Programma
Incidenti stradali
"Sicurezza stradale"

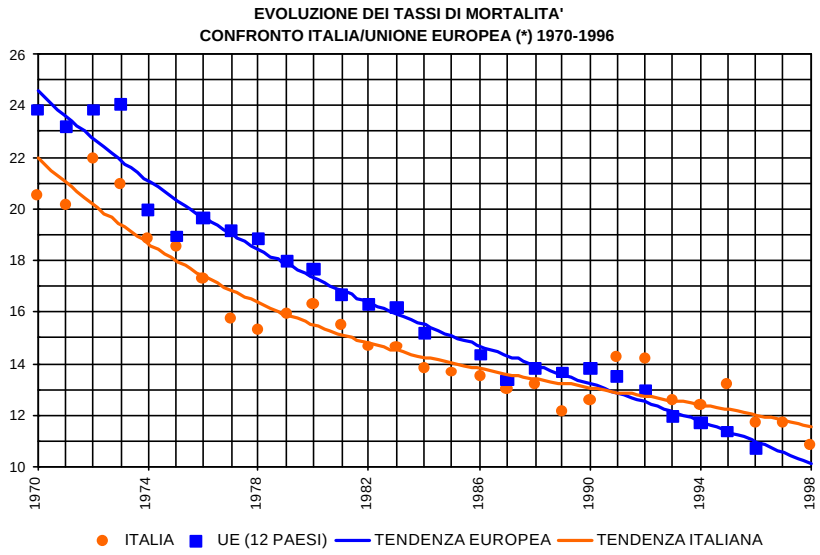
Coordinatore: Ubaldo Fraulini - Provincia di Modena (Politiche sociali)

Componenti:
Mario Ventura - Prefettura di Modena
Alessandro Manni - Provincia di Modena (Viabilità e trasporti)
Enrico Levizzani - Provincia di Modena (Viabilità e trasporti)
Federico Tosatti - Provincia di Modena (Politiche sociali)
Clara Ovi - Provveditorato agli studi Modena
Anna Maria Ferrari - Azienda USL Modena (Dip. Emergenza Urgenza)
Giuseppe Marano - Comune Modena (Traffico, viabilità e trasporti)
Sergio Ansaloni - Comune Modena (Politiche giovanili)
Emanuela Vezzali Bergamini - Regione Emilia-Romagna (Oss. educazione e sicurezza stradale)
Giuseppe Lo Presti - Vigili del Fuoco
Gabriella Dimitri - Comune di Mirandola (Polizia Municipale)
Ulisse Ruggieri - Comune di Vignola (Polizia Municipale)
Referenti delle Autoscuole della provincia di Modena

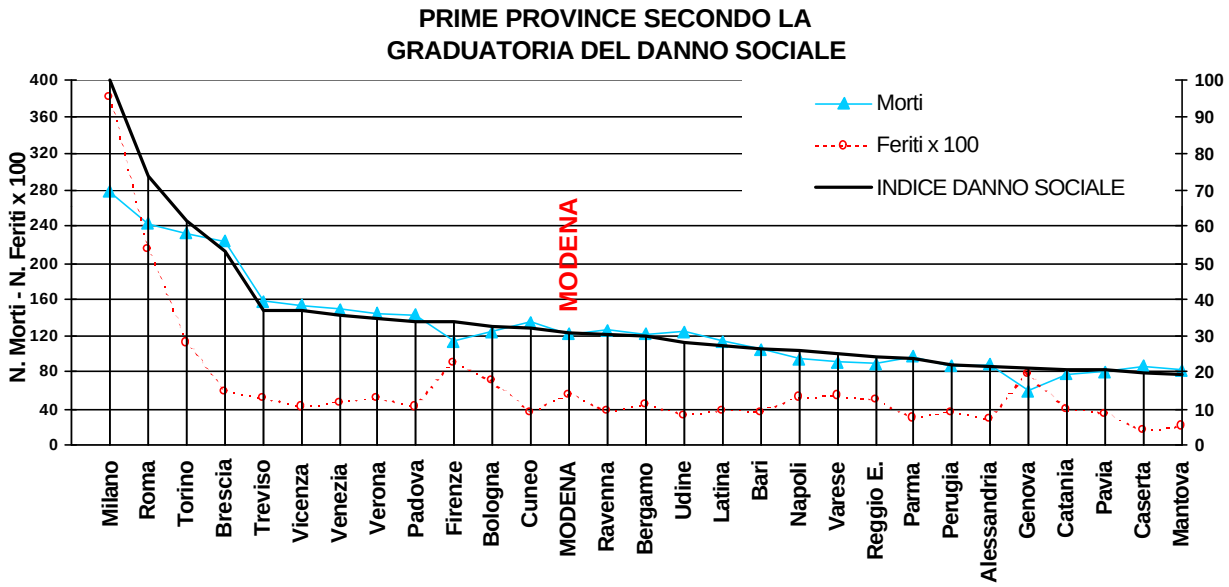
IL CONTESTO

Negli ultimi dieci anni gli incidenti stradali hanno causato oltre 72.000 morti e 2.400.000 feriti, una famiglia su dieci ha registrato un morto o un ferito. Circa 1/3 di tali vittime è costituito da giovani con meno di trenta anni di età. Questa drammatica distruzione di vite e di risorse viene spesso interpretata come un tributo, doloroso ma inevitabile, alla libertà di spostarsi sul territorio e allo sviluppo socioeconomico. In realtà non v'è nulla di ineluttabile in questa ingente perdita sociale ed economica. Ma gli incidenti stradali non determinano solo un inaccettabile costo in termini di vite e di dolore. Da un punto di vista strettamente economico gli incidenti stradali distruggono professionalità, causano inabilità temporanee che si traducono in giornate di lavoro perse, assorbono un'ampia quota delle risorse del sistema sanitario nazionale, impongono costi rilevantissimi alle famiglie delle vittime, danneggiano o distruggono quasi cinque milioni di autoveicoli ogni anno. Anche il sistema delle imprese non è esente da questo tragico balzello, basti pensare che circa 1/3 dei morti e dei feriti è causato da incidenti stradali sul lavoro o durante il tragitto casa lavoro.

Tutti questi oneri, sommati insieme, determinano un costo sociale annuo che nel 1997 ha sfiorato i 42.000 miliardi, valore del tutto analogo a quello sostenuto dalla Francia che ha dimensioni demografiche, livelli di mobilità e condizioni di sicurezza stradale simili alle nostre. Se perdurassero le attuali tendenze, il costo sociale degli incidenti stradali nel 2010 raggiungerebbe il valore di oltre 53.000 miliardi.



(*) I dati dell'Unione europea si riferiscono a dodici Paesi, sono esclusi Grecia, Spagna e Portogallo poiché in questi Paesi l'evoluzione dei sistemi di mobilità (e degli incidenti) non è direttamente confrontabile con quella dei restanti Paesi dell'UE (si veda quanto riportato nella *"2^ Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999*", paragrafo 1.2, *"Il quadro europeo*", punto 1.2.*2, "Mobilità e tassi di mortalità nell'UE*").



Le interpretazioni più tradizionali indicano nell'imperizia e nell'imprudenza del conducente le principali cause degli incidenti stradali e centrano l'attenzione sulla rete stradale maggiore (sistema autostradale e strade statali) dove l'elevata velocità e la maggiore lunghezza del percorso favorirebbero il verificarsi degli incidenti. In realtà un esame della configurazione dell'incidentalità mostra che se da un lato è certamente vero che dietro ogni incidente c'è un comportamento di guida inadeguato (o, in altri termini, per ogni incidente è possibile individuare un comportamento di guida che lo avrebbe evitato) dall'altro lato il numero di incidenti, di morti e di feriti tende a concentrarsi fortemente in alcune aree e su alcune specifiche componenti della rete stradale. Esiste cioè un divario territoriale di rischio estremamente elevato: nella provincia con condizioni di sicurezza stradale meno soddisfacenti il rischio di morte o ferimento per incidenti stradali risulta circa 14 volte maggiore che nella provincia con i livelli di sicurezza stradale più alti. Questa rilevantissima differenziazione dei livelli di rischio è determinata in ampia misura dai differenti livelli di mobilità registrati su base locale e dalla configurazione della struttura insediativa. Per quanto riguarda il rapporto tra mobilità e sicurezza si nota che, al crescere dei tassi di spostamento, i tassi di mortalità e ferimento per incidenti stradali crescono più che proporzionalmente e, al di sopra di una certa soglia, la crescita dei tassi di rischio diventa sempre più rapida. In altri termini, la sovra utilizzazione della rete determina un deterioramento particolarmente intenso dei livelli di sicurezza stradale.

Nel 1999 in tutta la provincia di Modena si sono verificati 4.161 incidenti stradali, con un incremento rispetto al 1995 pari al 30%, contro il 21% regionale e il 20% nazionale. I decessi entro 30 giorni sono stati 121 (occorsi in 110 incidenti mortali), i feriti 5.624 unità (in media più di 15 feriti al giorno).