

L'INCIDENTALITA' STRADALE DAGLI ANNI '50 AD OGGI



ANIA

Fondazione per la
Sicurezza Stradale

Le Compagnie di Assicurazione per tutelare
la vita e prevenire gli incidenti stradali



Sommario

1. Lo sviluppo della mobilità in Italia	2
2. L'aumento del tasso di motorizzazione e l'incidenza sul traffico	5
3. I numeri dell'incidentalità dagli anni '50 ad oggi in Italia	8
4. Il Tasso di mortalità, incidentalità e lesività	10
5. L'incidentalità in rapporto al numero dei veicoli in circolazione	12
Conclusione	15

Le metropoli incarnano il modello comunicazionale delle cultura definita a “zapping” dove tagli e patchwork di segni di linguaggi e di sequenze, apparentemente senza senso, colgono flash di istantaneità e collage di cronaca urbana, coniando una grammatica massmediatica, ipnotica e convulsiva¹.

1. Lo sviluppo della mobilità in Italia

Il traffico può essere definito come “l’insieme dei movimenti dei veicoli nelle sedi stradali ad essi dedicate”. La componente principale del traffico è rappresentata dalle autovetture private. Attualmente, infatti, il 76% del parco veicolare italiano pari a 48.662.401 veicoli, è composto esclusivamente dalle automobili.

Nonostante nel corso degli anni siano state individuate misure di intervento volte al contenimento e al controllo del traffico, sono state create le condizioni necessarie per ridurre l’uso delle auto private, in particolare in area urbana, soprattutto per quanto riguarda l’accesso alle aree centrali da parte dei cittadini.

L’elevato livello di motorizzazione che ormai caratterizza i grandi centri urbani del nostro Paese, è un problema complesso, articolato e che parte da lontano, frutto di una progressiva sproporzione tra l’uso dei mezzi privati rispetto a quelli pubblici. Quest’ultimi non sono incentivati, a causa delle infrastrutture di per sé non idonee e di una politica che generalmente non spinge il cittadino a scegliere il mezzo di trasporto come esclusivo nelle città.

¹ E. Rothschild, *L’automobile. Fine di un’era*, Feltrinelli, Milano, 1974.

I mezzi pubblici infatti, spesso sono:

- non idonei ad accogliere un numero di persone generalmente cospicuo;
- non precisi nell'orario;
- non adeguati per numero di corse rispetto alle esigenze dell'utenza.

Questi sono solo alcuni dei problemi che spingono il cittadino a ricorrere all'uso predominante del mezzo proprio per effettuare gli spostamenti.

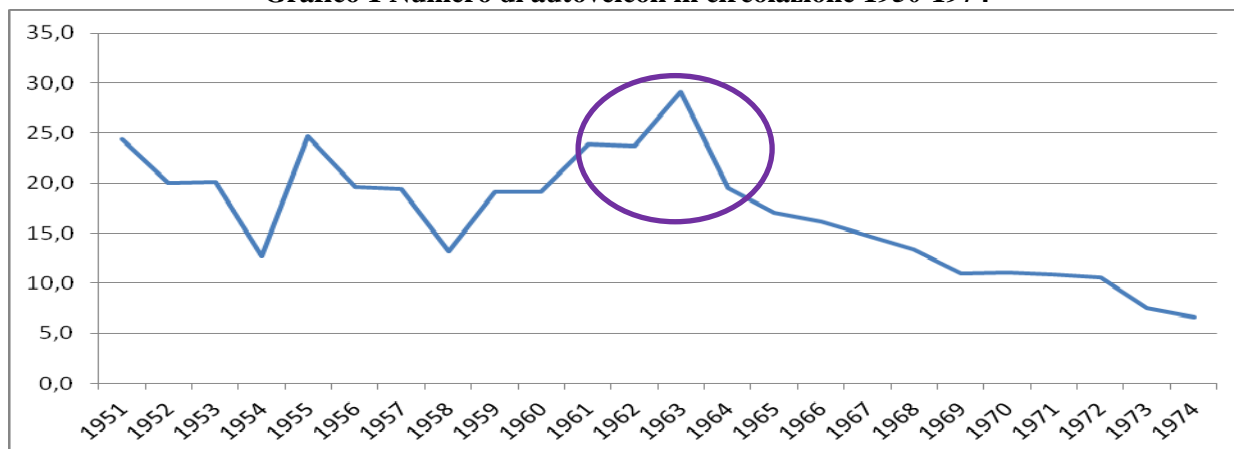
In Italia ad oggi, non esiste una letteratura che si dedichi ad indagare, esclusivamente, le ragioni della supremazia dell'autovettura nell'uso abituale e quotidiano del cittadino, né ci sono analisi ad *hoc* per spiegare gli aspetti sociali e culturali legati allo sviluppo della motorizzazione. Probabilmente, questa carenza di approfondimenti specifici deriva dal fatto che i risultati possono apparire scontati in virtù di una scelta obbligata che non consente di trovare un'alternativa valida nei mezzi pubblici. Emma Rothschild² agli inizi degli anni '70, dopo il *boom* economico che caratterizzò la crescita italiana in quella fase storica, ha evidenziato le conseguenze di carattere sociale dell'aumento smodato delle automobili, attraverso:

- la crescita incontrollata dei centri urbani;
- il proliferare delle autostrade per coprire distanze casa-lavoro sempre maggiori;
- l'incremento di crisi economiche sempre più ravvicinate;
- la necessità di soddisfare nuovi bisogni collegati all'automobile.

Dal grafico 1 possiamo vedere chiaramente come il massimo nel numero delle autovetture si raggiunge nel periodo del *boom* economico che caratterizzava l'Italia di quegli anni: il picco, infatti, si tocca nel triennio 1961-1963, ovvero in pieno miracolo economico italiano caratterizzato dall'esplosione dei consumi di beni durevoli.

² E. Rothschild, *Paradise lost: the Decline of the Auto – Industrial Age*, 1973.

Grafico 1 Numero di autoveicoli in circolazione 1950-1974



Fonte: Aci, statistiche automobilistiche. Autoveicoli circolanti, 1951-1975

Appare, inoltre, di estremo interesse il fatto che in soli 15 anni l'Italia si è portata al vertice delle nazioni con il più alto indice di densità automobilistica. Nel '56 si contava 1 automobile per ogni 47,4 abitanti; solo 15 anni più tardi si è passati invece a 1 automobile ogni 5 abitanti: in sostanza, si può supporre che quasi ogni famiglia italiana dell'epoca possedeva almeno una vettura (Tabella 1).

Tabella 1 Densità della circolazione automobilistica in alcuni Paesi

Paesi	Abitanti per autovetture 1956	Abitanti per autovetture 1970	Paesi	Abitanti per autovetture 1956	Abitanti per autovetture 1970
Stati Uniti	3	2	Norvegia	24,9	5
Australia	6,1	3	Olanda	31,1	5
Canada	4,7	3	Finlandia	40,9	7
Francia	11,8	4	Giappone	485	12
Germania Occ.	20,7	4	Spagna	221	14
Svizzera	15,4	4	Argentina	53,4	19
Belgio	17	5	Portogallo	85,4	21
Gran Bretagna	12,2	5	Brasile	190,1	43
Italia	47,4	5	Urss	540	183

Fonte: Aci, statistiche automobilistiche, 1951-1975

Questo enorme e progressivo sviluppo della motorizzazione privata lo si riscontra anche nella spesa per i trasporti, che riguardava sostanzialmente l'acquisto e l'utilizzo dell'automobile, che a partire dagli anni '60, si collocò al terzo posto in ordine di importanza per gli italiani, al di sotto soltanto dei consumi alimentari e di quelli per l'abbigliamento, i cosiddetti consumi di prima necessità.

Unitamente a tutto questo, è importante evidenziare che in quell'epoca l'automobile era vista anche come sorta di *status symbol* che poneva, chi la possedeva, ad un gradino più alto della scala sociale in quanto in grado di essere in linea con un importante mutamento sociale.

2. L'aumento del tasso di motorizzazione e l'incidenza sul traffico

Gli urbanisti degli anni Cinquanta, ma *mutatis mutandis* anche quelli contemporanei, concordavano sul fatto che il traffico, era principalmente dovuto alla ridotta capacità infrastrutturale rispetto al parco circolante.

Paolini³ sostiene che la condizione della mobilità che caratterizzava l'Italia in quel periodo, era legata a una politica dei trasporti rivolta alla costruzione della rete autostradale e all'incentivazione del mezzo privato, che non si preoccupava di assumere provvedimenti strutturali in grado di fronteggiare i problemi di circolazione che si sarebbero scaricati sulle aree urbane delle città non più in grado di contenere una mobilità di aumentate proporzioni. Gli "ingegneri del traffico" sottolineavano insistentemente come:

« i problemi della circolazione, infatti, non solo sono più evidenti nella città, ma nascono in essa. La discordanza fra lo sviluppo della circolazione e l'infrastruttura non diventa sensibile finché la libertà d'azione degli utenti della strada e dei frontisti non vengono direttamente a conflitto paralizzandosi a vicenda o, quanto meno, disturbandosi notevolmente. Ed è in città che più si risentono gli effetti del crescente sviluppo del trasporto individuale nei confronti di quello pubblico, determinato dall'industria con il perfezionamento

³ F.Paolini, Gli Italiani e la motorizzazione (1950-1974) – Appunti per una storia sociale e ambientale dell'automobile, pubblicato in A.Giuntini, C.Pavese, Reti, Mobilità, Trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione, Angeli, Milano, 2004

della motorizzazione utilitaria che costituisce uno dei suoi sbocchi fondamentali. La viabilità extraurbana non può quindi essere considerata a sé stante, né la connessione con quella urbana pensata solo in funzione della possibilità di permettere a chi arriva dall'esterno di penetrare nel centro urbano, o di attraversarlo. Deve necessariamente essere impostata in conseguenza dei movimenti reciproci generati fra le varie zone cittadine dalle loro varie destinazioni, specialmente se industriali o commerciali. Occorre impostare sulle sistemazioni urbanistiche di piano regolatore il canovaccio del reticolo stradale di inserimento della rete viaria interna in quella esterna, studiandolo in relazioni alle esigenze attuali e future del traffico e ordinandoli gerarchicamente⁴»

Eppure, né allora, né tantomeno adesso sono stati elaborati, con regolarità, progetti mirati alla soluzione di un problema che assilla larga parte delle città italiane.

In particolare, i fattori che incidono sul traffico possono riassumersi principalmente:

- nell'elevata congestione della mobilità, prodotta soprattutto dai *city users*, cioè coloro che "usano" la città senza viverci;
- nella morfologia urbana del territorio;
- nelle infrastrutture presenti che non si sono adeguate ai cambiamenti del tessuto urbano adattandosi e plasmandosi a bisogni crescenti e differenti degli utenti;
- nelle politiche e nella programmazione territoriale da parte degli enti locali e delle autorità nazionali.

Oggi il traffico condiziona pesantemente la vita quotidiana, modifica le abitudini, sottrae tempo alle relazioni sociali, causa *stress* e soprattutto impatta economicamente e socialmente sulla comunità. Basti pensare che nel solo 2010 in tutta la Comunità Europea le vittime della strada sono state circa 35.000 con oltre 1.500.000 feriti; nello specifico, in Italia sono morte 4.090 persone a causa di incidenti stradali e oltre 1.000.000 sono state risarcite a seguito di un danno fisico.

⁴ I problemi del traffico nascono in città, in *Strade e traffico*, n.41-42, luglio-agosto 1957

Fatta questa premessa, evidenziando come l'automobile sia rappresentativa dell'evoluzione dei costumi di una società, ciò che lo studio vuole approfondire è come, con l'evolversi del tasso di motorizzazione a partire dagli anni '50, sia progredita l'incidentalità stradale in Italia, cercando di esaminare l'andamento in parallelo di due aspetti sociali tra loro strettamente connessi: da un lato la diffusione capillare delle autovetture simbolo di progresso economico-sociale e, dall'altro, l'incidentalità come simbolo di arretramento culturale tanto da divenire una delle prime cause di morte della popolazione.

3. I numeri dell'incidentalità dagli anni '50 ad oggi in Italia

Per poter avere un quadro di riferimento attendibile sull'andamento storico dell'incidentalità, è necessaria un'analisi quantitativa sul numero dei morti, degli incidenti e dei feriti che hanno caratterizzato l'Italia negli ultimi sessant'anni. Questa prima valutazione consentirà anche di far emergere le peculiarità territoriali del fenomeno in determinati periodi storici.

Dalla tabella n. 2, è evidente che il numero dei morti del 1952⁵ è simile a quello del 2010: 4.266 nel primo caso, 4.090 nel secondo. Questa analogia la si riscontra anche nel "grafico 2" dove la curva che descrive l'andamento della mortalità si attesta su un medesimo livello di morti nel punto di partenza e nel punto di arrivo. Il picco di massimo, invece, viene raggiunto nel 1971, anno in cui si registrano oltre 10.000 morti. Da quel momento, il *trend* della mortalità prosegue con andamento tendenzialmente decrescente fino al 2010.

Da un punto di vista territoriale, l'area che mostra le maggiori criticità è quella del Nord Italia, ma, al tempo stesso, quest'area è quella che fa registrare con il trascorrere degli anni la diminuzione più significativa nel numero delle vittime: la variazione percentuale 2010/1952, infatti, mostra una diminuzione del 25,3% per il Settentrione, in controtendenza rispetto all'aumento del 3,5% registrato al Centro e del 58% al Sud.

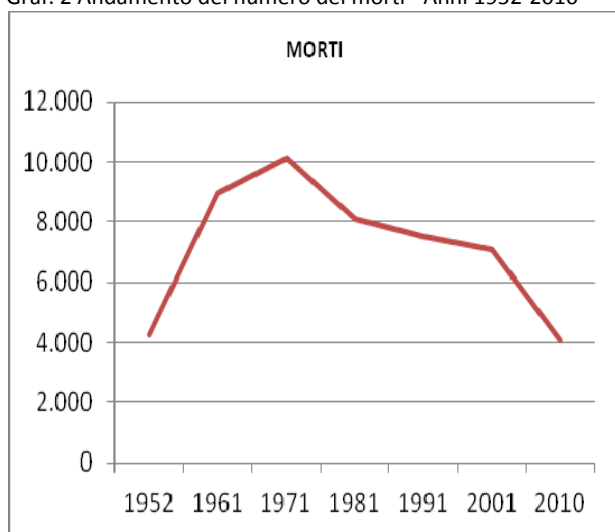
Lo scenario è differente, invece, per quanto concerne il numero dei feriti che ha un andamento crescente dal 1952 fino al 2001 e solo nel 2010 fa registrare una battuta d'arresto, con una diminuzione della lesività del 19% circa rispetto al 2001. Anche in questo contesto il Nord è la zona d'Italia dove si registra il più alto numero di feriti.

Nell'arco degli ultimi sessant'anni il numero degli incidenti, infine, mostra un andamento piuttosto altalenante. Lo si evince nel grafico 2, in particolare si ha:

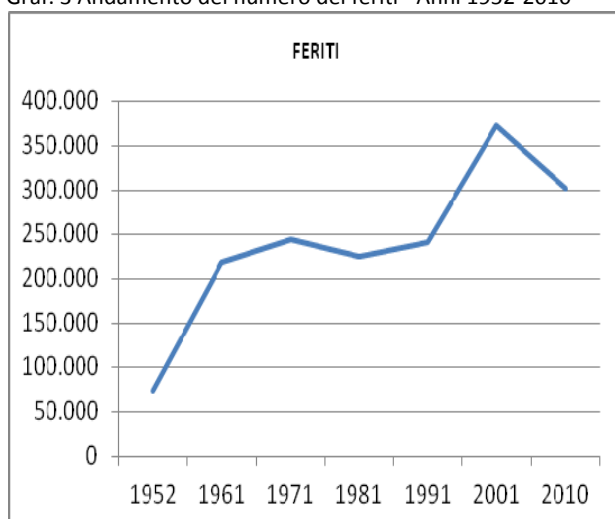
- tra il 1961/1952 un aumento del 200% circa;
tra il 1971/1961 un aumento del 2%;
- tra il 1981/1971 e tra il 1991/1981 una diminuzione del -13,4% e del -37%;
- tra il 2001/1991 un aumento considerevole del 54%,
- tra il 2010/2001 una diminuzione del 20% circa.

⁵ Si prende il 1952 come anno di riferimento per l'incidentalità stradale perché è l'unico dato disponibile e uniforme per tutte le variabili considerate: incidenti, morti e feriti.

Graf. 2 Andamento del numero dei morti - Anni 1952-2010 -



Graf. 3 Andamento del numero dei feriti - Anni 1952-2010 -



Graf. 4 Andamento del numero degli incidenti -Anni 1952-2010 -

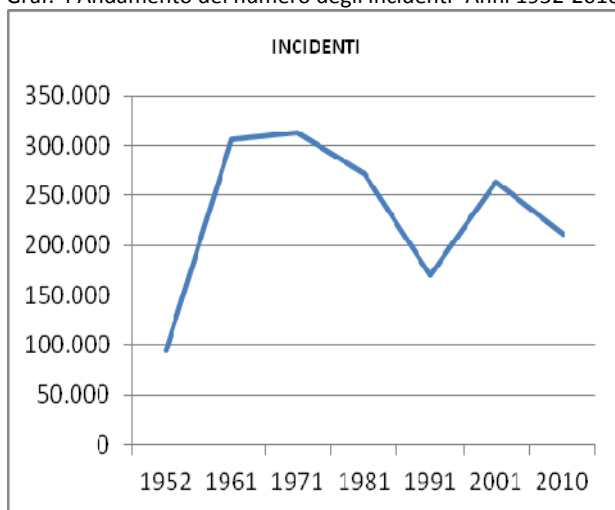


Tabella 2 Numero morti per ripartizione geografica e Italia

ANNO	MORTI			
	NORD	CENTRO	SUD	ITALIA
1952	2.604	889	773	4.266
1961	5.225	1.804	1.958	8.987
1971	5.774	2.028	2.302	10.104
1981	4.490	1.700	1.882	8.072
1991	4.072	1.502	1.924	7.498
2001	3.686	1.577	1.833	7.096
2010	1.946	920	1.224	4.090

Tabella 3 Numero feriti per ripartizione geografica e Italia

Anno	FERITI			
	NORD	CENTRO	SUD	ITALIA
1952	37.232	25.464	9.817	72.513
1961	108.594	66.192	44.159	218.945
1971	119.000	74.444	51.049	244.493
1981	108.833	72.259	44.150	225.242
1991	122.662	70.901	47.125	240.688
2001	198.062	92.263	82.961	373.286
2010	145.205	76.179	81.351	302.735

Tabella 4 Numero incidenti per ripartizione geografica e Italia

Anno	INCIDENTI			
	NORD	CENTRO	SUD	ITALIA
1952	54.514	29.212	11.084	94.810
1961	146.795	97.483	62.611	306.889
1971	159.792	98.108	55.365	313.265
1981	135.690	89.826	45.892	271.408
1991	87.921	52.330	30.451	170.702
2001	141.300	67.966	53.834	263.100
2010	105.331	54.723	51.350	211.404

4. Il Tasso di mortalità, incidentalità e lesività

L'analisi quantitativa basata sull'evoluzione di un fenomeno in base all'esame dei valori assoluti delle variabili che lo caratterizzano fornisce la sua dimensione, ma non consente di percepirne la gravità. Per questo, l'ulteriore passaggio per avere un quadro più certo della situazione è la misurazione del peso di morti, incidenti e feriti rispetto alla popolazione residente. In questo modo l'indicatore viene raffinato e consente un'analisi più dettagliata delle condizioni della sicurezza stradale italiana anche in funzione della ripartizione geografica degli incidenti stradali in Italia. In sostanza, vengono calcolati il tasso di mortalità, quello di incidentalità e quello di lesività sia a livello Paese che per ripartizioni territoriali.

Il tasso di mortalità⁶, registrato nel 1952, presenta un valore molto contenuto e simile a quello del 2010 (6,4 vs 6,8), mentre negli anni '60 e '70 tocca punte di quasi 20 morti ogni 100.000 abitanti. Da un punto di vista territoriale il Nord e il Centro Italia mostrano le maggiori criticità riportando negli anni '60 e '70 valori dell'indice che si aggirano intorno a 20 morti ogni 100.000 abitanti; il Mezzogiorno, al contrario, nei sessant'anni presi in esame fa registrare valori del tasso di mortalità sempre più contenuti rispetto alle altre zone d'Italia.

Passando all'analisi del tasso di lesività⁷ come mostra il grafico 6 nel 1952 il valore è contenuto con 88,7 feriti ogni 100.000 abitanti, ma il costante incremento dei feriti porta il valore a 659 feriti ogni 100.000 abitanti nel 2001. Valore, questo, che tende a diminuire solo nel 2010 con 501,7 feriti. Il punto di massima criticità si registra nel Centro Italia nel 2001 con 846,5 feriti ogni 100.000 abitanti, quello invece più contenuto si registra al Sud nel 1952 con un tasso di lesività pari a 26,5 ogni 100.000 abitanti.

Un ultimo approfondimento riguarda il tasso di incidentalità⁸ che, nel 2001, con 464,5 incidenti ogni 100.000 abitanti tocca il picco di massima criticità. Solo nel 1981 e nel 2010 il tasso di

⁶ Il Tasso di mortalità è dato dal rapporto tra il numero dei morti in incidente stradale ogni 100.000 abitanti.

⁷ Il Tasso di lesività è dato dal rapporto tra il numero dei feriti in incidente stradale ogni 100.000 abitanti.

⁸ Il Tasso di incidentalità è dato dal rapporto del numero degli incidenti stradali ogni 100.000 abitanti.

incidentalità cala rispetto al decennio precedente. Al contrario, dal 1952 si registra una costante crescita dell'indicatore considerato.

Grafico 5 Andamento del tasso di mortalità

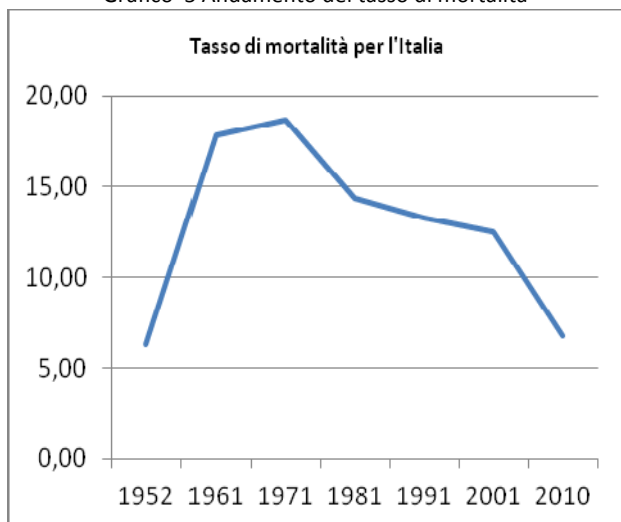


Grafico 6 Andamento del tasso di lesività

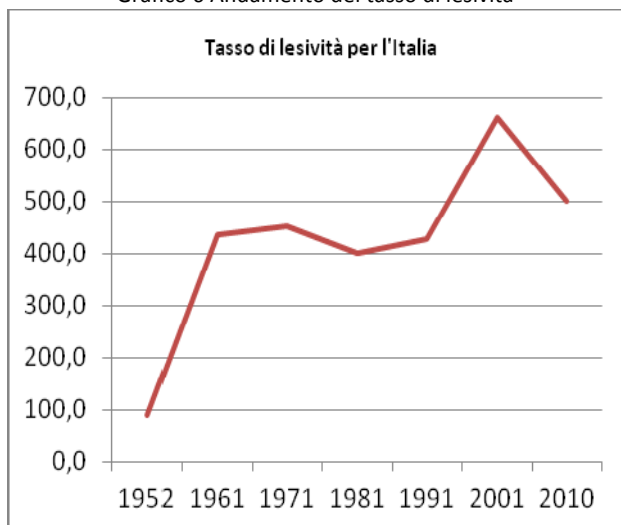


Grafico 7 Andamento del tasso di incidentalità

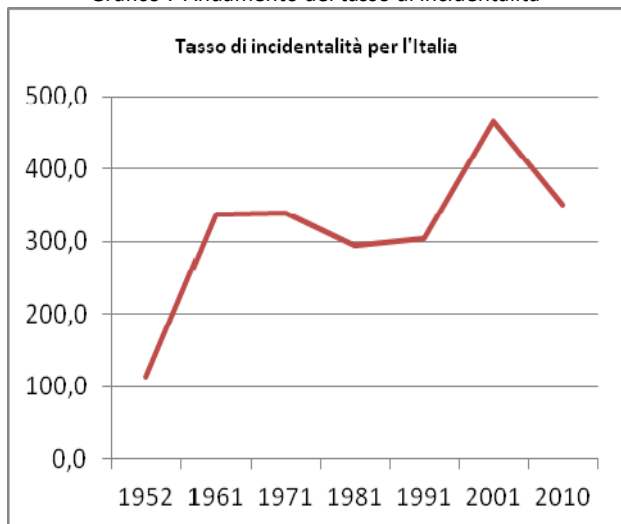


Tabella 5 Tasso di mortalità per ripartizione geografica e Italia

ANNO	Morti/popolazione x 100.000			Italia
	NORD	CENTRO	SUD	
1952	8,5	8,0	3,1	6,4
1961	23,2	19,3	10,6	17,8
1971	23,3	19,8	12,1	18,7
1981	17,5	15,8	9,4	14,4
1991	16,1	13,8	9,4	13,3
2001	14,5	14,5	8,9	12,5
2010	7,1	7,7	5,9	6,8

Tabella 6 Tasso di lesività per ripartizione geografica e Italia

ANNO	Feriti/popolazione x 100.000			Italia
	NORD	CENTRO	SUD	
1952	81,5	232,8	26,5	88,7
1961	482,4	709,7	238,2	434,6
1971	480,5	727,8	269,2	453,1
1981	423,8	670,3	220,5	401,1
1991	484,4	650,6	229,6	426,6
2001	776,3	846,5	403,7	659,1
2010	526,7	640,7	389,6	501,7

Tabella 7 Tasso di incidentalità per ripartizione geografica e Italia

ANNO	Incidenti/popolazione x 100.000			Italia
	NORD	CENTRO	SUD	
1952	127,4	263,0	26,6	114,6
1961	378,8	543,5	180,8	336,5
1971	361,2	556,1	195,0	339,7
1981	312,0	510,6	152,6	295,1
1991	349,2	480,2	148,4	303,5
2001	553,8	623,6	262,0	464,5
2010	382,1	460,2	245,9	350,4

5. L'incidentalità in rapporto al numero dei veicoli in circolazione

L'analisi dell'incidentalità stradale diventa ancora più significativa se viene contestualizzata in base all'effettivo numero di veicoli circolanti sulle strade italiane. Infatti, un indicatore costruito sul numero dei veicoli circolanti fornisce un'informazione di carattere quantitativo tra il sistema della mobilità individuale e residenziale con quello dell'incidentalità in generale.

Può apparire scontato, infatti, che un elevato numero di mezzi, oltre a congestionare pesantemente la mobilità, possa far aumentare, anche la probabilità del verificarsi di un incidente stradale. Eppure, la relazione che intercorre tra le due variabili non è sempre confermata. Infatti, la correlazione tra incidentalità/veicoli si attesta allo 0,8, quindi un valore molto prossimo a 1 (valore che indica la massima correlazione tra due fenomeni). Questo indica uno stretto legame tra incidenti e veicoli in circolazione. Però la correlazione costruita su una serie storica di sessant'anni può nascondere una variazione delle due variabili che, sebbene correlata, si esplica con intensità diversa e, in taluni casi, addirittura con un andamento opposto. Questo significa che gli incidenti dipendono solo in parte dal numero di veicoli circolanti e molto di più da una serie di altri fattori che ne determinano più direttamente l'andamento.

Questo assunto risulta più evidente dal confronto tra le variazioni percentuali delle due variabili dividendo nei decenni che compongono il periodo considerato (tabella 8).

Tabella 8 Variazione percentuale del numero dei veicoli circolanti in Italia e gli incidenti stradali

	Veicoli	Incidenti
Var % 1961/1952	568,2	211,1
Var % 1971/1961	132,3	8,2
Var % 1981/1971	54,9	-9,6
Var % 1991/1981	61,2	3,3
Var % 2001/1991	20,7	53,7
Var % 2010/2001	16,0	-19,6

Fonte: Aci/Istat

Si può notare che, in linea generale, a fronte di un aumento del parco circolante si registra un aumento più o meno in linea degli incidenti. Quello che dimostra come l'aumento del parco

circolante spieghi solo in parte l'aumento degli incidenti e ciò che accade nei decenni 1971/81 e 2001/2010 dove all'incremento dei veicoli in circolazione corrisponde un calo degli incidenti.

Da tutto ciò si deduce che l'incidentalità dipende da numerosi fattori che concorrono a spiegarne l'evoluzione. Infatti, nonostante il fatto che rispetto agli anni '50 il numero dei mezzi sia aumentato di oltre 50 volte, numerose sono state le iniziative volte a migliorare da un lato la sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture e dall'altro a contenere l'errore umano attraverso una sempre più diffusa e capillare azione di educazione stradale.

Per confermare quanto appena affermato analizziamo l'andamento nel periodo di osservazione del rapporto tra morti, feriti e incidenti e parco circolante.

Possiamo allora constatare come:

- il numero dei morti in rapporto ai veicoli è passato da 3,4 vittime ogni 100 mezzi nel 1952, a 0,1 morti del 2010;
- il numero dei feriti in rapporto ai veicoli è passato da 47 lesi ogni 100 mezzi nel 1952, a 6,2 feriti nel 2010;
- il numero degli incidenti in rapporto al numero dei veicoli è passato da 60,8 incidenti nel 1952 a 4,3 sinistri nel 2010.

Grafico 8 Andamento del rapporto dei morti sul n. veicoli

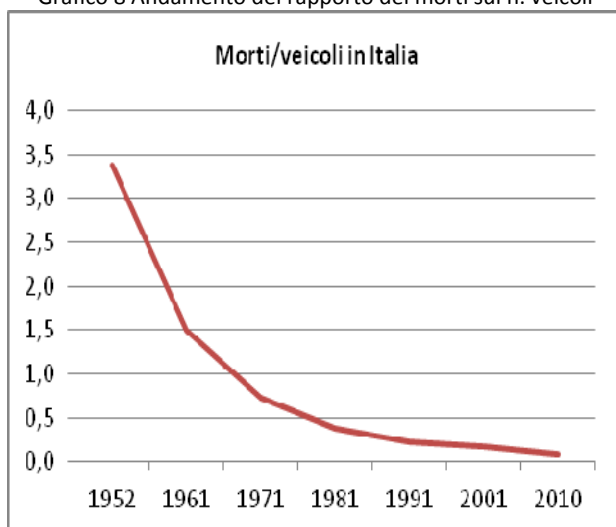


Grafico 9 Andamento del rapporto dei feriti sul n. veicoli

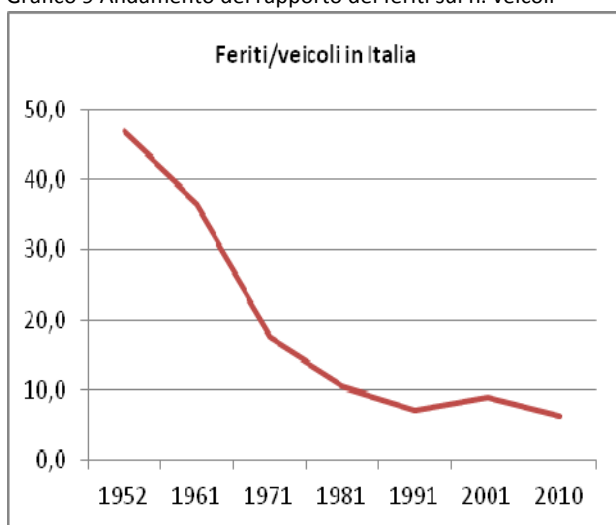


Grafico 10 Andamento del rapporto degli incidenti sul n. veicoli

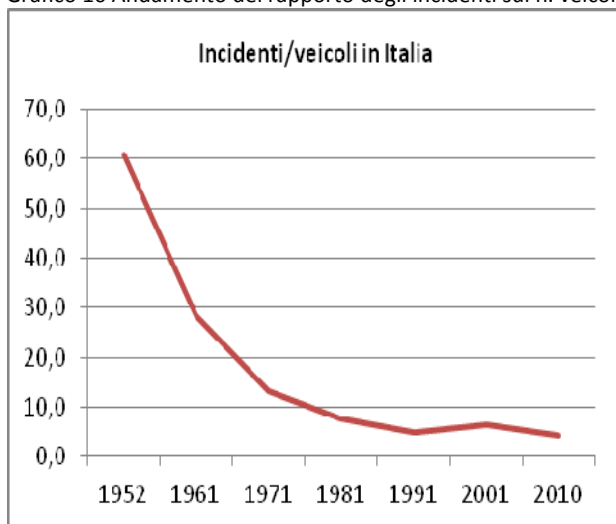


Tabella 9 Numero dei morti ogni 100.000 veicoli

ANNO	Morti/veicoli x 100.000			
	NORD	CENTRO	SUD	Italia
1952	8,51	7,97	3,07	6,39
1961	23,21	19,34	10,56	17,84
1971	23,32	19,83	12,14	18,73
1981	17,48	15,77	9,40	14,38
1991	16,08	13,78	9,37	13,29
2001	14,45	14,47	8,92	12,53
2010	7,06	7,74	5,86	6,78

Tabella 10 Numero dei feriti ogni 100.000 veicoli

ANNO	Feriti/veicoli x 100			
	NORD	CENTRO	SUD	Italia
1952	30,8	103,8	33,4	47,0
1961	31,6	48,0	37,5	36,6
1971	16,1	23,9	15,1	17,6
1981	9,5	15,3	8,2	10,5
1991	7,0	9,4	4,9	6,9
2001	10,1	10,4	6,2	8,9
2010	6,6	7,3	5,0	6,2

Tabella 11 Numero degli incidenti ogni 100.000 veicoli

ANNO	Incidenti/veicoli x 100			
	NORD	CENTRO	SUD	Italia
1952	48,1	117,2	33,5	60,8
1961	24,9	36,8	28,5	28,3
1971	12,1	18,3	10,9	13,2
1981	7,0	11,6	5,7	7,7
1991	5,0	6,9	3,2	4,9
2001	7,2	7,6	4,0	6,3
2010	4,8	5,2	3,2	4,3

Conclusione

Vogliamo uno spazio di tipo nuovo, che sia contemporaneamente tutto o niente, che significhi il meno possibile nell'espressione e il più possibile nella potenzialità, nelle mutazioni: uno spazio che si presenterà a tutto ciò che vorremo con pochi mezzi.

Jean Nouvel

La ricerca condotta dalla Fondazione Ania per la sicurezza stradale, ha messo in evidenza come, nonostante nel corso degli ultimi sessanta anni i mezzi circolanti sulle strade italiane siano passati da 900.000 a quasi 50.000.000, le numerose e sempre maggiori iniziative realizzate per la sicurezza stradale, hanno consentito di contenere le conseguenze di un fenomeno che avrebbe potuto toccare punte di criticità ancora maggiori.

L'automobile, il mezzo largamente più diffuso tra la popolazione italiana, è anche quello che genera il maggior numero di incidenti e la maggiore congestione del traffico soprattutto nei centri urbani. Eppure l'86% degli italiani dichiara che, a parità di tempi di percorrenza, sarebbe disposto ad utilizzare i mezzi pubblici (Isfort⁹). Poiché non riscontra valide alternative, l'automobile resta comunque il mezzo preferito, nonostante lo stress che il suo utilizzo provoca al guidatore e la pericolosità implicita nell'uso stesso. Infatti, il mezzo pubblico continua a registrare una quota di spostamenti del tutto marginale (intorno al 13%), soprattutto a causa dello scarso *comfort* di viaggio, delle coincidenze non ottimali e di collegamenti saltuari e poco frequenti.

La rielaborazione da parte della Fondazione Ania dei dati dell'incidentalità stradale italiana degli ultimi sessant'anni, ha messo in evidenza particolari significativi: primo fra tutti il fatto che il numero delle vittime del 1952 (4.266) è simile a quello del 2010 (4.090), nonostante la differenza abissale del numero dei veicoli circolanti.

⁹ ISFORT, Il potenziale dell'intermodalità, Audimob, Osservatorio sui comportamenti di mobilità degli italiani.

Valori così elevati della mortalità su strada nel 1952 possono essere imputabili a una rete infrastrutturale ancora agli albori, a sistemi di protezione dei veicoli inadeguati per la sicurezza degli occupanti e a norme scarsamente conosciute e, soprattutto, non in grado di rispondere alle esigenze di una nuova mobilità.

Nel 2010, invece, anche se la rete infrastrutturale risulta in molti casi inadeguata per un parco di quasi 50 milioni di veicoli, si evidenziano i molti progressi fatti sia sul fronte della sicurezza dei veicoli sia sul fronte del Codice della Strada, la cui maggiore diffusione e conoscenza ha consentito un costante adeguamento delle norme all'evoluzione degli stili di vita della popolazione. Ciò risulta evidente anche dagli indicatori presi in considerazione che fanno registrare i livelli più bassi di tutto il periodo di osservazione. In particolare, il tasso di incidentalità arriva nel 2010 a un valore pari a 4,3 per mille veicoli circolanti (ossia oltre 14 volte di meno rispetto al 1952); il tasso lesività è pari a 6,2 per mille veicoli (oltre 7,5 volte in meno rispetto al 1952); infine il tasso di mortalità registra un valore pari a 0,08 ogni mille veicoli circolanti con il più marcato miglioramento rispetto a 60 anni prima.

A differenza di molte realtà europee la situazione delle città italiane risente di un pesante *deficit* di trasporto collettivo, soprattutto su ferro. Le misure adottate finora sia dallo Stato che dalle Regioni a favore del trasporto collettivo locale e regionale, sono del tutto inadeguate a garantire un servizio corrispondente alla domanda per qualità e quantità. Si continua, invece, a investire nel trasporto su gomma: secondo lo Studio di Legambiente Pendolaria 2009, l'Italia è l'unico Paese in Europa che finanzia strade e autostrade con risorse pubbliche che sono doppie rispetto a quelle previste per le ferrovie nazionali e regionali. I Governi che si sono succeduti dal 2001 ad oggi hanno destinato il 67% delle risorse alle infrastrutture stradali.

La **bicicletta**, che potrebbe rappresentare un vero e proprio mezzo di trasporto in città per le brevi distanze (il 44% degli spostamenti in auto è inferiore a 5 km), non riesce ad affermarsi in Italia soprattutto a causa della mancanza di condizioni di sicurezza sulle strade, mentre in altri Paesi europei, come l'Olanda, la percentuale di spostamenti in bicicletta arriva quasi al 30%. Si pensi, inoltre che, con 263 vittime nel solo 2010, l'Italia si colloca al 3° posto nella graduatoria dell'EU27 per morti sui mezzi a due ruote non a motore. La percezione di poca sicurezza sulle

strade, oltre al fatto che il più delle volte le piste ciclabili non rispettano le adeguate norme di protezione per i ciclisti, scoraggia l'utilizzo di tali mezzi da parte della popolazione, nonostante l'uso della bicicletta possa essere considerato la chiave di volta per decongestionare la mobilità in ambito urbano.

Poiché l'uso delle automobili è dominante rispetto a quello delle due ruote sia a motore che non, è necessario riconquistare lo spazio urbano tramite interventi che favoriscano il raggiungimento di pari opportunità tra le diverse modalità di circolazione. Infrastrutture stradali adeguate per le utenze deboli, aumento della segnaletica e adeguamento degli arredi urbani sono alcuni dei possibili interventi che possono portare ad un cambiamento delle città e delle modalità di trasporto a favore della sicurezza stradale e della sostenibilità ambientale.

Per affermare il diritto a una mobilità più sicura, equa e sostenibile serve una larga mobilitazione, e per creare la "massa critica" è necessaria una rivoluzione prima di tutto "culturale": l'automobile oggi non rappresenta semplicemente un mezzo di trasporto, ma è parte dello stile di vita individuale. Per questo bisogna sviluppare, in alternativa, servizi di mobilità urbana innovativi che vadano oltre il tradizionale trasporto pubblico e che siano più personalizzati, flessibili, comodi e veloci. In futuro si andrà sempre più verso una mobilità come servizio, in sostituzione del regime di proprietà dell'auto. Bisogna però che qualcuno inizi a far "comparire" queste soluzioni per far sì che la forza di una domanda sociale latente, riesca a trovare un'offerta via via sempre più adeguata.

La Fondazione Ania, da sempre impegnata nella lotta contro l'incidentalità stradale e nel sostegno di iniziative che possano favorire una mobilità più sicura sotto ogni punto di vista, va in questa direzione. L'obiettivo è quello di promuovere una rivoluzione culturale, soprattutto nelle nuove generazioni, affinché la sicurezza stradale sia un diritto universale da conquistare quanto prima in modo da mettere fine ad una tragedia che costa all'Italia oltre 4.000 vittime l'anno.



