

PROGRAMMA STRAORDINARIO PER LA SICUREZZA STRADALE

# “VISION ZERO”

prima parte

LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

LUGLIO 2017



ROMA



CENTRO DI  
COMPETENZA  
SULLA SICUREZZA  
STRADALE



CONSULTA  
CITTADINA

Sicurezza Stradale  
Mobilità dolce  
Sostenibilità





## SOMMARIO

<b>1. I NUMERI DEGLI INCIDENTI STRADALI.....</b>	<b>5</b>
1.1. Secondo l'organizzazione mondiale della sanità .....	7
1.2. L'incidentalità stradale nell'unione europea .....	11
1.3. L'Italia negli ultimi 40 anni .....	15
1.4. Il perseguimento degli obiettivi europei.....	19
1.5. Italia: divari regionali .....	21
<b>2. POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE.....</b>	<b>29</b>
2.1. Il quadro programmatico internazionale .....	31
2.2. Italia: il "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" .....	34
2.2.1. <i>Natura e modello di gestione del PNSS.....</i>	<i>34</i>
2.2.2. <i>I finanziamenti previsti dal PNSS .....</i>	<i>35</i>
2.2.3. <i>Gli stanziamenti disposti dai Programmi di Attuazione del PNSS.....</i>	<i>38</i>





# 1. I NUMERI DEGLI INCIDENTI STRADALI







## 1.1. Secondo l'organizzazione mondiale della sanità

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) sono **oltre 1,2 milioni** le persone che rimangono uccise in incidenti stradali ogni anno (1,25 milioni nel 2013)<sup>1</sup> e questi numeri sono destinati ad aumentare, dati i rapidi processi di motorizzazione che stanno interessando grandi Paesi come il Brasile, la Cina, l'India, il Messico, la Turchia<sup>2</sup>.

Una recente ricerca dello *World Resource Institute*<sup>3</sup> individua quali principali **categorie a maggior rischio**:

- **I GIOVANI:** gli incidenti stradali sono la principale causa di morte tra i 15 e i 29 anni e la seconda causa di morte nei bambini tra 5 e 14 anni (*WHO 2003*);
- **I POVERI:** le persone provenienti da ambienti economicamente e socialmente meno sviluppati che vivono in aree con infrastrutture di bassa qualità risultano maggiormente esposte al rischio di incidente (*OMS 2003*);
- **GLI ANZIANI E I DISABILI:** gli anziani arrivano a rappresentare fino al 45% dei pedoni deceduti e fino al 70% dei ciclisti deceduti (*Oxley et al. 2004*);
- **I PENDOLARI E I LAVORATORI:** risultano maggiormente esposte al rischio di incidente le persone che si muovono per lavoro, durante il tragitto casa-lavoro e lavoro-casa;
- **GLI UTENTI DELLE AREE COMMERCIALI:** è stato dimostrato che le aree in cui insistono servizi di vendita al dettaglio risultano particolarmente interessate da incidenti stradali, con il massimo rischio per i pedoni (*Wedagamaa, Bird, and Metcalfe 2006*);
- **I RESIDENTI IN AREA URBANA:** circa il 40% degli incidenti gravi si concentra nelle città, con il maggior rischio per gli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti, bambini ed anziani)<sup>4</sup>. Tali quote sono destinate a crescere ulteriormente in ragione della sempre crescente concentrazione di popolazione in area urbana.<sup>5</sup>
- **I TURISTI O LE PERSONE CHE VIAGGIANO PER LAVORO:** gli incidenti stradali sono la principale causa di morte dei viaggiatori all'estero (*Association for Safe International Road Travel (ASIRT)*).

---

1 World Health Organization – “Global Status Report on Road Safety 2015” – Anno di riferimento 2013.

2 Brasile, Cina, India, Messico, Turchia, insieme ad altri Paesi interessati da un recente sviluppo economico stanno incrementando velocemente i rispettivi tassi di motorizzazione. Attualmente la dimensione del parco auto a livello mondiale ha già superato 1 miliardo di unità e si prevede di raggiungere i 2,5 miliardi entro il 2050 (Sousa-nis 2014).

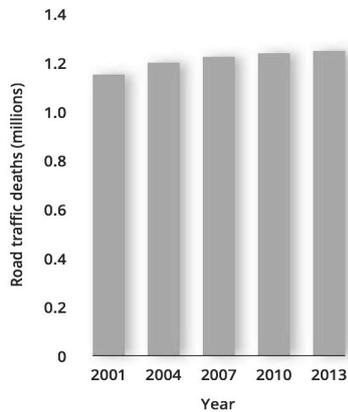
3 World Resources Institute “Cities Safer by Design”\_ EMBARQ 2014

4 Dimitriou e Gakenheimer 2012; Commissione Europea 2013.

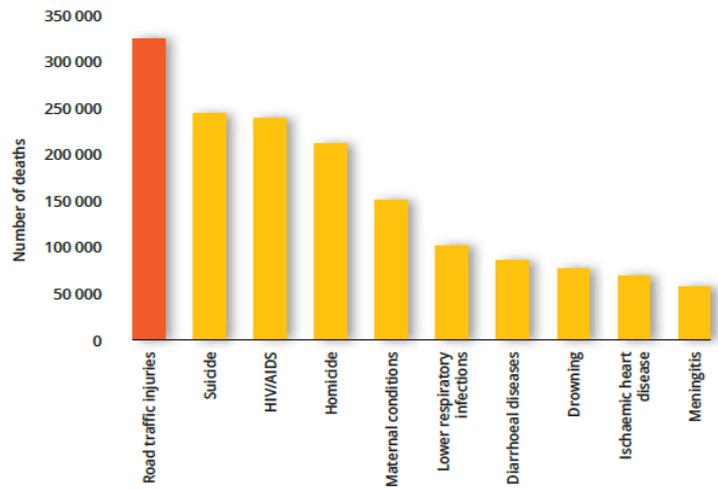
5 Si prevedono incrementi di popolazione in area urbana dal 50 per cento del 2007 al 70 per cento nel 2030 (UNICEF 2012).



Number of road traffic deaths, worldwide, 2013



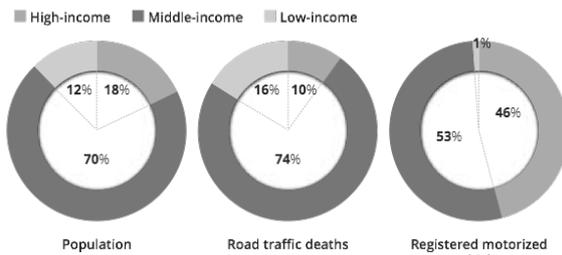
Top ten causes of death among people aged 15–29 years, 2012



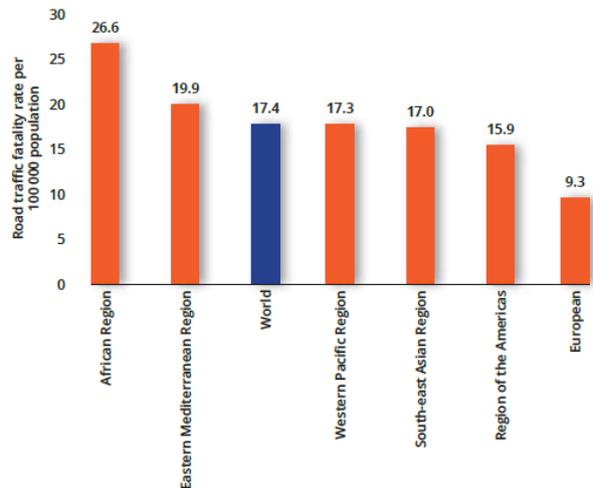
Il costo sopportato dai Governi per l'incidentalità stradale, a dimensione mondiale, è pari a circa **il 3% del Prodotto interno lordo**<sup>6</sup>.

Nonostante i livelli di motorizzazione ancora ridotti, i **Paesi a basso-medio reddito** risultano più duramente colpiti, con tassi di mortalità che raggiungono valore doppio rispetto a quelli registrati nei Paesi ad alto reddito. E', in particolare, la regione africana a presentare i più alti livelli di rischio (27 morti ogni 100.000 abitanti nel 2013), con indici pari a 3 volte quelli registrati nelle regioni europee (9,3 morti ogni 100.000 abitanti nel 2013).<sup>7</sup>

Population, road traffic deaths and registered motorized vehicles<sup>8</sup>, by country income status



Road traffic fatality rates per 100 000 population, by WHO region

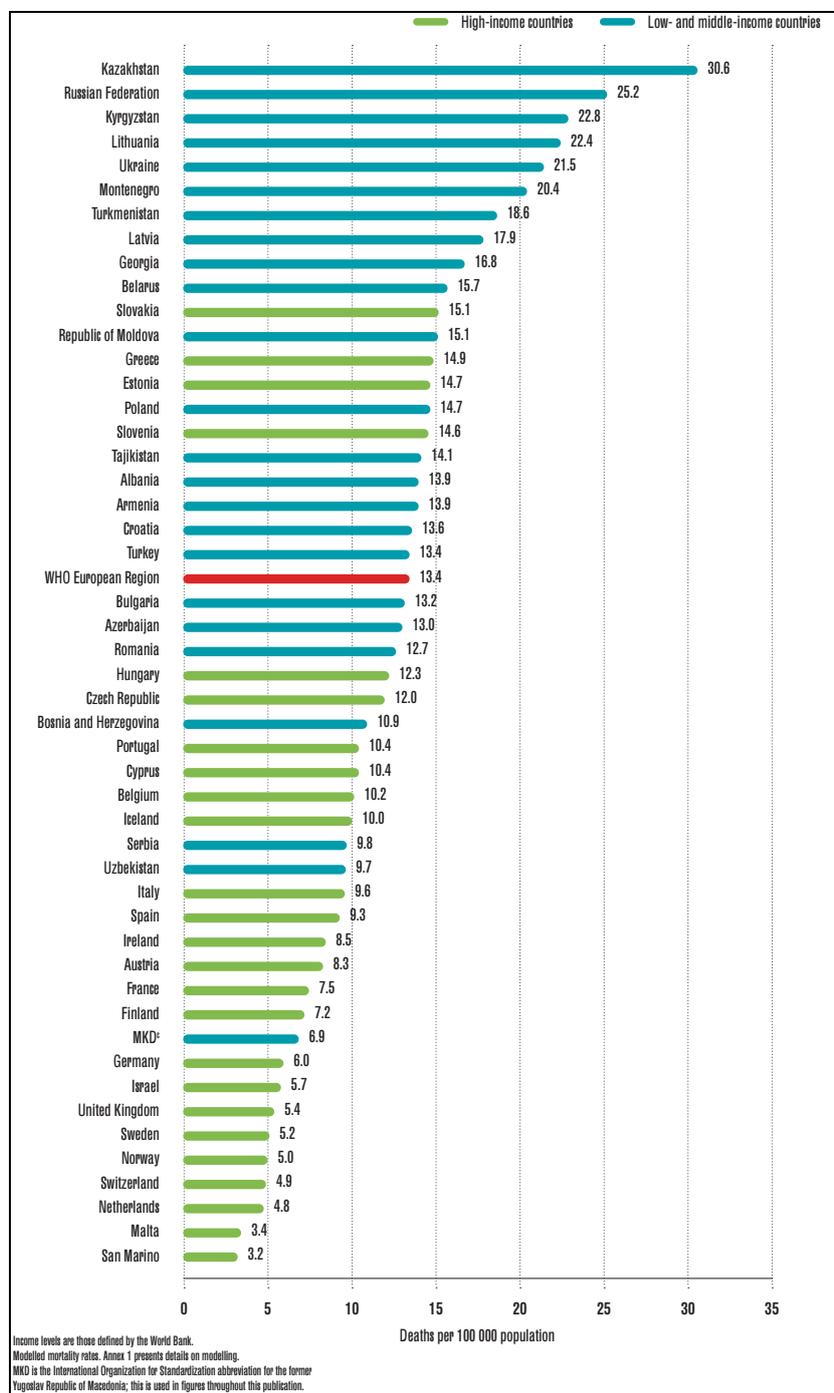


6 World Health Organization – "Global Status Report on Road Safety 2015" – Anno di riferimento 2013.

7 "European status report on road safety. Towards safer roads and healthier transport choices" \_ WHO Europe 2009.



Grandi disparità caratterizzano, tuttavia, anche le **regioni europee**, dove rimane confermato il rapporto inversamente proporzionale tra il livello di reddito di ciascun Paese e le relative condizioni di incidentalità stradale. Le **regioni a basso-medio reddito** si contraddistinguono per tassi di mortalità notevolmente più elevati rispetto alle regioni ad alto reddito.<sup>8</sup>



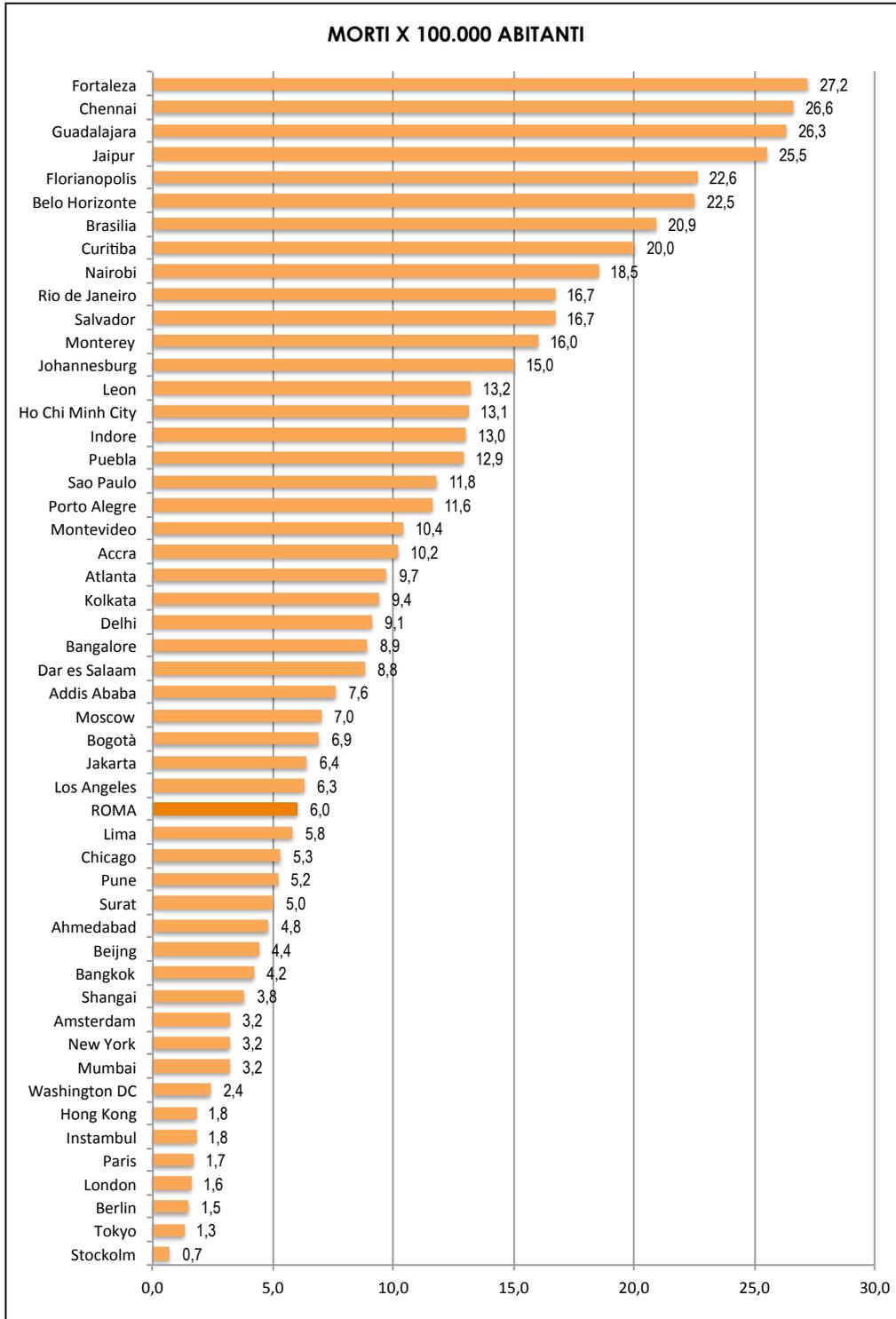
Fonte: WHO Europe 2009

8 Ibidem.



**Tra le città più sicure al mondo: Tokyo** (13 milioni di abitanti e un tasso di 1,3 morti ogni 100.000 abitanti), **Stoccolma, Londra** (8,6 milioni di abitanti e un tasso di 1,6), **Parigi, Berlino e Hong Kong** (7,2 milioni di abitanti e un tasso di 1,8).

Con una popolazione di 2,8 milioni di abitanti, **Roma** presenta, al 2015, un tasso pari a **6,0 morti ogni 100.000 abitanti**, quasi 9 volte quello di Stoccolma, 4 volte e mezzo quello di Tokyo, 4 volte quello di Berlino e Londra, 3 volte e mezzo quello di Parigi.



Fonte: EMBARQ technical note (Welle and Li 2015)



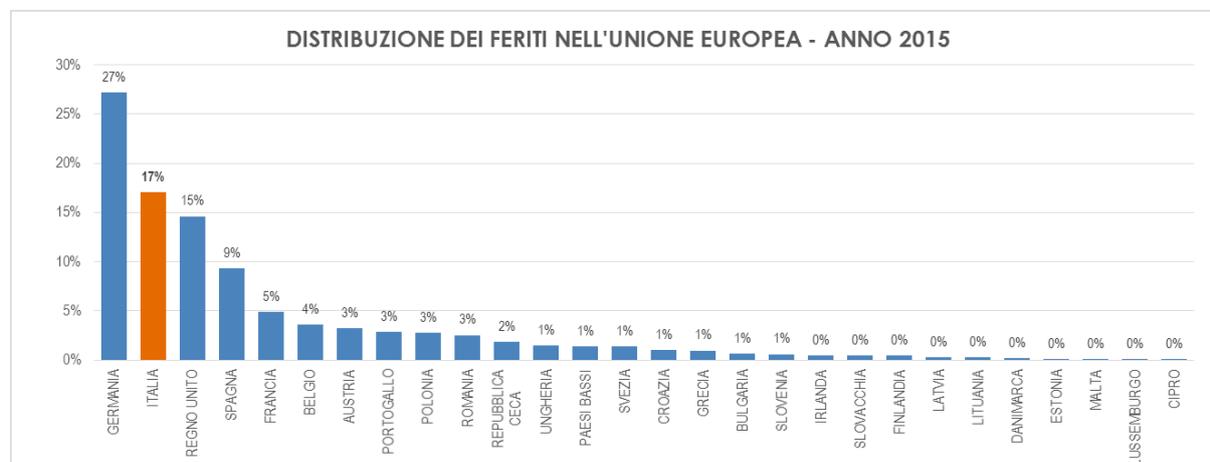
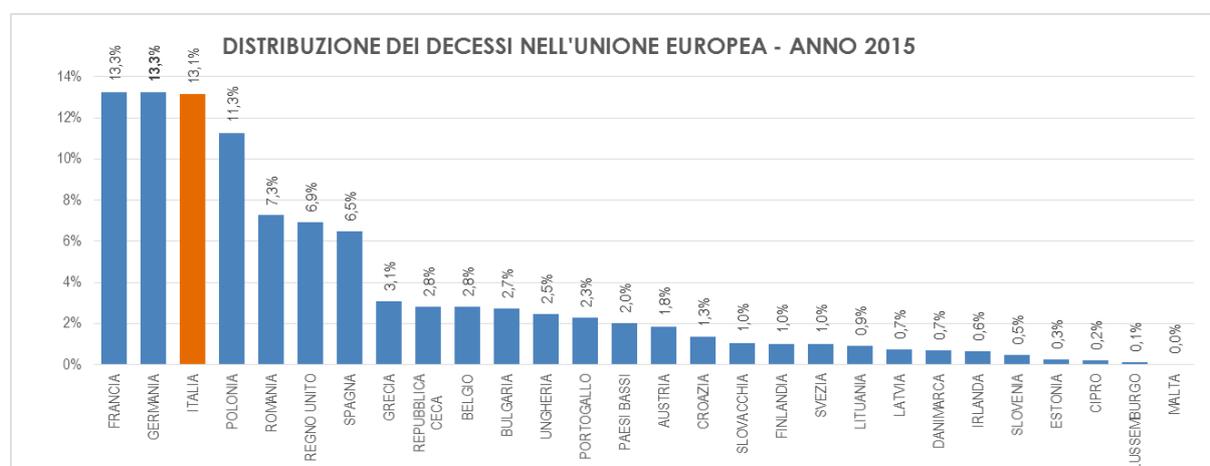
## 1.2. L'incidentalità stradale nell'unione europea

L'Unione Europea<sup>9</sup> ha registrato, nel 2015, **1,1 milione di incidenti con vittime, oltre 26 mila morti e 1,4 milioni di feriti.**<sup>10</sup>

Gli incidenti stradali continuano a risultare **la principale causa di morti traumatiche.**<sup>11</sup>

Le più alte concentrazioni di vittime, in valori assoluti, risultano in Germania, Italia, Regno Unito, Spagna, Francia e Polonia. Nel complesso, questi sei Paesi concentrano quasi il 75% del totale degli incidenti, dei decessi e dei feriti registrati nell'UE.

**L'Italia al 2015, con 174.539 incidenti con vittime, 3.428 decessi e oltre 246.920 feriti,** raccoglie da sola il 16% degli incidenti, il 13% dei decessi e il 17% dei feriti dell'UE28, collocandosi al 2° posto, dopo la Germania, in ordine al numero di incidenti e feriti, e al 3° posto, dopo la Francia e la Germania, in ordine al numero di decessi.



Elaborazioni CdCSS su fonte Eurostat 2015

<sup>9</sup> Si considera l'UE dei 28 Paesi: Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Latvia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica Ceca, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Ungheria.

<sup>10</sup> Fonte Eurostat (su statistiche nazionali) – Anno di riferimento 2015.

<sup>11</sup> Il numero di decessi per incidenti stradali rimane significativamente superiore al numero di decessi per delitti, incidenti sul lavoro, incidenti aerei, navali e ferroviari e alla somma di tutte queste cause messe insieme.

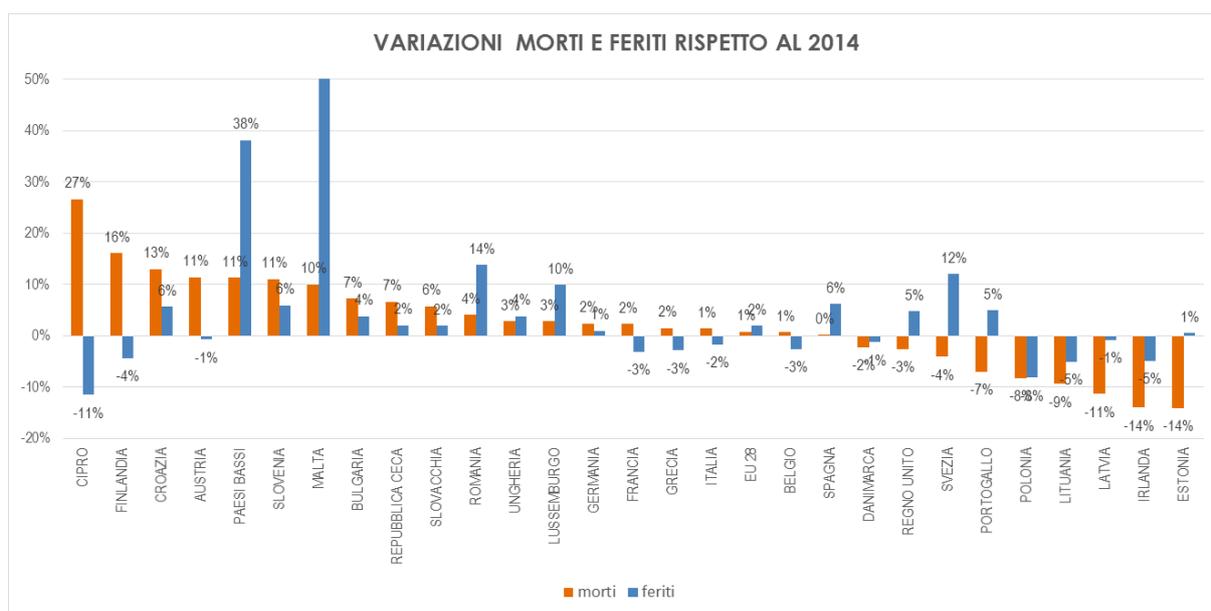


Incidenti e vittime - UE 28 - Anno 2015				
	POPOLAZIONE	INCIDENTI	MORTI	FERITI
GERMANIA	82.162.000	305.659	3.459	393.432
ITALIA	<b>60.665.551</b>	<b>174.539</b>	<b>3.428</b>	<b>246.920</b>
REGNO UNITO	65.341.183	146.233	1.806	211.674
SPAGNA	46.438.422	97.756	1.689	134.455
FRANCIA	66.661.621	56.600	3.461	70.774
POLONIA	37.967.209	32.967	2.938	39.778
ROMANIA	19.759.968	28.944	1.893	36.807
BELGIO	11.289.853	40.303	732	52.571
AUSTRIA	8.700.471	37.960	479	47.336
PORTOGALLO	10.341.330	31.953	593	40.956
REPUBBLICA CECA	10.553.843	21.561	734	26.892
UNGHERIA	9.830.485	16.333	644	20.899
GRECIA	10.793.526	11.565	805	14.034
PAESI BASSI	16.979.120	18.523	531	20.268
BULGARIA	7.153.784	7.225	708	8.971
SVEZIA	9.851.017	14.672	259	19.643
CROAZIA	4.190.669	11.038	348	15.024
SLOVACCHIA	5.426.252	5.172	274	6.749
FINLANDIA	5.487.308	5.164	266	6.385
SLOVENIA	2.064.188	6.578	120	8.709
IRLANDA	4.658.530	5.459	166	7.071
LITUANIA	2.888.558	3.171	242	3.594
LATVIA	1.968.957	3.692	188	4.566
DANIMARCA	5.707.251	2.853	178	3.156
ESTONIA	1.315.944	1.391	67	1.758
CIPRO	848.319	660	57	947
LUSSEMBURGO	576.249	983	36	1.348
MALTA	434.403	1.380	11	1.395
EU 28	<b>510.056.011</b>	<b>1.090.300</b>	<b>26.100</b>	<b>1.448.100</b>

Le condizioni al 2015 risultano, tra l'altro, peggiorate rispetto all'anno precedente, con **un incremento medio dell'1% dei morti e del 2% dei feriti rispetto al 2014**, incremento che assume dimensioni particolarmente preoccupanti in alcuni Paesi.

L'Italia, in linea con la media europea, ha visto un aumento dell'1,4% del numero di decessi<sup>12</sup>, su una generale contrazione sia del numero degli incidenti (-1,4%) che dei feriti (-2%), ad evidenziare **un incremento sostanziale dell'incidentalità grave**.

<sup>12</sup> Tale incremento allarma non poco, dopo anni di progressivi miglioramenti, soprattutto perché risulta notevolmente più accentuato in certe aree del territorio, per esempio a Roma dove la mortalità nel 2015 è aumentata del 12% rispetto all'anno precedente.

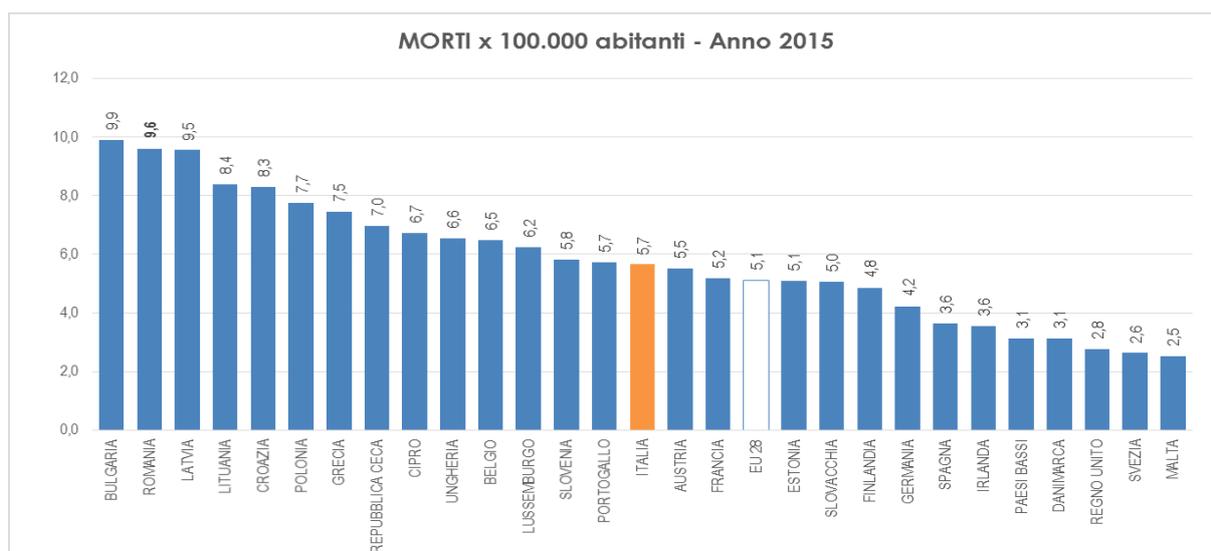


Elaborazioni CdCSS su fonte Eurostat 2015

Se si osservano i livelli di esposizione al rischio allo stesso anno<sup>13</sup>, l'Italia - con **tassi di 5,7 morti e 407 feriti ogni 100.000 abitanti** - rimane comunque superiore alla media europea.

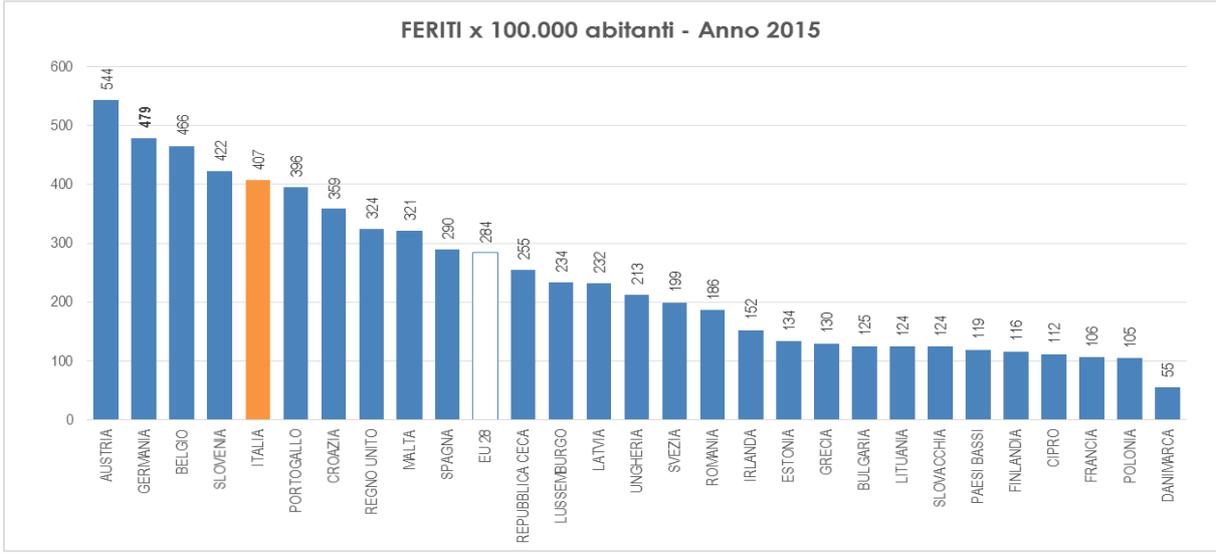
Rispetto agli indici medi dell'UE28 (5,1 morti, 284 feriti e 214 incidenti ogni 100.000 abitanti) si contraddistinguono:

- da un lato, i Paesi più virtuosi, **Svezia, Regno Unito, Danimarca, Paesi Bassi**, dove il tasso di mortalità rimane inferiore o pari a 3 morti ogni 100.000 abitanti;
- dall'altro, per condizioni invece particolarmente critiche, **Bulgaria, Romania, Latvia, Lituania e Croazia**, dove gli stessi tassi si attestano tra 8 e 10 morti ogni 100.000 abitanti.



Elaborazioni CdCSS su fonte Eurostat 2015

<sup>13</sup> Gli indici di mortalità, di lesività o il costo sociale pro-capite ad un certo anno sono dati dal rapporto tra il numero di morti, di feriti o il valore complessivo del costo sociale e il numero di abitanti (popolazione residente) allo stesso anno.



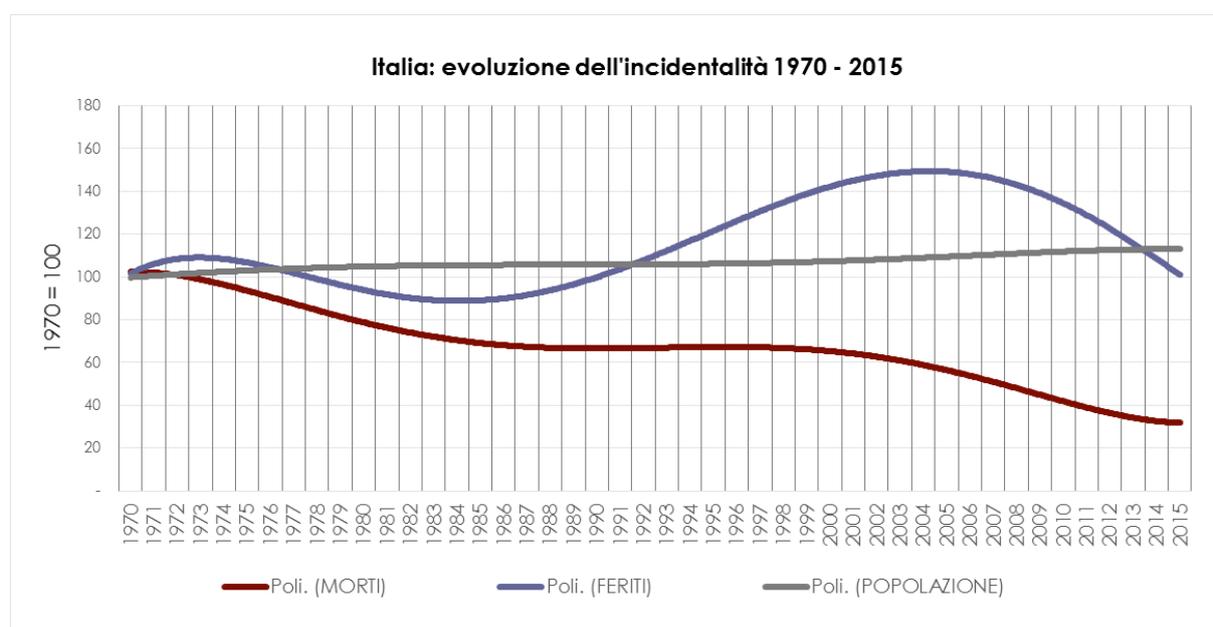
Elaborazioni CdCSS su fonte Eurostat 2015



### 1.3. L'Italia negli ultimi 40 anni

Le dinamiche di lungo periodo evidenziano per l'Italia, come d'altra parte per la maggior parte dei Paesi dell'Unione europea, **un progressivo e considerevole miglioramento** dell'incidentalità stradale negli ultimi 40 anni.

Rispetto agli anni '70, quando sulle strade italiane si registravano oltre 10 mila morti l'anno (con un tasso di circa 20 morti ogni 100.000 abitanti), i dati più recenti fanno registrare **una riduzione di oltre il 70% del numero di decessi**. Tuttavia, come anticipato nel precedente paragrafo, in controtendenza nel 2015, il numero di decessi per incidenti stradali è aumentato in Italia dell'1,4% rispetto all'anno precedente. Nello stesso arco di tempo il numero di feriti è rimasto sostanzialmente stabile fino ai primi anni '90; è aumentato velocemente tra 1990 e il 2005; per poi contrarsi progressivamente negli anni successivi fino ad oggi.



Elaborazioni CdCSS su fonte Istat – Anni 1970-2015

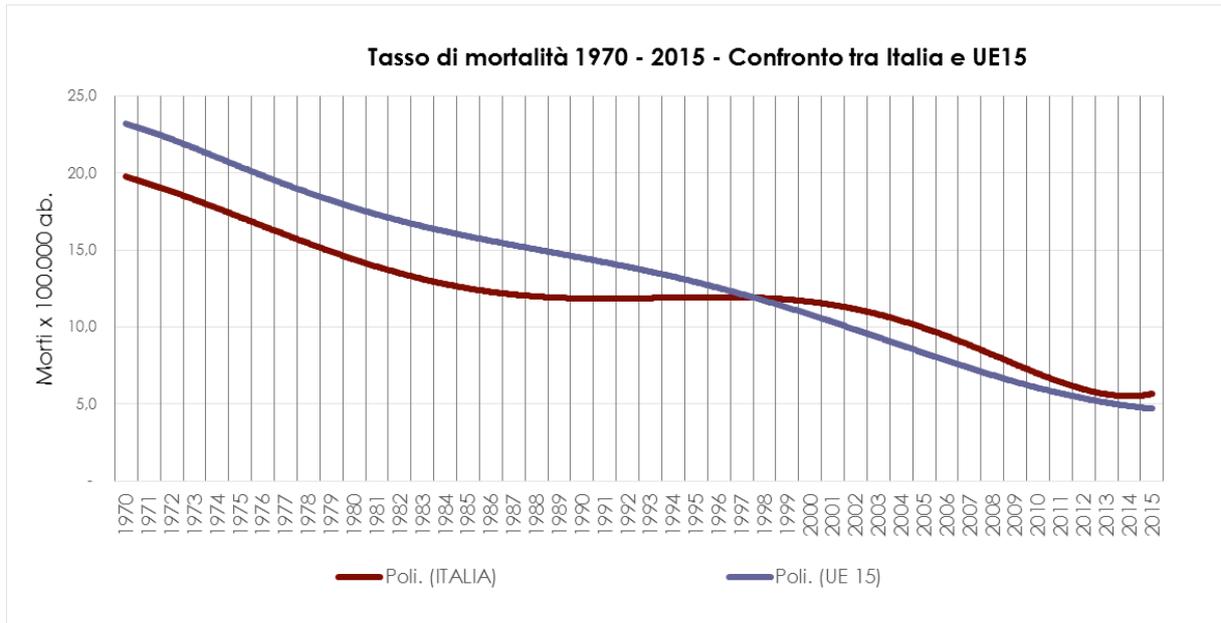
Se si considerano le condizioni medie dell'Unione europea dei 15 Paesi<sup>14</sup>, dagli anni '70 ad oggi, **l'Italia mostra in generale dinamiche più lente, soprattutto dagli anni'90 in poi**.

Si può dire che, seppure i tassi di incidentalità risultassero in generale molto elevati in tutti i Paesi, l'Italia si caratterizza, fino ai primi anni '90, per tassi generalmente inferiori rispetto a quelli medi.

Tuttavia, l'avvio in quel periodo di politiche strutturate di sicurezza stradale ed investimenti mirati nel settore a dimensione Comunitaria e, in particolare, in alcuni Paesi (come Svezia, Danimarca, Regno Unito, ecc.) inverte tale tendenza.

A partire dalla metà degli anni '90, l'Italia comincia a registrare tassi che risultano prima in crescita fino ai primi anni del nuovo millennio, per poi rimanere stabilmente più elevati rispetto alla media degli altri Paesi, con **una forbice che tende ad assottigliarsi soltanto negli anni più recenti**.

<sup>14</sup> Austria, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Spagna, Svezia.



Elaborazioni CdCSS su fonte Istat – Anni 1970-2015

**Se si osservano i tassi di mortalità relativi ai 15 Paesi dell'UE, nei passaggi decennali dal 1970 ad oggi, si vede molto bene il ritardo dell'Italia:**

- **1970** - Su un tasso medio pari a 23 morti ogni 100.000 abitanti, Paesi come il Belgio, la Francia, l'Austria, il Lussemburgo presentano indici molto più elevati (variabili tra 30 e 40 morti ogni 100.000 abitanti); seguono Finlandia, Paesi Bassi, Danimarca e Germania (tra 23 e 30 morti ogni 100.000 abitanti). L'indice di mortalità per incidente stradale, in Italia, seppure molto critico, risulta più contenuto (pari a 20,5 morti ogni 100.000 abitanti).
- **1980** - Il tasso medio si riduce a 18 morti ogni 100.000 abitanti. Paesi come la Germania, il Belgio, la Francia, l'Austria, il Lussemburgo, il Portogallo, continuano a presentare tassi molto più alti (fino a 30 morti ogni 100.000 abitanti); l'Italia rimane su indici inferiori alle media (16,0 morti ogni 100.000 abitanti). Va evidenziata, invece, tra il 1970 e il 1980, la velocità con cui Paesi come la Finlandia, la Danimarca e i Paesi Bassi riescono a ridurre drasticamente i livelli di mortalità (con indici che passano da 20-25 a 11-15 morti ogni 100.000 abitanti).
- **1990** - L'Italia migliora ancora la sua posizione (il tasso è di 12,6 morti ogni 100.000 abitanti, su un valore medio di 15,5 morti ogni 100.000 abitanti); Lussemburgo, Francia, Belgio, Austria presentano ancora indici molto elevati (tra 19 e 20 morti ogni 100.000 abitanti); Grecia, Spagna, Portogallo rimangono in condizioni di estrema criticità (fino a 30 morti ogni 100.000 abitanti); Paesi Bassi e Danimarca continuano a ridurre il numero delle vittime (portandosi su tassi tra 9 e 12 morti ogni 100.000 abitanti), avvicinandosi al Regno Unito e la Svezia, Paesi che risultano stabilmente più virtuosi (9,0 morti ogni 100.000 abitanti).
- **Dalla fine degli anni '90**, l'Italia inizia a peggiorare la sua condizione, con indici che rimangono stabilmente al di sopra dei valori medi dal 2000 (quando l'indice è di 12,2 morti ogni 100.000 abitanti su un tasso medio di 11,1) fino al 2015 (5,7 morti ogni 100.000 abitanti su un tasso medio di 4,7). Nonostante l'innegabile miglioramento delle condizioni di incidentalità, indotto in buona parte dagli investimenti e dagli interventi del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale"<sup>15</sup>, i risultati rimangono, in Italia, ancora distanti da quelli di Paesi come la Svezia (dove nel 2015 risulta un tasso di 2,6 morti ogni 100.000 abitanti), il Regno Unito (2,8), i Paesi Bassi (3,1) o la Danimarca (3,1).

<sup>15</sup> Per approfondimenti, si rimanda al successivo § **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata..**



**EVOLUZIONE DEI TASSI DI MORTALITÀ DAL 1970 AD OGGI: IL LENTO PERCORSO DELL'ITALIA**

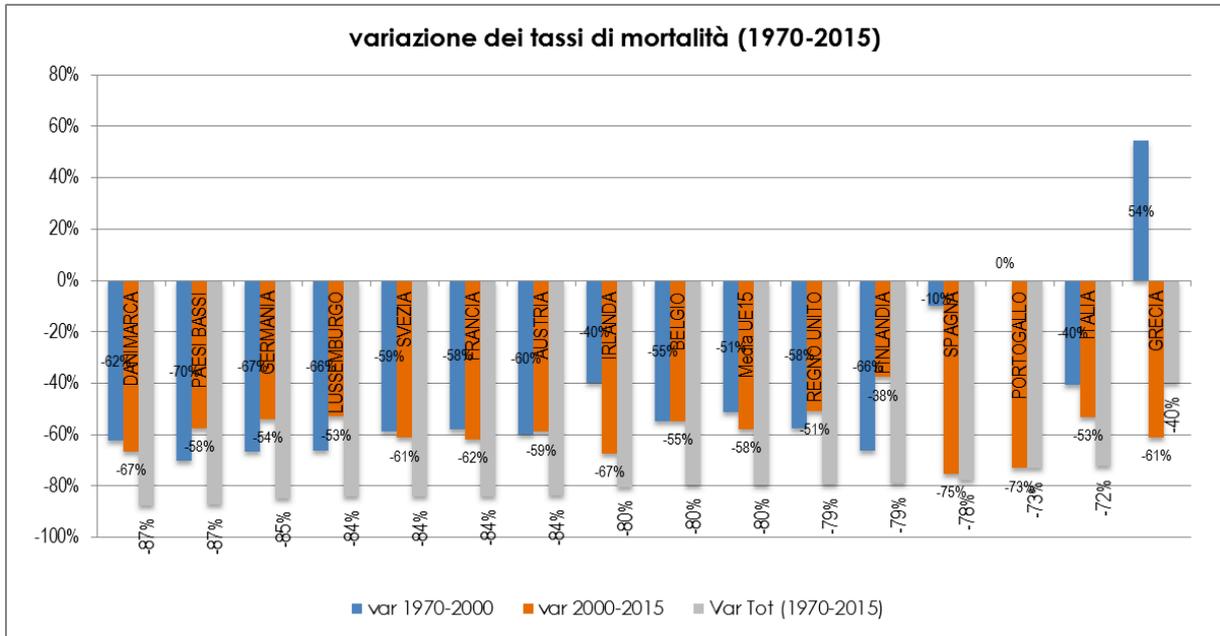
	1970	1980		1990		2000		2002		2006		2010		2015	
1	GRECIA	12,5	SVEZIA	10,2	REGNO UNITO	9,1	REGNO UNITO	5,7	REGNO UNITO	5,8	PAESI BASSI	4,5	SVEZIA	2,8	SVEZIA
2	REGNO UNITO	13,5	REGNO UNITO	10,7	SVEZIA	9,1	SVEZIA	6,7	PAESI BASSI	6,1	SVEZIA	4,9	REGNO UNITO	3,1	REGNO UNITO
3	SPAGNA	16,2	FINLANDIA	11,5	PAESI BASSI	9,2	PAESI BASSI	7,3	SVEZIA	6,3	REGNO UNITO	5,5	PAESI BASSI	3,2	PAESI BASSI
4	SVEZIA	16,3	DANIMARCA	13,5	DANIMARCA	12,3	FINLANDIA	7,7	FINLANDIA	8,0	DANIMARCA	5,7	GERMANIA	4,5	DANIMARCA
5	IRLANDA	18,3	PAESI BASSI	14,2	<b>ITALIA</b>	12,6	GERMANIA	9,1	GERMANIA	8,3	GERMANIA	6,2	DANIMARCA	4,6	SPAGNA
6	<b>ITALIA</b>	20,5	GRECIA	15,1	FINLANDIA	13,0	DANIMARCA	9,3	DANIMARCA	8,6	FINLANDIA	6,4	IRLANDA	4,7	IRLANDA
7	PORTOGALLO	21,2	<b>ITALIA</b>	16,3	IRLANDA	13,6	IRLANDA	11,0	IRLANDA	9,7	FRANCIA	7,8	FINLANDIA	5,1	GERMANIA
8	FINLANDIA	22,9	IRLANDA	16,6	GERMANIA	14,0	<b>ITALIA</b>	12,2	AUSTRIA	11,9	LUSSEMBURGO	7,9	SPAGNA	5,3	FINLANDIA
9	PAESI BASSI	24,5	SPAGNA	17,5	LUSSEMBURGO	18,7	LUSSEMBURGO	13,2	<b>ITALIA</b>	12,2	AUSTRIA	8,9	FRANCIA	6,2	FRANCIA
10	DANIMARCA	24,6	GERMANIA	19,3	FRANCIA	19,8	AUSTRIA	13,4	BELGIO	12,7	IRLANDA	9,0	LUSSEMBURGO	6,4	AUSTRIA
11	GERMANIA	27,3	BELGIO	24,3	BELGIO	19,9	FRANCIA	13,6	FRANCIA	12,9	PORTOGALLO	9,2	AUSTRIA	6,6	<b>ITALIA</b>
12	BELGIO	31,8	FRANCIA	25,4	AUSTRIA	20,3	BELGIO	14,4	SPAGNA	13,1	SPAGNA	9,5	<b>ITALIA</b>	6,9	PORTOGALLO
13	FRANCIA	32,4	AUSTRIA	25,9	GRECIA	23,1	SPAGNA	14,6	LUSSEMBURGO	14,0	<b>ITALIA</b>	9,6	BELGIO	7,7	LUSSEMBURGO
14	AUSTRIA	33,6	LUSSEMBURGO	27,0	SPAGNA	23,3	GRECIA	19,3	GRECIA	14,9	BELGIO	10,2	PORTOGALLO	8,9	BELGIO
15	LUSSEMBURGO	39,0	PORTOGALLO	30,3	PORTOGALLO	30,4	PORTOGALLO	21,2	PORTOGALLO	16,1	GRECIA	15,0	GRECIA	11,3	GRECIA
	<b>UE 15</b>	<b>22,8</b>	<b>UE 15</b>	<b>18,0</b>	<b>UE 15</b>	<b>15,5</b>	<b>UE 15</b>	<b>11,1</b>	<b>UE 15</b>	<b>10,2</b>	<b>UE 15</b>	<b>7,6</b>	<b>UE 15</b>	<b>5,4</b>	<b>UE 15</b>
															<b>4,7</b>

Elaborazioni CdCSS su fonte Eurostat – Anni 1970-2015



Complessivamente, dal 1970 ad oggi, Paesi come la Danimarca e i Paesi Bassi hanno ridotto i tassi di mortalità dell'87%; Germania, Lussemburgo, Svezia, Francia e Austria, dell' 84%-85%; Irlanda e Belgio, dell'80%, con dinamiche più o meno veloci tra il 1970 e il 2000 e tra il 2000 e il 2015.

**L'Italia, con una riduzione complessiva del 72%, si pone al penultimo posto nel confronto con gli altri Paesi, dopo la Grecia, con dinamiche più lente soprattutto dal 2000 ad oggi.**



Elaborazioni CdCSS su fonte Eurostat – Anni 1970-2015



#### 1.4. Il perseguimento degli obiettivi europei

Nel 2001, la Commissione europea fissa il **primo obiettivo di ridurre del 50% il numero delle vittime entro il 2010** e, a tal fine, indica per la prima volta le misure necessarie a rafforzare la sicurezza stradale in tutti gli Stati membri.<sup>16</sup>

Nel 2010, la Comunicazione della Commissione europea fissa il **secondo obiettivo di ridurre di un ulteriore 50% il numero delle vittime entro il 2020**.<sup>17</sup>

Dal 2001 al 2010, l'Ue dei 28 Paesi riduce complessivamente del 43% il numero dei morti per incidente stradale. In particolare:

- Latvia, Estonia, Lituania, Spagna, Svezia, Lussemburgo, Francia Slovenia raggiungono e superano l'obiettivo, con riduzioni dal 50% al 60%;
- Irlanda, Germania, Regno Unito, Paesi Bassi, Portogallo e Belgio, non raggiungono l'obiettivo ma registrano riduzioni superiori alla media, dal 43% al 49%;
- altri Paesi rimangono al di sotto, ma più o meno in linea con la riduzione media europea. Tra questi **l'Italia che, nel decennio, raggiunge una riduzione del 42%**;
- distanti dalla media dell'Unione e ancor più dall'obiettivo risultano Croazia, Grecia, Polonia, Bulgaria, con riduzioni tra il 20% e il 30%;
- Romania e Malta riducono il numero dei morti solamente del 3% e del 6%.

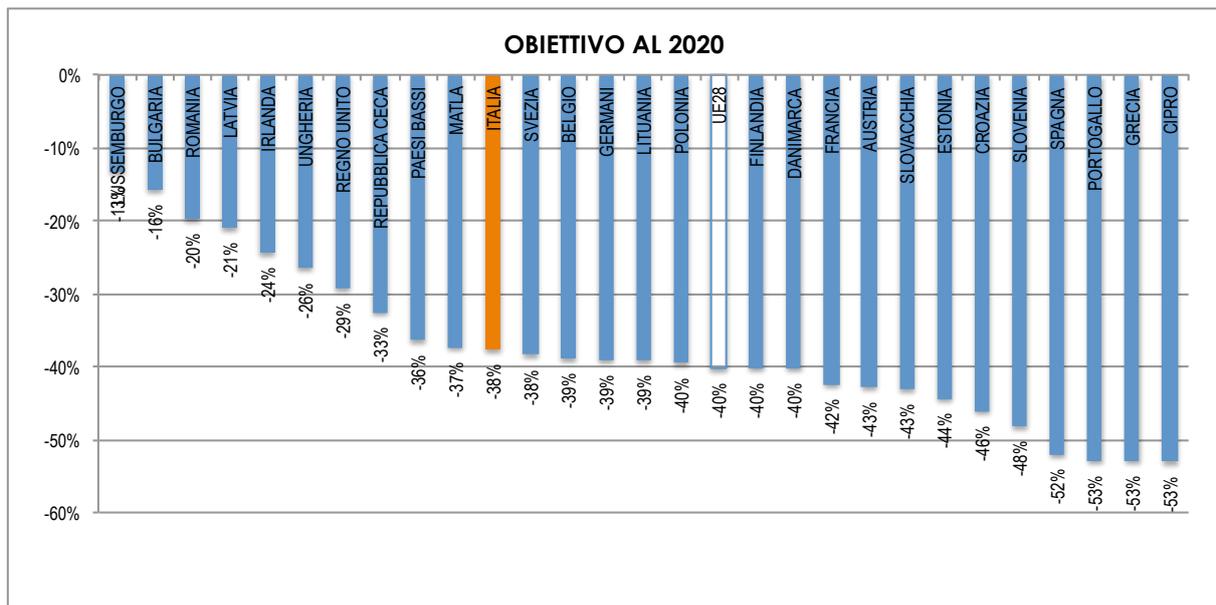
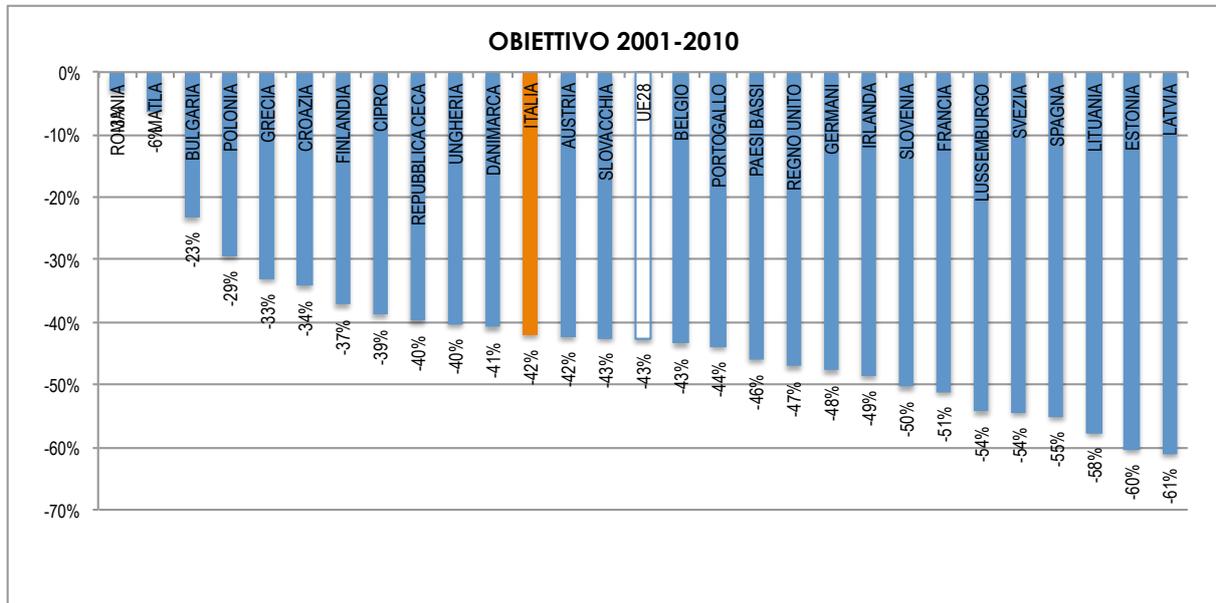
Mantenendo costante la riduzione media annua dal 2001 al 2014 per ciascun Paese, **la proiezione per il decennio 2011-2020** nel perseguimento del secondo obiettivo europeo porterebbe **l'Ue dei 28 Paesi ad una riduzione complessiva del 40%**. In particolare:

- soltanto Cipro, Grecia, Portogallo, Spagna raggiungerebbero l'obiettivo del 50% (Paesi che sono rimasti fermi o hanno camminato molto lentamente negli anni precedenti);
- con riduzioni pur consistenti risulterebbero Slovenia, Croazia, Estonia, Slovacchia, Austria, Francia, Danimarca e Finlandia, tra il 40% e il 48%;
- sostanzialmente allineati con la media, rimarrebbero altri Paesi, tra cui **l'Italia, con una riduzione del 38%**;
- riduzioni minime risulterebbero, invece, per Lussemburgo e Bulgaria, inferiori al 20%.

Per raggiungere l'obiettivo al 2020 (il 50% in meno dei decessi rispetto al 2011), i 28 Paesi dell'UE dovrebbero attestarsi su **una riduzione media del 6,7% l'anno**. I dati al 2015 fanno, invece, registrare un totale di 26.313 morti, l'1% in più rispetto all'anno precedente.

<sup>16</sup> Libro Bianco - *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*.

<sup>17</sup> Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale")





## 1.5. Italia: divari regionali

L'Italia, al 2015, ha registrato **3.428 morti e 245.920 feriti per incidente stradale**, con un incremento del numero dei decessi dell'1,4% rispetto all'anno precedente, a fronte di una riduzione media sia del numero di incidenti (-1,4%) che di feriti (-1,7%) rispetto al 2014.

Considerando complessivamente il valore economico che viene attribuito a ciascuna vittima (morti e feriti) secondo i parametri introdotti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti<sup>18</sup>, risulta **un costo sociale a carico della Collettività pari 17,5 miliardi di Euro**.

Le condizioni risultano, tuttavia, diverse a dimensione regionale.

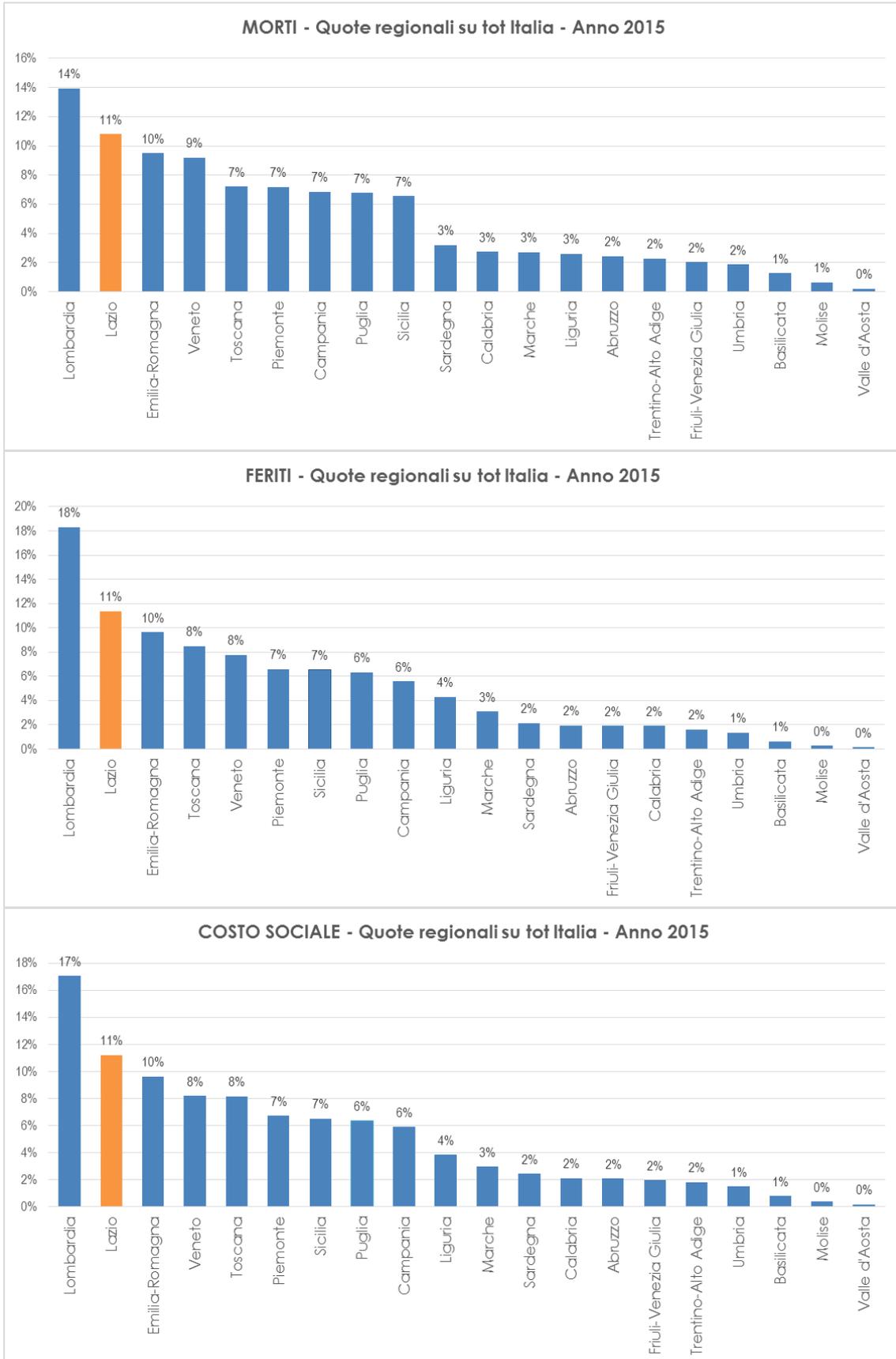
Vittime e Costo sociale - Regioni - Anno 2015								
	2015				Variazioni % rispetto al 2014			
	Incidenti	Morti	Feriti	Cs (mil Euro)	Incidenti	Morti	Feriti	Cs (mil Euro)
Piemonte	11.134	246	16.278	1.180	-2,7%	-7,2%	-1,1%	-3,3%
Valle d'Aosta	283	7	408	31	-4,1%	-46,2%	-0,7%	-23,1%
Lombardia	32.774	478	45.203	2.987	-1,2%	6,7%	-1,2%	0,6%
Trentino-Alto Adige	3.052	78	4.028	321	1,7%	30,0%	1,6%	10,5%
Veneto	13.867	315	19.156	1.435	-0,7%	-3,1%	-1,8%	-2,1%
Friuli-Venezia Giulia	3.538	70	4.727	344	6,7%	-30,0%	7,8%	-7,6%
Liguria	8.415	89	10.633	675	0,3%	53,4%	0,0%	7,4%
Emilia-Romagna	17.385	326	23.788	1.686	-0,4%	-0,3%	-0,5%	-0,4%
Toscana	15.863	247	20.957	1.431	-4,7%	-1,2%	-5,0%	-4,0%
Umbria	2.285	64	3.318	261	1,2%	36,2%	0,7%	11,4%
Marche	5.333	93	7.606	520	-1,6%	-7,0%	-3,3%	-4,1%
Lazio	20.227	370	28.117	1.966	<b>-1,8%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>-1,3%</b>
Abruzzo	3.217	84	4.827	365	-6,2%	9,1%	-7,1%	-2,0%
Molise	461	22	722	69	-9,8%	-18,5%	-7,7%	-13,4%
Campania	9.111	235	13.755	1.034	-0,8%	0,9%	-1,6%	-0,7%
Puglia	9.524	232	15.646	1.114	0,3%	0,4%	-1,7%	-0,9%
Basilicata	936	43	1.562	141	0,0%	4,9%	2,3%	3,3%
Calabria	2.733	94	4.700	370	2,8%	-6,9%	6,1%	0,5%
Sicilia	10.864	225	16.224	1.143	-4,4%	7,7%	-5,5%	-1,8%
Sardegna	3.537	110	5.265	427	1,3%	12,2%	-0,9%	4,0%
<b>ITALIA</b>	<b>174.539</b>	<b>3.428</b>	<b>246.920</b>	<b>17.498</b>	<b>-1,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>-1,7%</b>	<b>-0,8%</b>

Elaborazioni CdCSS su fonte Istat - 2015

Le più alte concentrazioni di vittime vedono al primo posto la **Lombardia** che, da sola, ha concentrato il 14% dei decessi, il 18% dei feriti e il 17% del costo sociale registrato a dimensione nazionale.

**Il Lazio, al 2° posto in graduatoria**, raccoglie l'11% dei decessi, dei feriti e del costo sociale, con 370 morti (-0,3% rispetto all'anno precedente), 28.117 feriti (-1,7% rispetto all'anno precedente), quasi 2 miliardi di euro di costo sociale (-1,3% rispetto all'anno precedente).

<sup>18</sup> In base ai parametri indicati nel Decreto dirigenziale del Ministero Infrastrutture e Trasporti n°189 del 24/09/2012 “Costo sociale medio per ogni incidente mortale o grave verificatosi sulla strada”, il costo sociale dell'incidentalità stradale è dato dalla seguente formula:  $Css=Cm*Nm+Cf*Nf+Cinc*Ninc$ . **Css**: Costo sociale dell'incidentalità (in migliaia di €); **Cm, Cf, Cinc**: rappresentano rispettivamente il costo unitario di un decesso (1,503 mln. €), di un ferito (0,042 mln. €) e di un incidente senza danni alle persone (0,011 mln €); **Nm, Nf, Ninc**: rappresentano rispettivamente il numero di decessi, di feriti e di incidenti.



Elaborazioni CdCSS su fonte Istat 2015

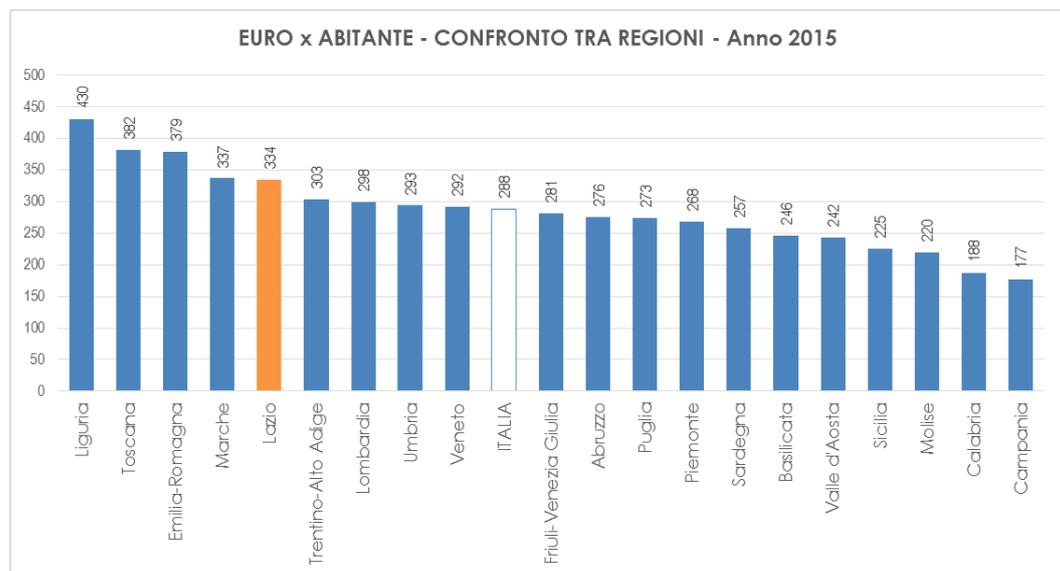
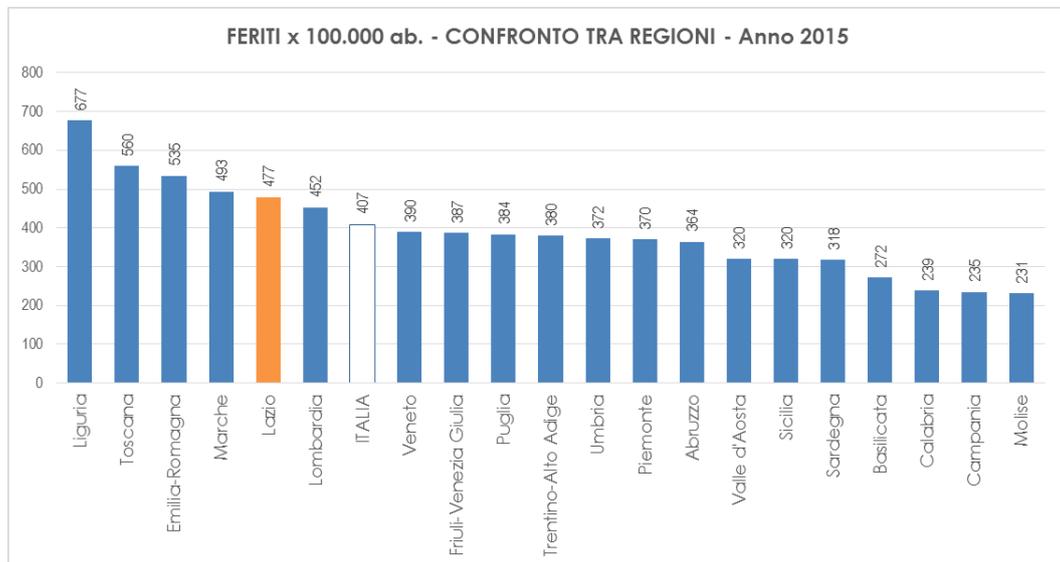
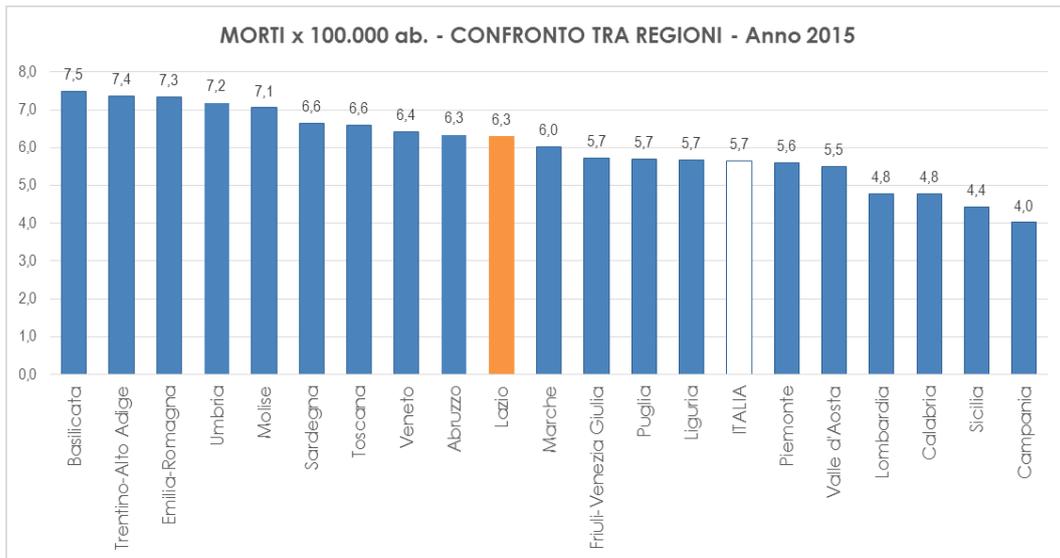


Rispetto ai tassi medi nazionali di 5,7 morti e 407 feriti ogni 100 mila abitanti e al costo sociale medio pro-capite di 288 euro per abitante, i livelli massimi si sono registrati in **Basilicata, Trentino-Alto Adige, Emilia Romagna, Umbria e Molise**, regioni per le quali gli indici di mortalità variano tra 7,5 e 7,0 morti ogni 100 mila abitanti.

Anche nel Lazio i tassi sono rimasti superiori ai valori medi nazionali, con **6,3 morti e 477 feriti ogni 100.000 abitanti**. Il costo sociale è stato pari a **334 euro per abitante**, il 16% in più rispetto al costo medio nazionale, comunque più contenuto rispetto a quello raggiunto in altre regioni come la Liguria (430), la Toscana (382), l’Emilia-Romagna (379) e le Marche (337).

Indici di rischio - Regioni - Anno 2015								
	2014				2015			
	Incidenti x 100.000 ab	Morti x 100.000 ab	Feriti x 100.000 ab	CsP (euro x ab)	Incidenti x 100.000 ab	Morti x 100.000 ab	Feriti x 100.000 ab	CsP (euro x ab)
Piemonte	258,7	6,0	372,1	275,6	252,8	5,6	369,6	267,8
Valle d'Aosta	229,9	10,1	320,3	312,9	222,3	5,5	320,4	242,4
Lombardia	331,7	4,5	457,4	296,9	327,5	4,8	451,7	298,5
Trentino-Alto Adige	284,3	5,7	375,3	275,1	288,2	7,4	380,3	303,0
Veneto	283,3	6,6	396,0	297,5	282,1	6,4	389,7	291,9
Friuli-Venezia Giulia	270,2	8,1	357,3	303,1	289,7	5,7	387,1	281,5
Liguria	529,7	3,7	671,8	396,9	535,6	5,7	676,8	429,8
Emilia-Romagna	392,2	7,3	537,1	380,4	390,8	7,3	534,8	378,9
Toscana	443,8	6,7	587,6	397,0	423,6	6,6	559,7	382,0
Umbria	252,4	5,3	368,4	262,2	256,4	7,2	372,3	293,4
Marche	349,6	6,4	507,2	349,5	345,5	6,0	492,7	336,6
<b>Lazio</b>	<b>349,4</b>	<b>6,3</b>	<b>485,3</b>	<b>338,0</b>	<b>343,5</b>	<b>6,3</b>	<b>477,5</b>	<b>333,8</b>
Abruzzo	257,5	5,8	390,1	280,0	242,5	6,3	363,9	275,5
Molise	163,1	8,6	249,6	252,9	147,7	7,1	231,4	220,0
Campania	156,6	4,0	238,5	177,7	155,7	4,0	235,1	176,8
Puglia	232,2	5,6	389,2	274,8	233,6	5,7	383,7	273,3
Basilicata	162,3	7,1	264,8	236,6	163,2	7,5	272,3	245,6
Calabria	134,5	5,1	224,0	186,2	138,7	4,8	238,5	187,7
Sicilia	223,2	4,1	337,1	228,6	214,1	4,4	319,7	225,2
Sardegna	209,9	5,9	319,3	246,5	213,3	6,6	317,5	257,3
<b>ITALIA</b>	<b>291,2</b>	<b>5,6</b>	<b>413,1</b>	<b>290,0</b>	<b>287,7</b>	<b>5,7</b>	<b>407,0</b>	<b>288,4</b>

Elaborazioni CdCSS su fonte Istat - 2015



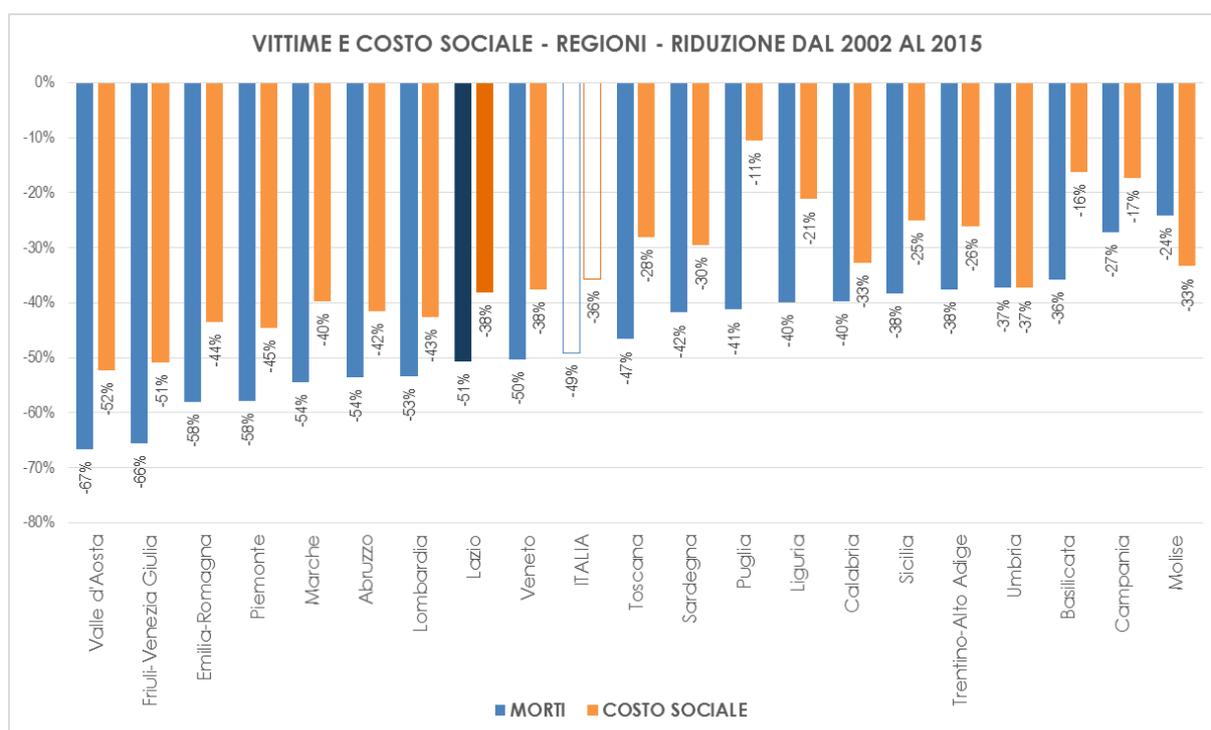
Elaborazioni CdCSS su fonte Istat 2015



Si evidenzia in ogni caso un netto miglioramento nelle condizioni nel lungo periodo. Rispetto al 2002, si osserva una riduzione complessiva a dimensione nazionale fino al 2015 del 49% dei morti e del 36% del costo sociale.

Ma le dinamiche assumono dimensioni diverse a dimensione regionale. Riduzione più importanti si registrano in Piemonte, Emilia-Romagna, Friuli Venezia-Giulia e Valle d’Aosta, che raggiungono dal 58% fino al 67% in meno del numero dei decessi e dal 45% fino al 52% in meno di costo sociale. Riduzioni superiori alla media nazionale sono state raggiunte anche da Marche, Abruzzo, Lombardia e Veneto, tra il 54% e il 50% di riduzione del numero di decessi e tra il 40% e il 38% di riduzione di costo sociale.

**Il Lazio, nello stesso periodo, ha ridotto del 51% il numero di decessi e del 38% il costo sociale annuo.**



Elaborazioni CdCSS su fonte Istat

E' in gran parte il risultato dell'attuazione del *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale* di cui si tratterà più approfonditamente nei paragrafi successivi. Ma proprio per comprendere la reale efficacia del PNSS, è bene evidenziare **la dimensione complessiva che, in valori assoluti, ha assunto il fenomeno dell'incidentalità stradale in Italia, e nelle varie regioni, dal 2002 ad oggi.**

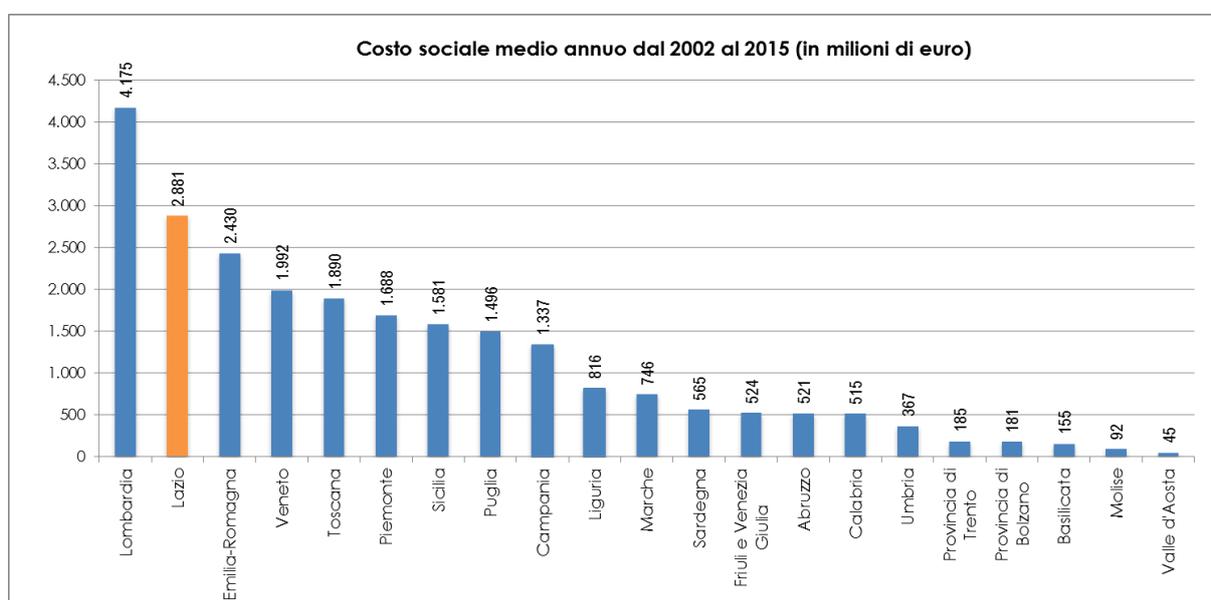
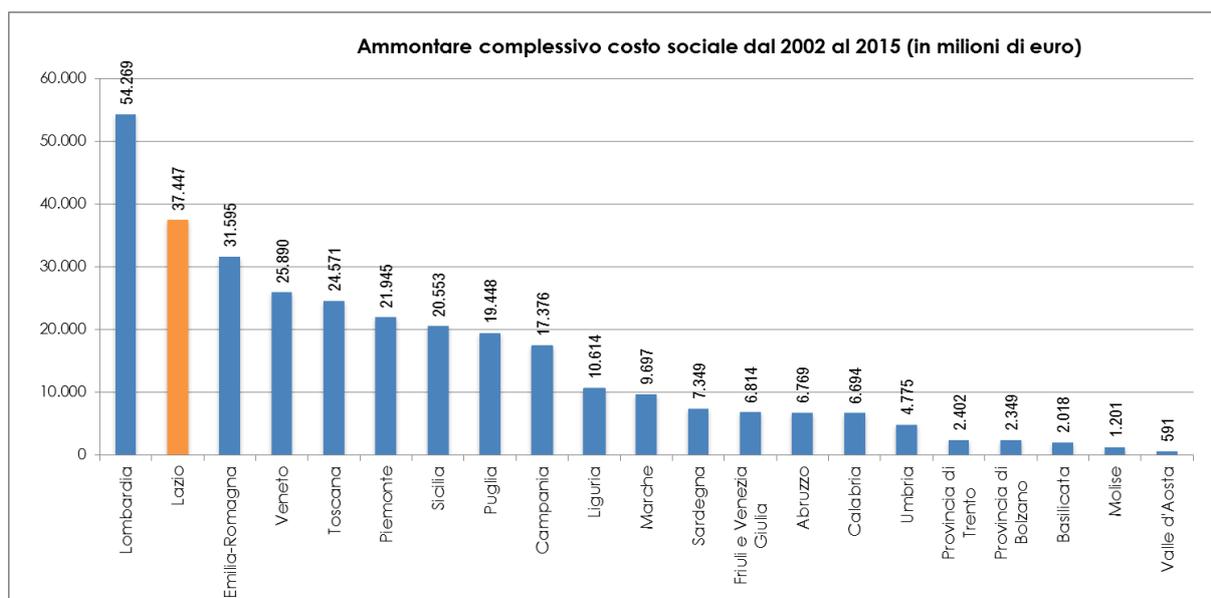
Nel corso dei 13 anni, dal 2002-2015, l'incidentalità stradale in Italia ha determinato un totale di 66.894 morti<sup>19</sup>, 4,3 milioni di feriti<sup>20</sup>, per un costo sociale di oltre 314 miliardi di euro; una media annua di 5.146 morti e 328.998 feriti, per un costo sociale di 24,2 miliardi di euro.

Le maggiori concentrazioni risultano in Lombardia, Lazio, Emilia Romagna, Veneto, Toscana e Piemonte che, insieme, raccolgono oltre il 60% del costo sociale. Solamente **nel Lazio, nel corso degli ultimi 13 anni, ci sono stati 7.034 morti e 536 mila feriti, per un costo sociale di 37,5 miliardi di euro** (2,9 miliardi di euro l'anno, in gran parte assorbiti dalla città di Roma).

Vittime e costo sociale - Totale 2002-2015					Vittime e costo sociale - Media annua 2002-2015				
	Incidenti	Morti	Feriti	Cs (Mil €)		Incidenti	Morti	Feriti	Cs (Mil €)
Piemonte	193.471	5.268	281.790	21.945	Piemonte	14.882	405	21.676	1.688
Valle d'Aosta	4.949	165	6.841	591	Valle d'Aosta	381	13	526	45
Lombardia	583.572	9.599	791.602	54.269	Lombardia	44.890	738	60.892	4.175
Provincia di Trento	21.421	664	27.665	2.402	Provincia di Trento	1.648	51	2.128	185
Provincia di Bolzano	22.975	515	31.312	2.349	Provincia di Bolzano	1.767	40	2.409	181
Veneto	232.814	6.432	323.530	25.890	Veneto	17.909	495	24.887	1.992
Friuli e Venezia Giulia	62.063	1.757	82.666	6.814	Friuli e Venezia Giulia	4.774	135	6.359	524
Liguria	131.463	1.339	169.494	10.614	Liguria	10.113	103	13.038	816
Emilia-Romagna	303.782	7.042	418.441	31.595	Emilia-Romagna	23.368	542	32.188	2.430
Toscana	266.722	4.455	353.881	24.571	Toscana	20.517	343	27.222	1.890
Umbria	43.253	1.123	61.830	4.775	Umbria	3.327	86	4.756	367
Marche	94.162	1.922	136.717	9.697	Marche	7.243	148	10.517	746
<b>Lazio</b>	<b>385.857</b>	<b>7.034</b>	<b>535.987</b>	<b>37.447</b>	<b>Lazio</b>	<b>29.681</b>	<b>541</b>	<b>41.230</b>	<b>2.881</b>
Abruzzo	58.712	1.561	89.434	6.769	Abruzzo	4.516	120	6.880	521
Molise	8.199	370	13.136	1.201	Molise	631	28	1.010	92
Campania	147.144	4.226	222.727	17.376	Campania	11.319	325	17.133	1.337
Puglia	153.004	4.667	254.584	19.448	Puglia	11.770	359	19.583	1.496
Basilicata	13.057	630	21.961	2.018	Basilicata	1.004	48	1.689	155
Calabria	47.482	1.862	79.866	6.694	Calabria	3.652	143	6.144	515
Sicilia	186.668	4.373	282.461	20.553	Sicilia	14.359	336	21.728	1.581
Sardegna	60.304	1.890	91.045	7.349	Sardegna	4.639	145	7.003	565
<b>ITALIA</b>	<b>3.021.074</b>	<b>66.894</b>	<b>4.276.970</b>	<b>314.367</b>	<b>ITALIA</b>	<b>232.390</b>	<b>5.146</b>	<b>328.998</b>	<b>24.182</b>

Elaborazioni CdCSS su fonte Istat

<sup>19</sup> Per dare un ordine di grandezza, si pensi a cittadine come Carrara, Vigevano, Caltanissetta, Viareggio che hanno una popolazione di tali dimensioni.  
<sup>20</sup> Una volta e mezzo la città di Roma.



Elaborazioni CdCSS su fonte Istat





## 2. POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE







## 2.1. Il quadro programmatico internazionale

Dalla prima metà degli anni '90, la Commissione europea ha avviato una serie di politiche specificamente rivolte a promuovere, a livello Comunitario e nei singoli Stati Membri, una strategia comune per innalzare gli standard di sicurezza stradale e ridurre il numero delle vittime della strada. Sono stati definiti gli obiettivi "quantitativi" e "qualitativi" da perseguire nel decennio 2001-2010 e nel decennio successivo, fino al 2020; sono state indicate le azioni da perseguire per contrastare il fenomeno dell'incidentalità; è stata richiamata l'attenzione dei Governi nazionali ad intervenire con **strutture, strumenti e risorse specificamente dedicate al governo e alla gestione della sicurezza stradale.**

I principali documenti adottati dalla Commissione europea sono:

- **1993 - Primo Programma d'azione europeo in materia di sicurezza stradale (COM 1993/246).** Tra i principali campi di intervento: l'istituzione di una banca dati comunitaria (Progetto CARE); la promozione di sistemi di sicurezza attiva e passiva dei veicoli (con particolare attenzione al miglioramento delle condizioni di protezione dei passeggeri e dei bambini); iniziative di educazione degli utenti e formazione dei conducenti; adozione di misure relative ai comportamenti di guida (rispetto delle regole e dei limiti di velocità, guida sotto l'effetto di alcol, droghe o in condizioni di stanchezza); interventi per migliorare la qualità delle infrastrutture; misure per regolamentare il trasporto su strada di materiali pericolosi; ecc.
- **1997 - Secondo Programma d'azione europeo in materia di sicurezza stradale (COM 1997/0131).** Tra le principali azioni: la valutazione da parte degli Stati membri dell'elevato costo sociale degli incidenti stradali; la realizzazione di una banca dati comunitaria; la definizione di azioni volte a contrastare i comportamenti di guida a rischio; l'applicazione di tecnologie innovative e della telematica ai trasporti; il coordinamento dei criteri di valutazione dei livelli di sicurezza dei veicoli.
- **2000 - Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea. Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni (COM 2000/125).** La Comunicazione ha come oggetto il Programma d'Azione 1997-2001. Il documento comprende una relazione sullo stato di avanzamento del programma; una classificazione delle priorità delle misure proposte sulla base del potenziale di riduzione degli incidenti mortali e del rapporto costo-efficacia; una raccomandazione che invita gli Stati membri a tener conto degli elevati costi economici degli incidenti stradali rispetto ai costi delle misure correttive e, quindi, a prevedere meccanismi per sensibilizzare i decisori in merito ai benefici delle misure di sicurezza stradale.
- **2001 - Libro Bianco. La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte (COM 2001/0371).** Il documento restituisce il quadro delle condizioni di incidentalità a livello europeo e definisce le linee programmatiche per la politica comunitaria in questo settore fino al 2010. Viene posto l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010, attraverso l'armonizzazione della normativa tra gli Stati membri e la promozione di nuove tecnologie a servizio della sicurezza stradale.
- **2003 - Terzo Programma di azione europeo per la sicurezza stradale. Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa (COM 2003/311).** Il Programma conferma l'obiettivo del Libro Bianco di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010. Tra le principali linee di azione: indurre gli utenti ad adottare comportamenti di guida responsabili; sfruttare il progresso tecnico per rendere i veicoli più sicuri; intervenire per innalzare la qualità delle infrastrutture stradali; potenziare la sicurezza del trasporto professionale sia merci che passeggeri; rendere più efficace il sistema del soccorso e dell'assistenza alle vittime; favorire la raccolta, l'analisi e la diffusione dei dati sugli incidenti.



- **2006 - *Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente.*** Riesame intermedio del Libro Bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea (**COM 2006/314**). Il documento conferma gli obiettivi precedentemente fissati ma evidenzia anche come il contesto generale della politica europea dei trasporti sia cambiato. Viene proposto un ventaglio di strumenti più flessibili per raggiungere una mobilità sostenibile nel mercato interno e per il cittadino; ottimizzare le infrastrutture per ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità; promuovere una mobilità intelligente, favorendo il trasferimento del traffico verso modi di trasporto meno inquinanti.
- **2010 - *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale (COM 2010/389-3).*** Viene rinnovato l'obiettivo di ridurre del 50% il numero delle vittime entro il 2020. Sette gli obiettivi strategici: miglioramento dell'educazione stradale e maggiore consapevolezza da parte di tutti gli utenti della strada; rafforzamento dell'applicazione della normativa; miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali; miglioramento della sicurezza dei veicoli; promozione dell'uso delle tecnologie; miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente; salvaguardia degli utenti vulnerabili (utenti dei veicoli a 2 ruote a motore, pedoni e ciclisti, anziani e persone con disabilità). A ciascuno degli obiettivi vengono associate azioni concrete da realizzare sia a livello comunitario che nei singoli Stati membri.
- **2011 - *Libro Bianco. Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile (COM 2011/144).*** Vengono illustrate le 10 linee di azione per conseguire l'obiettivo di ridurre del 60% le emissioni di gas serra entro il 2050. La sfida principale consiste nell'interrompere la dipendenza del sistema dei trasporti dal petrolio, senza sacrificarne l'efficienza e compromettere la mobilità. In allegato alla comunicazione viene riportato l'elenco delle iniziative da porre in essere. Una tra queste riguarda l'intervento nel settore della sicurezza dei trasporti, **verso l'obiettivo "zero vittime" sulle strade.**

Il tema della sicurezza stradale assume centralità anche al di fuori dell'Unione europea, a dimensione mondiale.

Con la **Risoluzione 64/255 del marzo 2010**, le Nazioni Unite proclamano il **"Decennio 2011-2020 della Sicurezza Stradale"** con l'obiettivo di contrastare i livelli di incidentalità e ridurre il numero delle vittime sulla strada, attraverso interventi ed azioni di livello nazionale, regionale e mondiale.

La Risoluzione richiama l'impegno di OMS e ONU ad elaborare un **"Piano di Azione"** come documento di indirizzo per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Le principali linee di intervento individuate dal **"Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020"**<sup>21</sup> riguardano: *l'adesione e la valorizzazione da parte di tutti i Paesi alle politiche indicate da OMS e ONU e la loro promozione a livello regionale; lo sviluppo e l'implementazione di strategie e programmi di sicurezza stradale; la definizione di obiettivi ambiziosi e tuttavia raggiungibili di riduzione del numero delle vittime entro il 2020, sulla base delle specifiche dinamiche di incidentalità; il miglioramento e il rafforzamento delle attività di gestione delle infrastrutture a livello nazionale, regionale e mondiale; il miglioramento della qualità delle basi dati a livello nazionale, regionale e mondiale; il monitoraggio dei risultati progressivamente raggiunti sulla base di una serie predefinita di indicatori; l'incremento degli investimenti e la migliore gestione delle risorse, anche attraverso un più ampio spazio alla componente "sicurezza" all'interno dei progetti di infrastruttura; la costruzione di competenze specialistiche a livello nazionale, regionale e mondiale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.*

Il Piano individua **5 filoni di attività**: gestione della sicurezza stradale; sicurezza delle strade e governo della mobilità; sicurezza dei veicoli; sicurezza degli utenti; intervento post-incidente.

<sup>21</sup> United Nations General Assembly – "Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020" - March 2010.



Più recente è l'attenzione al problema dell'incidentalità stradale nell'ambito dell'**Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile**<sup>22</sup>.

Mantenendo l'obiettivo fissato al 2020, di riduzione del 50% dei morti e dei feriti, **l'ONU rafforza il collegamento tra i temi della sicurezza stradale e quelli della salvaguardia della salute e dell'ambiente per uno sviluppo sostenibile**. In particolare, vengono indicati 2 obiettivi che riguardano la sicurezza stradale:

- **Obiettivo 3:** Garantire una vita sana e promuovere il benessere per tutti e tutte le fasce di età (**3.6 Entro il 2020 dimezzare il numero delle vittime a livello mondiale**);
- **Obiettivo 11:** Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili (**11.2 Entro il 2030 garantire sistemi di trasporto sicuri, accessibili e sostenibili per tutti, migliorare la sicurezza stradale, ampliando l'offerta dei mezzi di trasporto pubblici e garantendo la massima attenzione agli utenti vulnerabili, in particolare bambini, anziani e persone con disabilità**).

---

<sup>22</sup> United Nations – “Transforming our world: The 2030 Agenda for Sustainable Development” – A/Res/70/1 – Settembre 2015.



## 2.2. Italia: il “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale”

### 2.2.1. Natura e modello di gestione del PNSS

Verso la fine degli anni '90, in continuità con la programmazione europea, anche l'Italia avvia una politica di governo della sicurezza stradale.

Fino a quel momento, come in molti altri Paesi, dominava l'idea che gli incidenti stradali fossero in larga massima determinati da comportamenti individuali o da eventi casuali; scarsa attenzione veniva posta alla possibilità di incidere sul fenomeno dell'incidentalità stradale attraverso politiche specificamente mirate.

La “**Prima Relazione sulla Sicurezza Stradale**” al Parlamento risale al 1998. A partire da un'analisi dei dati di incidentalità, mai svolta in precedenza, si evidenzia “... l'opportunità di predisporre un Piano nazionale, (...) volto a promuovere e supportare l'intervento degli Enti proprietari e gestori di reti stradali per migliorare i livelli di sicurezza”.

A seguire, l'**art. 32 della Legge 144 del 17 luglio 1999** istituisce il “**Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**” e ne definisce gli obiettivi principali: “*ridurre*”, da un lato, “*il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali*” e, dall'altro, “*gli ingenti costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa dell'incidentalità stradale*”.

E' importante sottolineare la natura della Legge 144/99 che, oltre a contenuti ed obiettivi del Piano, fissa anche **gli oneri finanziari che ne derivano**.<sup>23</sup>

**Nel marzo del 2002**, dopo una fase di condivisione del documento di “*Indirizzi generali e linee guida di attuazione*”, promosso dal Ministero competente - l'allora Ministero dei Lavori Pubblici - di concerto con i Ministeri dell'Interno, Istruzione, Sanità e Trasporti, e sottoposto al parere delle competenti Commissioni di Camera e Senato, viene approvato il “**Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**” (PNSS 2002).

Fissando l'obiettivo europeo di dimezzare il numero delle vittime entro il 2010, il PNSS 2002 indica **le azioni “prioritarie” da realizzare nel decennio successivo**. In particolare:

- **Azioni di primo livello**, finalizzate a migliorare lo stato della sicurezza stradale sui sistemi infrastrutturali e nei comparti di mobilità a massimo rischio;<sup>24</sup>
- **Azioni di secondo livello**, volte ad intervenire in maniera sistematica e diffusa sul territorio per migliorare l'efficacia complessiva delle politiche di sicurezza stradale.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Punti 4 e 5 dell'art.32 della L.144/1999.

<sup>24</sup> Azioni di primo livello: Indirizzi e incentivi per la messa in sicurezza delle tratte stradali extraurbane a maggiore rischio di incidentalità; indirizzi e incentivi per la messa in sicurezza di zone urbane a maggiore rischio di incidentalità; indirizzi e incentivi per provvedimenti finalizzati a migliorare la sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, conducenti di motocicli e ciclomotori) e a rischio (utenti anziani e giovani), sia per quanto riguarda i comportamenti di guida, sia per quanto riguarda le condizioni della rete e i servizi di trasporto; misure di contrasto dei comportamenti di guida ad alto rischio, che determinano situazioni di elevato pericolo per la collettività; misure a supporto della gestione della regolamentazione di velocità, al fine di rafforzare la messa in sicurezza delle tratte a massimo rischio e delle situazioni urbane ad elevata incidentalità.

<sup>25</sup> Azioni di secondo livello: Supporti e incentivi per il monitoraggio ed il coordinamento del governo della sicurezza stradale; misure volte a favorire la costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale, con particolare riferimento all'educazione stradale di studenti e adulti, alla informazione e sensibilizzazione dei tecnici e dei decisori che operano nel settore delle reti e dei servizi di trasporto, la formazione professionale per tecnici delle amministrazioni comunali, provinciali e regionali; misure finalizzate a rafforzare e rendere più efficace e sistematica l'azione di prevenzione, controllo e repressione e a favorire un più ampio coordinamento tra le forze di polizia della strada; misure tese a rafforzare il contributo del sistema sanitario nazionale al miglioramento della sicurezza stradale sia per quanto attiene alla prevenzione, sia per quanto attiene alla cura dei traumi determinati dagli incidenti stradali; indirizzi, supporti e incentivi finalizzati a promuovere piani e programmi sistematici per la messa in sicurezza di reti infrastrutturali e di sistemi di mobilità; indirizzi, supporti tecnici e incentivi per la realizzazione di nuove e più efficaci modalità di manutenzione/adeguamento della rete stradale e dei connessi impianti, con particolare riferimento alla definizione di standard di sicurezza specifici delle singole tratte stradali, alla certificazione dei livelli di qualità e sicurezza, al monitoraggio dello stato della rete e dei processi di obsolescenza, all'adozione di tecniche di manutenzione programmata che consentano di migliorare significativamente l'efficienza degli investimenti nel settore; iniziative volte a creare le premesse per rafforzare il contributo del sistema assicurativo al miglioramento della sicurezza stradale; misure e iniziative mirate a favorire il miglioramento dei livelli di sicurezza del parco veicoli circolante; indirizzi, supporti tecnici e incentivi economico-finanziari per la realizzazione di iniziative mirate in modo specifico a ridurre l'incidentalità stradale sul



- In merito al **modello di gestione** il Piano stesso prevedeva:
- una programmazione annuale degli interventi, attraverso i cosiddetti “**Programmi Annuali di Attuazione**”, predisposti dal Ministro dei Lavori Pubblici e approvati dal CIPE, con uno stanziamento dei fondi a carico dello Stato;
- l’introduzione di **strumenti di incentivazione economico-finanziaria** sia per gli interventi a regime, sia per i cosiddetti “**Progetti Pilota**”, prevedendo un’azione di monitoraggio di tutto quanto messo in campo;
- la definizione di **indirizzi e supporti tecnici** per individuare le priorità, programmare ed attuare gli interventi coerentemente a quanto previsto dal Piano;
- il **coordinamento degli interventi** alla diversa scala territoriale (comunale, provinciale e regionale) e per settori e ambiti di intervento;
- la realizzazione di **misure e interventi a scala nazionale** a cura dello (allora) *Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale* e con l’eventuale apporto di altri Ministeri;
- il **controllo sui processi di attuazione del Piano**, sia per quanto riguarda la coerenza tra interventi e obiettivi, sia per quanto riguarda i tempi di attuazione e l’efficacia delle misure;
- il **monitoraggio dei risultati**, in termini di miglioramento della sicurezza stradale e riduzione del numero delle vittime;
- la **revisione e l’aggiornamento del PNSS 2002**, sulla base dei risultati conseguiti e in ragione dell’evoluzione dell’incidentalità stradale nei diversi territori.

#### 2.2.2. I finanziamenti previsti dal PNSS

Per la realizzazione delle specifiche misure, il PNSS individuava **5 diverse modalità di finanziamento**:

1. **assunzione diretta, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, degli oneri derivanti dal Piano** per attività di studio, gestione ed aggiornamento del PNSS, per l’azione di informazione e sensibilizzazione, per il coordinamento e per iniziative di natura strategica di rilievo nazionale **o, da parte dei Ministeri della Salute, Istruzione, Università e Ricerca, Interno** per iniziative di propria diretta competenza;
2. **erogazione, da parte dello Stato, di incentivi economici a Regioni, Province e Comuni** (in quanto enti proprietari di strade), volti a cofinanziare misure e interventi per migliorare la sicurezza stradale sulla rete stradale di competenza, **e ad ANAS**, per interventi sulla rete stradale nazionale;
3. **impegni assunti da Regioni, Province, Comuni** (con fondi propri) **e da ANAS** (nell’ambito degli accordi di programma di cui al comma 3 dell’art. 3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, secondo quanto indicato dalla legge 17 maggio 1999, n. 144, art. 32, comma 5), sia per realizzare le misure e le opere oggetto di cofinanziamento da parte dello Stato, sia per realizzare interventi autonomi in coerenza con la logica del Piano;

---

lavoro e per lavoro, con particolare riferimento alla forma- zione di accordi di partenariato tra strutture imprenditoriali, Governi regionali, Amministrazioni locali, INAIL; misure finalizzate ad ampliare il contributo del trasporto collettivo al miglioramento della sicurezza stradale; misure tese a favore del miglioramento della sicurezza nel comparto del trasporto delle merci; supporti e indirizzi per la elaborazione di un piano delle aree di sosta per il trasporto e la distribuzione delle merci sulla rete infrastrutturale extraurbana, con particolare riferimento al trasporto di lungo raggio, da parte degli enti gestori della rete stradale di interesse nazionale.



4. **impegni assunti dalle Società concessionarie di servizi autostradali**, nell'ambito dei contratti di concessione che prevedessero adeguati incentivi economici a fronte del conseguimento di miglioramenti della sicurezza stradale;
5. **impegni assunti da organismi pubblici o privati**, nell'ambito di accordi di partenariato finalizzati all'attuazione di programmi e interventi previsti dal "*Piano Nazionale della Sicurezza Stradale*".

Gli impegni finanziari si configuravano in parte come "**finanziamenti aggiuntivi**" e in parte come "**rifinalizzazione**" di spese afferenti al settore delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.

**La logica del cofinanziamento nasceva dalla volontà di stimolare l'impegno sia pubblico che privato**, in modo che la quota a carico dello Stato potesse fungere da "*volano*" per avviare un meccanismo continuativo e sistematico di investimento da parte di Enti proprietari e gestori di reti e servizi di trasporto o di altri organismi pubblici e privati che potessero incidere positivamente sulla sicurezza stradale.

**Il dimensionamento degli investimenti**, per il decennio 2002-2011 (periodo di vigenza del PNSS), derivava dall'applicazione di una serie di criteri<sup>26</sup>.

Dall'applicazione di detti criteri, il Piano determinava un fabbisogno finanziario complessivo per il decennio 2002-2011 di **19,5 miliardi di Euro (1,9 miliardi di euro/anno)**, da distribuire con incrementi progressivi negli anni, a partire da 290 milioni di euro al primo anno (2002) fino a 2,7 miliardi di euro nell'ultimo biennio (2010 - 2011). Tale spesa costituiva la risultante di:

- **investimenti aggiuntivi** (per circa 12,07 miliardi di euro nel decennio<sup>27</sup>), con una graduazione che procedeva da circa 210 milioni di euro al 2002 fino a circa 1,66 miliardi di euro al 2011;
- **rifinalizzazione di spese afferenti al comparto delle infrastrutture e dei servizi di trasporto** (per circa 7,48 miliardi di euro nel decennio), con una graduazione che procedeva da circa 80 milioni di euro al 2002 fino a circa 1,06 miliardi di euro al 2011.

---

<sup>26</sup> Gli investimenti complessivi risultavano proporzionali alla dimensione dei costi sociali degli incidenti stradali; il saldo tra investimenti in sicurezza stradale e benefici (misurati in termini di riduzione dei costi sociali) doveva risultare positivo e, in particolare, il rapporto tra saldo tra investimenti aggiuntivi e benefici conseguiti e gli stessi investimenti aggiuntivi doveva assumere valori compresi tra il 70% e lo 80%; l'incidenza degli investimenti aggiuntivi sulla spesa complessiva nel settore della viabilità avrebbe dovuto gradualmente raggiungere un valore compreso tra il 10% e il 20%, per quanto riguarda i comparti della viabilità locale e nazionale, assistiti da specifici dispositivi di incentivazione economico-finanziaria; tra il 5% e il 6%, per quanto riguarda gli interventi sostenuti dalle Società concessionarie di servizi autostradali finanziati in modo autonomo; gli investimenti aggiuntivi avrebbero dovuto costituire mediamente il 50% degli investimenti complessivi in sicurezza stradale, rimanendo la restante quota rappresentata da spese rifinalizzate sugli obiettivi e sulle linee di azione indicate dal Piano.

<sup>27</sup> La composizione dei finanziamenti aggiuntivi, su tutto il decennio, risultava così articolata: 7,153 miliardi di euro a carico dello Stato (59%); 3,248 a carico delle Regioni e degli Enti Locali (27%); 1,244 a carico delle Società concessionarie di servizi autostradali (10%); ulteriori 423,5 milioni di euro provenienti da accordi di partenariato pubblico-privato (4%).



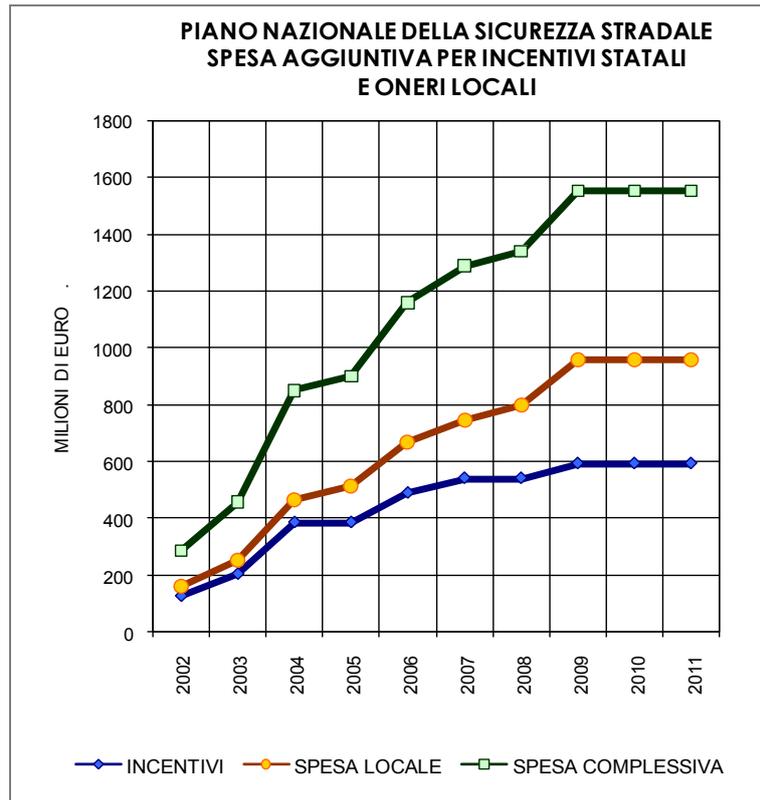
INVESTIMENTI AGGIUNTIVI E RIFINALIZZAZIONE DELLA SPESA PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE					
Anno	INVESTIMENTI AGGIUNTIVI (FABBIS. FINANZIARIO)		RIFINALIZZAZIONE DELLA SPESA		INVEST. TOTALI  IPOTESI BASE (A)
	VALORE	QUOTA SU TOTALE	VALORE	QUOTA SU TOTALE	
2002	209,165	72,3%	80,051	27,7%	289,216
2003	606,837	62,8%	358,938	37,2%	965,774
2004	981,268	62,7%	583,596	37,3%	1.564,864
2005	1.048,408	62,1%	640,407	37,9%	1.688,814
2006	1.311,801	62,1%	800,508	37,9%	2.112,309
2007	1.433,168	62,2%	870,230	37,8%	2.303,398
2008	1.505,472	60,9%	968,357	39,1%	2.473,829
2009	1.647,498	61,1%	1.048,408	38,9%	2.695,905
2010	1.662,991	61,0%	1.063,901	39,0%	2.726,892
2011	1.662,991	61,0%	1.063,901	39,0%	2.726,892
<b>Nel decennio</b>	<b>12.069,598</b>	<b>61,7%</b>	<b>7.478,296</b>	<b>38,3%</b>	<b>19.547,894</b>

A favore di Regioni, Province e Comuni, erano previsti incentivi statali in progressivo incremento, a partire dal 2002 (con una quota a carico dello Stato pari a 129 milioni di euro), in aumento per gli anni 2005 (390 milioni di euro), 2006 (490 milioni di euro), 2007 e 2008 (542 milioni di euro per ciascun anno), stabili nel triennio 2009-2011 (594 milioni di euro per ciascun anno), **per un totale di 4,5 miliardi di euro.**

Il meccanismo del cofinanziamento avrebbe stimolato la **corrispettiva spesa locale<sup>28</sup>**, anch'essa in misura crescente dal 2002 (160 milioni di euro) fino a diventare stabile a partire dal 2009 (960 milioni di euro l'anno), **per un totale di 6,5 miliardi di euro.**

INCENTIVI E INVESTIMENTI PER LA SICUREZZA STRADALE A LIVELLO REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE. (Valori in milioni di Euro)						
Anno	INCENTIVI		INVESTIMENTI LOCALI (*)		INVESTIM. TOTALE	INVEST. LOCALE SU SPESA PER VIABILITA'
	VALORE	QUOTA %	VALORE	QUOTA %		
2002	129,114	45%	160,102	55%	289,216	2,5%
2003	206,583	45%	253,064	55%	459,647	4,0%
2004	387,343	45%	464,811	55%	852,154	7,3%
2005	387,343	43%	516,457	57%	903,800	8,1%
2006	490,634	42%	671,394	58%	1.162,028	10,6%
2007	542,280	42%	748,863	58%	1.291,142	11,8%
2008	542,280	40%	800,508	60%	1.342,788	12,8%
2009	593,925	38%	960,610	62%	1.554,535	15,1%
2010	593,925	38%	960,610	62%	1.554,535	15,1%
2011	593,925	38%	960,610	62%	1.554,535	15,1%
<b>Nel decennio</b>	<b>4.467,352</b>	<b>41%</b>	<b>6.497,028</b>	<b>59%</b>	<b>10.964,380</b>	<b>10,2%</b>

<sup>28</sup> La spesa locale doveva essere composta per il 50% da finanziamenti aggiuntivi degli Enti stessi e per l'altro 50% dalla rifinalizzazione della spesa corrente o di altri investimenti.



### 2.2.3. Gli stanziamenti disposti dai Programmi di Attuazione del PNSS

Nel corso del primo biennio di attuazione, gli stanziamenti hanno seguito le previsioni del Piano:

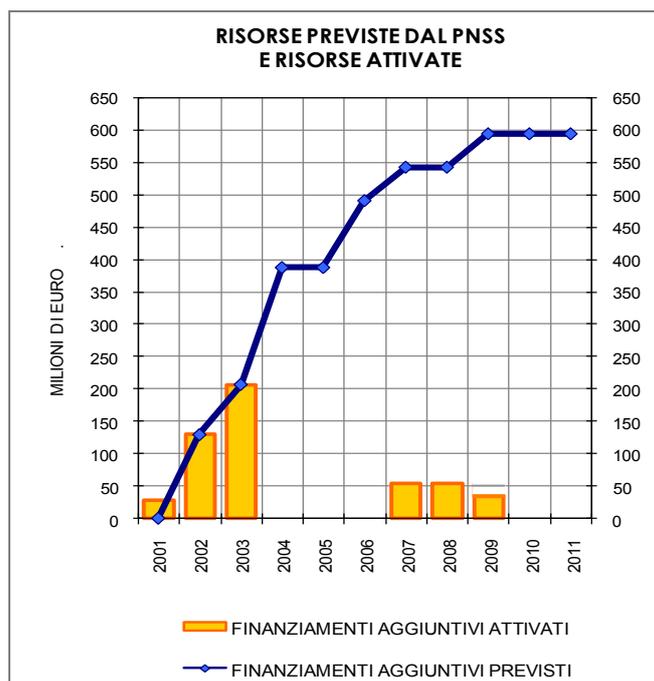
- 129 milioni di euro sono stati gli incentivi statali stanziati per l'anno 2002, nell'ambito del "Primo Programma di Attuazione" del PNSS;
- 154 milioni di euro quelli stanziati per l'anno 2003, con il "Secondo Programma di Attuazione" del PNSS.

Per il triennio successivo (2004-2006) non è stato disposto alcun fondo per il "Piano Nazionale della Sicurezza stradale".

Soltanto nel 2007 sono ripartiti i finanziamenti, ma in misura nettamente inferiore rispetto alle previsioni:

- 53 milioni di euro per l'anno 2007, con il "Terzo Programma di Attuazione" del PNSS;
- 53 milioni di euro per l'anno 2008, con il "Quarto Programma";
- 31,35 milioni di euro per l'anno 2009 (gli ultimi stanziamenti), con il "Quinto Programma".

In totale, gli incentivi statali resi disponibili per il periodo 2002-2011 (e in generale per la sicurezza stradale sino ad oggi, a parte sporadiche e marginali iniziative) ammontano a **circa 421 milioni di euro, meno del 10% di quelli che erano stati previsti dal PNSS.**



Fonte: Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Marzo 2002

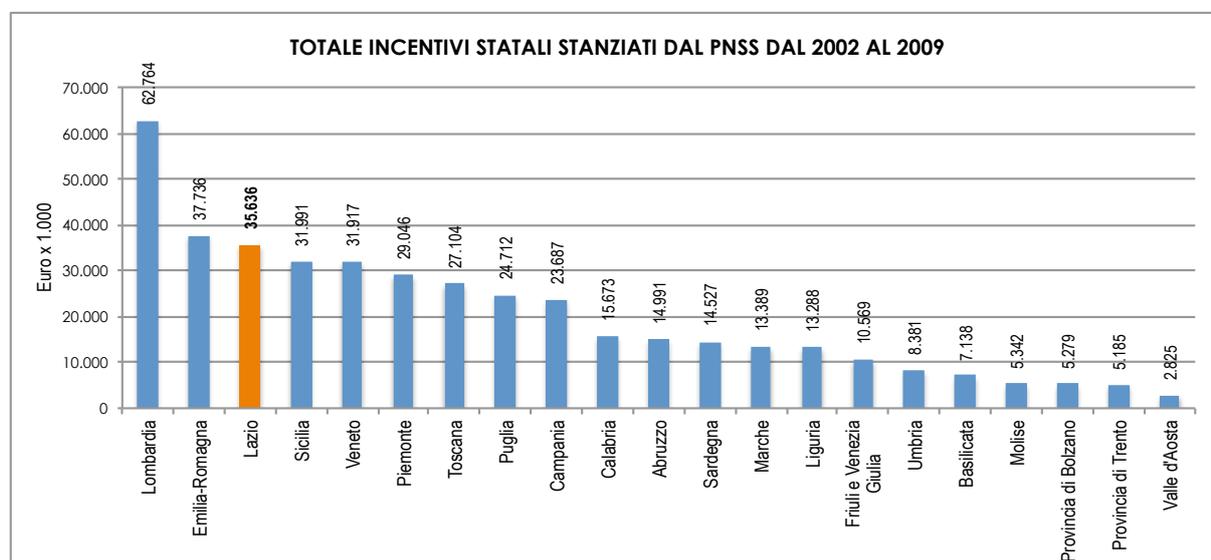
Dal 2009 in poi, non è stata più prevista nessuna copertura finanziaria né per il Piano Nazionale 2002-2010, né tantomeno per il successivo Piano Nazionale “Orizzonte 2020”.<sup>29</sup>

La tabella che segue descrive la **ripartizione regionale dei finanziamenti assegnati a Regioni ed Enti Locali attraverso i 5 Programmi di Attuazione del PNSS, dal 2002 al 2009.**

Tale ripartizione risulta sostanzialmente proporzionale al costo sociale determinato dall’incidentalità stradale in ciascuna regione: la quota maggiore in Lombardia (67,2 milioni di euro); a seguire, Emilia-Romagna (37,7), Lazio (35,6), Sicilia (31,9), Veneto (31,9); in ordine progressivamente decrescente, le altre Regioni.

<sup>29</sup> Il nuovo PNSS “Orizzonte 2020”, approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2012, assume l’obiettivo generale del dimezzamento dei decessi sulle strade al 2020, rispetto al totale dei decessi registrato nel 2010. Vengono fissati obiettivi “generali” di riduzione della mortalità totale; obiettivi “specifici”, per categorie di utenza a rischio; obiettivi relativi alle prestazioni di sicurezza del sistema stradale (*Safety Performance Indicators*); obiettivi relativi al monitoraggio dell’implementazione del PNSS “Orizzonte 2020”. Particolare attenzione viene posta al miglioramento del sistema di raccolta e trasmissione dei dati d’incidentalità; alla creazione di strutture dedicate al monitoraggio della sicurezza stradale e alla elaborazione di piani e programmi efficaci ed efficienti; alla creazione di un “Osservatorio Nazionale della Sicurezza Stradale”, per l’analisi e la diffusione di dati, conoscenze, strumenti e informazioni sulle migliori pratiche condotte in ambito nazionale ed internazionale; allo stanziamento di adeguati finanziamenti per la realizzazione delle misure indicate dal Piano; al sistema di gestione della sicurezza stradale (allocazione dei fondi, coordinamento delle parti interessate, monitoraggio dei risultati, sviluppo di basi di conoscenza, ecc.). **A differenza del PNSS 2002, il nuovo PNSS “Orizzonte 2020” non ha avuto alcuna copertura finanziaria.**

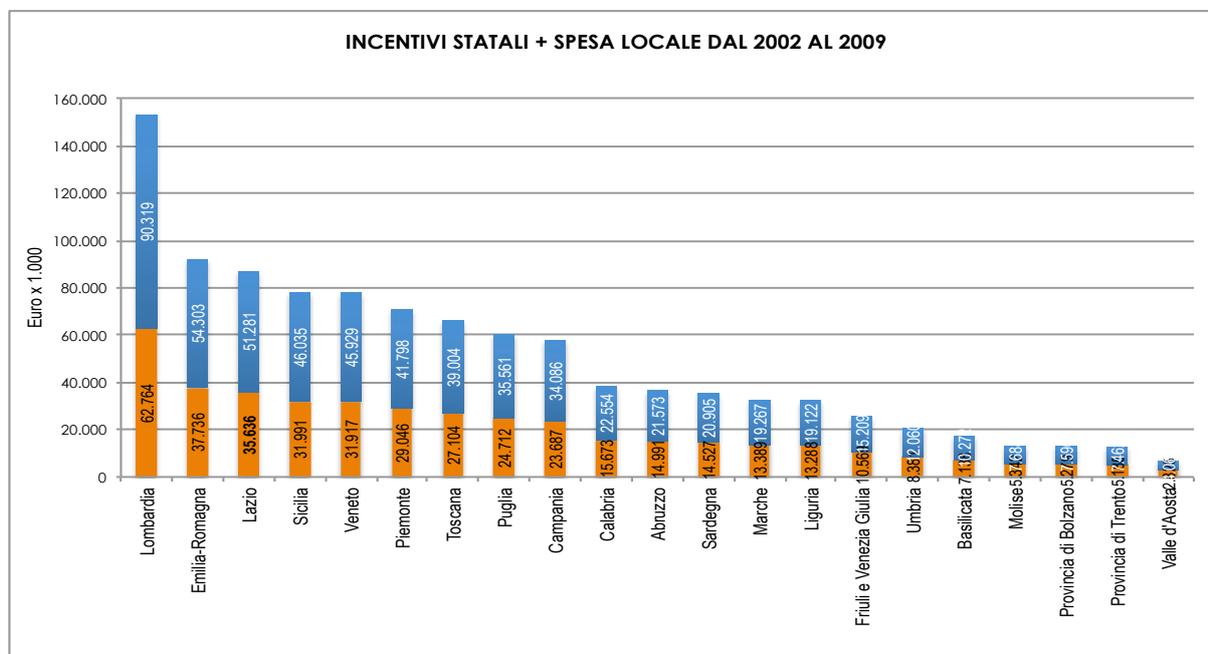
	1° Programma (2002)		2° Programma (2003)		3° Programma (2007)		4° Programma (2008)		5° Programma (2009)	
	%	Euro x 1.000	%	Euro x 1.000	%	Euro x 1.000	%	Euro x 1.000	%	Euro x 1.000
Piemonte	7,5%	9.734	7,0%	10.838	6,1%	3.212	6,2%	3.306	3,7%	1.955
Valle d'Aosta	0,3%	319	0,2%	354	2,3%	1.221	1,1%	585	0,7%	346
Lombardia	15,5%	19.996	15,7%	24.372	12,1%	6.386	14,2%	7.546	8,4%	4.464
Provincia di Trento	0,9%	1.097	0,9%	1.357	2,7%	1.415	1,6%	827	0,9%	489
Provincia di Bolzano	1,0%	1.243	0,9%	1.368	2,6%	1.385	1,5%	806	0,9%	477
Veneto	7,6%	9.868	8,0%	12.378	6,7%	3.568	7,2%	3.835	4,3%	2.268
Friuli e Venezia Giulia	2,4%	3.048	2,4%	3.469	3,5%	1.831	2,6%	1.396	1,6%	825
Liguria	2,8%	3.608	2,9%	4.559	4,0%	2.113	3,6%	1.890	2,1%	1.118
Emilia-Romagna	9,0%	11.489	9,5%	14.723	7,7%	4.086	8,8%	4.674	5,2%	2.765
Toscana	6,2%	7.954	6,4%	9.918	6,4%	3.392	6,9%	3.670	4,1%	2.171
Umbria	1,8%	2.303	1,6%	2.626	3,1%	1.627	2,2%	1.146	1,3%	678
Marche	3,0%	3.873	3,0%	4.569	3,9%	2.090	3,4%	1.795	2,0%	1.062
Lazio	7,3%	9.394	8,1%	12.564	8,9%	4.727	10,6%	5.625	6,3%	3.327
Abruzzo	3,8%	4.961	3,7%	5.707	3,4%	1.814	3,0%	1.577	1,8%	933
Molise	1,1%	1.420	1,0%	1.529	2,4%	1.253	1,4%	716	0,8%	423
Campania	5,9%	7.605	5,7%	8.871	4,9%	2.584	5,5%	2.908	3,2%	1.720
Puglia	6,1%	7.923	5,8%	9.029	4,9%	2.609	6,1%	3.236	3,6%	1.914
Basilicata	1,8%	2.272	1,5%	2.274	2,5%	1.297	1,5%	814	0,9%	482
Calabria	4,3%	5.565	3,8%	5.896	3,3%	1.750	2,9%	1.547	1,7%	915
Sicilia	8,4%	10.868	8,2%	12.772	5,5%	2.892	6,5%	3.430	3,8%	2.029
Sardegna	3,5%	4.575	3,6%	5.564	3,3%	1.747	3,2%	1.672	1,8%	969
<b>TOTALE</b>	<b>100,0%</b>	<b>129.114</b>	<b>100,0%</b>	<b>154.737</b>	<b>100,0%</b>	<b>53.000</b>	<b>100,0%</b>	<b>53.000</b>	<b>100,0%</b>	<b>31.350</b>



Elaborazioni CdCSS su dati del "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Marzo 2002



Assumendo la quota media di cofinanziamento in capo a Regioni ed Enti Locali, pari al 59%, si ottiene **una spesa complessiva in sicurezza stradale, dal 2002 al 2009, pari a 1,03 miliardi di euro**: il 15% in Lombardia (153 milioni di euro); tra l’8% e il 9% in Emilia-Romagna, Lazio, Sicilia e Veneto (80-90 milioni per ciascuna regione); tra il 6% e il 7% in Piemonte, Toscana, Puglia e Campania (60-70 milioni per ciascuna regione).



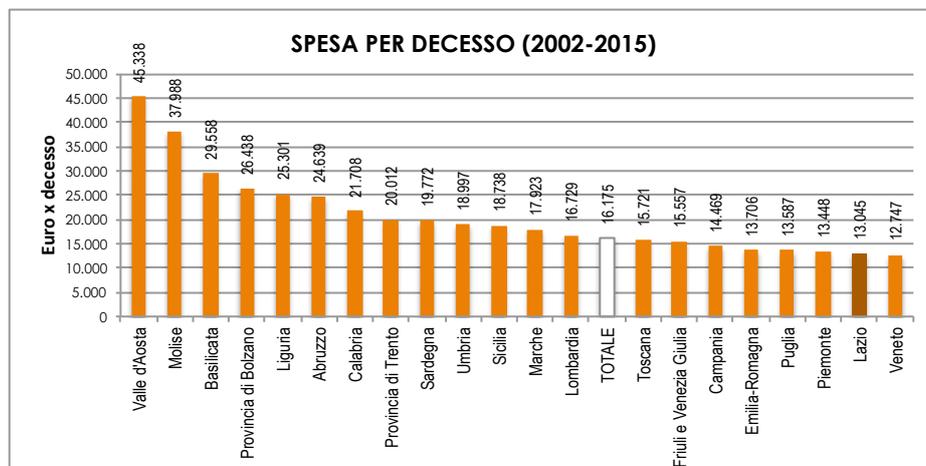
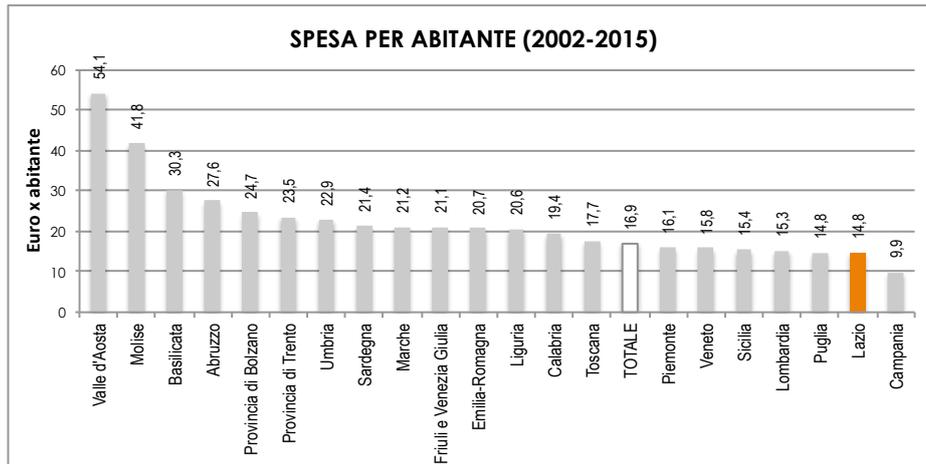
	Incentivi Statali - IS (Euro x 1.000)	Spesa Locale - SL (Euro x 1.000)	(IS + SL) (Euro x 1.000)	Popolazione 2016 (x 1.000)	Morti 2002-2015	Feriti 2002-2015	(IS+SL) Euro x ab	(IS+SL) Euro x ab per anno	(IS+SL) Euro x persona deceduta
Piemonte	29.046	41.798	70.844	4.404,2	5.268	281.790	16,1	1,2	13.448
Valle d'Aosta	2.825	4.066	6.891	127,3	165	6.841	54,1	4,5	45.338
Lombardia	62.764	90.319	153.083	10.008,3	9.599	791.602	15,3	1,3	16.729
Provincia di Trento	5.185	7.462	12.647	538,2	664	27.665	23,5	2,0	20.012
Provincia di Bolzano	5.279	7.596	12.875	520,9	515	31.312	24,7	2,1	26.438
Veneto	31.917	45.929	77.846	4.915,1	6.432	323.530	15,8	1,3	12.747
Friuli e Venezia Giulia	10.569	15.209	25.779	1.221,2	1.757	82.666	21,1	1,8	15.557
Liguria	13.288	19.122	32.410	1.571,1	1.339	169.494	20,6	1,7	25.301
Emilia-Romagna	37.736	54.303	92.038	4.448,1	7.042	418.441	20,7	1,7	13.706
Toscana	27.104	39.004	66.108	3.744,4	4.455	353.881	17,7	1,5	15.721
Umbria	8.381	12.060	20.441	891,2	1.123	61.830	22,9	1,9	18.997
Marche	13.389	19.267	32.655	1.543,8	1.922	136.717	21,2	1,8	17.923
Lazio	35.636	51.281	86.918	5.888,5	7.034	535.987	14,8	1,2	13.045
Abruzzo	14.991	21.573	36.565	1.326,5	1.561	89.434	27,6	2,3	24.639
Molise	5.342	7.688	13.030	312,0	370	13.136	41,8	3,5	37.988
Campania	23.687	34.086	57.773	5.850,9	4.226	222.727	9,9	0,8	14.469
Puglia	24.712	35.561	60.273	4.077,2	4.667	254.584	14,8	1,2	13.587
Basilicata	7.138	10.272	17.410	573,7	630	21.961	30,3	2,5	29.558
Calabria	15.673	22.554	38.227	1.970,5	1.862	79.866	19,4	1,6	21.708
Sicilia	31.991	46.035	78.026	5.074,3	4.373	282.461	15,4	1,3	18.738
Sardegna	14.527	20.905	35.432	1.658,1	1.890	91.045	21,4	1,8	19.772
<b>TOTALE</b>	<b>421.201</b>	<b>606.119</b>	<b>1.027.320</b>	<b>60.665,6</b>	<b>66.894</b>	<b>4.276.970</b>	<b>16,9</b>	<b>1,4</b>	<b>16.175</b>

Elaborazioni CdCSS su dati del “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale – Marzo 2002



In termini pro-capite, risulta una spesa di **16,9 euro per abitante dal 2002 al 2015** (1,4 euro per abitante/anno), variabile dai 54 euro della Valle d'Aosta (4,5 euro/anno) ai 10 euro della Campania (0,8 euro/anno). **Il Lazio, con 14,8 euro per abitante (1,2 euro/anno), è al penultimo posto nella graduatoria, dopo la Campania.**

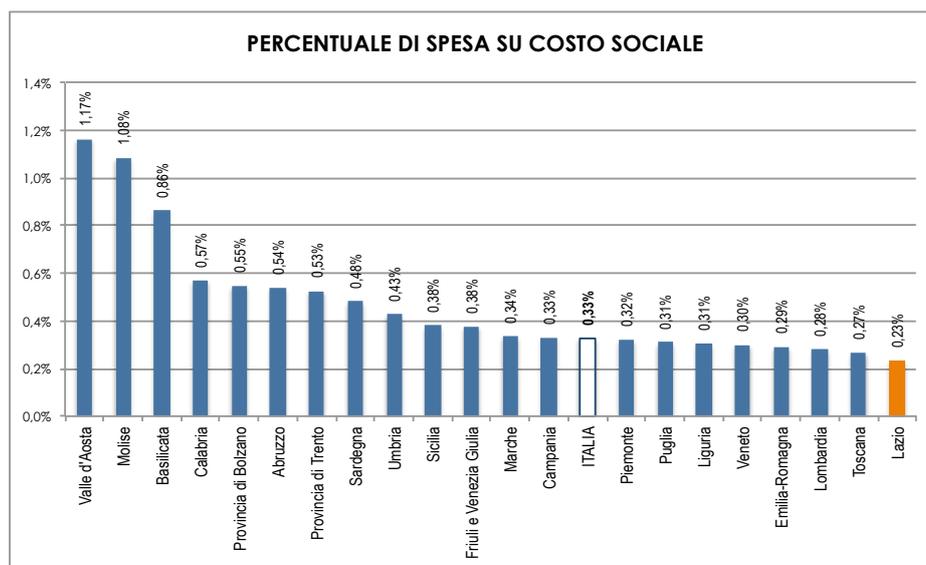
Se ci si riferisce al numero delle vittime, considerando il numero di decessi registrato in ciascuna regione nello stesso periodo, dal 2002 al 2015, l'ordine di spesa in sicurezza stradale risulta pari a **poco più di 16 mila euro per decesso**, con una variabilità tra 45 mila euro della Valle d'Aosta a meno di 13 mila euro del Veneto. **Per il Lazio risulta una spesa in sicurezza stradale pari a 13.045 Euro per decesso.**



Elaborazioni CdCSS su dati PNSS e Istat

Cifre, queste appena indicate, nemmeno lontanamente comparabili rispetto alle perdite che i recenti parametri introdotti dal Ministero dei Trasporti attribuiscono a ciascun decesso (1.503.990 euro) e a ciascun ferito (42.219 euro), al netto del valore dell'incidente (10.986 euro).

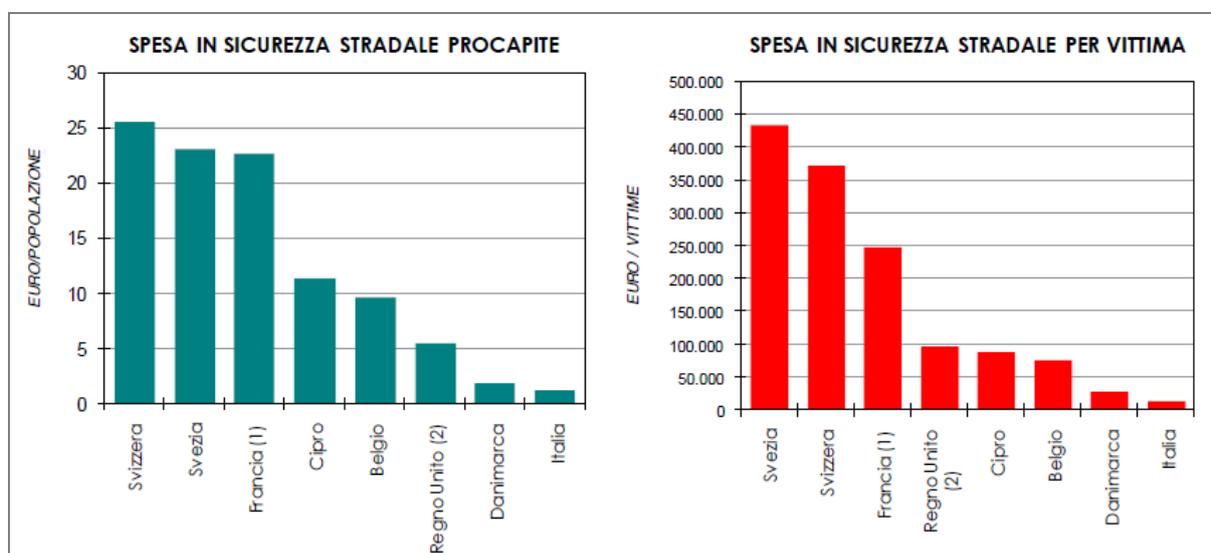
Tenendo fermi i suddetti parametri, la spesa complessivamente dedicata in Italia per migliorare la sicurezza stradale (incentivi statali + spesa locale), dal 2002 ad oggi, è stata pari **allo 0,33% del costo sociale determinato dall'incidentalità** nello stesso periodo. Il Lazio si contraddistingue per la spesa più esigua, pari allo 0,23%.



Elaborazioni CdCSS su dati PNSS e Istat

Le cifre indicate sono enormemente distanti da quelle che, invece, in altri Paesi sostengono le politiche di governo della sicurezza stradale, come per esempio in **Svizzera, Svezia, Francia**, dove l'ordine di grandezza degli investimenti in sicurezza stradale varia:

- tra i 20 e i 25 euro per abitante;
- tra i 250 mila e i 430 mila euro per ciascuna vittima.



Elaborazioni CdCSS su fonte PNSS

L'ordine di grandezza degli investimenti appena illustrato si riduce ulteriormente se si considera quella che è stata l'**effettiva capacità di utilizzo degli incentivi statali da parte degli Enti Locali**, in certi casi condizionata dalla difficoltà a rendere disponibili le corrispettive quote di cofinanziamento.



ROMA



CENTRO DI  
COMPETENZA  
SULLA SICUREZZA  
STRADALE  
  
ROMA SI MUOVE SICURA

