



# **INCIDENTI STRADALI E POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E IN EUROPA. DAL DECENNIO 2001-2010 AL DECENNIO 2011-2020**

**MAURIZIO COPPO**

**RESPONSABILE DELLA SEGRETERIA TECNICA DELLA CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE**

CESENA 11 MARZO 2011



La **RST** *Ricerche e Servizi per il Territorio* svolge le funzioni di Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e realizza i progetti, gli studi e le valutazioni a supporto delle attività istituzionali della stessa Consulta e di diverse Amministrazioni Pubbliche.

E-MAIL: [rst@rst.it](mailto:rst@rst.it)



## CONTENUTI

Confronto tra Italia e Unione europea (il riferimento è l'UE15)  
finalizzato a:

- I. tracciare un bilancio della sicurezza stradale in Italia nel decennio 2001-2010, distinguendo tra aspetti positivi e aspetti negativi;
- II. individuare le esigenze e le prospettive delle politiche di sicurezza stradale nel prossimo decennio (2011-2020).



**A<sub>1</sub>**

## **ELEMENTI PER UN BILANCIO DELLE POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE ITALIANE:**

### **GLI ASPETTI POSITIVI.**



**A<sub>2</sub>**

**EVOLUZIONE DELLE VITTIME DI INCIDENTI STRADALI NEL DECENNIO 2001-2010**

<b>EVOLUZIONE DELLE VITTIME TRA IL 2001 E IL 2009</b>				
<b>PERIODO</b>	<b>MORTI</b>	<b>FERITI</b>	<b>COSTO SOCIALE</b>	
2001	7.096	373.286	37.369	
2009	4.237	307.258	28.522	
<b>2001-2009</b>	<b>-2.859</b>	<b>-66.028</b>	<b>-8.847</b>	
	<b>-40%</b>	<b>-18%</b>	<b>-24%</b>	

<b>PREVISIONI AL 2010</b>				
<b>PERIODO</b>	<b>MORTI</b>	<b>FERITI</b>	<b>COSTO SOCIALE</b>	
2010	3.970	292.437	27.060	
<b>2001-2010</b>	<b>-3.126</b>	<b>-80.849</b>	<b>-10.309</b>	
	<b>-44%</b>	<b>-22%</b>	<b>-28%</b>	

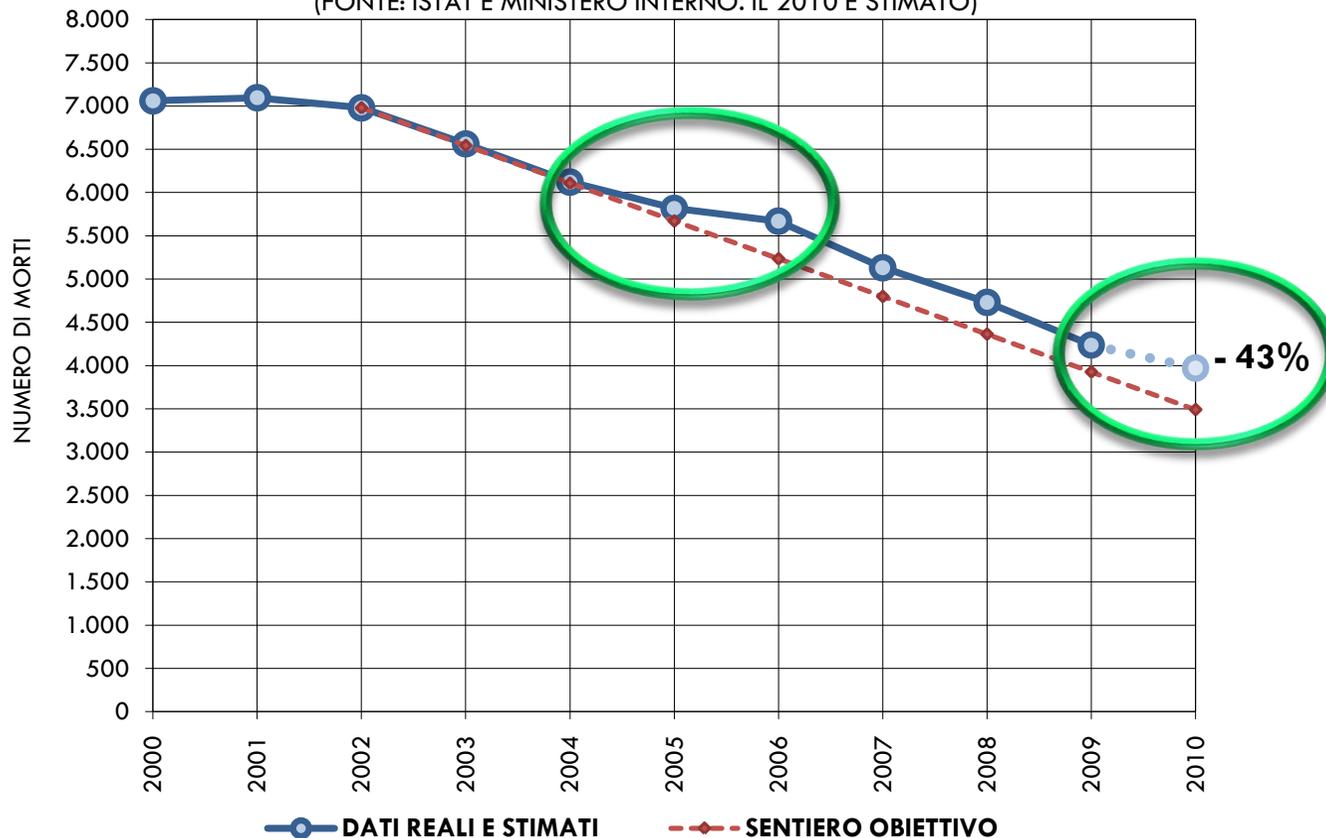




A<sub>3</sub>

### EVOLUZIONE ANNUALE DEL NUMERO DI MORTI. ISTAT

(FONTE: ISTAT E MINISTERO INTERNO. IL 2010 È STIMATO)

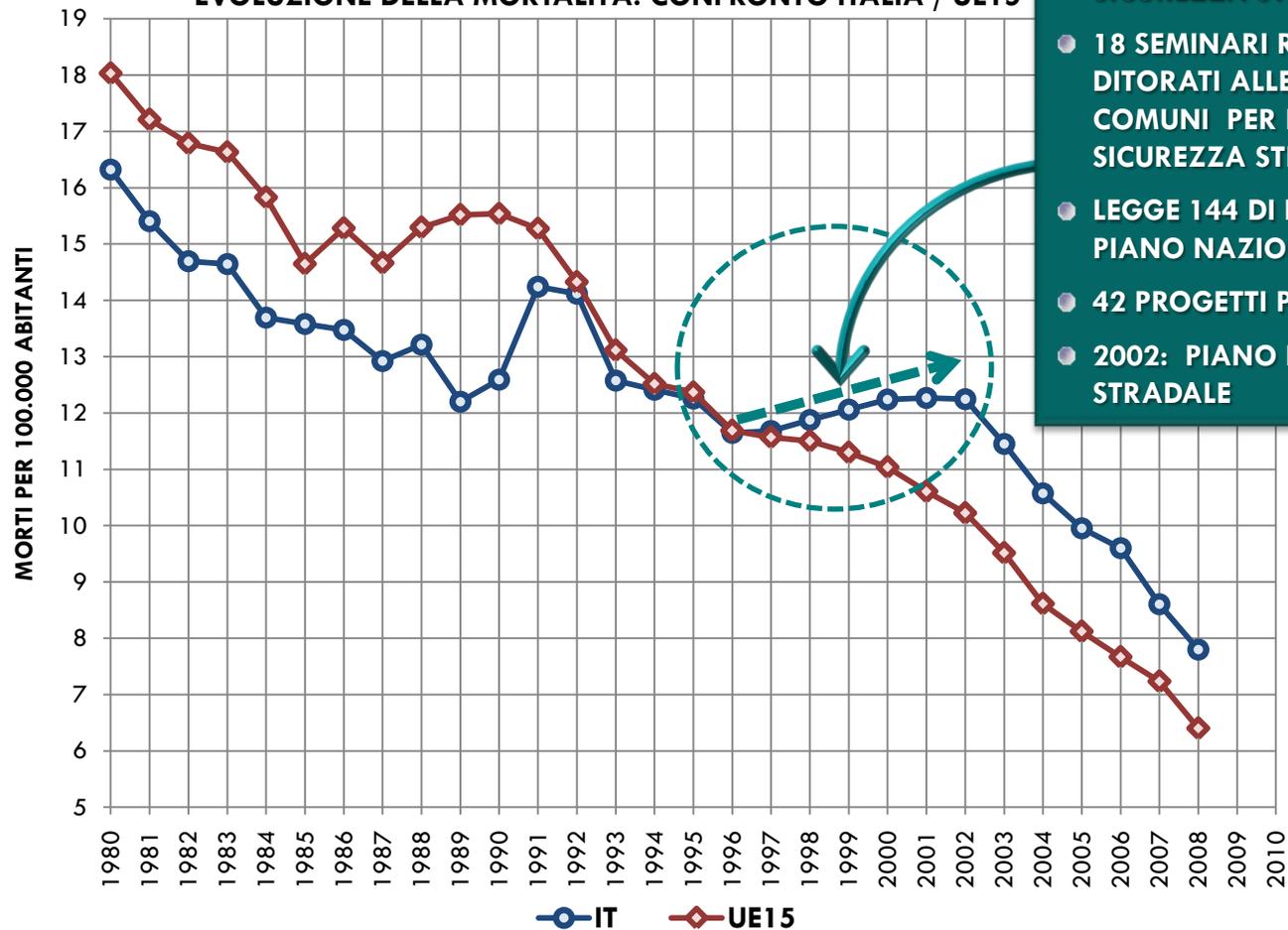




# A4

## DALLA REGRESSIONE AL MIGLIORAMENTO

### EVOLUZIONE DELLA MORTALITÀ. CONFRONTO ITALIA / UE15



- POLITICHE "PRE - PIANO":**
- PRIMA RELAZIONE AL PARLAMENTO SULLA SICUREZZA STRADALE
  - 18 SEMINARI REGIONALI CON PREFETTURE, PROVVEDITORATI ALLE OO.PP.; REGIONI, PROVINCE E GRANDI COMUNI PER ILLUSTRARE I NUOVI INDIRIZZI DI SICUREZZA STRADALE
  - LEGGE 144 DI ISTITUZIONE E FINANZIAMENTO DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE
  - 42 PROGETTI PILOTA CON BANDO NAZIONALE
  - 2002: PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE





**A5**

I FATTORI CHE HANNO GUIDATO IL PROCESSO DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA TRA IL 2003 E IL 2010.

- INCREMENTO DI EFFICIENZA E PRODUTTIVITÀ DELL'AZIONE DI PREVENZIONE E REPRESSIONE DELLA POLIZIA STRADALE, DELL'ARMA DEI CARABINIERI E DELLE POLIZIE LOCALI.
- AZIONE DI INFORMAZIONE E SENSIBILIZZAZIONE SVOLTA DALLE AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE A LIVELLO NAZIONALE, REGIONALE E LOCALE E DALLE ASSOCIAZIONI DEI FAMILIARI DELLE VITTIME DELLA STRADA.
- SVILUPPO (PARZIALE) DI UNA NUOVA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE .
- AGGIORNAMENTO (MOLTO PARZIALE) DELLA NORMATIVA.
- IMPEGNO DI ENTI LOCALI, MINISTERI, FONDAZIONI E ALTRI ORGANISMI.
- CINQUE PROGRAMMI DI ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE (IN DIECI ANNI).
- CIRCA 1.100 MILIONI DI EURO DI INVESTIMENTI IN SICUREZZA STRADALE GUIDATI DAL PIANO NAZIONALE O DA ALTRI PROGRAMMI.
- CIRCA 1.500 PROGETTI DI SICUREZZA STRADALE PROMOSSI DAL PIANO NAZIONALE E DEFINITI DALLE AMMINISTRAZIONI LOCALI



**B<sub>1</sub>**

**ELEMENTI PER UN BILANCIO DELLE  
POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE ITALIANE:  
  
GLI ASPETTI NEGATIVI.**



**B<sub>2</sub>**

**NONOSTANTE L'ALTA RIDUZIONE DI VITTIME L'ITALIA RESTA NELLA FASCIA BASSA DELLA GRADUATORIA EUROPEA DELLA SICUREZZA STRADALE**

**PAESI DELLA UE15 PER TASSI DI MORTALITÀ (MORTI PER 100.000 ABITANTI)**

	1970	1980	1990	2000	2002	2006	2007	2008
1	GRECIA 12,5	SVEZIA 10,2	REGNO UNITO 9,1	REGNO UNITO 5,7	REGNO UNITO 5,8	OLANDA 4,5	OLANDA 4,3	PAESI BASSI 4,1
2	REGNO UNITO 13,5	REGNO UNITO 10,7	SVEZIA 9,1	SVEZIA 6,7	OLANDA 6,1	SVEZIA 4,9	REGNO UNITO 5,0	REGNO UNITO 4,3
3	SPAGNA 16,2	FINLANDIA 11,5	OLANDA 9,2	OLANDA 7,3	SVEZIA 6,3	REGNO UNITO 5,5	SVEZIA 5,2	SVEZIA 4,3
4	SVEZIA 16,3	DANIMARCA 13,5	DANIMARCA 12,3	FINLANDIA 7,7	FINLANDIA 8,0	DANIMARCA 5,7	GERMANIA 6,0	GERMANIA 5,4
5	IRLANDA 18,3	OLANDA 14,2	<b>ITALIA 12,6</b>	GERMANIA 9,1	GERMANIA 8,3	GERMANIA 6,2	FINLANDIA 7,2	IRLANDA 6,3
6	<b>ITALIA 20,5</b>	GRECIA 15,1	FINLANDIA 13,0	DANIMARCA 9,3	DANIMARCA 8,6	FINLANDIA 6,4	FRANCIA 7,3	FINLANDIA 5,5
7	PORTOGALLO 21,2	<b>ITALIA 16,3</b>	IRLANDA 13,6	IRLANDA 11,0	IRLANDA 9,7	FRANCIA 7,8	DANIMARCA 7,5	FRANCIA 6,7
8	FINLANDIA 22,9	IRLANDA 16,6	GERMANIA 14,0	<b>ITALIA 12,2</b>	AUSTRIA 11,9	LUSSEMBURGO 7,9	IRLANDA 7,8	SPAGNA 6,8
9	OLANDA 24,5	SPAGNA 17,5	LUSSEMBURGO 18,7	LUSSEMBURGO 13,2	<b>ITALIA 12,2</b>	AUSTRIA 8,9	AUSTRIA 8,3	LUSSEMBURGO 7,2
10	DANIMARCA 24,6	GERMANIA 19,3	FRANCIA 19,8	AUSTRIA 13,4	BELGIO 12,7	IRLANDA 9,0	SPAGNA 8,6	DANIMARCA 7,4
11	GERMANIA 27,3	BELGIO 24,3	BELGIO 19,9	FRANCIA 13,6	FRANCIA 12,9	PORTOGALLO 9,2	<b>ITALIA 8,7</b>	<b>ITALIA 7,9</b>
12	BELGIO 31,8	FRANCIA 25,4	AUSTRIA 20,3	BELGIO 14,4	SPAGNA 13,1	SPAGNA 9,5	LUSSEMBURGO 9,0	AUSTRIA 8,2
13	FRANCIA 32,4	AUSTRIA 25,9	GRECIA 23,1	SPAGNA 14,6	LUSSEMBURGO 14,0	<b>ITALIA 9,6</b>	PORTOGALLO 9,2	PORTOGALLO 8,3
14	AUSTRIA 33,6	LUSSEMBURGO 27,0	SPAGNA 23,3	GRECIA 19,3	GRECIA 14,9	BELGIO 10,2	BELGIO 10,1	BELGIO 8,6
15	LUSSEMBURGO 39,0	PORTOGALLO 30,3	PORTOGALLO 30,4	PORTOGALLO 21,2	PORTOGALLO 16,1	GRECIA 15,0	GRECIA 14,1	GRECIA 13,9
	UE 15 22,8	UE 15 18,0	UE 15 15,5	UE 15 11,1	UE 15 10,2	UE 15 7,6	UE 15 7,2	UE 15 6,4



	Paesi con tassi inferiori alla media di oltre il 15%
	Paesi con tassi simili alla media UE15 (+/- 15%)
	Paesi con tassi superiori alla media di oltre il 15%

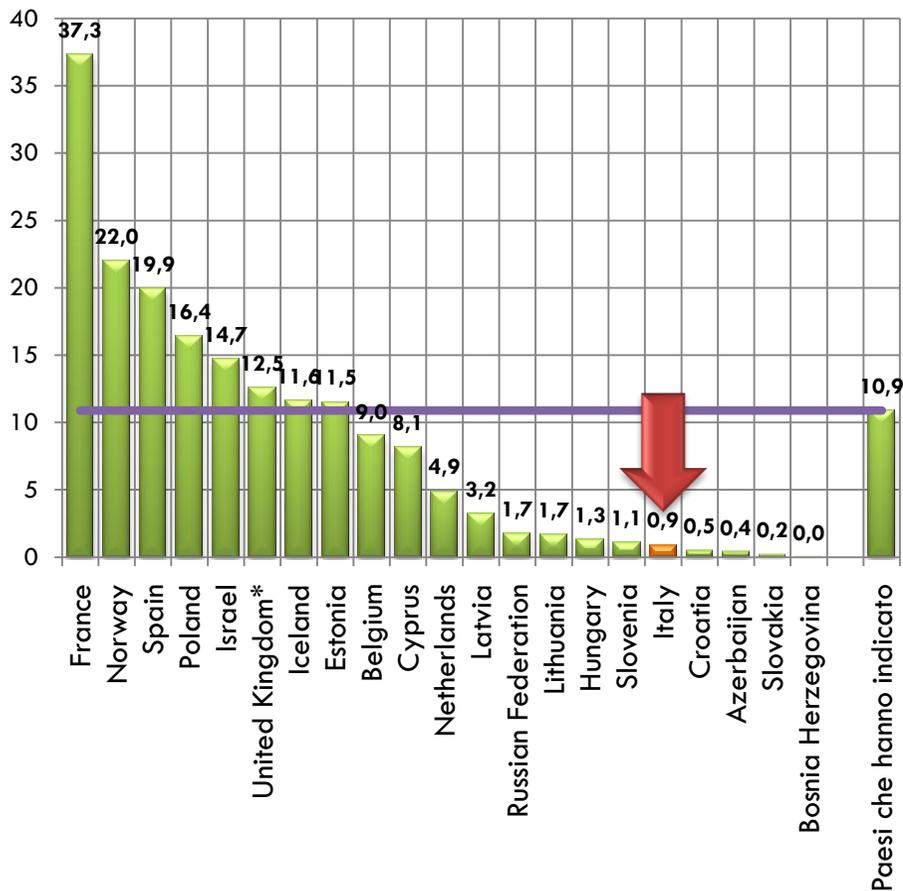




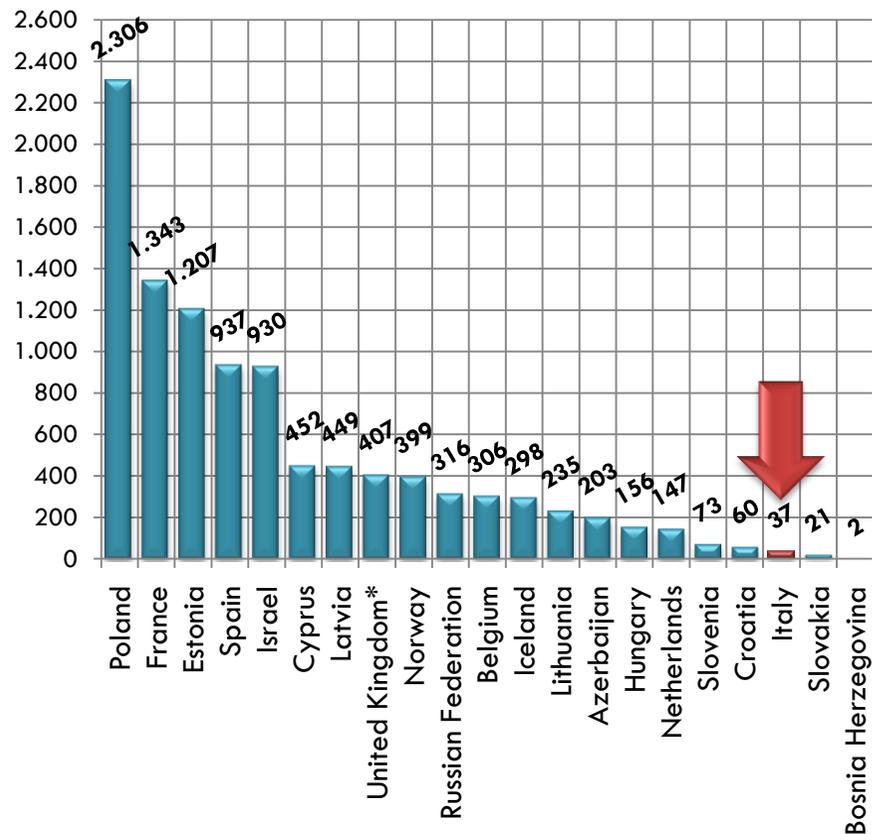
# B<sub>3</sub>

## LE RISORSE FINANZIARIE PER LA SICUREZZA STRADALE

### INVESTIMENTI NAZIONALI IN SICUREZZA STRADALE. SPESA PROCAPITE IN EURO. ANNO 2008



### SPESA PER MILIONE DI PIL (VALORI IN EURO). ANNO 2008

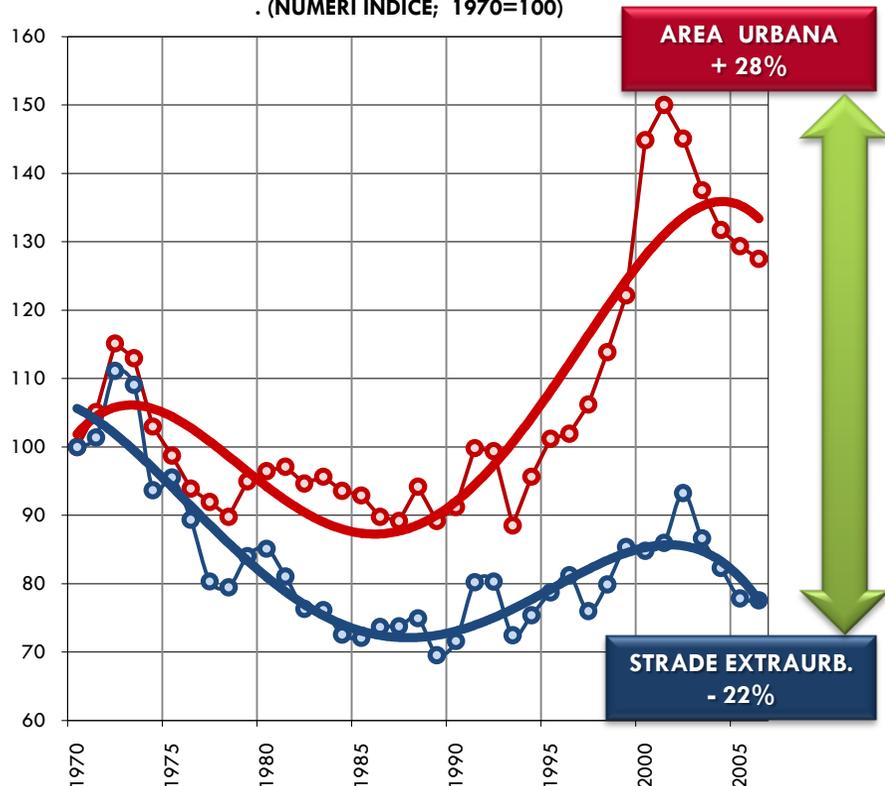




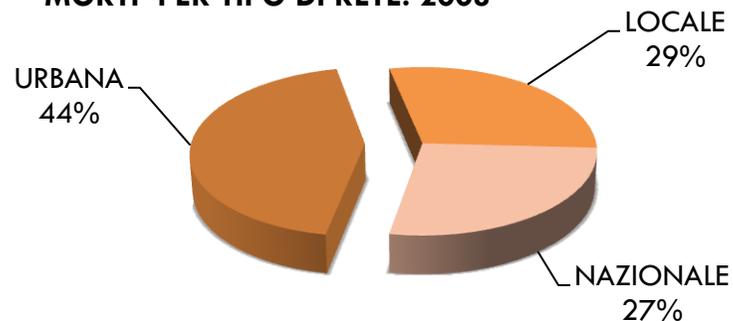
# B4

## IL RITARDO DELLA SICUREZZA STRADALE URBANA

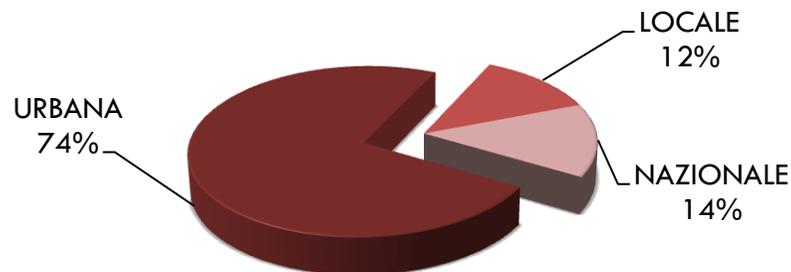
EVOLUZIONE COSTO SOCIALE. AREA URBANA/ALTRE STRADE  
(NUMERI INDICE; 1970=100)



MORTI PER TIPO DI RETE. 2008



FERITI PER TIPO DI RETE. 2008

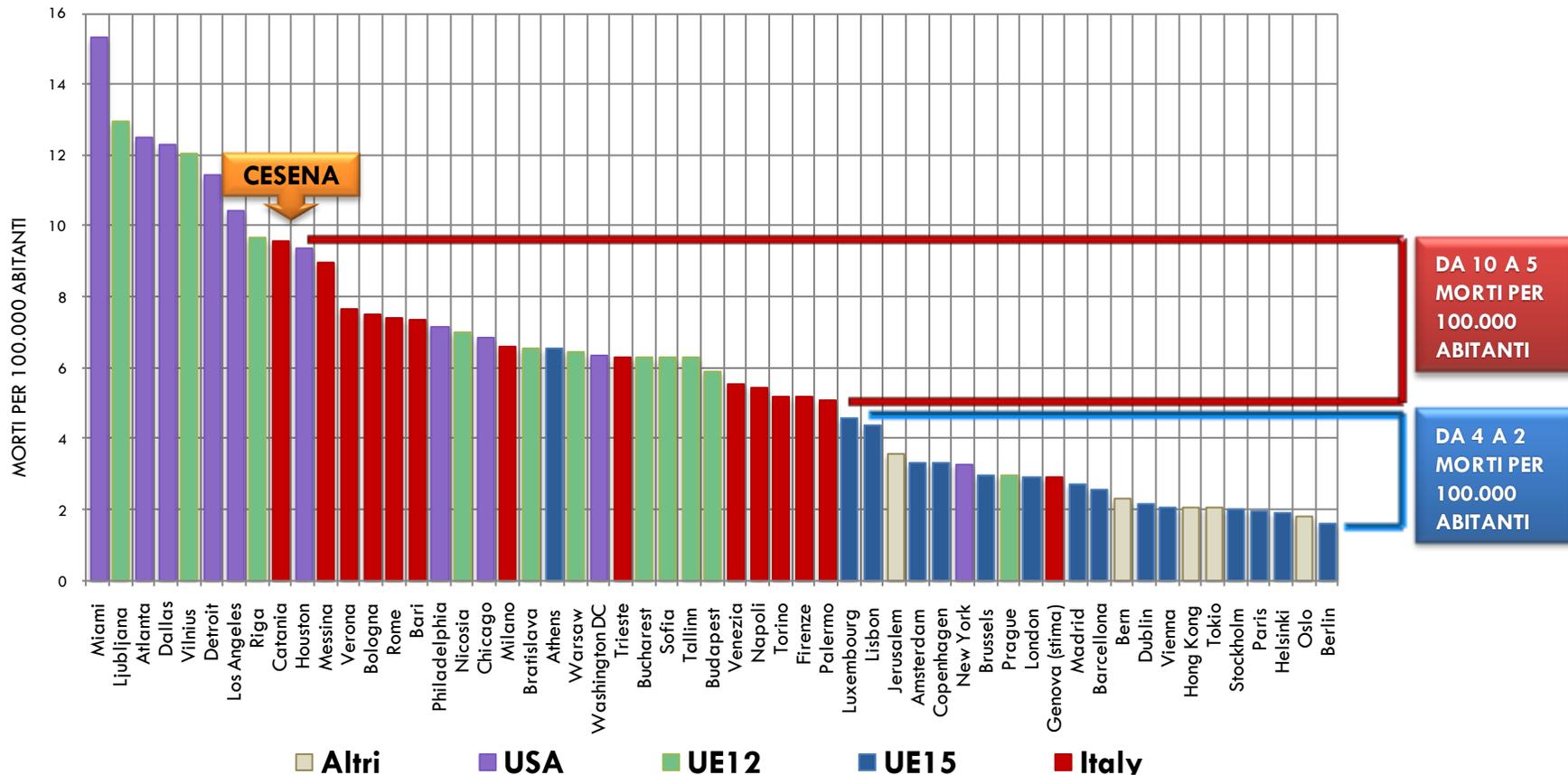




# B5

## CONFRONTO DIRETTO TRA LE GRANDI AREE URBANE EUROPEE E DEGLI USA

### TASSI DI MORTALITÀ DELLE MAGGIORI CITTÀ EUROPEE E DEGLI USA. 2007



DA 10 A 5  
MORTI PER  
100.000  
ABITANTI

DA 4 A 2  
MORTI PER  
100.000  
ABITANTI





**B5<sup>1</sup>**

## ULTERIORI ESTERNALITÀ NEGATIVE DELL'ATTUALE MODELLO DI MOBILITÀ URBANA

### L'IMPATTO AMBIENTALE. CONFRONTO TRA PAESI EUROPEI

La netta penalizzazione della mobilità ciclopedonale e l'insufficiente attenzione per il trasporto pubblico determinano un impatto ambientale molto pesante.

Un recente studio della WHO (*"Health and Environment in Europe: Progress Assessment"*, 2010) fornisce i dati sull'esposizione media annua della popolazione urbana al PM10 nel 2008.

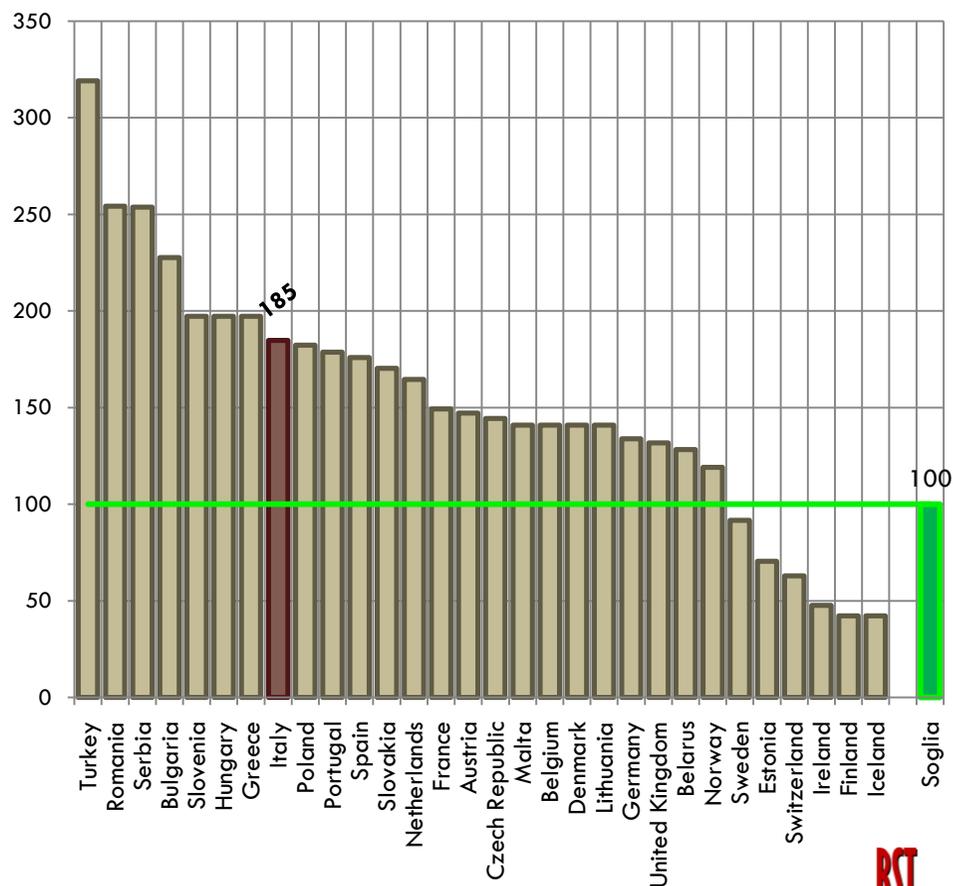
Sulla base di tali dati abbiamo elaborato un indice che vale 100 laddove si raggiunga il limite di 50 µg/mc per 35 giorni e si resta esposti ad una quota di 20 µg/mc per il restante periodo dell'anno. Il valore 100 definisce, dunque, la soglia dell'inquinamento grave, che impone provvedimenti da parte dell'autorità competente.

I risultati dell'analisi mostrano che:

- solo 6 Paesi su 30 (Svezia, Estonia, Svizzera, Irlanda, Finlandia e Islanda) si collocano al di sotto della soglia;
- l'Italia, con un indice di 185, si colloca in 23° posizione nella graduatoria dei 30 Paesi europei che hanno fornito i dati alla WHO, tra l'Ungheria, la Grecia, la Polonia e il Portogallo, ben distante dai Paesi più attenti alle tematiche ambientali.

### INDICE DI ESPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE AL PM10

(35 GIORNI CON 50 µG/MC + 315 CON 20 µG/MC = 100)



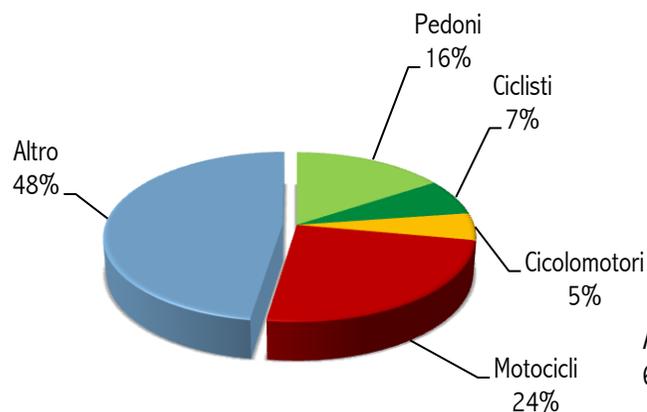


# B6

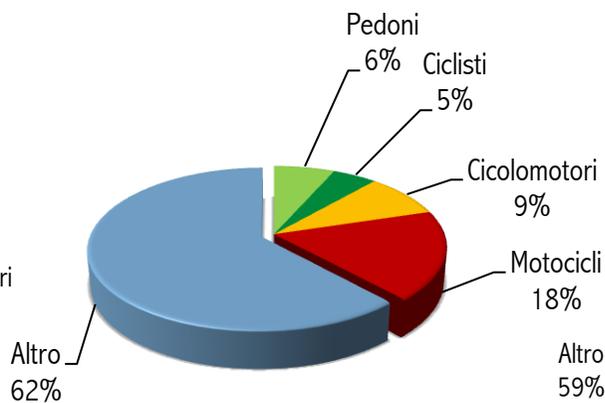
## LA CRESCENTE INSICUREZZA DEGLI UTENTI DEBOLI

QUOTE DI VITTIME E COSTO SOCIALE A CARICO DEGLI UTENTI DEBOLI			
TIPO	NEL 2002	NEL 2009	VARIAZIONE
MORTI	41,7%	52,4%	+ 10,7%
FERITI	33,5%	38,2%	+ 4,7%
COSTO SOCIALE	35,6%	41,4%	+ 5,5%

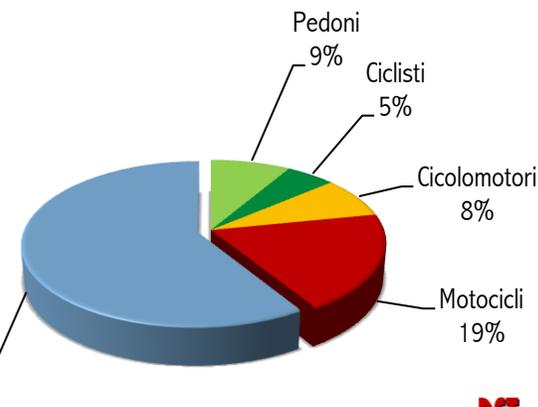
MORTI. 2009



FERITI. 2009



COSO SOCIALE. 2009

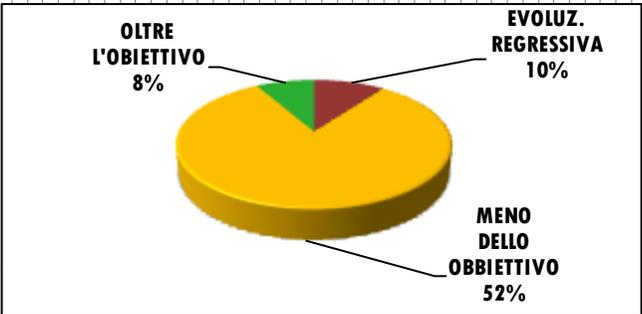
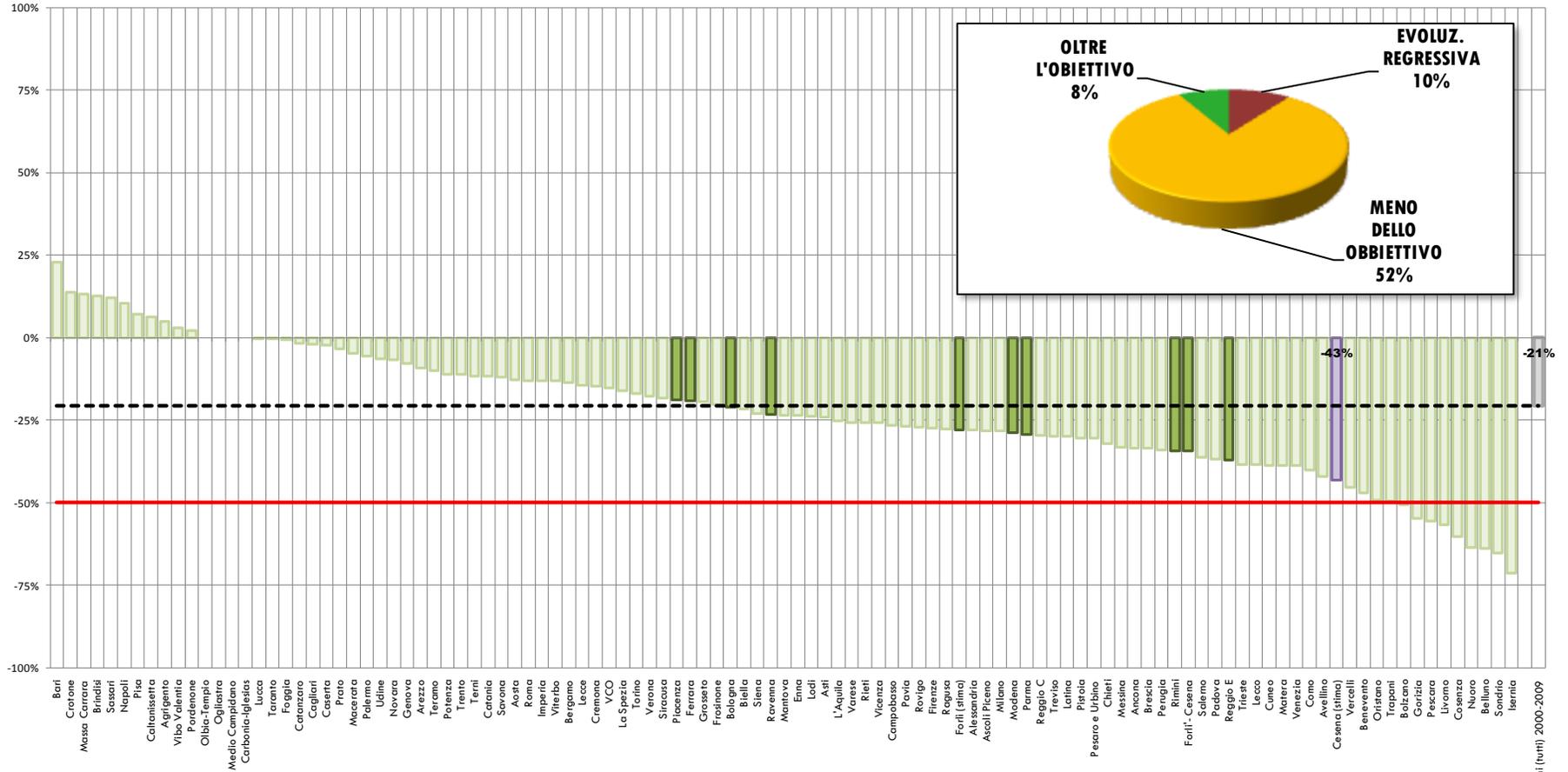




# B7

## I DIVARI TERRITORIALI

COMUNI CAPOLUOGO. VARIAZIONE DEL COSTO SOCIALE NEL PERIODO 2000-2009. (MEDIA 08-09)/(MEDIA 00-01)



Capoluoghi (tutti) 2000-2009

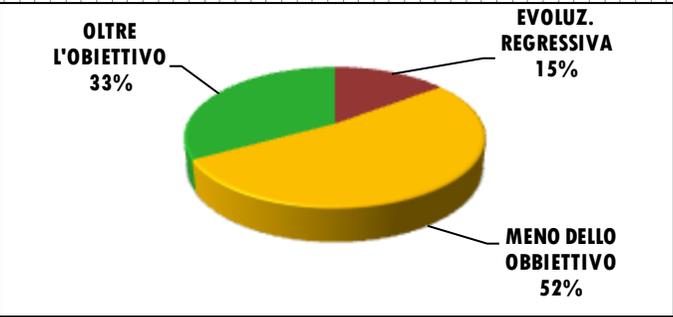
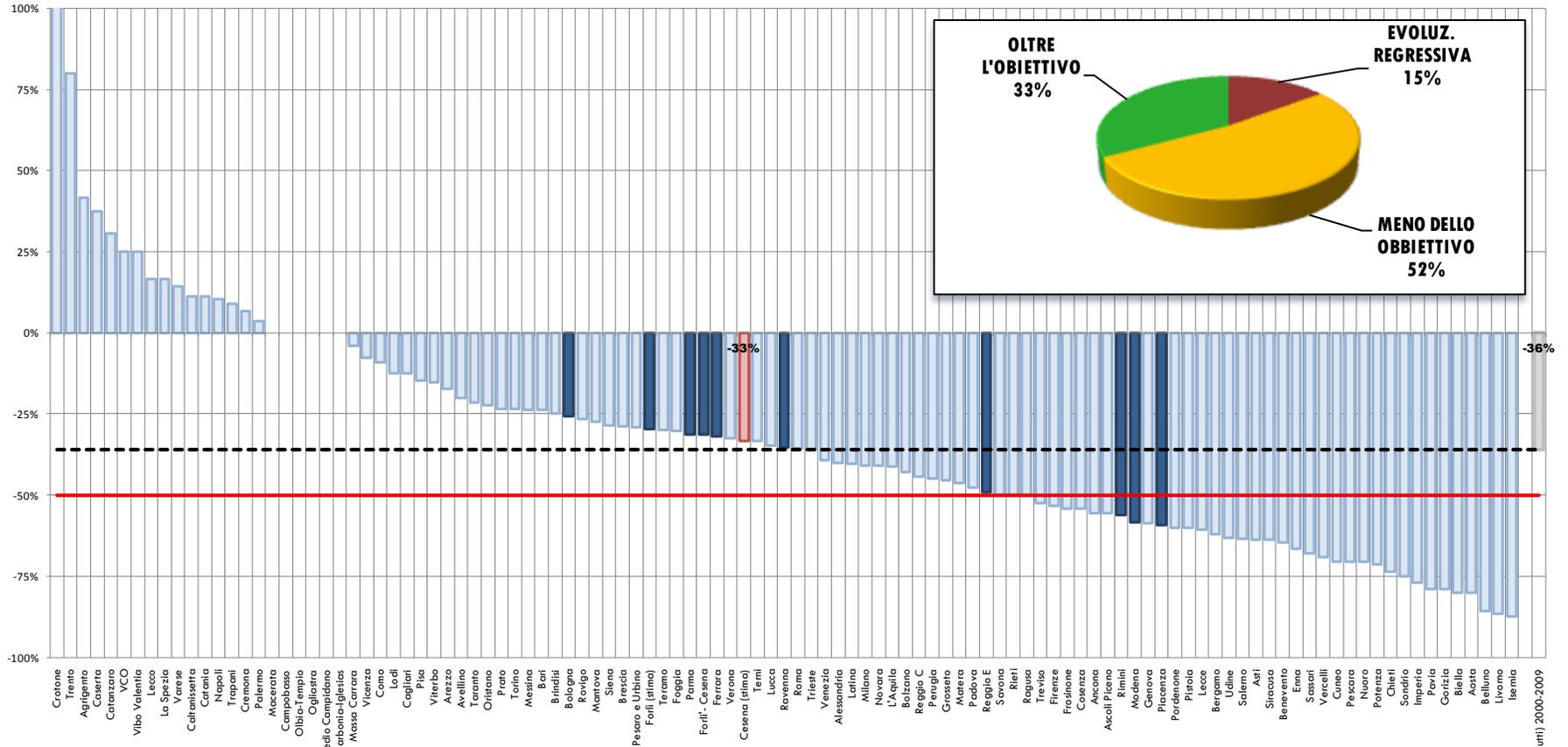




B8

### I DIVARI TERRITORIALI

COMUNI CAPOLUOGO. VARIAZIONE DEL NUMERO DI MORTI NEL PERIODO 2000-2009. (MEDIA 08-09)/(MEDIA 00-01)  
Crotone (+117%) è esterno al campo di variazione rappresentato

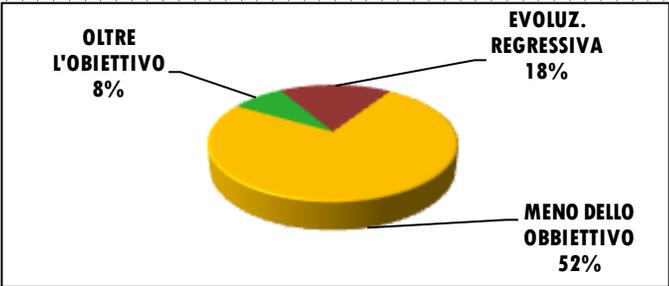
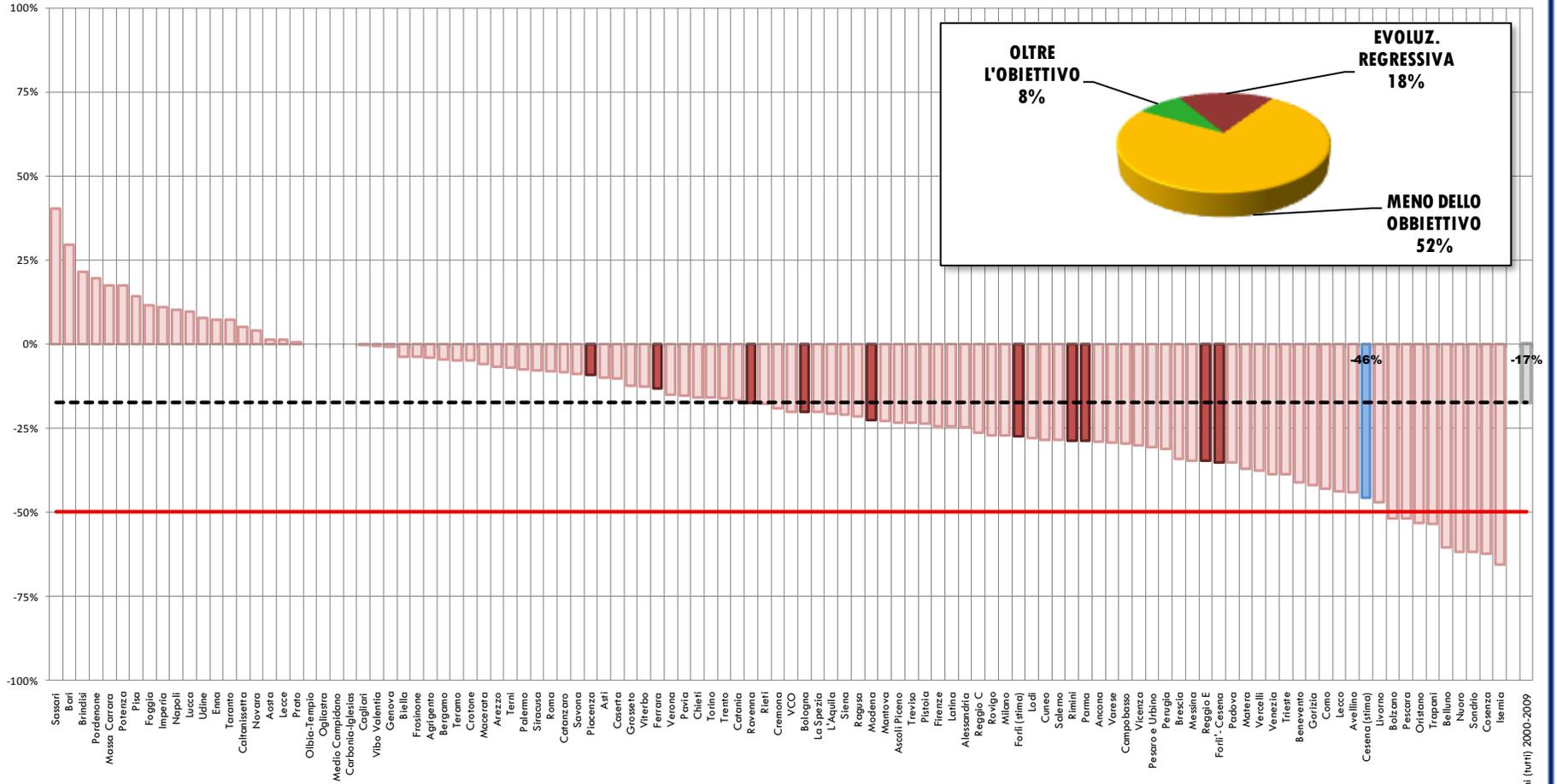




B<sub>9</sub>

### I DIVARI TERRITORIALI

COMUNI CAPOLUOGO. VARIAZIONE DEL NUMERO DI FERITI NEL PERIODO 2000-2009. (MEDIA 08-09)/(MEDIA 00-01)



Capoluoghi (tutti) 2000-2009





# B<sub>10</sub>

IN DEFINITIVA, LE NOSTRE CITTÀ, RISPETTO ALLA MAGGIOR PARTE DELLE CITTÀ EUROPEE O DI ALTRI PAESI SVILUPPATI RISULTANO:

- PIÙ PERICOLOSE;
- PIÙ INQUINATE;
- MENO CONFORTEVOLI PER SPOSTAMENTI A PIEDI O IN BICICLETTA;
- DISAGEVOLI E PARTICOLARMENTE INSICURE PER BAMBINI E ANZIANI;
- PIÙ CONGESTIONATE;
- CON TEMPI E COSTI COMPLESSIVI DI TRASPORTO PIÙ ELEVATI;
- CON UN TRASPORTO PUBBLICO POCO EFFICACE, POCO UTILIZZATO E INCAPACE DI CRESCERE E MIGLIORARE;
- TALI DA COSTRINGERE AD UNO STILE DI MOBILITÀ INSALUBRE CHE FAVORISCE L'OBESITÀ E ALTRE PATOLOGIE DA VITA SEDENTARIA



**B**<sub>11</sub>

**UN FATTORE DI GRAVE DEBOLEZZA DEL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE NEL NOSTRO PAESE:**

**L'IDEOLOGIA DELLA INCIDENTALITÀ DETERMINATA IN ASSOLUTA PREVALENZA DA COMPORTAMENTI TRASGRESSIVI INDIVIDUALI**

# B12

## SUPERARE UN'IDEOLOGIA FUORVIANTE: LE CAUSE DEGLI INCIDENTI STRADALI.

### IN ITALIA, SECONDO L'OPINIONE PREVALENTE

- IL **99,03%** DEGLI INCIDENTI È DETERMINATO DA COMPORTAMENTI DELLE PERSONE (SAREBBE, QUINDI, RICONDUCEBILE A RESPONSABILITÀ INDIVIDUALI).
- LO **0,58%** DEGLI INCIDENTI È **DETERMINATO** DALLO STATO DELLE STRADE.
- LO **0,39%** DEGLI INCIDENTI È DETERMINATO DA DIFETTI DEI VEICOLI.

CAUSE DEGLI INCIDENTI STRADALI  
ISTAT, 2008



### NELL'UE E IN ALTRI PAESI SI ADOTTA UNA IMPOSTAZIONE NETTAMENTE DIVERSA

- LA DICHIARAZIONE DEL **PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA FRANCESE** IL 14 LUGLIO 2001 SOSTIENE CHE LO **STATO È "COMPLICE" DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI** (1)
- LA **MINISTRO OLANDESE** NELL'INTRODUZIONE DEL PIANO PER LA SICUREZZA AFFERMA: ". . . È NOSTRO DOVERE **FARE IN MODO CHE UNA IMPRUDENZA O UNA TRASGRESSIONE DELLE REGOLE DEL TRAFFICO NON DIVENTI AUTOMATICAMENTE UNA CONDANNA A MORTE.**"

(1) E SE LO STATO SI SENTE RESPONSABILE ALLORA NON È STRAORDINARIO CHE IN DUE ANNI RADDOPPI LE RISORSE FINANZIARIE DEDICATE ALLA SICUREZZA STRADALE, AGGIUNGA 2.000 UNITÀ ALLE FORZE DI POLIZIA, RAFFORZI TUTTI GLI ORGANISMI DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

- **DGTREN, J.P. RAPUSSARD** DICHIARA CHE LO STATO "INADEGUATO" DELLE STRADE È **LA CAUSA DI 6.000 MORTI E 200.000 FERITI NELLA UE**; L'APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA EUROPEA SULLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE CONSETIRÀ DI EVITARE 600 MORTI/ANNO; LA SUA ESTENSIONE ALLE RETE PRINCIPALE CONSENTIREBBE DI EVITARE ALTRI 600 MORTI, L'APPLICAZIONE ALLA RETE SECONDARIA CONSENTIREBBE RISULTATI ANCORA MAGGIORI
- **COMMISSIONE EUROPEA**, COMUNICAZIONE AL CONSIGLIO SUL PROGRAMMA DI AZIONE EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE, BRUXELLES, 14.5.2003: "L'ANALISI DEGLI INCIDENTI MOSTRA CHE SE TUTTE LE AUTOMOBILI FOSSERO CONCEPITE PER OFFRIRE, IN CASO DI INCIDENTE, UNA PROTEZIONE EQUIVALENTE A QUELLA OFFERTA DALLE MIGLIORI DELLA LORO CATEGORIA, **LA METÀ DELLE LESIONI MORTALI E INVALIDANTI POTREBBE ESSERE EVITATA**"



# B13

## UNA NOTAZIONE SULLE STRAGI DEL SABATO SERA

### RAPPORTO TRA ORARI E TIPO PREVALENTE DEGLI SPOSTAMENTI. 1998 - 2009

ORA	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica	TOTALE
0	29	14	26	27	29	41	52	218
1	17	7	13	16	22	42	54	171
2	10	7	8	14	18	40	29	126
3	6	8	6	8	10	30	45	113
4	9	7	10	5	5	37	50	123
5	18	14	10	14	26	52	46	180
6	26	38	31	35	33	32	32	227
7	107	90	100	104	92	48	24	565
8	135	136	140	129	133	69	15	757
9	133	122	124	101	101	104	21	706
10	119	110	122	106	129	124	30	740
11	127	102	119	104	125	132	30	739
12	149	146	153	135	148	126	39	896
13	139	141	136	131	144	92	40	823
14	112	108	112	109	112	86	42	681
15	91	103	82	101	111	98	55	641
16	126	119	117	98	110	91	38	699
17	145	136	143	111	133	96	73	837
18	139	155	138	151	136	97	77	893
19	103	99	104	77	86	86	61	616
20	42	39	46	33	49	57	49	315
21	24	32	30	44	37	47	28	242
22	26	23	22	39	37	33	30	210
23	22	19	29	20	39	45	32	206
TOTALE	1.854	1.775	1.821	1.712	1.865	1.705	992	11.724

NOTTE E RESTO

CASA – LAVORO/SCUOLA

SERVIZI E ATTIVITÀ VARIE

CASA – LAVORO/SCUOLA

NOTTE E RESTO

SABATO SERA

FINE SETTIMANA

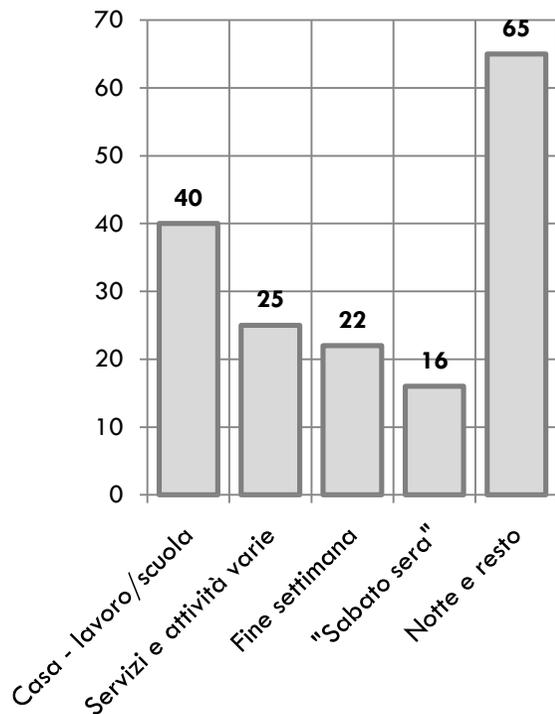
SABATO SERA



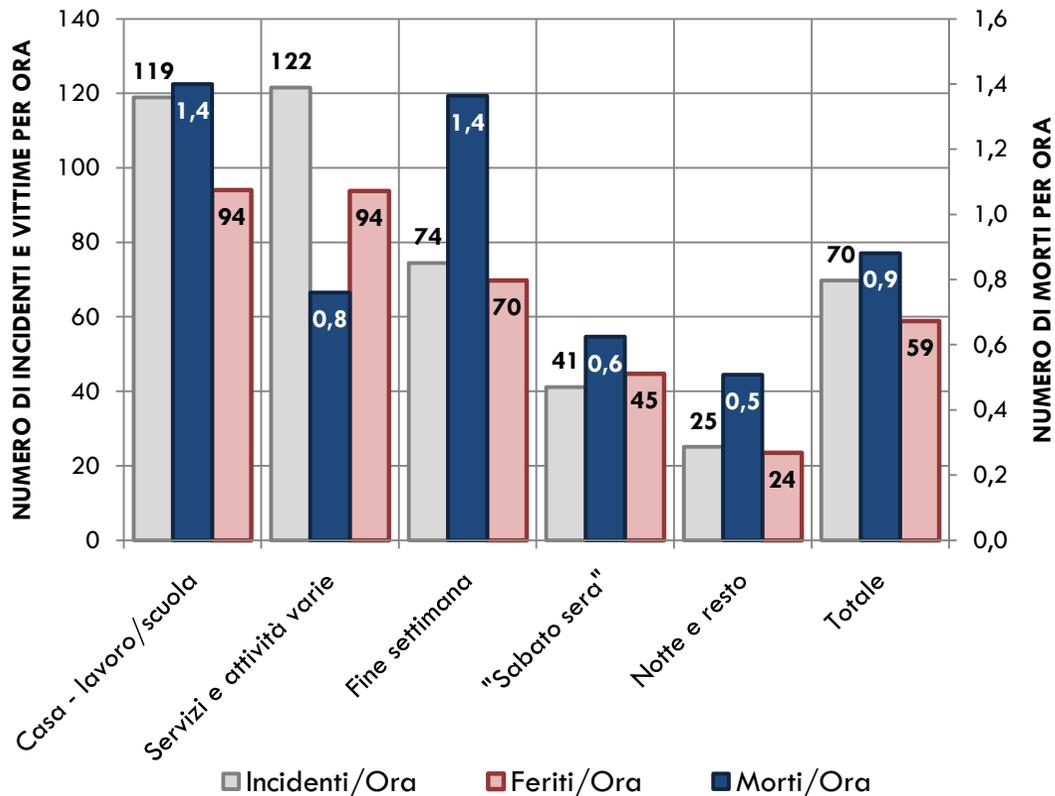
# B14

## UNA NOTAZIONE SULLE STRAGI DEL SABATO SERA

### ORE SETTIMANALI DIVISE PER TIPO DI SPOSTAMENTO PREVALENTE



### NUMERO DI INCIDENTI E VITTIME PER ORA. PERIODO 1998 - 2009

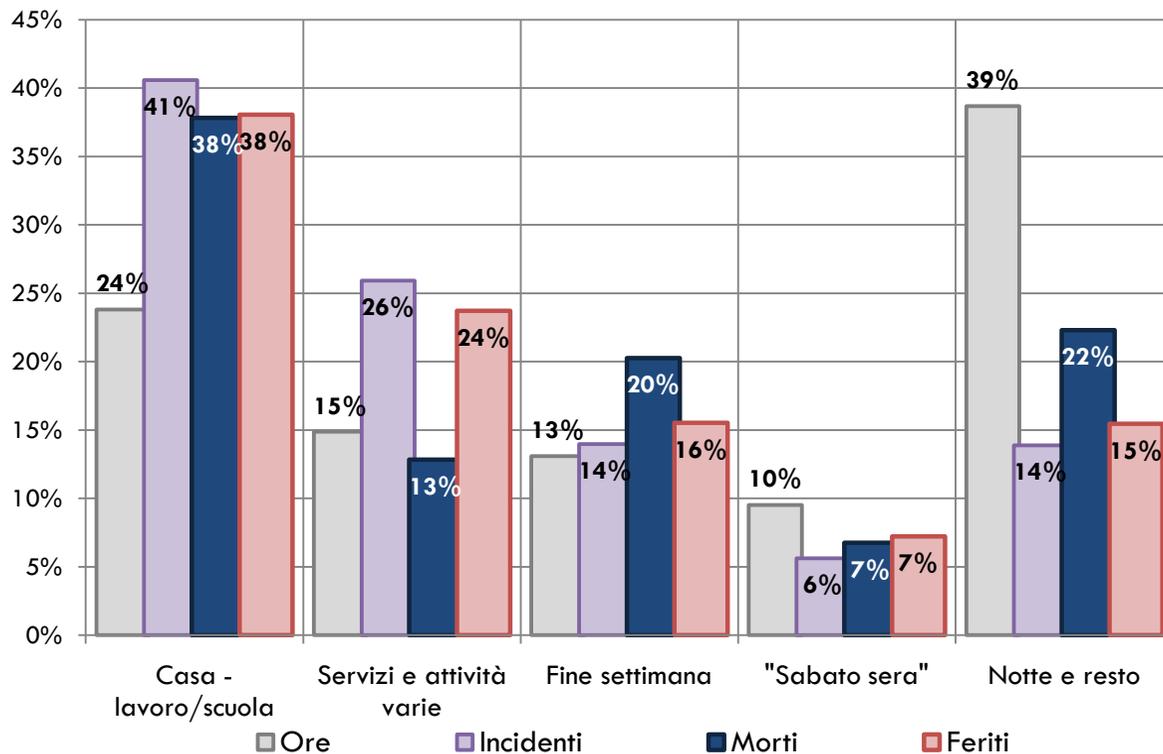




# B15

## UNA NOTAZIONE SULLE STRAGI DEL SABATO SERA

ORARI, INCIDENTI E VITTIME PER TIPO PREVALENTE DI SPOSTAMENTO.  
PERIODO 1998-2009



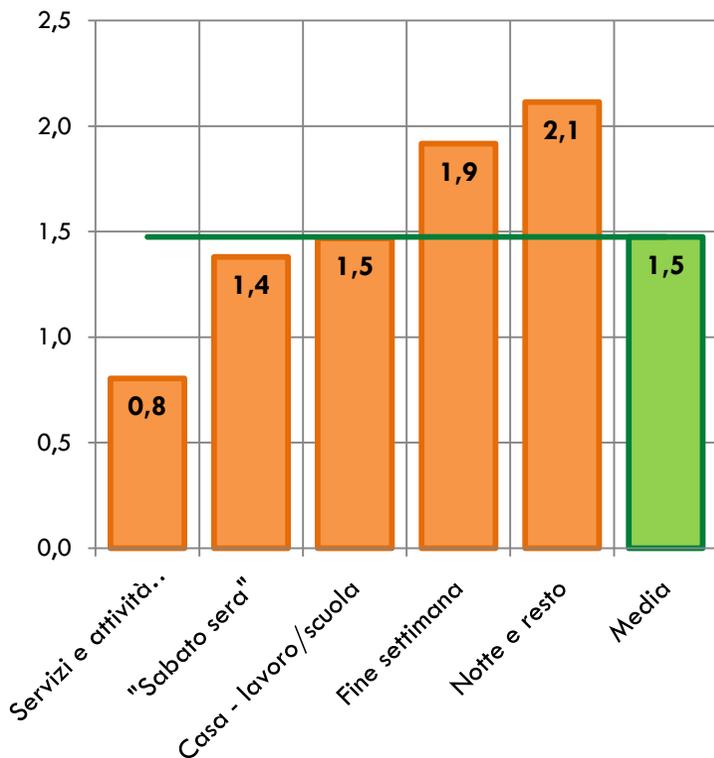
CASA-LAVORO/SCUOLA, SPOSTAMENTI PER SERVIZI E ALTRE ATTIVITÀ	
INCIDENTI	66,5%
MORTI	50,7%
FERITI	61,8%



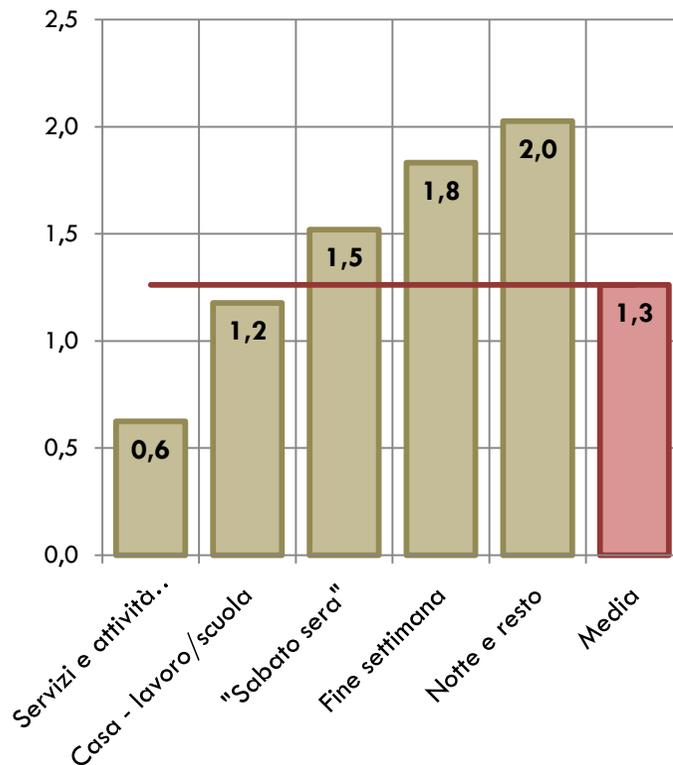
# B16

## UNA NOTAZIONE SULLE STRAGI DEL SABATO SERA

### INDICE DI GRAVITÀ (MORTI PER 100 VITTIME). PERIODO 1998 - 2009



### MORTI PER 100 INCIDENTI. PERIODO 1998 - 2009





# C<sub>1</sub>

## LE PROSPETTIVE PER IL DECENNIO 2011-2020

Per allinearci alle condizioni di sicurezza stradale e di composizione modale della città europee:

- non è sufficiente migliorare leggermente il livello di sicurezza stradale, dobbiamo aumentarlo di diverse volte, **riducendo i tassi di mortalità urbana in una misura variabile tra il -50% e -80%**;
- non basta aumentare le quote di mobilità su bicicletta e TPL di qualche punto percentuale, **occorre aumentarle radicalmente**.

Tutto ciò implica una sostanziale **innovazione delle politiche di mobilità urbana** esistenti nel nostro Paese, fatte salve alcune virtuose eccezioni.

Il punto è: come determinare questa innovazione, dove trovare le risorse e gli strumenti adatti, come essere certi dell'efficacia e dei risultati delle linee di azione scelte, come fare in modo che nel nostro Paese non raddoppino solo le piste ciclabili ma anche gli spostamenti in bicicletta, come arrivare a quote di mobilità su TPL analoghe a quelle delle grandi città europee senza soffocare i bilanci delle Amministrazioni locali.

La Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e al Federazione Ciclistica Italiana hanno optato per una strategia che potremmo definire di **"inseguimento e rilancio"** organizzandola in un progetto denominato **"TANDEM"**, al quale partecipa il Comune di cesena.

## **SETTE LINEE DI AZIONE PER LE SFIDE DEL PROSSIMO DECENNIO**

- I. RADICALE AUMENTO DEGLI INVESTIMENTI IN SICUREZZA STRADALE
- II. MAGGIOR COORDINAMENTO INTERISTITUZIONALE E MAGGIOR PARTENARIATO PUBBLICO/PRIVATO
- III. PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE 2011-2020
- IV. RICERCA DI UN COLLEGAMENTO PIÙ STRETTO TRA MOBILITÀ SOSTENIBILE E SICUREZZA STRADALE, SPECIALMENTE NELLE AREE URBANE
- V. OBBLIGO PER GLI ORGANISMI CON RESPONSABILITÀ DI SICUREZZA STRADALE A CONOSCERE LE CARATTERISTICHE DELL'INCIDENTALITÀ E LE SUE CAUSE, A MONITORARE L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE E A FORNIRE UNA COMPLETA INFORMAZIONE AI CITTADINI
- VI. INFORMARE E SENSIBILIZZARE SULLE CONCRETE POSSIBILITÀ DI REALIZZARE INTERVENTI COERENTI CON I PRINCIPI E I CRITERI DI "VISIONE ZERO"
- VII. RICONFIGURARE LA COMPOSIZIONE MODALE E IL SISTEMA VIARIO DELLA MOBILITÀ URBANA



ESISTONO TRE MOTIVI PER COSTRUIRE NUOVE POLITICHE DI SICUREZZA STRADALE E NUOVE LINEE DI AZIONE.

- A) PERCHÉ QUELLO CHE ABBIAMO FATTO NON È SUFFICIENTE, PERCHÉ ALTRI PAESI HANNO FATTO E STANO FACENDO MOLTO PIÙ DI NOI;
- B) PERCHÉ ANCHE UN SOLO MORTO GIUSTIFICHEREBBE UN MAGGIOR IMPEGNO;
- C) MA SOPRATTUTTO PERCHÉ LE ATTUALI POLITICHE NON SONO IN GRADO DI AFFRONTARE LE SFIDE DEL PROSSIMO DECENNIO COME MOSTRANO LA DIMINUZIONE DELL'USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA DELL'ULTIMO PERIODO, IL COLLASSO DEGLI INVESTIMENTI IN SICUREZZA STRADALE DELL'ULTIMO BIENNIO, LA FORTE CRESCITA DELLE VITTIME DI INCIDENTI SULLA RETE AUTOSTRADALE DEI PRIMI TRE TRIMESTRI DEL 2010 E LA STAGNAZIONE DEL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE SU TUTTE LE ALTRE RETI