVELLO REGIONALE/LOCALE</b>	<b>455.387</b>	<b>69,7%</b>	
A2a) REGIONALI E PROVINCIALI	143.238	21,9%	
A2a <sup>I</sup> ) Rete ex Anas conferita	28.016	4,3%	
A2a <sup>II</sup> ) Strade provinciali	115.222	17,6%	
A2b) COMUNALI EXTRAURBANE	312.149	47,8%	
<b>B) RETE URBANA</b>	<b>171.779</b>	<b>26,3%</b>	
<b>(A+B) NEL COMPLESSO</b>	<b>652.893</b>	<b>100,0%</b>	

*Elaborazioni RST su fonti varie*

<sup>47</sup> Tra le tratte comprese nella rete di interesse nazionale e in quelle conferite restano 86 tratte di incerta classificazione, per un'estesa complessiva di 978 chilometri.

<sup>48</sup> Nel complesso le Province e, in taluni casi, le Regioni gestiscono una rete stradale con uno sviluppo complessivo di 143.238 chilometri.

<sup>49</sup> Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## 5.2 IL SISTEMA STRADALE “PRINCIPALE”

Nel seguito esaminiamo in particolare la distribuzione, la densità e l'evoluzione delle vittime e del costo sociale sul sistema stradale costituito da:

- a) la rete delle autostrade in concessione (87 tratte con uno sviluppo di 5.668 chilometri);
- b) la rete delle autostrade non concesse (31 tratte per un'estesa di 1.309 chilometri);
- c) la rete delle strade statali (243 tratte con un'estesa di 17.772 chilometri);
- d) la rete delle ex strade statali conferite al demanio regionale (824 tratte stradali per uno sviluppo complessivo di 28.017 chilometri).<sup>50</sup>

Le quattro reti sopra elencate identificano un sistema stradale costituito da 1.273 tratte stradali<sup>51</sup>, per una estesa complessiva di 53.754 chilometri (comprese 86 tratte stradali di incerta classificazione per un'estesa complessiva di 978 chilometri). Questo sistema rappresenta il 31% della rete stradale extraurbana nazionale, escluse le strade interpoderali, vicinali, etc.<sup>52</sup> Per mera comodità espositiva l'insieme delle quattro reti viene indicato nel seguito come “*sistema stradale principale*”.<sup>53</sup>

Tab. 5.2

SVILUPPO E COMPOSIZIONE DELLA “RETE STRADALE PRINCIPALE” AL 2006			
	Numero di tratte	Estesa (km)	Quote su totale
Autostrade concesse	87	5.668	10,6%
Autostrade non concesse	31	1.309	2,4%
Strade statali	243	17.772	33,0%
Strade conferite alle Regioni	824	28.016	52,1%
Di incerta attribuzione	86	978	1,9%
<b>Totale</b>	<b>1.273</b>	<b>53.754</b>	<b>100%</b>

Elaborazione RST su fonti varie

<sup>50</sup> Più che di una scelta si tratta di una necessità in quanto, a meno di rilevazioni locali effettuate da singoli Comuni o da singole Province, per la rimanente rete stradale non si dispone di dati sistematici, puntuali, affidabili e con continuità temporale per singola tratta, comunque definita.

<sup>51</sup> Ogni strada o autostrada è suddivisa in “tratte” sulla base dei confini regionali e della proprietà.

<sup>52</sup> Come si evince dai dati, le strade di incerta definizione sono costituite in assoluta prevalenza da piccoli raccordi con un'estesa media di 11 chilometri che non è stato possibile collocare con certezza in una delle quattro reti di base.

<sup>53</sup> Senza alcun riferimento all'art. 2 del CdS.

### 5.3 LA DISTRIBUZIONE REGIONALE DELLA RETE “PRINCIPALE”

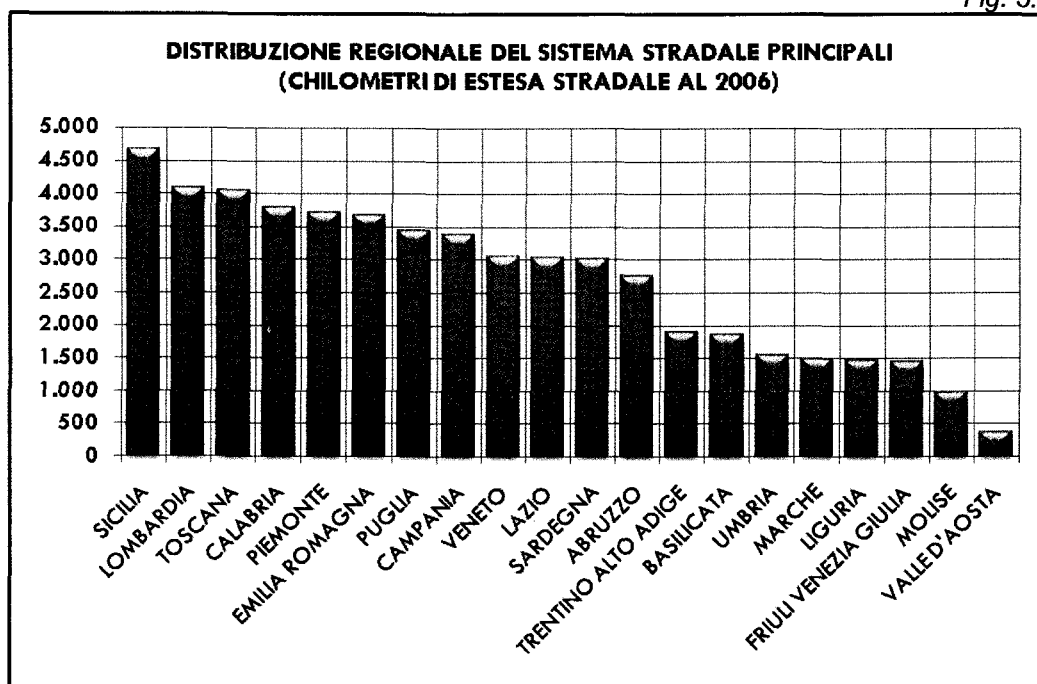
#### 5.3.1 LA DISTRIBUZIONE REGIONALE DELLA RETE NEL 2006

L'analisi regionale della composizione della rete per tipologia di strada presenta una marcata varietà di situazioni.

- Le **strade statali** costituiscono, in termini di estesa, il **33,1% del sistema stradale principale a livello nazionale** ma oltre la metà del totale in Molise (57,1%), Basilicata (55,1%) e Sicilia (52,0%). Una quota compresa tra il 40% e il 50% in Puglia (46,7%), Campania (42,1%) e Valle d'Aosta (40,9%). Al contrario, le regioni che presentano quote di strade statali ampiamente inferiori alla media nazionale sono, oltre al Trentino Alto Adige dove non sono presenti infrastrutture stradali di questa categoria, la Liguria (8,7%), il Lazio (15,1%) e l'Umbria (18,8%).
- Lo sviluppo della rete delle **strade conferite al demanio regionale costituisce il 52,1% su base nazionale**; tocca quote superiori al 60% in Trentino Alto Adige (90,2%), Umbria (71,3%), Lazio (69,0%), Liguria (65,8%) e Sardegna (62,4%). Quote superiori al valore medio si riscontrano inoltre in Toscana (57,9%), Abruzzo (56,7%), Piemonte (54,1%), Lombardia (53,0%) e Calabria (52,4%). La quota più bassa in assoluto è rappresentata dal 29,0% della regione Sicilia.
- La rete delle **autostrade concesse** costituisce il **10,6% del totale** (sempre in termini di estesa) su base nazionale ma supera ampiamente il 20% in Valle d'Aosta (27,0%) e Liguria (25,2%). Relativamente elevate sono anche le quote relative al Piemonte (19,4%) ed Emilia Romagna (16,2%). Oltre a Sardegna e Calabria che non presentano tratte di autostrade concesse nel loro territorio, quote esigue di estesa in questa categoria di strada, si riscontrano in Molise (3,7%), Umbria (3,6%) e Basilicata (1,6%).
- Le **autostrade non concesse** costituiscono il **2,4% dell'estesa della rete stradale principale** e raggiungono le quote più elevate in Sicilia (8,4%), Calabria (7,9%) e Campania (5,3%).

Nel complesso le Regioni che dispongono di maggiori quote di rete stradale principale sono la Sicilia, la Lombardia, la Toscana (tutte con oltre 4.000 chilometri di rete stradale principale) mentre all'estremo opposto si collocano l'Umbria, le Marche, la Liguria, il Friuli-Venezia Giulia con circa 1.500 chilometri di dotazione infrastrutturale, il Molise con 1.000 chilometri e la Valle d'Aosta con circa 400 chilometri di rete stradale principale.

Fig. 5.1



Elaborazioni RST su fonti varie

Tab. 5.3

<b>ESTESA PER TIPO DI STRADA SU BASE REGIONALE. (KM)</b>						
	Statali	Conferite	Autostrade ANAS	Autostrade concesse	Incerta attrib.	Tot.
PIEMONTE	830,6	2.004,4	21,4	718,0	132,6	<b>3.707,0</b>
VALLE D'AOSTA	153,0	112,4	0,0	100,9	8,0	<b>374,3</b>
LOMBARDIA	1.235,1	2.170,2	0,0	569,4	116,7	<b>4.091,4</b>
TRENTINO ALTO ADIGE	0,0	1.723,9	0,0	186,5	0,0	<b>1.910,4</b>
VENETO	941,8	1.577,1	0,0	468,0	56,6	<b>3.043,5</b>
FRIULI VENEZIA GIULIA	540,1	665,0	43,8	206,5	0,0	<b>1.455,4</b>
LIGURIA	128,3	974,7	0,0	373,6	4,9	<b>1.481,5</b>
EMILIA ROMAGNA	1.204,4	1.767,7	50,1	593,8	60,3	<b>3.676,3</b>
TOSCANA	1.028,8	2.342,3	77,4	398,2	199,1	<b>4.045,8</b>
UMBRIA	290,6	1.106,0	39,3	55,8	54,2	<b>1.545,9</b>
MARCHE	468,7	793,2	55,3	167,0	8,2	<b>1.492,4</b>
LAZIO	455,1	2.085,4	93,9	379,5	8,6	<b>3.022,5</b>
ABRUZZO	815,5	1.565,1	18,2	349,4	12,1	<b>2.760,3</b>
MOLISE	562,1	386,8	0,0	36,2	0,0	<b>985,1</b>
CAMPANIA	1.425,1	1.411,0	178,7	322,0	51,5	<b>3.388,3</b>
PUGLIA	1.603,5	1.347,6	0,0	310,0	175,3	<b>3.436,4</b>
BASILICATA	1.027,1	771,8	36,2	29,2	0,0	<b>1.864,3</b>
CALABRIA	1.502,9	1.985,4	300,3	0,0	0,0	<b>3.788,6</b>
SICILIA	2.430,1	1.352,8	394,5	403,8	90,3	<b>4.671,5</b>
SARDEGNA	1.129,3	1.873,8	0,0	0,0	0,0	<b>3.003,1</b>
<b>ITALIA</b>	<b>17.772,1</b>	<b>28.016,6</b>	<b>1.309,1</b>	<b>5.667,8</b>	<b>978,4</b>	<b>53.744,0</b>

Elaborazione RST su dati Istat, 2006

Tab. 5.4

<b>ESTESA PER TIPO DI STRADA SU BASE REGIONALE (QUOTE %)</b>						
	Statali	Conferite	Autostrade ANAS	Autostrade concesse	Incerta attrib.	Tot.
PIEMONTE	22,4%	54,1%	0,6%	19,4%	3,6%	100%
VALLE D'AOSTA	40,9%	30,0%	0,0%	27,0%	2,1%	100%
LOMBARDIA	30,2%	53,0%	0,0%	13,9%	2,9%	100%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,0%	90,2%	0,0%	9,8%	0,0%	100%
VENETO	30,9%	51,8%	0,0%	15,4%	1,9%	100%
FRIULI VENEZIA GIULIA	37,1%	45,7%	3,0%	14,2%	0,0%	100%
LIGURIA	8,7%	65,8%	0,0%	25,2%	0,3%	100%
EMILIA ROMAGNA	32,8%	48,1%	1,4%	16,2%	1,6%	100%
TOSCANA	25,4%	57,9%	1,9%	9,8%	4,9%	100%
UMBRIA	18,8%	71,5%	2,5%	3,6%	3,5%	100%
MARCHE	31,4%	53,1%	3,7%	11,2%	0,5%	100%
LAZIO	15,1%	69,0%	3,1%	12,6%	0,3%	100%
ABRUZZO	29,5%	56,7%	0,7%	12,7%	0,4%	100%
MOLISE	57,1%	39,3%	0,0%	3,7%	0,0%	100%
CAMPANIA	42,1%	41,6%	5,3%	9,5%	1,5%	100%
PUGLIA	46,7%	39,2%	0,0%	9,0%	5,1%	100%
BASILICATA	55,1%	41,4%	1,9%	1,6%	0,0%	100%
CALABRIA	39,7%	52,4%	7,9%	0,0%	0,0%	100%
SICILIA	52,0%	29,0%	8,4%	8,6%	1,9%	100%
SARDEGNA	37,6%	62,4%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
<b>ITALIA</b>	<b>33,1%</b>	<b>52,1%</b>	<b>2,4%</b>	<b>10,5%</b>	<b>1,8%</b>	<b>100%</b>

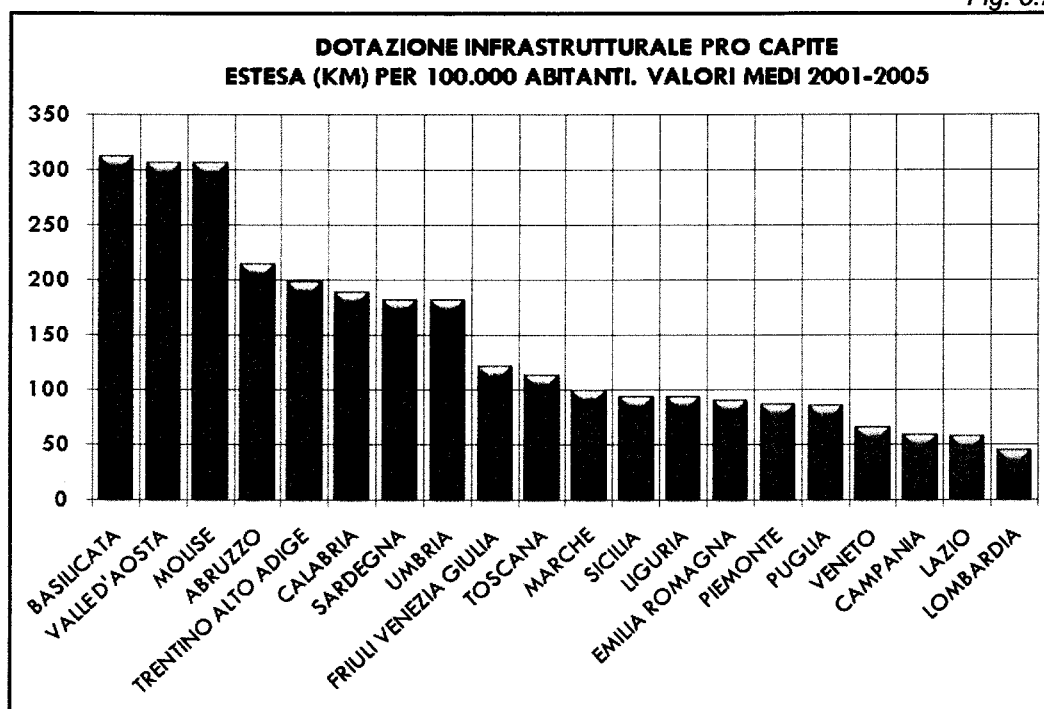
Elaborazione RST su Istat, 2006

#### 5.4 DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE PROCAPITE

La dotazione media di rete stradale principale pro capite a livello nazionale è pari a **92,9 km per 100.000 abitanti** con un marcato divario tra le regioni.

- Un gruppo di 4 regioni (Veneto, Campania, Lazio e Lombardia) presenta livelli di infrastrutturazione pro capite decisamente inferiori al dato medio nazionale. La Lombardia è la regione che registra la dotazione in assoluto più bassa (44,2 km ogni 100.000 abitanti) con un divario dunque rispetto la media nazionale pari al 48% circa.
- In 6 regioni (Marche, Sicilia, Liguria, Emilia-Romagna, Piemonte e Puglia) la dotazione di infrastrutture pro capite oscilla attorno al valore medio nazionale ed è compresa tra i 99,4 km per 100.000 abitanti delle Marche e gli 85 della Puglia.
- In 7 regioni (Abruzzo, Trentino Alto Adige, Calabria, Sardegna, Umbria, Friuli Venezia Giulia e Toscana) la dotazione di infrastrutture è al di sopra del valore medio nazionale. Il valore massimo si raggiunge in Abruzzo (214,8 km di estesa per 100.000 abitanti) e quello più basso in Toscana (113,7 km di estesa per 100.000 abitanti).
- In 3 regioni (Basilicata, Valle d'Aosta e Molise) i valori di dotazione di infrastrutture rispetto la popolazione raggiungono i valori massimi. La regione Basilicata registra in assoluto il valore più elevato sull'intero territorio nazionale (312,6 km per 100.000 abitanti).

Fig. 5.2



Elaborazioni RST su fonti varie

Tab. 5.5

<b>ESTESA PER 100.000 ABITANTI. LIVELLO REGIONALE. (VALORI MEDI 2001-2005)</b>						
	Statali	Conferite	Autostrade ANAS	Autostrade concesse	Incerta attrib.	Tot.
PIEMONTE	19,4	46,9	0,5	16,8	3,1	86,7
VALLE D'AOSTA	125,5	92,2	0,0	82,8	6,6	307,1
LOMBARDIA	13,4	23,5	0,0	6,2	1,3	44,2
TRENTINO ALTO ADIGE	0,0	179,1	0,0	19,4	0,0	198,5
VENETO	20,3	34,0	0,0	10,1	1,2	65,6
FRIULI VENEZIA GIULIA	45,1	55,5	3,7	17,2	0,0	121,6
LIGURIA	8,1	61,5	0,0	23,6	0,3	93,5
EMILIA ROMAGNA	29,5	43,3	1,2	14,5	1,5	90,0
<b>Nord</b>	<b>19,3</b>	<b>42,1</b>	<b>0,4</b>	<b>12,3</b>	<b>1,5</b>	<b>75,6</b>
TOSCANA	28,9	65,8	2,2	11,2	5,6	113,7
UMBRIA	34,3	130,6	4,6	6,6	6,4	182,5
MARCHE	31,2	52,8	3,7	11,1	0,5	99,4
LAZIO	8,7	40,0	1,8	7,3	0,2	58,0
<b>Centro</b>	<b>20,2</b>	<b>56,9</b>	<b>2,4</b>	<b>9,0</b>	<b>2,4</b>	<b>90,9</b>
ABRUZZO	63,5	121,8	1,4	27,2	0,9	214,8
MOLISE	175,0	120,4	0,0	11,3	0,0	306,7
CAMPANIA	24,8	24,6	3,1	5,6	0,9	59,0
PUGLIA	39,6	33,3	0,0	7,7	4,3	85,0
BASILICATA	172,2	129,4	6,1	4,9	0,0	312,6
CALABRIA	74,8	98,8	14,9	0,0	0,0	188,6
<b>Sud</b>	<b>49,6</b>	<b>53,4</b>	<b>3,8</b>	<b>7,5</b>	<b>1,7</b>	<b>115,9</b>
SICILIA	48,7	27,1	7,9	8,1	1,8	93,5
SARDEGNA	68,7	114,0	0,0	0,0	0,0	182,7
<b>Isole</b>	<b>53,6</b>	<b>48,6</b>	<b>5,9</b>	<b>6,1</b>	<b>1,4</b>	<b>115,6</b>
<b>ITALIA</b>	<b>30,7</b>	<b>48,4</b>	<b>2,3</b>	<b>9,8</b>	<b>1,7</b>	<b>92,9</b>

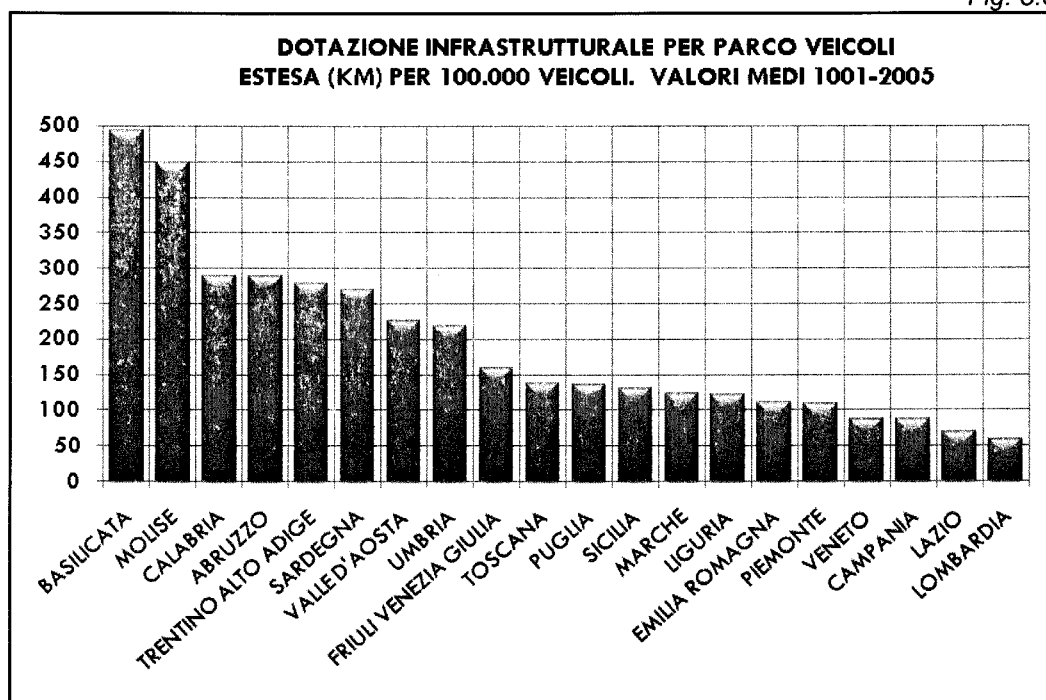
Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

## 5.5 DISPONIBILITÀ INFRASTRUTTURALI PER PARCO VEICOLARE

Rispetto al parco veicoli complessivo la dotazione media nazionale della rete risulta essere pari a 123,2 km per 100.000 veicoli, con un notevole divario territoriale tra la regione Basilicata che presenta il più elevato indice di dotazione (492,6 km di rete per 100.000 veicoli) e la Lombardia con i valori più bassi di disponibilità (58,6). Tale divario risulta dunque essere superiore a 8 volte.

- In 4 regioni (Veneto, Campania, Lazio e Lombardia) la disponibilità della rete in relazione al parco veicolare appare decisamente inferiore alla media nazionale ed è compresa tra gli 87,4 km di rete per 100.000 veicoli del Veneto e i 58,6 della Lombardia.
- In 8 regioni (Friuli Venezia Giulia, Toscana, Puglia, Sicilia, Marche, Liguria, Emilia Romagna e Piemonte) la disponibilità infrastrutturale si colloca attorno ai valori medi nazionali con valori che compresi tra un massimo del Friuli Venezia Giulia (157,8 km per 100.000 veicoli) e un minimo di 107,7 della regione Piemonte.
- In 6 regioni (Calabria, Abruzzo, Trentino Alto Adige, Sardegna, Valle d'Aosta e Umbria) la disponibilità di rete rispetto al parco veicolare appare molto ampia con valori compresi tra i 288,4 km per 100.000 veicoli in Calabria e i 217,1 dell'Umbria.
- In due regioni infine la disponibilità di rete per numero di veicoli è decisamente molto elevata. Si tratta della Basilicata (492,6 km per 100.000 veicoli) e del Molise (448,3 km per 100.000 veicoli).

Fig. 5.3



Elaborazioni RST su fonti varie

## 5.6 LE VITTIME

Gli incidenti stradali localizzati sul *“sistema stradale principale”* nel quinquennio 2001-2005<sup>54</sup> sono stati mediamente 50.481 per anno e hanno determinato mediamente ogni anno **2.632 morti** (il 43% del totale) e **81.174 feriti** (il 25% del totale), con un costo sociale mediamente pari a **9,6 miliardi di Euro** (il 30% del totale). In termini di sicurezza stradale, il sistema stradale principale costituisce, dunque, oltre il 30% del problema, il 43% se facciamo riferimento alla componente più grave del danno sociale: la mortalità.

La quota di vittime generata da incidenti sulla *“rete stradale principale”* presenta ampie variazioni regionali:

- il numero di morti varia dal 75% del totale in Molise al 33% del totale nel Friuli e Venezia Giulia;
- il numero di feriti varia dal 48% del totale in Valle d'Aosta al 19% del totale in Lombardia;
- il costo sociale varia dal 55% del totale in Molise al 23% del totale in Lombardia.

Più in generale, in tre regioni (Molise, Valle d'Aosta e Calabria) gli incidenti sulla rete stradale principale determinano **oltre la metà delle vittime e del costo sociale**; in altre tre (Basilicata, Abruzzo e Trentino-Alto Adige) gli incidenti sulla rete stradale principale generano dal 40% al 50% delle vittime e del costo sociale. Al capo opposto, in Lombardia, Lazio, Sicilia, Friuli - Venezia Giulia, Toscana e Liguria, gli incidenti sulle strade principali determinano meno del 30% delle vittime e del costo sociale.

Da notare che in linea generale la quota di vittime e costo sociale localizzata nella rete stradale principale è bassa nelle regioni con una forte presenza di grandi aree urbane (Lombardia, Lazio, Sicilia, Friuli, Toscana, etc.) dove quote maggioritarie di mobilità si sviluppa in ambito urbano, mentre tendono a salire nelle regioni a bassa densità insediativa e con insediamenti isolati (Molise, Valle d'Aosta, Calabria, Basilicata, Abruzzo, etc.) dove la mobilità è costituita in larga prevalenza da spostamenti intercomunali su reti stradali extraurbane. In queste condizioni appare del tutto evidente come un programma di riduzione dell'incidentalità - e dei suoi effetti sulle persone - sulla rete stradale principale (che ricordiamo essere costituita da autostrade concesse e non concesse e da strade statali rimaste nella gestione ANAS e conferite alle Regioni) assume un senso e una importanza del tutto diversa seconda che investa regioni a bassa densità insediativa con una mobilità prevalente su strade extraurbane di collegamento dei diversi centri comuna-

<sup>54</sup> Non sono disponibili dati più recenti.