

**LA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE PER
TECNICI E DECISORI**

Nell'ultimo periodo è anche maturata una nuova consapevolezza sull'opportunità di sviluppare un'azione formativa dedicata a tecnici e decisori. Il tema è ben presente in numerosi documenti comunitari, nello stesso PNSS e in tutti i programmi attuativi.

In effetti tra il 2003 e il 2008 sono state costituite diverse consulte sulla sicurezza stradale regionali e locali che raccolgono in riunioni periodiche quanti possono contribuire al processo di miglioramento della sicurezza stradale. Al di là delle iniziative, solitamente di rilevante efficacia, che tali organismi possono promuovere o gestire, le Consulte sulla Sicurezza Stradale costituiscono una fondamentale sede di dibattito, di informazione, di confronto e di affinamento delle capacità di valutazione.

PAGINA BIANCA

RISULTATI ED EFFETTI COMBINATI

UN IMPATTO SUL TERRITORIO PROFONDAMENTE DIVERSIFICATO

La composizione dei quattro sistemi di fattori sopra richiamati ha determinato effetti nettamente diversificati su base territoriale (regionale, provinciale e comunale), con un divario evolutivo che articola il Paese in quattro classi:

- territori dove prosegue e si rafforza **l'evoluzione regressiva** della sicurezza stradale del periodo 1997-2002; queste aree si allontanano sempre più dalle condizioni di sicurezza che si stanno consolidando nei Paesi dell'UE15;
- territori con un **numero di vittime da incidenti stradali stabile** o in marginale riduzione; queste aree continuano ad accumulare un ritardo di sicurezza rispetto all'evoluzione media dell'UE 15;
- territori caratterizzati da una **rilevante riduzione di vittime** che, se mantenuta per i prossimi anni, consentirebbe di avvicinarsi all'obiettivo comunitario del dimezzamento delle vittime senza tuttavia raggiungerlo
- territori con una **riduzione di vittime estremamente ampia**, tale che, sempre nell'ipotesi di mantenimento delle tendenze in atto, consentirebbe di raggiungere l'obiettivo comunitario del dimezzamento delle vittime

nei tempi indicati dalla Commissione europea (entro il 2010) o in un periodo più breve.

L'ampiezza del divario evolutivo (dalla regressione all'eccellenza) evidenzia:

- una **profonda differenziazione degli effetti generati dai fattori di miglioramento** nei diversi contesti territoriali (ciascuno caratterizzato da una rete stradale, un sistema di mobilità, una struttura socio-economica, etc, specifica);
- l'opportunità di **adottare strategie e strumenti di sicurezza stradale nettamente diversificati** e costruiti in relazione alle configurazioni di sicurezza stradale esistenti nei diversi contesti territoriali.

DIVARI EVOLUTIVI REGIONALI

L'EVOLUZIONE REGIONALE^(*)

L'evoluzione regionale delle vittime degli incidenti stradali misurata in termini di variazione tra il valore medio delle vittime nel triennio 2004-2006 rispetto al valore medio delle vittime nel triennio 2001-2003 consente di distinguere quattro classi.

● RIDUZIONE MINIMA DELLE VITTIME

6 regioni (**Puglia, Sardegna, Campania, Lazio, Sicilia e Basilicata**) hanno registrato una minima riduzione di morti (-5,4%) e feriti (-1,3%) e una altrettanto bassa riduzione del costo sociale (- 2,4%).

● LEGGERA RIDUZIONE DELLE VITTIME

2 regioni (**Calabria e Liguria**) registrano una leggera riduzione di morti (-9,4%) e feriti (-8,1%) con una riduzione del costo sociale di -8,4%.

● RIDUZIONE DELLE VITTIME

9 regioni (**Toscana, Abruzzo, Marche, Veneto, Emilia-Romagna, Piemonte, Umbria, Friuli-Venezia**

Giulia e il Trentino Alto Adige) fanno registrare una sensibile riduzione di morti (-20,1%) e feriti (-10,0%) con una riduzione del costo sociale di -12,9%).

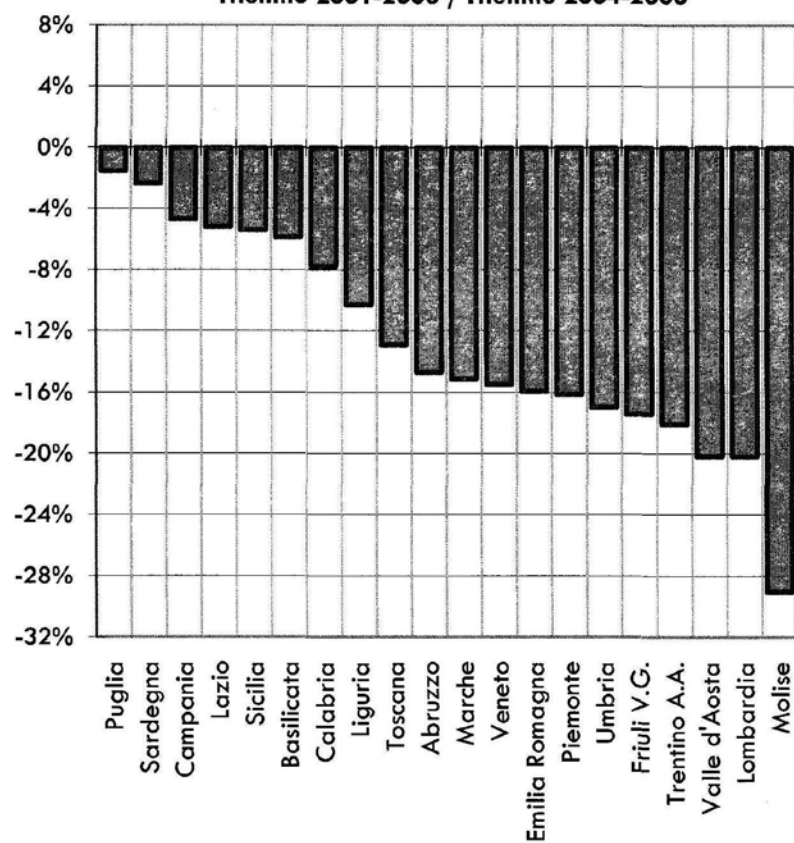
● RILEVANTE RIDUZIONE DELLE VITTIME

3 regioni (**Lombardia, Valle d'Aosta e Molise**) fanno registrare una rilevante riduzione di morti (-17,6%) e feriti (-17,4%) con una riduzione del costo sociale di -17,5%.

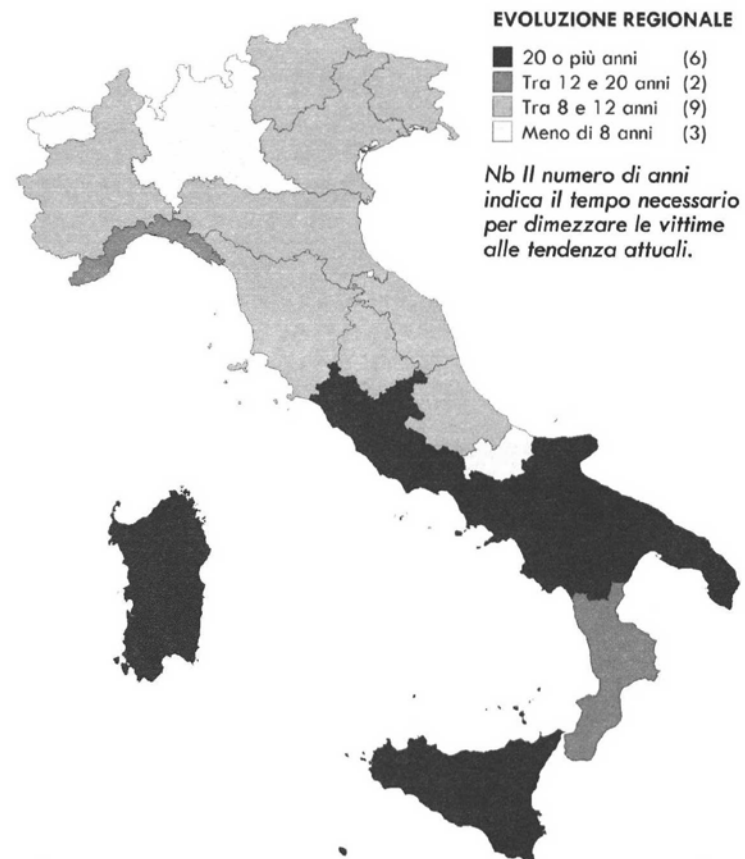
^(*) Elaborazioni per l'aggiornamento al 2007 in corso di realizzazione.

EVOLUZIONE REGIONALE NEL PERIODO 2001-2006

VARIAZIONE DEL COSTO SOCIALE PRO CAPITE.
Triennio 2001-2003 / Triennio 2004-2006



DIVARI EVOLUTIVI REGIONALI



DIVARI EVOLUTIVI REGIONALI

EVOLUZIONE REGIONALE E OBIETTIVO COMUNITARIO

Alle tendenze evolutive attuali:

- 6 regioni registrano una riduzione minima che consentirebbe il raggiungimento dell'**obiettivo dopo il 2022** (in oltre 20 anni);
- 2 regioni registrano una leggera riduzione che consentirebbe di raggiungere l'**obiettivo tra il 2014 e il 2022** (tra 12 e 20 anni);
- 9 regioni registrano una riduzione delle vittime che consente di raggiungere l'**obiettivo tra il 2011 e il 2014** (tra 9 e 12 anni);

- 3 regioni registrano una rilevante riduzione delle vittime che consentirebbe, alle tendenze attuali, di raggiungere l'obiettivo comunitario del dimezzamento delle vittime in un periodo compreso tra 5 e 7 anni (**tra il 2008 e il 2011**).

ALLE TENDENZE ATTUALI SOLO 3 REGIONI (LOMBARDIA, VALLE D'AOSTA E MOLISE) RIUSCIREBBERO A DIMEZZARE LE VITTIME ENTRO IL 2010

Nb. Per ridurre gli effetti delle oscillazioni casuali (che possono essere molto ampi per realtà territoriali minute), l'evoluzione regionale è stata calcolata come rapporto tra i valori medi del triennio 2004-2006 e del triennio precedente (2001-2003). Il dato ha la dimensione di una variazione triennale.

REGIONI PER CLASSE DI EVOLUZIONE DEL COSTO SOCIALE PRO CAPITE (2003-2006)

CLASSI DI VARIAZIONE	Num	Pop. media Tr(04-06)	Media triennio 01-03			Media triennio 04-06			Variaz. Tr(01-03)/Tr(04-06). VA			Variaz. Tr(01-03)/Tr(04-06). %		
			Morti	Feriti	Costo S.	Morti	Feriti	Costo S.	Morti	Feriti	Costo S.	Morti	Feriti	Costo S.
Obiettivo raggiunto dopo il 2022 (in 20 o più anni)	6	22.480.670	2.129	111.484	11.173	2.014	110.054	10.908	-115	-1.430	-266	-5,4%	-1,3%	-2,4%
Obiettivo raggiunto tra il 2014 e il 2022 (tra 12 e 20 anni)	2	3.607.352	316	21.185	2.000	287	19.477	1.833	-30	-1.708	-167	-9,4%	-8,1%	-8,4%
Obiettivo raggiunto tra il 2010 e il 2014 (tra 8 e 12 anni)	9	22.777.660	3.350	160.721	16.499	2.675	144.694	14.378	-675	-16.027	-2.121	-20,1%	-10,0%	-12,9%
Obiettivo raggiunto prima del 2010 (in meno di 8 anni)	3	9.916.109	1.084	76.028	7.107	894	62.772	5.866	-190	-13.256	-1.241	-17,6%	-17,4%	-17,5%
TOTALE	20	58.781.791	6.880	369.418	36.779	5.870	336.997	32.985	-1.010	-32.420	-3.794	-14,7%	-8,8%	-10,3%

Le classi di variazione sono calcolate sulla base del numero di anni necessari per raggiungere l'obiettivo comunitario (dimezzamento delle vittime) partendo dal 2003 (primo anno di applicazione del PNSS) e sulla base delle tendenze evolutive del periodo 2003-2006. Con la dizione Costo S. si indica il costo sociale sostenuto da Stato, imprese e famiglie a causa degli incidenti stradali.

IL QUADRO PROVINCIALE

L'evoluzione delle vittime degli incidenti stradali presenta divaricazioni ancora più ampie alla scala provinciale. In questo caso l'arco di variazione è compreso tra i seguenti estremi:

- una provincia (Sassari) nel triennio 04-06 ha registrato, rispetto al triennio precedente (01-03) una crescita del costo sociale medio annuo superiore al +10% e si sta velocemente allontanando dall'obiettivo comunitario;
- una provincia (Reggio Emilia) nel triennio 04-06 ha registrato, rispetto al triennio precedente (01-03) una riduzione del costo sociale medio annuo che sfiora il -30% e, alle tendenze attuali, raggiungerebbe l'obiettivo nel giro di cinque anni a partire dal 2003 (ciò significa che, se non sono cambiate le tendenze triennali, la provincia di Reggio Emilia raggiungerebbe il dimezzamento delle vittime per la fine dell'anno in corso).

Più in particolare, nel triennio 2004-2006, rispetto al triennio precedente :

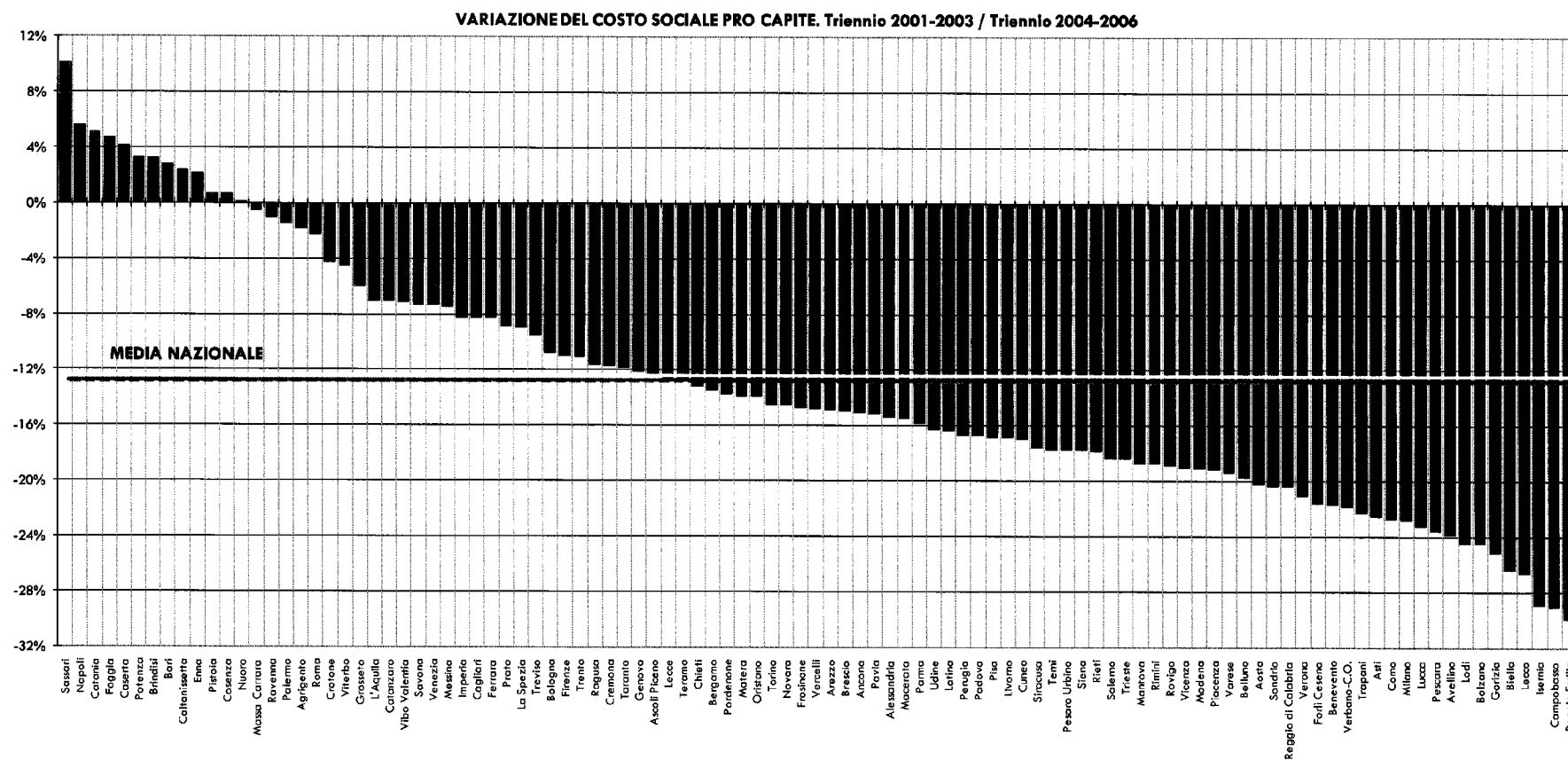
- @ 13 province registrano un forte deterioramento della sicurezza stradale con un aumento del numero medio annuo dei morti (+12,0%) e feriti (+2,1%); nel triennio

04-06 in queste aree vivono 10,3 milioni di abitanti e sono stati rilevati 916 morti/anno e 39.307 feriti/anno;

- @ 14 province registrano una leggera riduzione di morti (-6,2%) ma una stabilità dei feriti (+1,3%); in questi territori, nel triennio 04-06, vivono mediamente 9,5 milioni di abitanti e gli incidenti stradali hanno determinato in media 953 morti/anno e 64.961 feriti/anno;
- @ per altre 14 province si rileva una apprezzabile riduzione di morti (-16,5%) e feriti (-5,5%), qui nel triennio 04-06 vivono mediamente 7,6 milioni di abitanti e si contano 777 morti/anno e 49.543 feriti/anno;
- @ in 35 province si è verificata una rilevante riduzione di morti (-20,5%) e di feriti (-10,2%), in queste aree vivono in media 17,7 milioni di abitanti e si sono determinati 1.992 morti/anno e 97.644 feriti/anno;
- @ infine, in 27 province si è registrata una riduzione di vittime molto elevata: numero di morti -23,5%, numero di feriti -19,0%; in questo piccolo gruppo di aree nel triennio 04-06 vivono mediamente 13,8 milioni di abitanti e gli incidenti stradali hanno determinato in media 1.232 morti/anno e 85.541 feriti/anno.

DIVARI EVOLUTIVI PROVINCIALI

L'EVOLUZIONE PROVINCIALE .



Per ridurre gli effetti delle oscillazioni casuali (che possono essere molto ampi per realtà territoriali minute), l'evoluzione provinciale è stata calcolata come rapporto tra i valori medi del triennio 2004-2006 e il triennio precedente (2001-2003). Il dato ha la dimensione di una variazione triennale.

CRESCITA E RIDUZIONE DELLE VITTIME

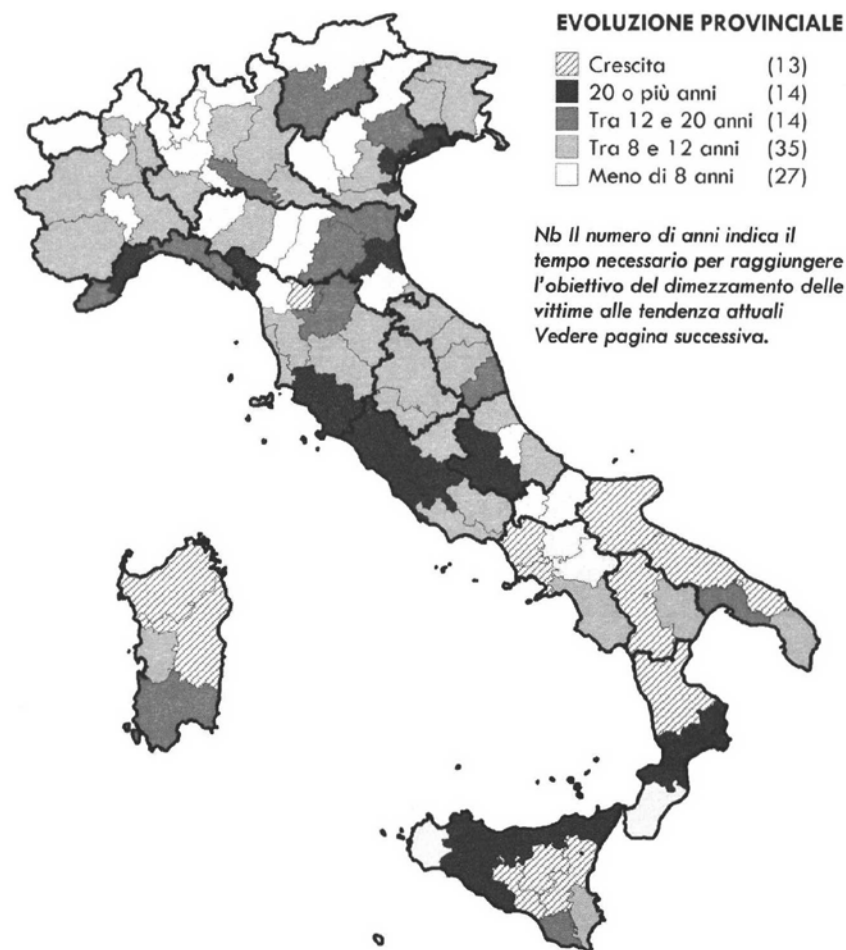
Si rammenta che l'evoluzione è calcolata come variazione del triennio 04-06 rispetto al triennio 01-03.

● Le 13 province con **evoluzione regressiva** delle vittime (crescita del numero di morti e di feriti) comprendono tre grandi aree urbane (Napoli, Catania e Bari) e appartengono tutte alle regioni meridionali e insulari con una sola eccezione: Pistoia.

● Le 14 province con **incidentalità stabile** (quelle che alle tendenze attuali impiegherebbero da 20 a 290 anni per dimezzare le vittime) comprendono altre quattro grandi aree urbane (Palermo, Roma, Venezia e Messina) e si concentrano in Sicilia e a cavallo di Lazio e Campania.

● Le 27 province con **l'evoluzione più soddisfacente** (quelle che, alle tendenze attuali, per dimezzare le vittime impiegherebbero da 5 a 8 anni) contano una sola grande area urbana, Torino, e si concentrano nelle circoscrizioni settentrionali, in Emilia-Romagna e a cavallo tra Campania e Molise.

● La sistematica diffusione di evoluzioni regressive nelle regioni meridionali (con le eccezioni indicate) tende a modificare radicalmente la geografia dei pesi delle vittime nel nostro Paese.



CINQUE CLASSI EVOLUTIVE

Alle tendenze evolutive attuali:

- 13 province registrano una **crescita** complessiva delle vittime e, alle tendenze attuali, **non raggiungerebbero mai l'obiettivo** (in queste province vivono 10,3 milioni di abitanti, il 17,5% del totale);
 - 14 province registrano una **riduzione minima** che consente il raggiungimento dell'**obiettivo dopo il 2022**, in 20 o più anni (in queste province vivono 9,5 milioni di abitanti, il 16,1% del totale);
 - 14 province registrano una **leggera riduzione** che consente di raggiungere l'**obiettivo tra il 2014 e il 2022**, tra 12 e 20 anni (in queste province vivono 7,6 milioni di abitanti, il 12,9% del totale);
 - 35 province registrano una **rilevante riduzione** delle vittime che consente di raggiungere l'**obiettivo tra il 2010 e il 2014**, tra 8 e 12 anni (in queste province vivono 17,7 milioni di abitanti, il 30,1% del totale);
- 27 province registrano una **forte riduzione** delle vittime che, alle tendenze attuali, consente loro di **raggiungere l'obiettivo del dimezzamento delle vittime prima del 2010**; meno di 8 anni (in queste province vivono 13,8 milioni di persone, il 23,4% del totale).

DIVARI EVOLUTIVI PROVINCIALI

CINQUE CLASSI EVOLUTIVE

Nb. Per ridurre gli effetti delle oscillazioni casuali (che possono essere molto ampi per realtà territoriali minute), l'evoluzione provinciale è stata calcolata come rapporto tra i valori medi del triennio 2004-2006 e del triennio precedente (2001-2003). Il dato ha la dimensione di una variazione triennale.

PROVINCE PER CLASSE DI EVOLUZIONE DEL COSTO SOCIALE PRO CAPITE (2003-2006)														
CLASSI DI VARIAZIONE	Num	Pop. media Tr(04-06)	Media triennio 01-03			Media triennio 04-06			Variaz. Tr(01-03)/Tr(04-06). VA			Variaz. Tr(01-03)/Tr(04-06). %		
			Morti	Feriti	Costo S.	Morti	Feriti	Costo S.	Morti	Feriti	Costo S.	Morti	Feriti	Costo S.
Crescita delle vittime	13	10.298.651	818	38.494	3.973	916	39.307	4.170	98	813	197	12,0%	2,1%	5,0%
Obiettivo raggiunto dopo il 2022 (in 20 o più anni)	14	9.457.291	1.016	64.157	6.138	953	64.961	6.110	-63	805	-28	-6,2%	1,3%	-0,5%
Obiettivo raggiunto tra il 2014 e il 2022 (tra 12 e 19 anni)	14	7.575.842	930	52.418	5.154	777	49.543	4.729	-153	-2.875	-425	-16,5%	-5,5%	-8,2%
Obiettivo raggiunto tra il 2010 e il 2014 (tra 8 e 12 anni)	35	17.674.302	2.507	108.741	11.498	1.992	97.644	9.963	-515	-11.096	-1.535	-20,5%	-10,2%	-13,3%
Obiettivo raggiunto prima del 2010 (in meno di 8 anni)	27	13.775.706	1.609	105.608	10.016	1.232	85.541	8.013	-378	-20.066	-2.003	-23,5%	-19,0%	-20,0%
TOTALE	103	58.781.791	6.880	369.418	36.779	5.870	336.997	32.985	-1.010	-32.420	-3.794	-14,7%	-8,8%	-10,3%

Le classi di variazione sono calcolate sulla base del numero di anni necessari per raggiungere l'obiettivo comunitario (dimezzamento delle vittime) partendo dal 2003 (primo anno di applicazione del PNSS) e sulla base delle tendenze evolutive del periodo 2003-2006. Con la dizione Costo S. si indica il costo sociale sostenuto da Stato, imprese e famiglie a causa degli incidenti stradali.

Al fine di effettuare il confronto 2003-2006 le province sarde di nuova istituzione sono state così accorpate: Sassari (Olbia-Tempio), Nuoro (Ogliastra), Cagliari (Medio Campidano e Carbonia-Iglesias).

I DIVARI EVOLUTIVI PROVINCIALI E SQUILIBRI SOCIALI

L'ampissimo divario evolutivo rilevato nelle province italiane indica che

- da un lato **poco meno di 1/4 degli italiani (il 23%) ha esperienza di un netto miglioramento della propria sicurezza negli spostamenti**, con alcune comunità provinciali che, alle condizioni attuali, sarebbero ampiamente in grado di dimezzare le vittime in 6 o 7 anni, a partire dal 2003, primo anno di attuazione del PNSS e cioè prima del 2010, una evoluzione assolutamente esuberante rispetto a quella minima necessaria per raggiungere l'obiettivo comunitario e nazionale;
- all'estremo opposto, **poco più di 1/3 dei nostri concittadini (il 34%) vive in territori dove è in atto un deterioramento dei livelli di sicurezza stradale o dove non si verifica alcun miglioramento**, in questi territori l'obiettivo, se non si modificano la capacità di migliorare la sicurezza stradale e i tempi del miglioramento, potrà essere raggiunto in più di 20 anni (dopo il 2023) o non potrà essere mai raggiunto.

Stando a questi dati si può sostenere che

- Il 23% della popolazione italiana usufruisce (in ampia misura per propria virtù) di oltre il 50% del miglioramento della sicurezza stradale realizzato nel Paese;
- un altro 30% di popolazione usufruisce dei risultati del 39% di progresso e questo significa che poco più della metà degli italiani (il 53%) usufruisce di circa il 90% dei miglioramenti di sicurezza stradale;
- **la restante metà dei cittadini vive in territori che restano ai margini del processo di miglioramento della sicurezza stradale o ne sono nettamente esclusi**, tra questi, vi sono più di 10 milioni di abitanti che vivono l'esperienza diretta di un progressivo deterioramento dei livelli di sicurezza della propria mobilità su strada, con un aumento di morti e feriti quando il resto del Paese registra una progressiva diminuzione degli uni e degli altri e, soprattutto, con un progressivo aumento della probabilità di rimanere vittima di un incidente stradale.

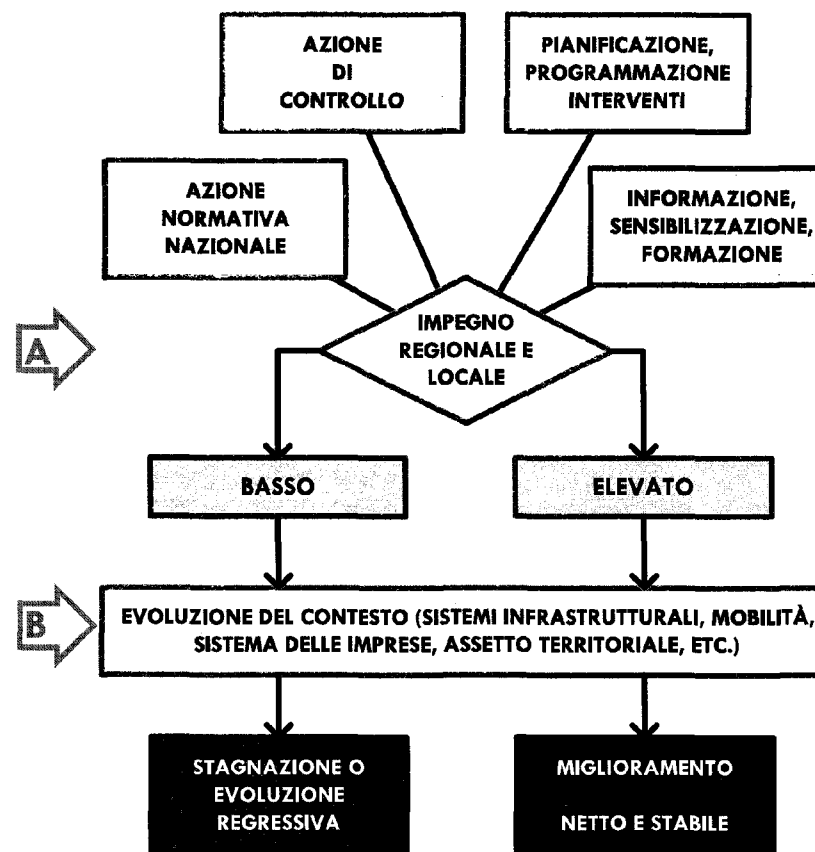
LA COMPOSIZIONE LOCALE DEI FATTORI NAZIONALI, REGIONALI E LOCALI

I radicali divari evolutivi registrati nelle circoscrizioni regionali e provinciali del nostro Paese derivano dal fatto che i quattro fattori che hanno innescato il nuovo processo di miglioramento della sicurezza stradale (revisione del Codice della Strada; rafforzamento dei controlli; definizione e attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale; informazione e sensibilizzazione) si combinano tra loro e interagiscono:

A. con l'**impegno locale** espresso dalle Regioni, dalle Province, dai Comuni, dalle rappresentanze sociali, dal sistema delle imprese, etc. ;

B. con l'**evoluzione del contesto territoriale e socio-economico** e, in particolare, delle reti infrastrutturali e dei sistemi di mobilità).

Questa doppia interazione (con l'impegno locale e con l'evoluzione del contesto) genera processi evolutivi nettamente differenziati: da una crescita di morti e feriti estremamente sostenuta a una ancora più decisa riduzione.



LA RESPONSABILITÀ CONDIVISA DEL FARE SICUREZZA STRADALE

L'evoluzione delle vittime (morti e feriti) nel quinquennio 2003-2007 evidenzia con assoluta chiarezza come le strategie di sicurezza stradale, per essere efficaci, abbiano bisogno della stretta cooperazione:

- di tutti i livelli di Governo, da quello nazionale a quello comunale, passando per i livelli regionale e provinciale;
- di numerosi settori di attività (programmazione e gestione delle reti infrastrutturali, governo della mobilità pubblica e privata, educazione scolastica, servizi sanitari, azioni di controllo, servizi sociali, sistema produttivo, rappresentanze delle imprese e del lavoro, etc.);
- dell'azione normativa, di quella amministrativa nazionale e locale e dell'azione sviluppata dalle associazioni di cittadini.

Il richiamo alla **“responsabilità condivisa”** contenuto nel terzo Programma di Azione per la Sicurezza Stradale della Commissione europea o quelli alla **“concertazione interistituzionale”** e al **“partenariato pubblico-privato”** contenuti nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale non rappresen-

tano una generica istanza di coordinamento ma indicano una condizione chiave di partecipazione alle fasi programmatiche, progettuali, attuative e di valutazione delle varie componenti della Pubblica amministrazione, del sistema delle imprese e della società civile senza la quale appare estremamente difficile, se non impossibile, raggiungere risultati di sicurezza stradale rilevanti e stabili nel tempo.

L'insufficiente grado di condivisione delle responsabilità (e la limitatezza delle risorse impegnate) ha determinato un'evoluzione della sicurezza stradale straordinariamente diversificata, una complessiva inadeguatezza – specialmente a confronto con quanto realizzato da Paesi come la Francia, la Spagna, il Portogallo, la Germania, etc.) e ha lasciato irrisolti alcuni nodi strutturali che esaminiamo di seguito.

PAGINA BIANCA