

LA SICUREZZA STRADALE NELLA PROVINCIA DI BOLOGNA. BILANCI E PROSPETTIVE 2002-2009

RELAZIONE INTRODUTTIVA

LA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA: POLITICHE E RISULTATI DEGLI ULTIMI SEI ANNI

MAURIZIO COPPO

DIRETTORE DELLA RST – RICERCHE E SERVIZI PER IL TERRITORIO

CONTENUTI

- A) STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E IN EUROPA**
- B) I LIMITI DELL'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA**
- C) FATTORI DI DEBOLEZZA**
- D) DIVARI TERRITORIALI: UN'ITALIA A DUE VELOCITÀ**
- E) LA PROVINCIA DI BOLOGNA**
- F) PROSPETTIVE DI AZIONE**

A

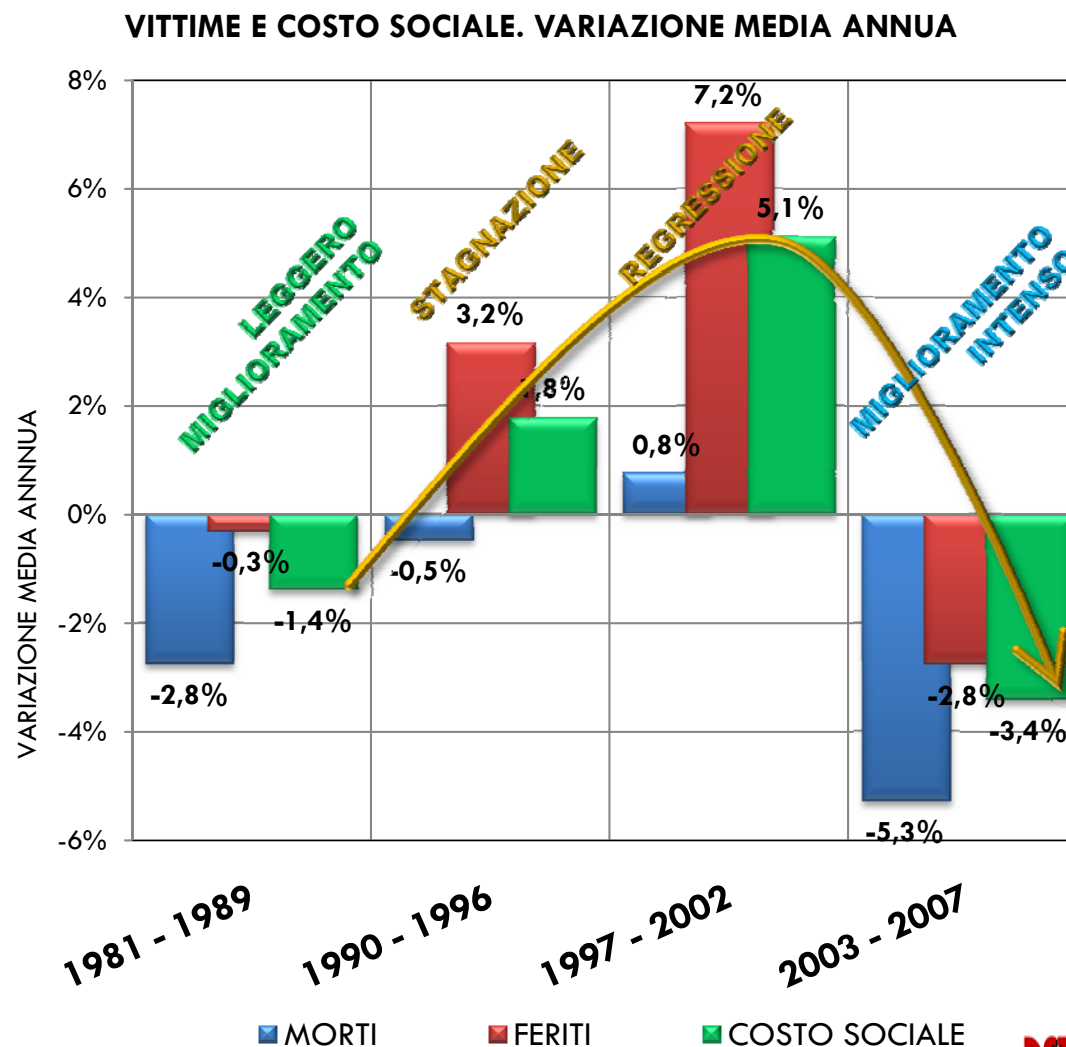
STATO ED EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E IN EUROPA

A₁ QUATTRO FASI EVOLUTIVE

NEGLI ULTIMI 26 ANNI L'ITALIA È PASSATA
ATTRAVERSO QUATTRO FASI:

- I. LEGGERO MIGLIORAMENTO (--1,4%)
- II. STAGNAZIONE (+1,8%)
- III. REGRESSIONE (+5,1%)
- IV. INTENSO MIGLIORAMENTO (--3,4%)

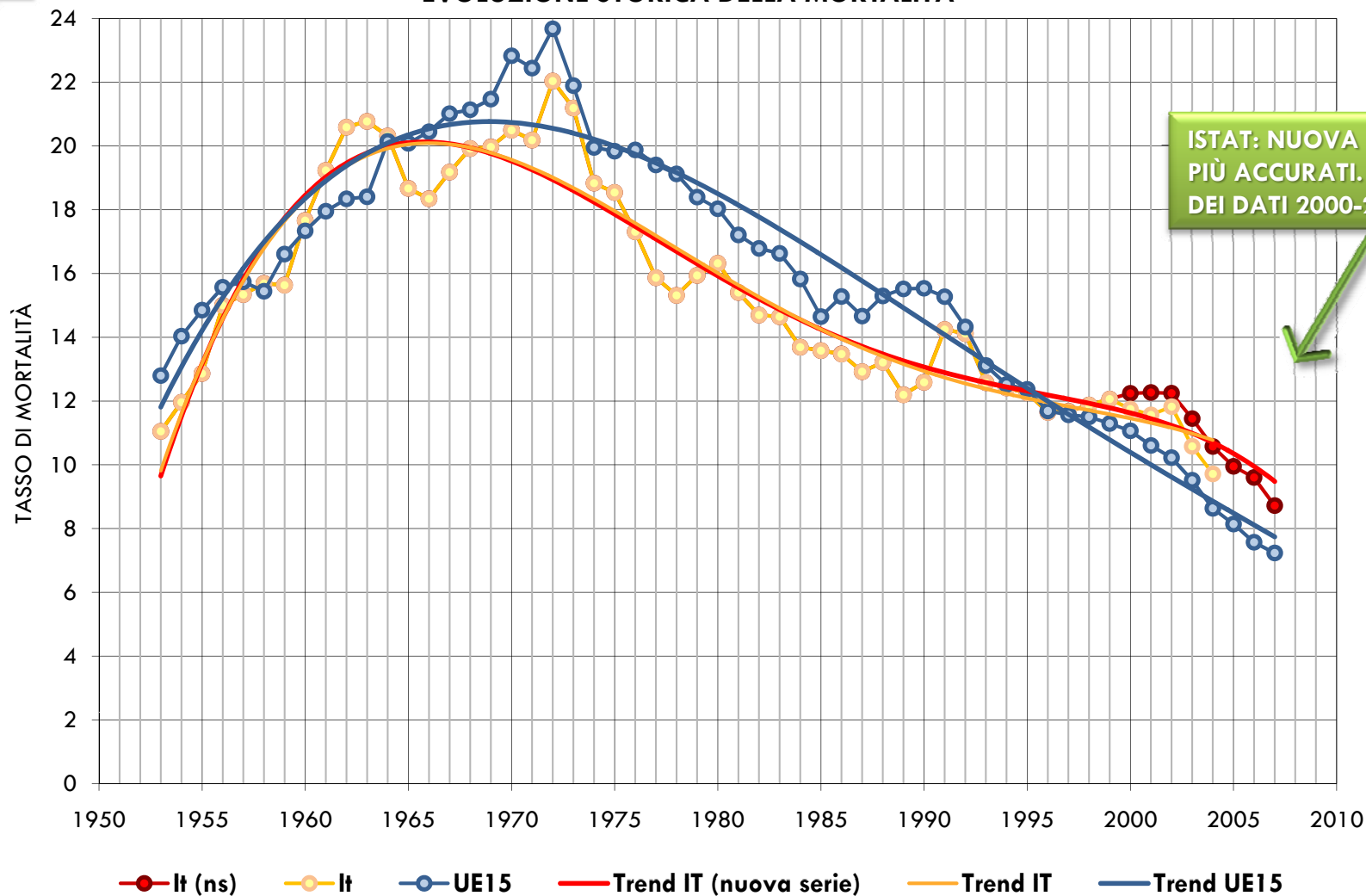
LA FASE DI STAGNAZIONE E DI
REGRESSIONE SONO IN OPPOSIZIONE
RISPETTO ALL'EVOLUZIONE MEDIA DELLA
UE15



A₂

EVOLUZIONE DEI TASSI DI MORTALITÀ. ITALIA – UE15

EVOLUZIONE STORICA DELLA MORTALITÀ

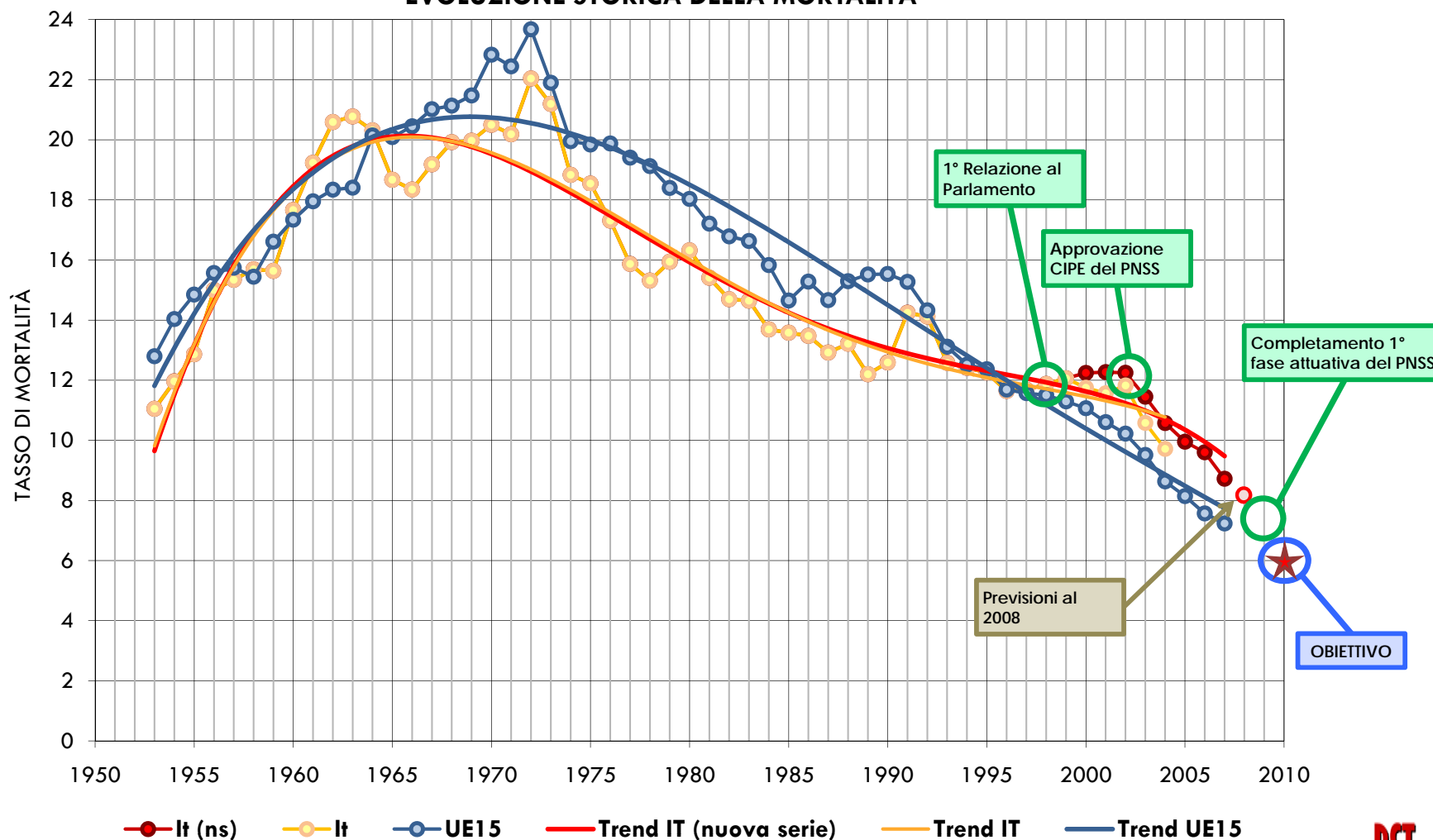


ISTAT: NUOVA SERIE DI DATI
 PIÙ ACCURATI. SOSTITUZIONE
 DEI DATI 2000-2004

A₂

EVOLUZIONE DEI TASSI DI MORTALITÀ. ITALIA - UE15

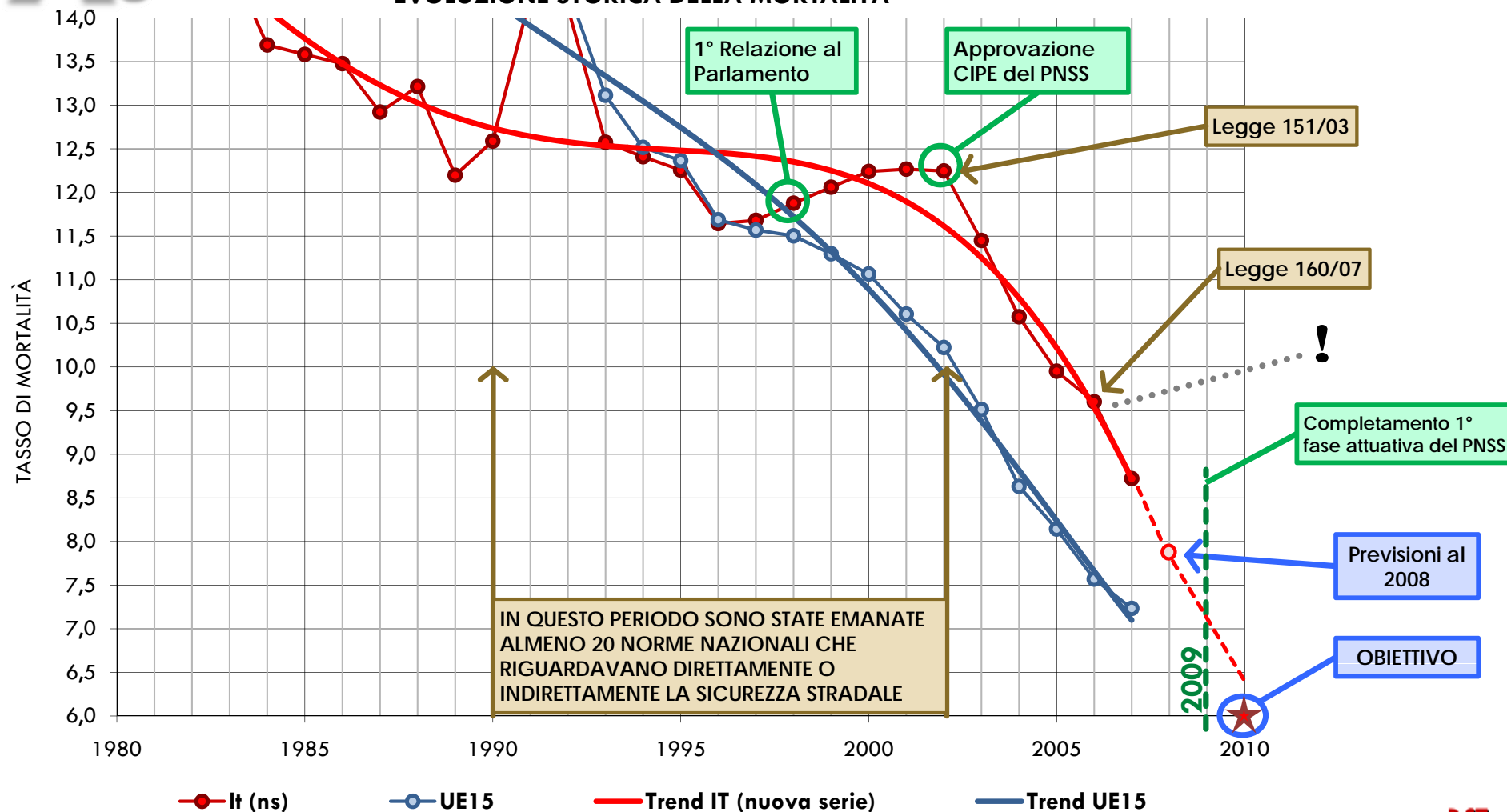
EVOLUZIONE STORICA DELLA MORTALITÀ



A₃

EVOLUZIONE DEI TASSI DI MORTALITÀ. ITALIA - UE15

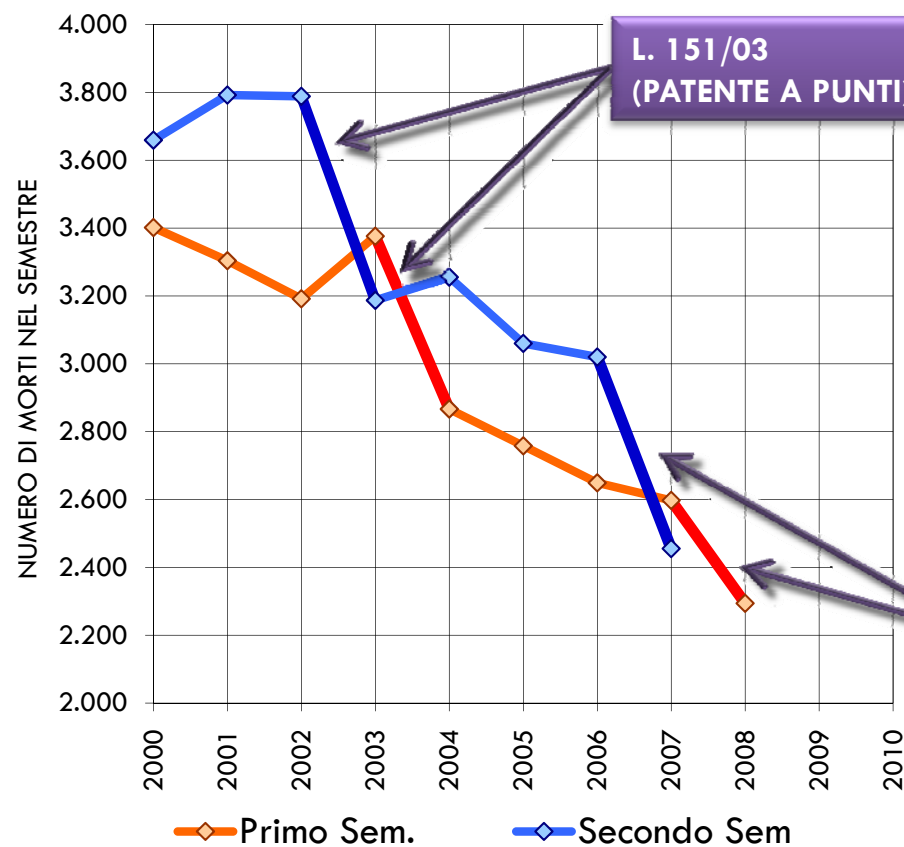
EVOLUZIONE STORICA DELLA MORTALITÀ



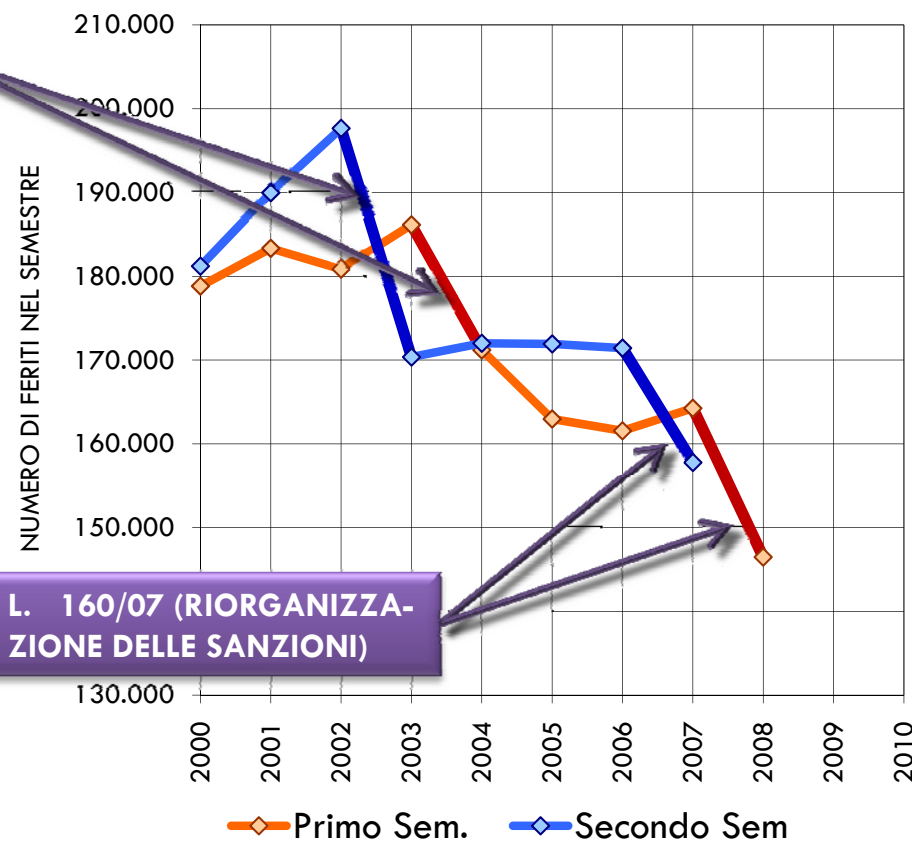
A₄

L'AZIONE NORMATIVA NAZIONALE

**EVOLUZIONE SEMESTRALE DELLA MORTALITÀ'.
ISTAT, NUOVA SERIE**

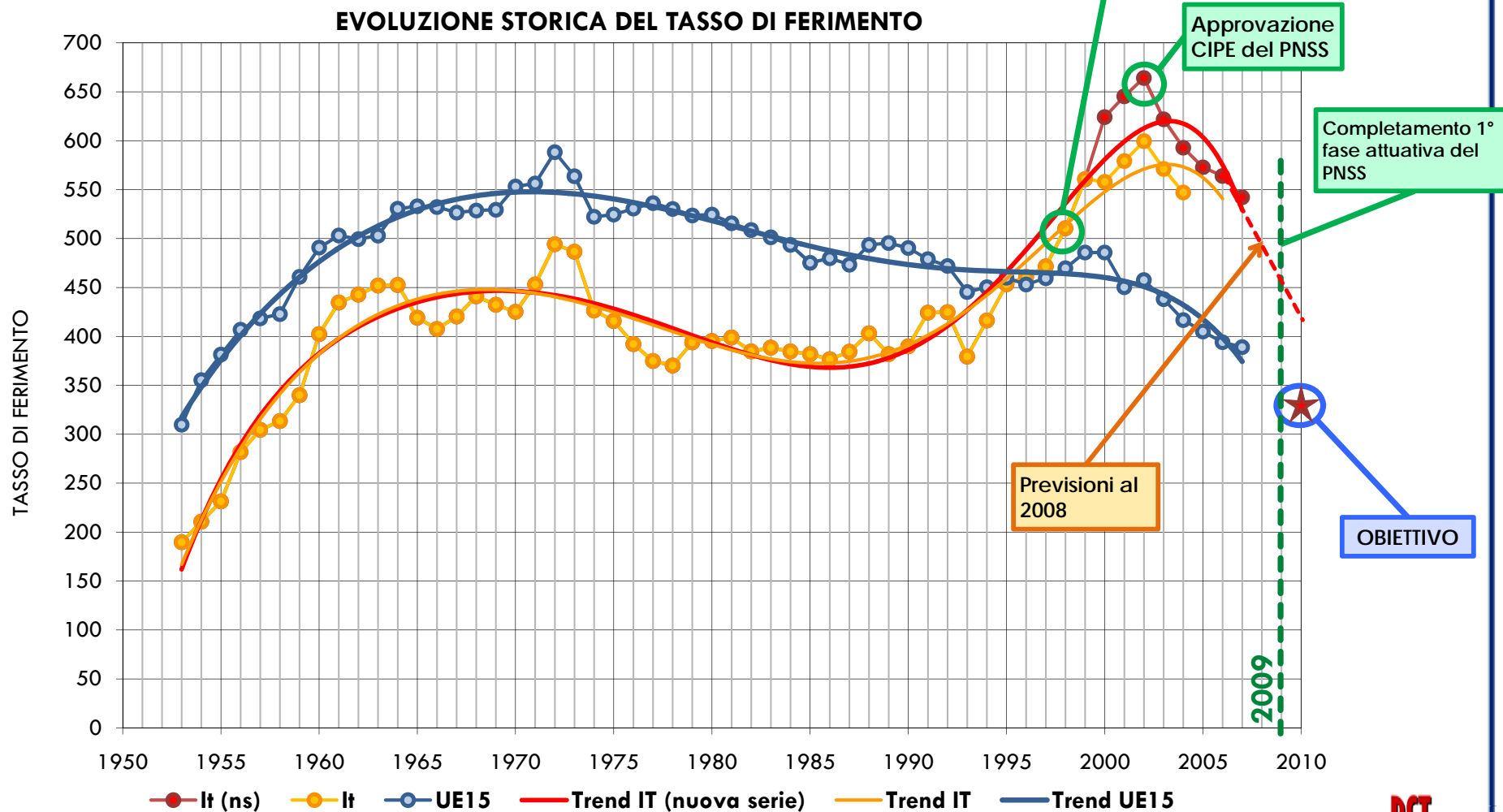


**EVOLUZIONE SEMESTRALE DEL FERIMENTO.
ISTAT, NUOVA SERIE**



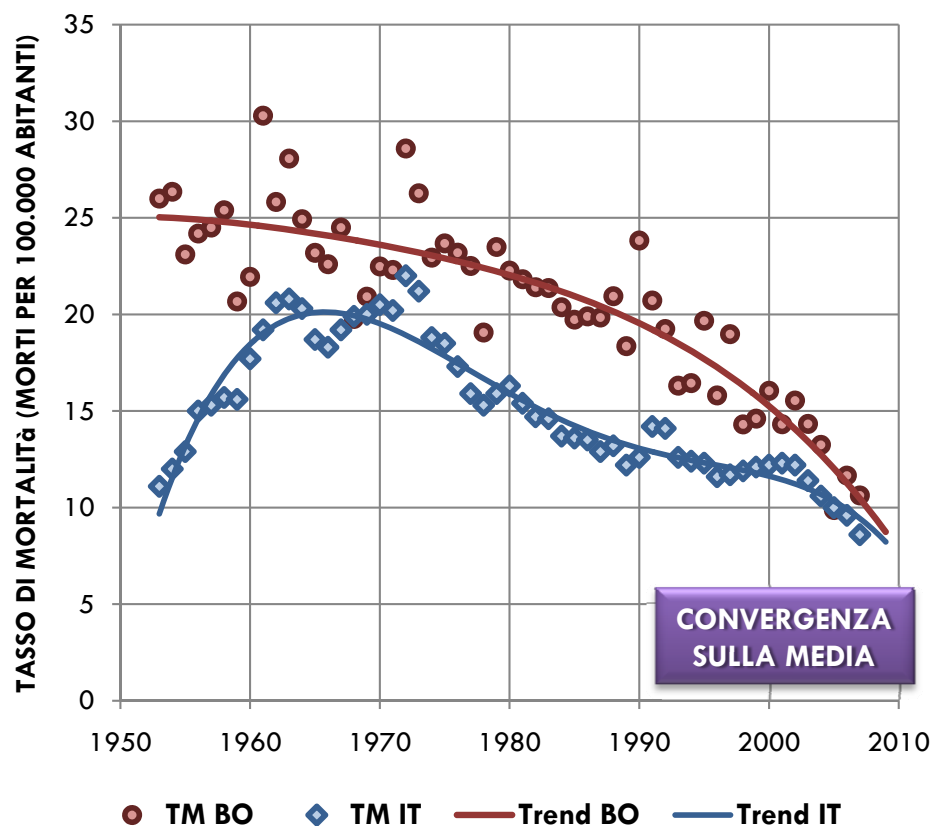
A₅

EVOLUZIONE DEI TASSI DI FERIMENTO. ITALIA - UE15

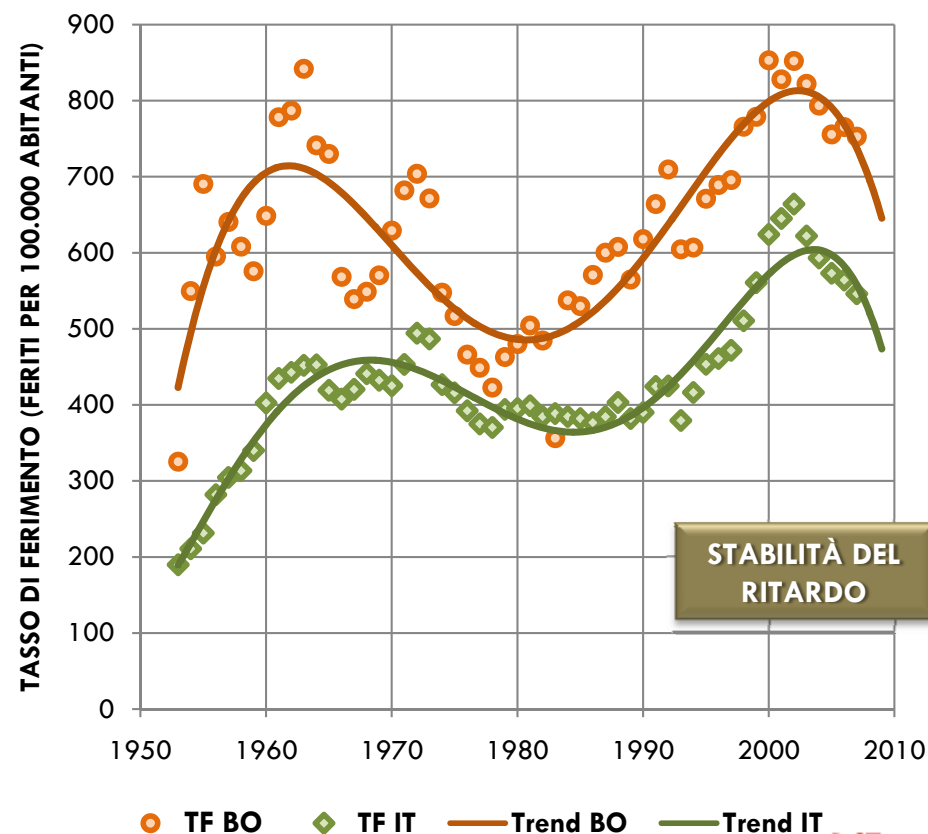


A* L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E NELLA PROVINCIA DI BOLOGNA: UN RECUPERO PARZIALE

EVOLUZIONE DELLA MORTALITÀ 1953 - 2007.
CONFRONTO PROV. BOLOGNA - ITALIA



EVOLUZIONE DEL FERIMENTO 1953 - 2007.
CONFRONTO PROV. BOLOGNA - ITALIA



A₆

I PRINCIPALI FATTORI DELL'INVERSIONE DI TENDENZA

- I** AZIONE NORMATIVA NAZIONALE (REVISIONI DEL CODICE DELLA STRADA)
- II** RAFFORZAMENTO DELL'AZIONE DI CONTROLLO (A LIVELLO NAZIONALE DA 0,2 A 1,4 MILIONI DI CONTROLLI ETILOMETRICI)
- III** PROGRAMMAZIONE E INTERVENTI NAZIONALI, REGIONALI E LOCALI
- IV** SENSIBILIZZAZIONE, INFORMAZIONE, MAGGIORE CONSAPEVOLEZZA SOCIALE

A₇

IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE

IL PIANO NAZIONALE – ELABORATO NEL 2001 CON IL CONTRIBUTO DELLA CONSULTA NAZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE – È STATO UNO DEI PRINCIPALI FATTORI DEL PASSAGGIO ALLA NUOVA FASE DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE

- NEL 2001 VENGONO AVVIATI I “PROGETTI PILOTA” PER LA SICUREZZA STRADALE
- NEL 2002 VIENE ADOTTATO IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA STRADALE.
- NEL 2003 VIENE AVVIATO IL 1° PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO
- NEL 2004 VIENE ATTIVATO IL 2° PROGRAMMA

- I RISULTATI DEI DUE PROGRAMMI DI ATTUAZIONE E DEI PROGETTI PILOTA:
 - AMMINISTRAZIONI PARTECIPANTI: 1.800
 - PROPOSTE DI SICUREZZA STRADALE: 2.600
 - PROGETTI FINANZIATI: 1.100
 - COSTO COMPLESSIVO: 800 MILIONI DI EURO
 - CONTRIBUTO STATALE: 360 MILIONI DI EURO

- L'ATTUAZIONE DEL PIANO NAZIONALE HA FAVORITO:
 - LA FORMAZIONE DI STRUTTURE TECNICHE PER LA SICUREZZA STRADALE;
 - LA DIFFUSIONE DI UNA NUOVA CULTURA DELLA SICUREZZA STRADALE.

A₈

NON SOLO IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA

TRA IL 2002 E IL 2009,
L'ATTUAZIONE DEL PIANO
NAZIONALE DELLA SICUREZZA
STRADALE È STATA SVILUPPATA
ATTRAVERSO:

- CINQUE PROGRAMMI ANNUALI DI ATTUAZIONE (PER TRE ANNI LA LEGGE FINANZIARIA NON HA RISERVATO RISORSE PER LA SICUREZZA STRADALE)
- QUATTRO RELAZIONI AL PARLAMENTO SULLO STATO DELLA SICUREZZA STRADALE
- UN LIBRO BIANCO SULLA EFFICACIA DELLE MISURE ADOTTATE CON I PRIMI DUE PROGRAMMI DI ATTUAZIONE

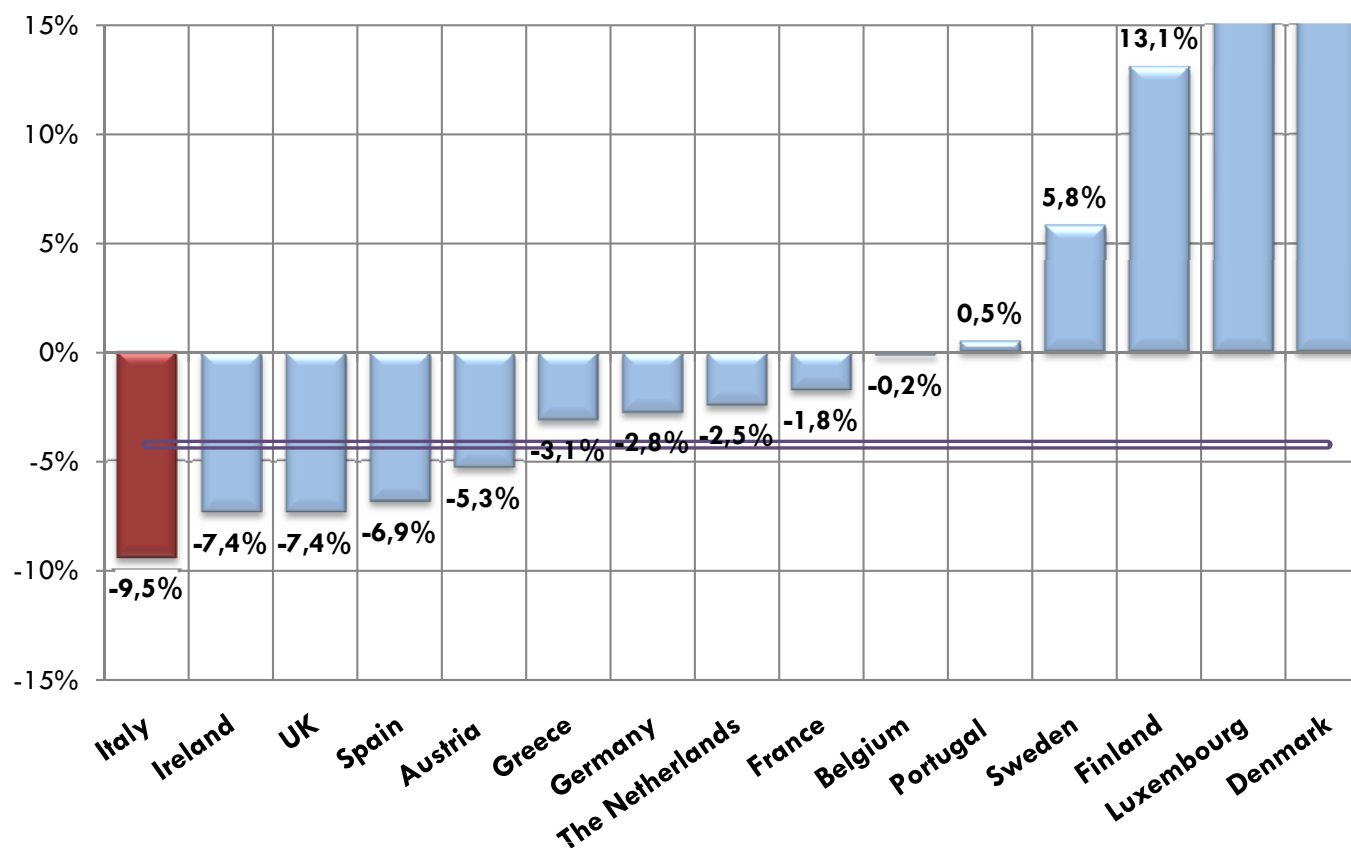


A₉

NEL 2007 L'ITALIA È IL PAESE DELLA UE15 CON LA MIGLIORE PRESTAZIONE DI SICUREZZA STRADALE

PAESI DELLA UE15 PER VARIAZIONE PERCENTUALE DEL NUMERO DI MORTI

(LUSSEMBURGO, +19% E DANIMARCA, +33% SONO FUORI SCALA)



A₁₀

L'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE TRA IL 2003 E IL 2007 È PIENAMENTE SODDISFACENTE?

Una riduzione di morti, feriti e costo sociale così rilevante e continua (la più ampia dal 1953, ad eccezione della fase 1973-1978) è sufficiente per affermare che l'evoluzione del 2003-2007 soddisfa le esigenze diffuse di miglioramento della sicurezza stradale e gli obiettivi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale?

La risposta è **NEGATIVA** per quattro motivi:

- il periodo di prima applicazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale recupera solo in parte il drammatico ritardo di sicurezza determinato dalle fasi di stagnazione e regressione degli anni '90;
- permangono ingenti divari territoriali ed evolutivi;
- alcuni comparti di incidentalità non sono stati affatto investiti dai processi di riduzione delle vittime o lo sono stati in misura marginale;
- la nostra capacità di governo della sicurezza stradale è migliorata ma permangono alcuni pregiudizi sulla configurazione della incidentalità stradale e sui fattori di rischio e si rilevano ancora modalità operative poco efficaci.

B

LIMITI DELL'EVOLUZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA

B₁

BILANCIO DI VITTIME E COSTO SOCIALE DELLE ULTIME DUE FASI: UN RECUPERO PARZIALE DEI LIVELLI DI SICUREZZA DI METÀ ANNI '90

	VARIAZIONE NEL PERIODO		
VARIAZIONE DI:	1997 – 2002	2003 – 2007	1997 - 2007
MORTI PER ANNO	+ 304	– 1.849	– 1.545
FERITI PER ANNO	+ 114.279	– 52.642	+ 61.637
COSTO SOCIALE PER ANNO *	+ 8.835	– 6.453	+ 2.382

* MILIONI DI EURO

DISABILI GRAVI PERMANENTI	3.800
FERITI GRAVI	10.400

B₂

BASSA POSIZIONE DELL'ITALIA NELLA GRADUATORIA DELLA SICUREZZA STRADALE DEI PAESI DELLA UE15

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

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

Paesi con tassi inferiori alla media di oltre il 15%

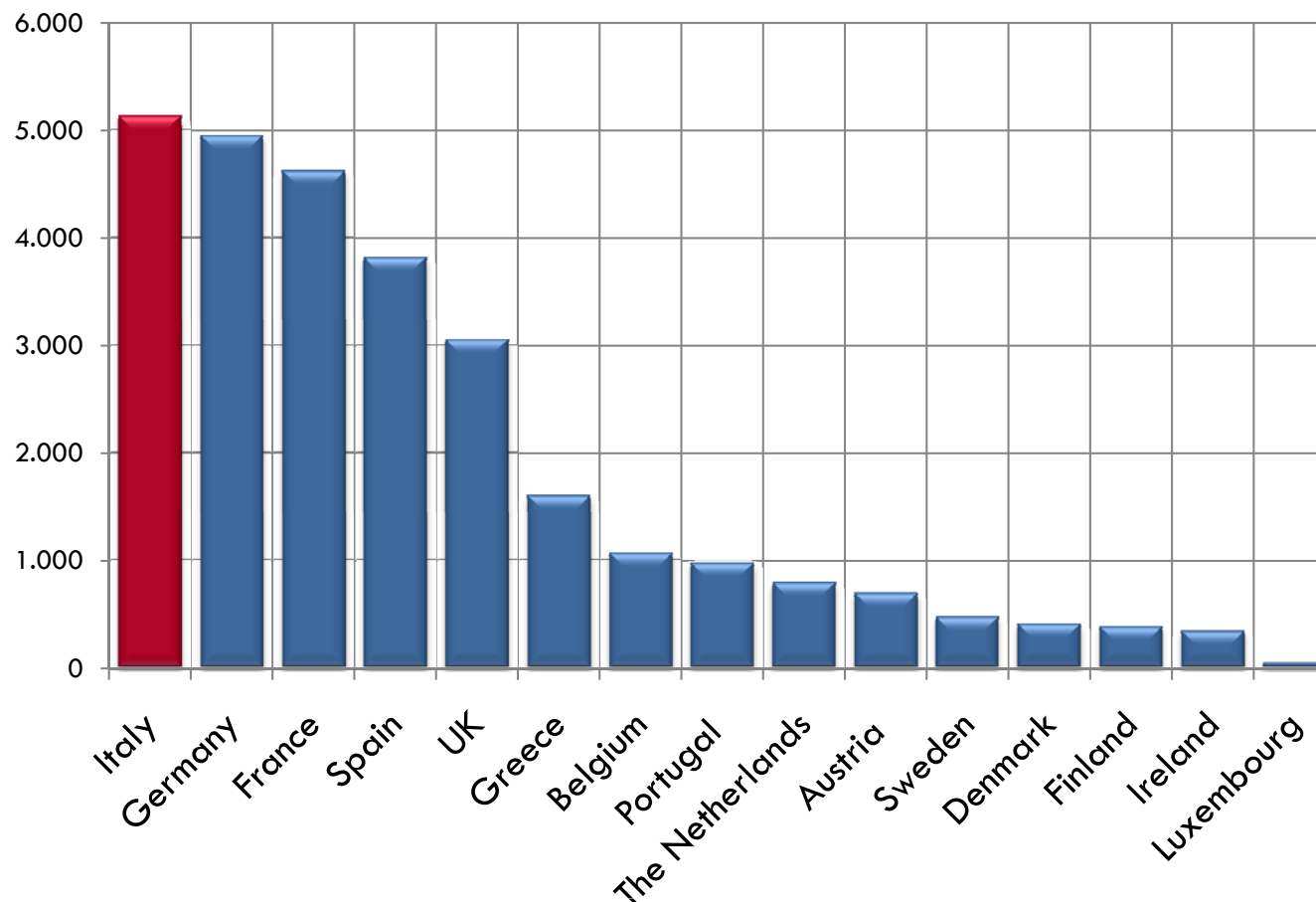
Paesi con tassi simili alla media UE15 (+/- 15%)

Paesi con tassi superiori alla media di oltre il 15%

B₃

NEL 2006 E NEL 2007 L'ITALIA È STATA IL PAESE CON IL MAGGIOR NUMERO DI MORTI IN ASSOLUTO

PAESI DELLA UE15 ORDINATI PER NUMERO DI MORTI. ANNO 2007

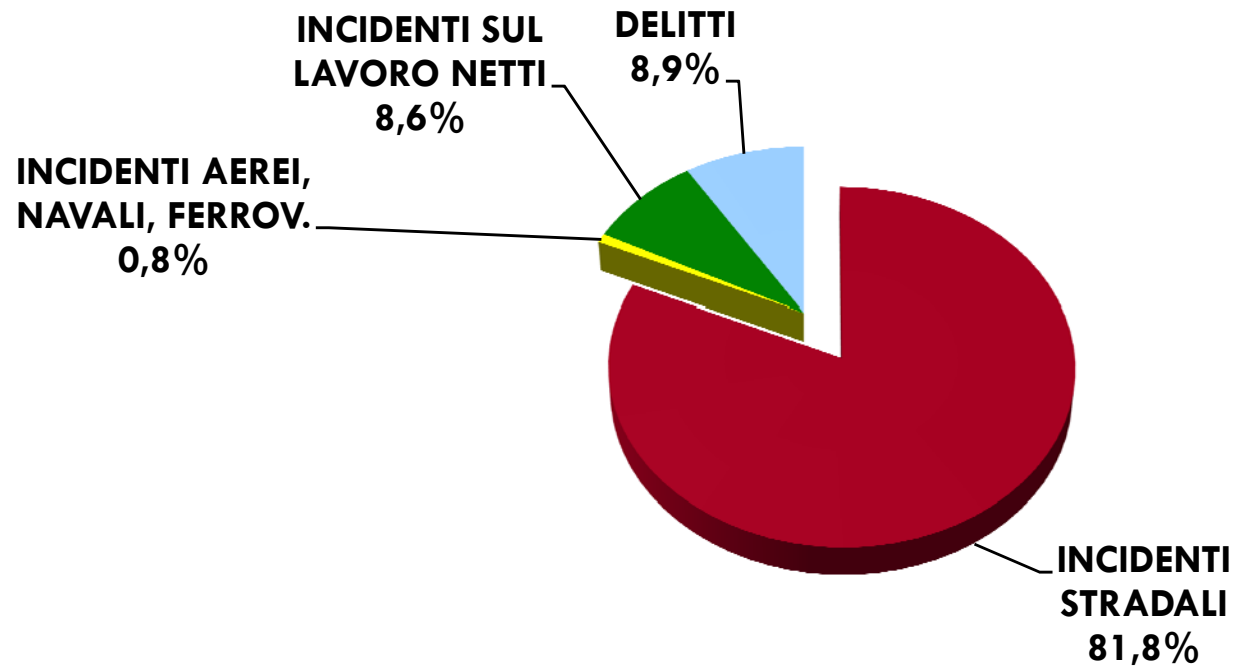


B₄

IL PESO DELLE VITTIME STRADALI

IN ITALIA I MORTI PER INCIDENTI STRADALI COSTITUISCONO L'82% DELLE MORTI VIOLENTE, COMPRESI GLI OMICIDI, E GLI INCIDENTI SUL LAVORO

MORTI VIOLENTE PER TIPO DI CAUSA. 2003



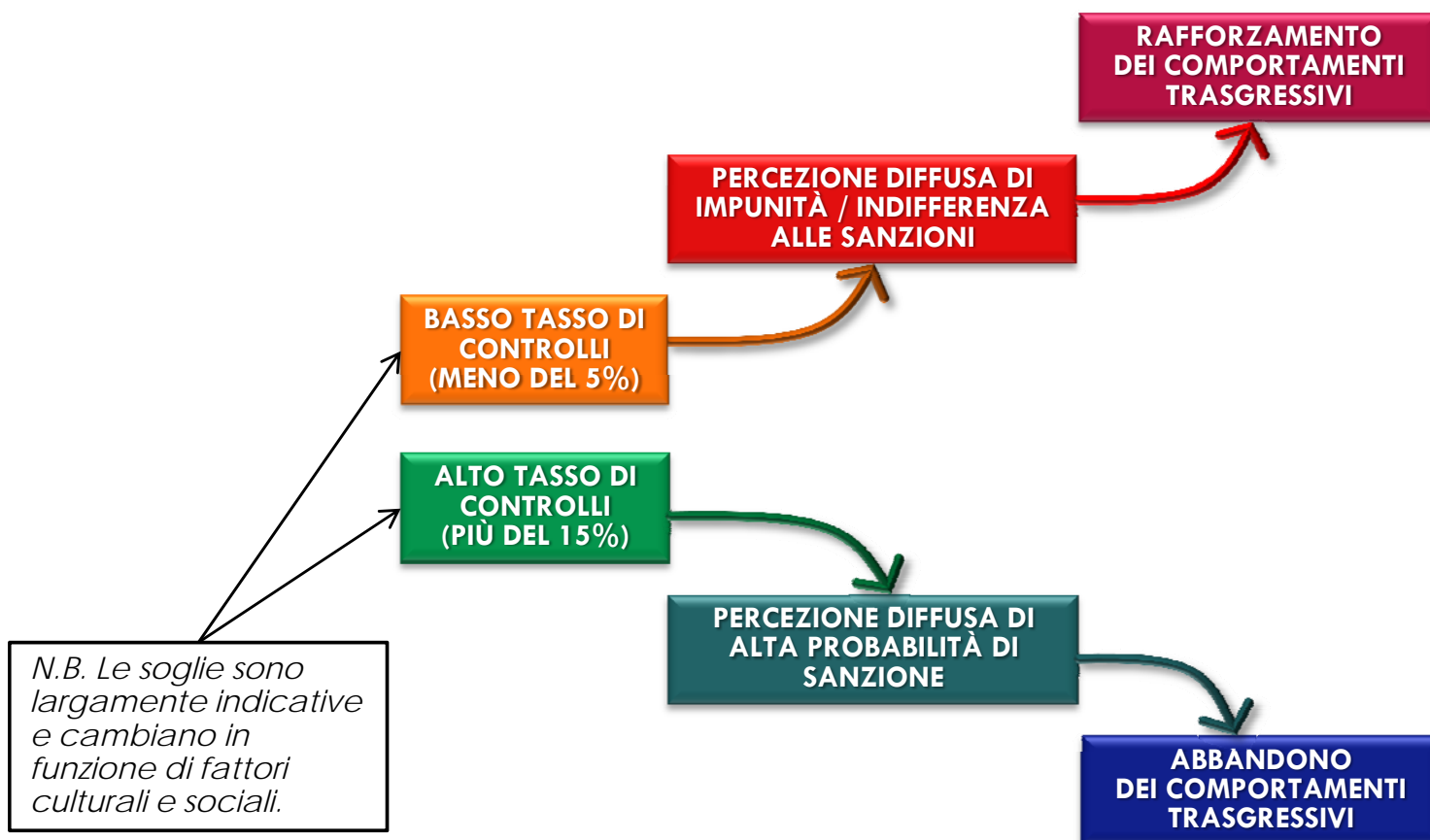
C

4 FATTORI DI DEBOLEZZA:

- INSUFFICIENZA DEI CONTROLLI
- DISCONTINUITÀ DI AZIONE
- SCARSA SELETTIVITÀ DELL'AZIONE
- DIVARI TERRITORIALI

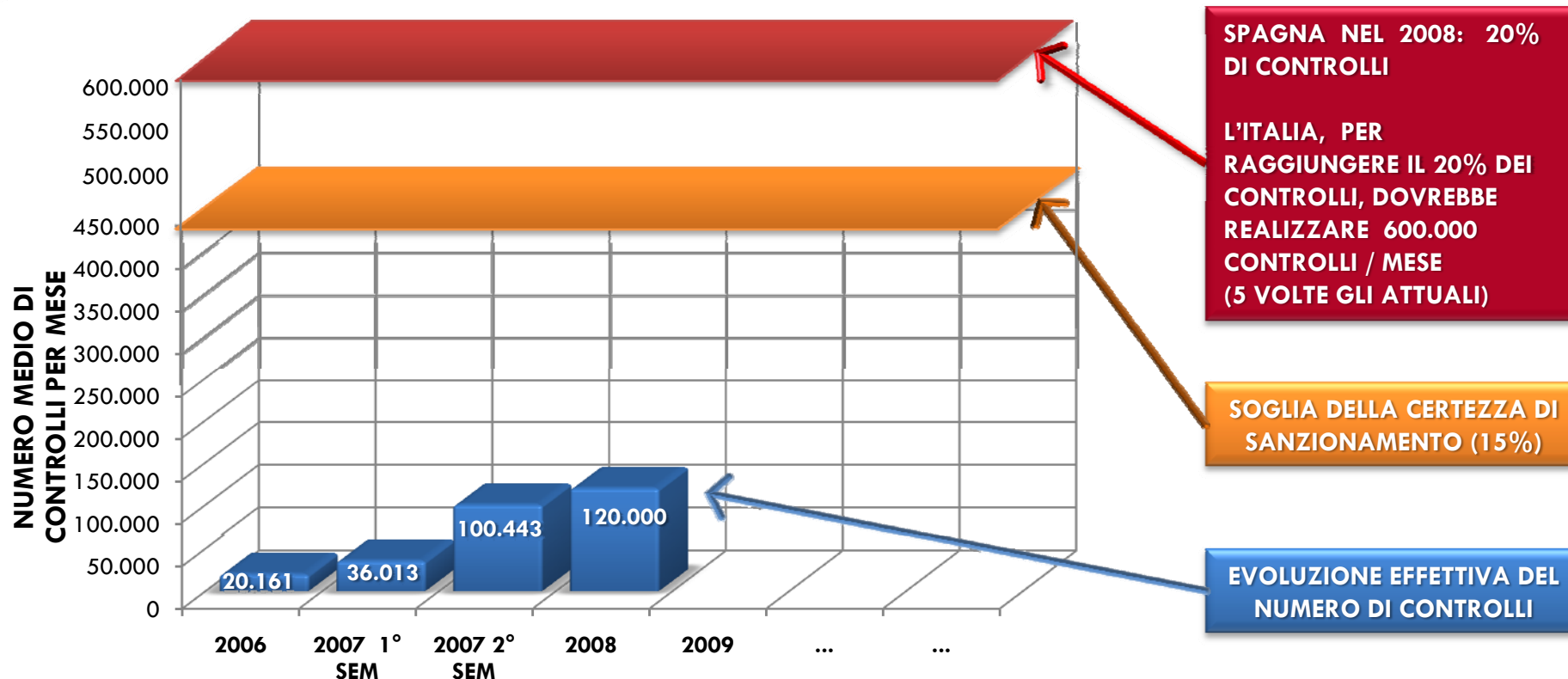
C₁

L'INFLUENZA DEI CONTROLLI SUI COMPORTAMENTI



C₂

L'EVOLUZIONE DEI CONTROLLI NEL TRIENNIO 2006-2008



PERMANENZA DI
COMPORTAMENTI
A RISCHIO

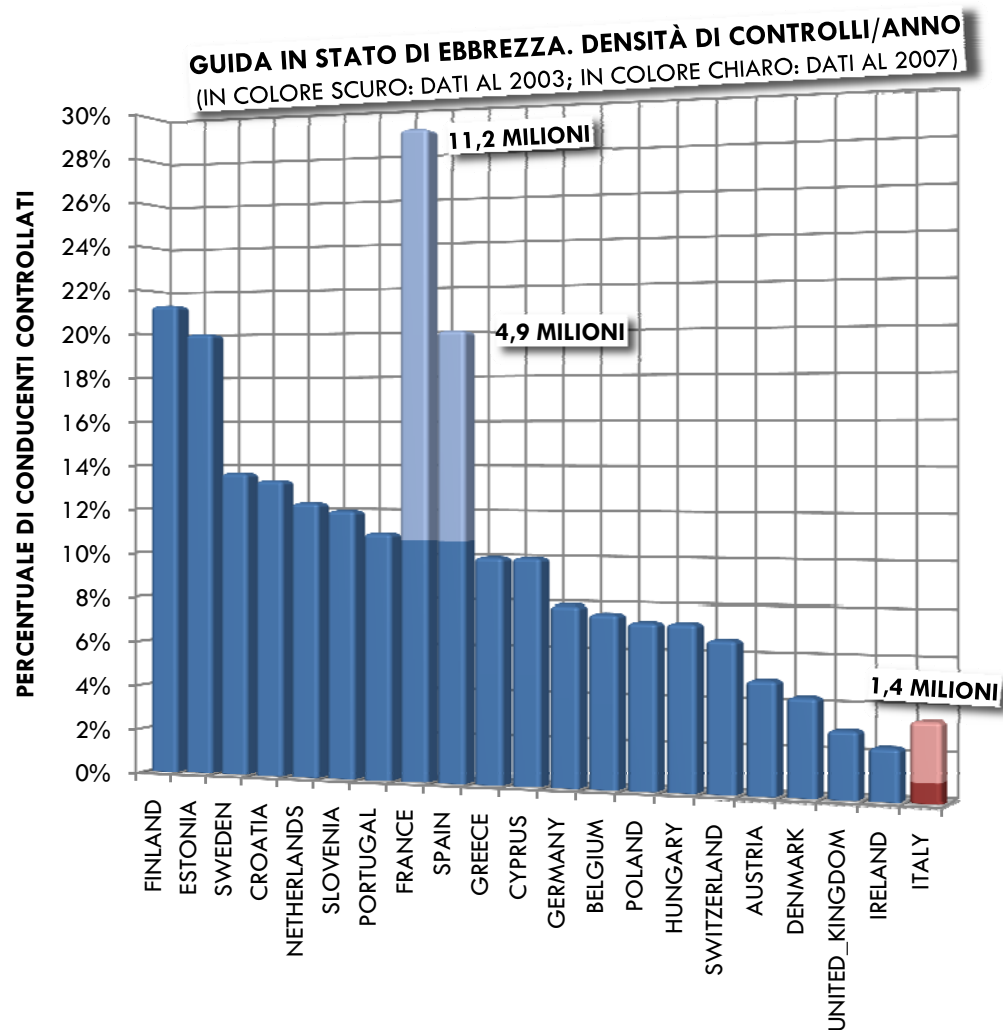
PERCEZIONE SOGGETTIVA DI :
SOSTANZIALE
IMPUNITÀ

CERTEZZA DELLA
SANZIONE

ABBANDONO DEI
COMPORTAMENTI
A RISCHIO

C₃

LA DENSITÀ DI CONTROLLI NEI PAESI EUROPEI



FRANCIA: CONTROLLI SUL TASSO ALCOLEMICO

	TUTTI	PREVENTIVI	SOPRA NORMA	EX POST (*)
1998	8.618.406	6.836.119	1,44%	1.782.287
1999	9.731.699	7.942.681	1,42%	1.789.018
2000	9.146.230	7.422.337	1,36%	1.723.893
2001	8.275.651	6.642.584	1,54%	1.633.067
2002	8.377.355	6.685.072	2,04%	1.692.283
2003	9.617.684	7.703.816	2,03%	1.913.868
2004	10.084.154	7.942.467	2,28%	2.141.687
2005	11.387.829	9.017.161	2,51%	2.370.668
2006	11.352.294	9.061.804	2,75%	2.290.490
2007	11.230.014	8.941.167	2,84%	2.288.847

(*) A seguito di incidente con o senza vittime (373.534 nel 2007) o a seguito di infrazioni (1.915.313 nel 2007)

C₄

EBBREZZA E STRAGI DEL SABATO SERA: IL 3,7% DEI CONDUCENTI (1,3 MILIONI EQUIVALENTI) GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

CONTROLLI SULLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA
POLIZIA STRADALE DI STATO E CARABINIERI. 2008

DATI COMPLESSIVI

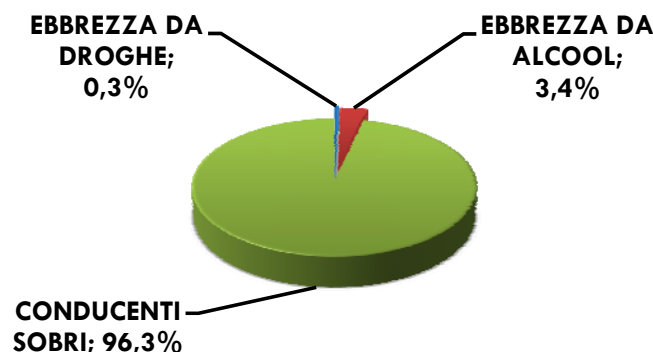
Voci	NUMERO	QUOTA %
CONTROLLI CON ETILOMETRO E PRECURSORI.	1.383.976	100,0%
CONDUCENTI IN STATO DI EBBREZZA	51.822	3,7%
EBBREZZA DA SOSTANZE ALCOOLICHE	47.294	3,4%
EBBREZZA DA SOSTANZE PSICOATTIVE	4.528	0,3%

DATI DEI FINE SETTIMANA (STRAGI DEL SABATO SERA)*

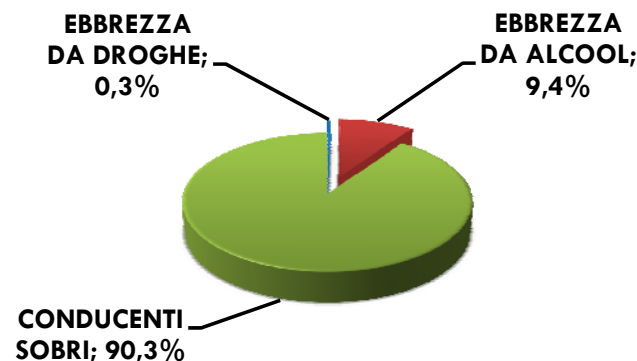
Voci	NUMERO	QUOTA %
CONTROLLI CON ETILOMETRO E PRECURSORI.	282.299	100,0%
CONDUCENTI IN STATO DI EBBREZZA	27.334	9,7%
EBBREZZA DA SOSTANZE ALCOOLICHE	26.487	9,4%
EBBREZZA DA SOSTANZE PSICOATTIVE	847	0,3%

* Periodo di rilevazione: 1° gennaio 2008- 28 dicembre 2008
Fonte: Ministero dell'Interno, 30 dicembre 2008

CONDUCENTI IN GENERALE. 2008



CONDUCENTI DELLE STRAGI DEL SABATO SERA. 2008



SPAGNA
2003: 4,3%
2007: 1,9%

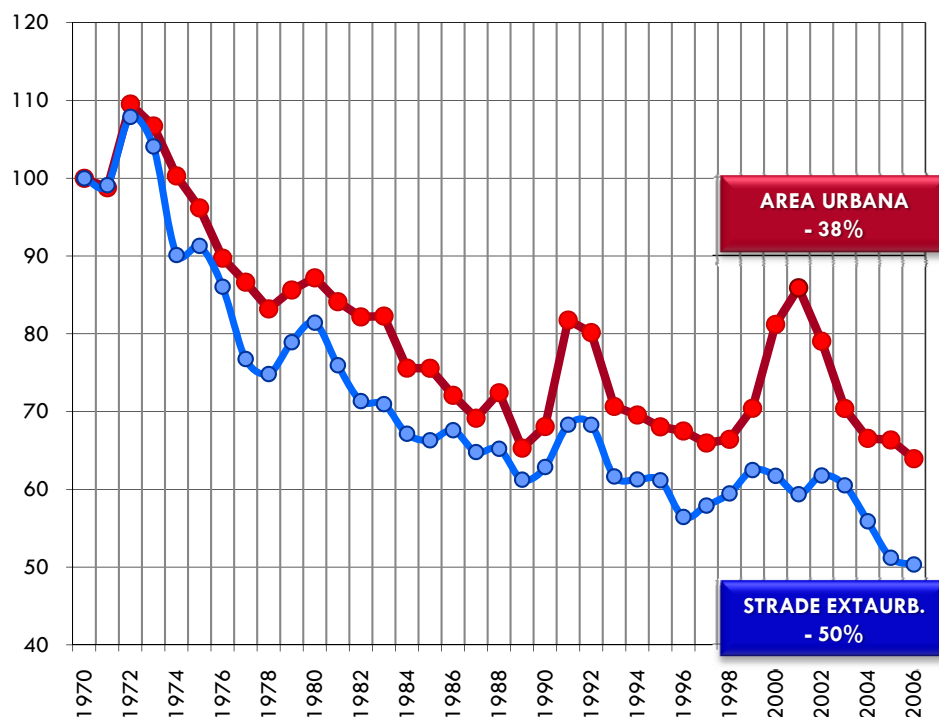
FRANCIA
2003: 2,3%
2007: 2,8%

FRANCIA, 2007
INCIDENTI E VITTIME
ALCOOL CORRELATE
INCIDENTI: 10,5%
MORTI: 29,4%
FERITI: 11,1%

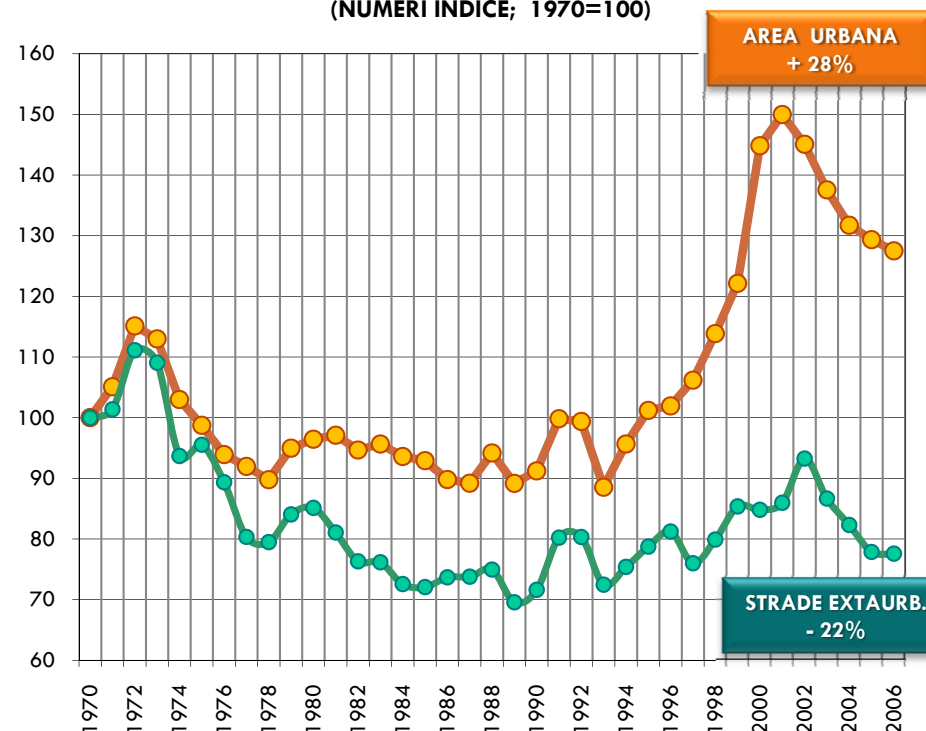
C₅

IL RITARDO URBANO IN GENERALE . . .

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



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

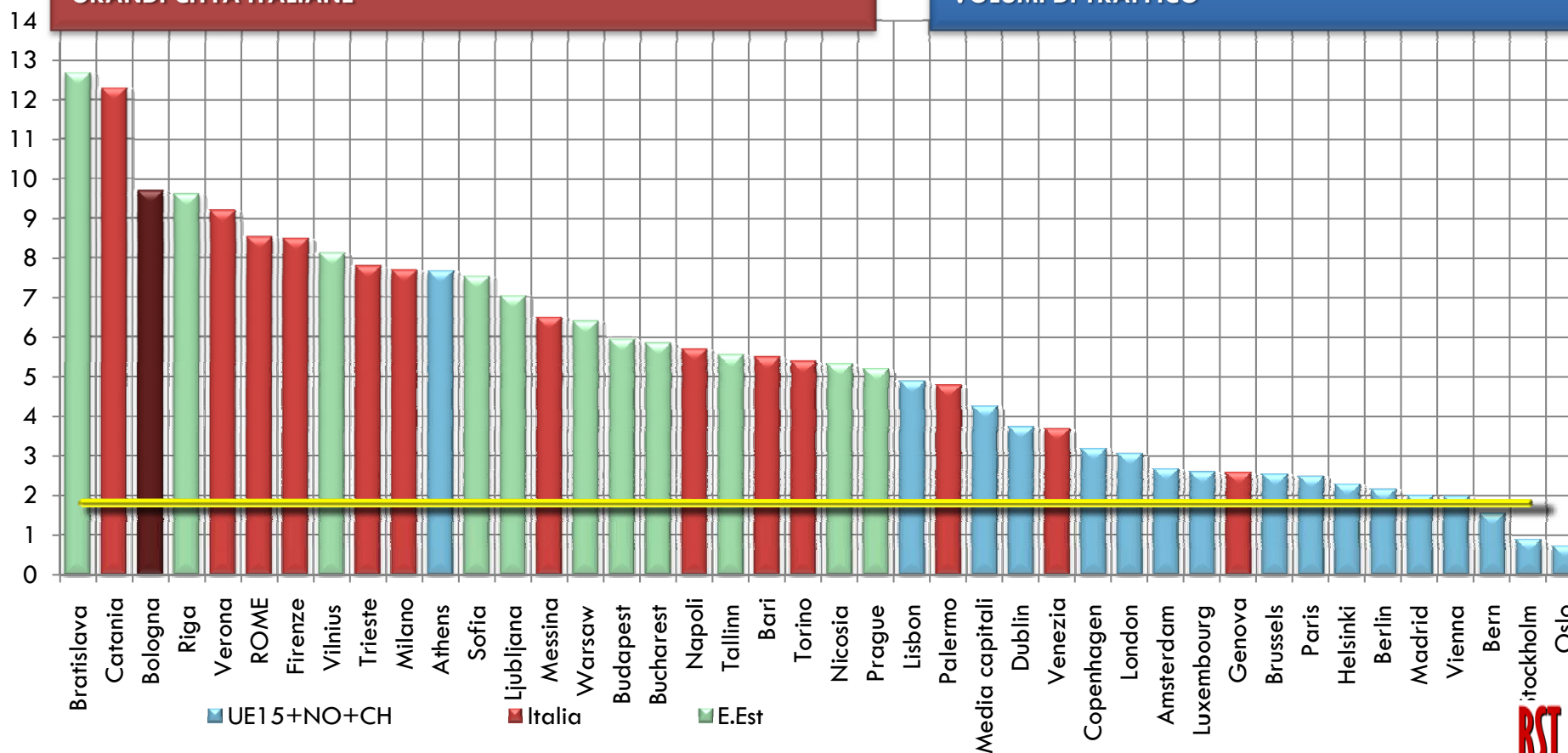


C₆

... E QUELLO DELLE GRANDI AREE URBANE

CAPITALI DEI PAESI EUROPEI MENO RICCHI, CON I SISTEMI DI MOBILITÀ MENO MATURI E BASSI VOLUMI DI TRAFFICO E ... GRANDI CITTÀ ITALIANE

CAPITALI DEI PAESI EUROPEI CON I SISTEMI DI MOBILITÀ PIÙ SVILUPPATI E CON I MAGGIORI VOLUMI DI TRAFFICO



C₈

I DIVARI DI SPECIE (A)

Mentre il Paese in generale migliora, alcuni comparti di incidentalità come:

- i pedoni;
- i ciclisti;
- i conducenti di ciclomotori e motocicli;
- gli anziani;
- i neopatentati;
- le grandi e medie aree urbane;

subiscono un deterioramento o migliorano molto lentamente.

Nel nostro Paese tutte le componenti di mobilità più deboli o a rischio presentano livelli di mortalità molto elevati.

L'Italia “*subisce*” un

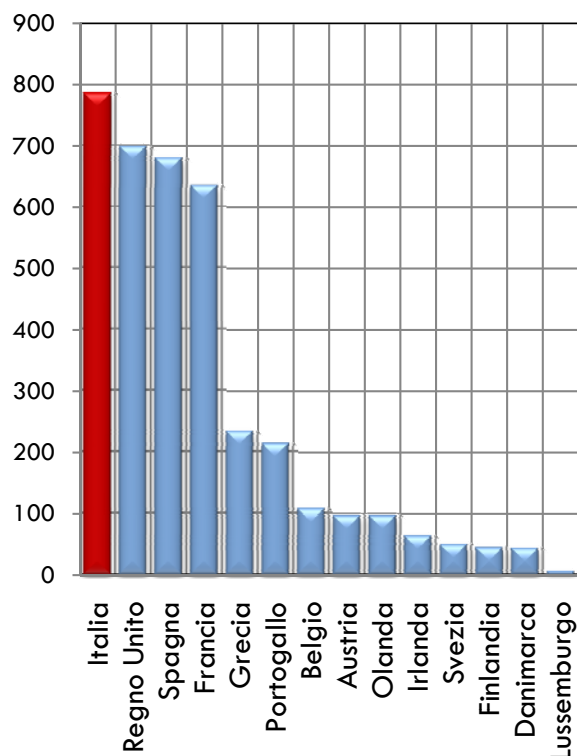
**SISTEMATICO
PRIMATO EUROPEO**

del numero di vittime per incidenti stradali tra gli utenti deboli e a rischio.

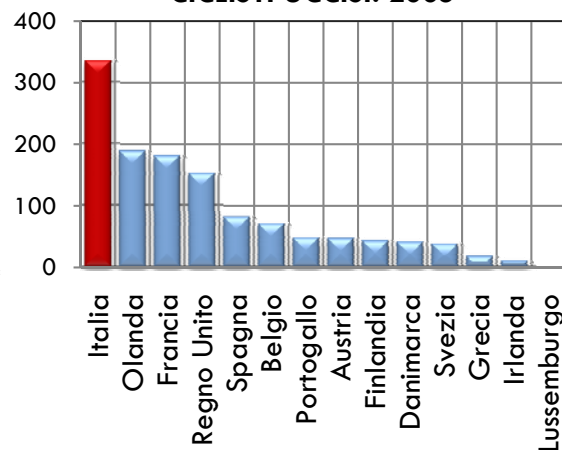
C₉

UTENTI DEBOLI

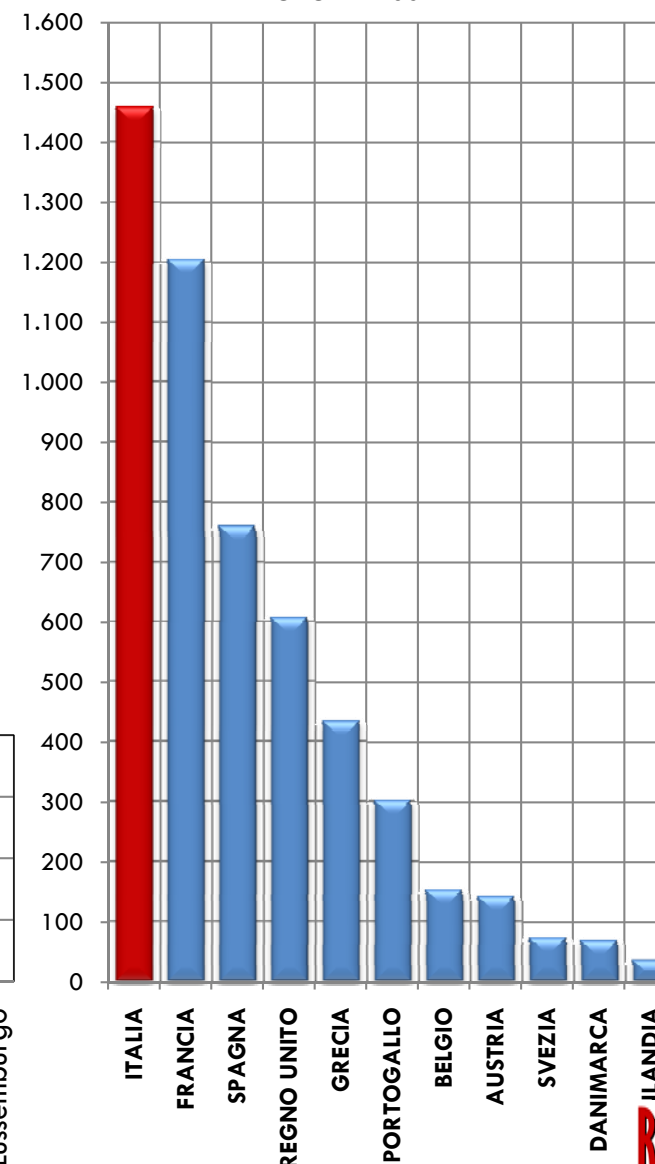
PEDONI UCCISI. 2005



CICLISTI UCCISI. 2005



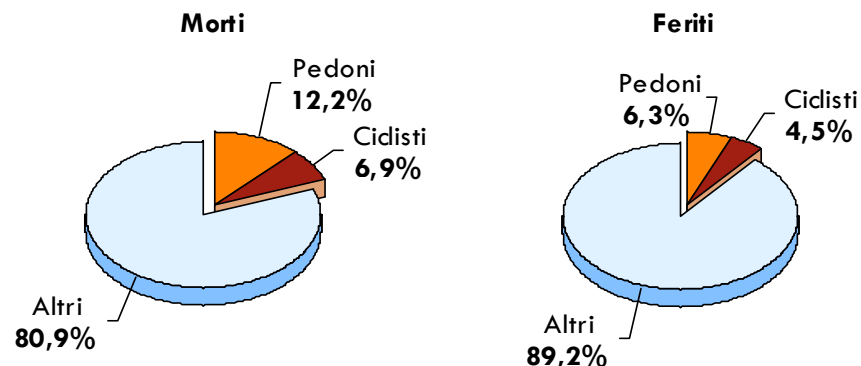
MORTI A CARICO DELLE DUE RUOTE A MOTORE. 2004



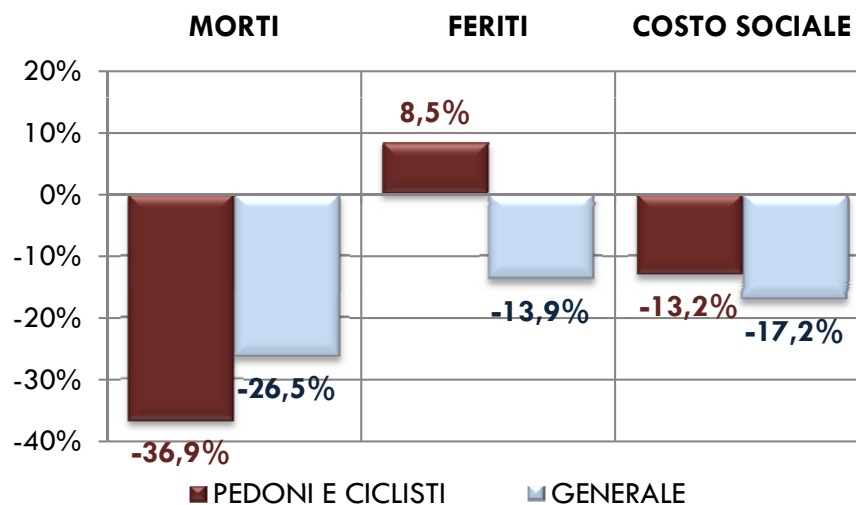
C₁₀

L'EVOLUZIONE DEGLI UTENTI DEBOLI

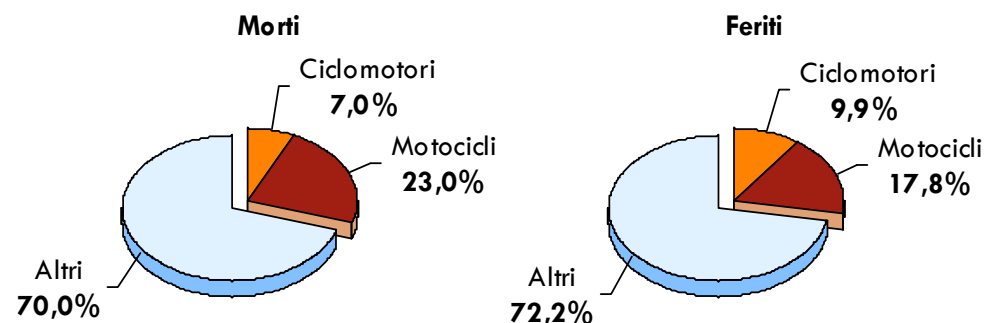
VITTIME A CARICO DI PEDONI E CICLISTI



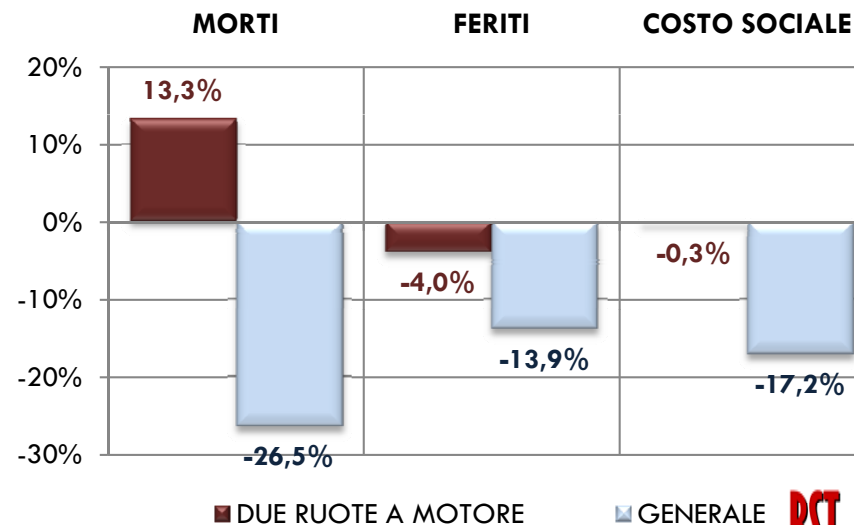
EVOLUZIONE DELLE VITTIME E DEL COSTO SOCIALE.
PEDONI E CICLISTI / GENERALE. 2003-2007



VITTIME A CARICO DI CICLOMOTORI E MOTOCICLI



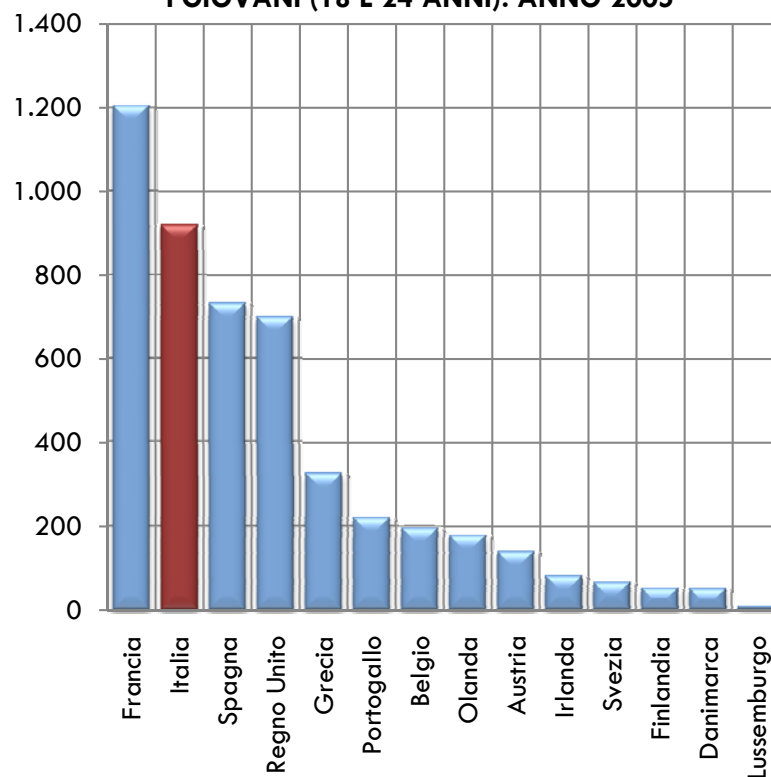
EVOLUZIONE DELLE VITTIME E DEL COSTO SOCIALE.
DUE RUOTE A MOTORE / GENERALE. 2003-2007



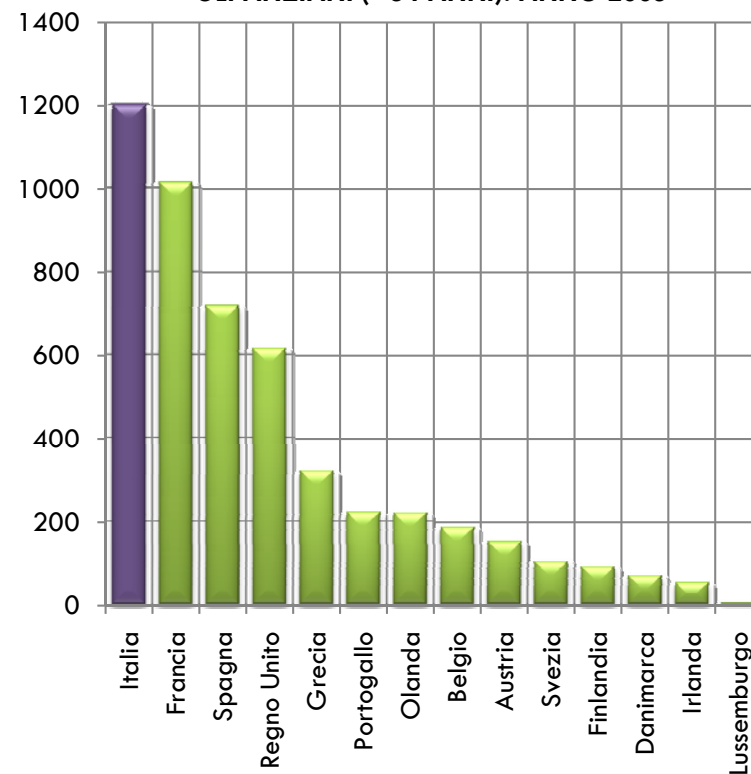
C₁₁

UTENTI A RISCHIO

MORTI PER INCIDENTI STRADALI TRA I GIOVANI (18 E 24 ANNI). ANNO 2005



MORTI PER INCIDENTI STRADALI TRA GLI ANZIANI (>64 ANNI). ANNO 2005

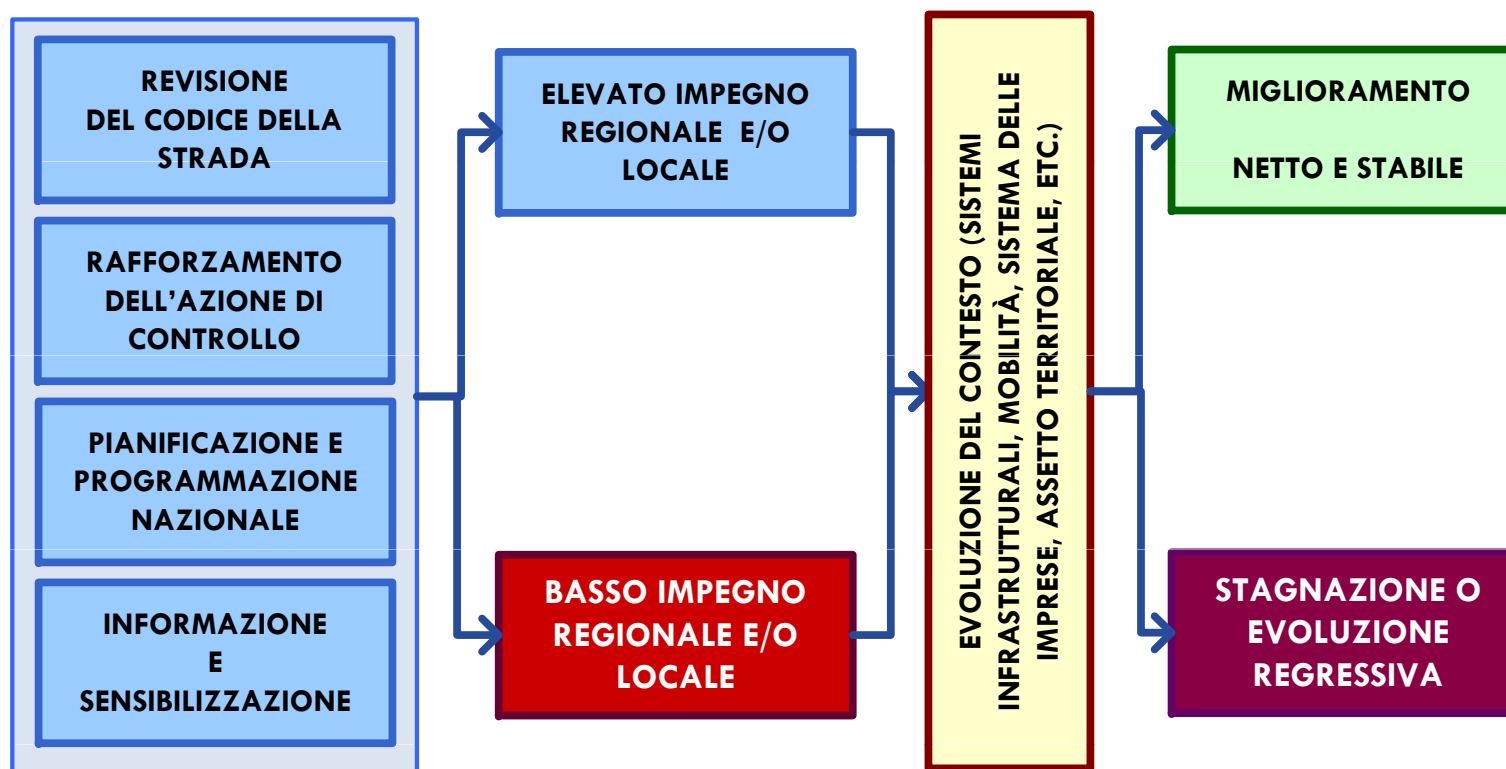


D

**I DIVARI TERRITORIALI:
UN'ITALIA A DUE VELOCITÀ**

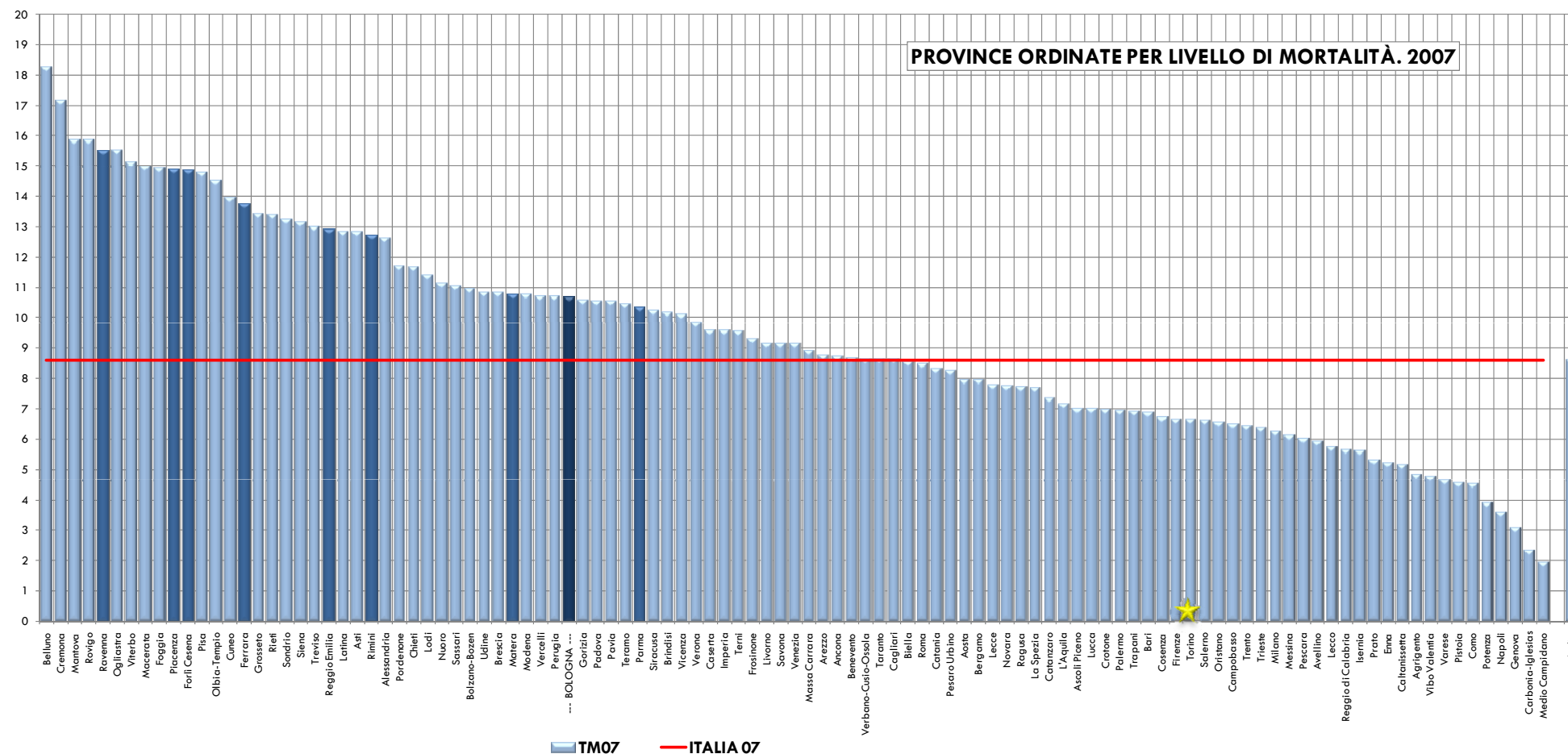
D₁

POLITICHE E RISULTATI



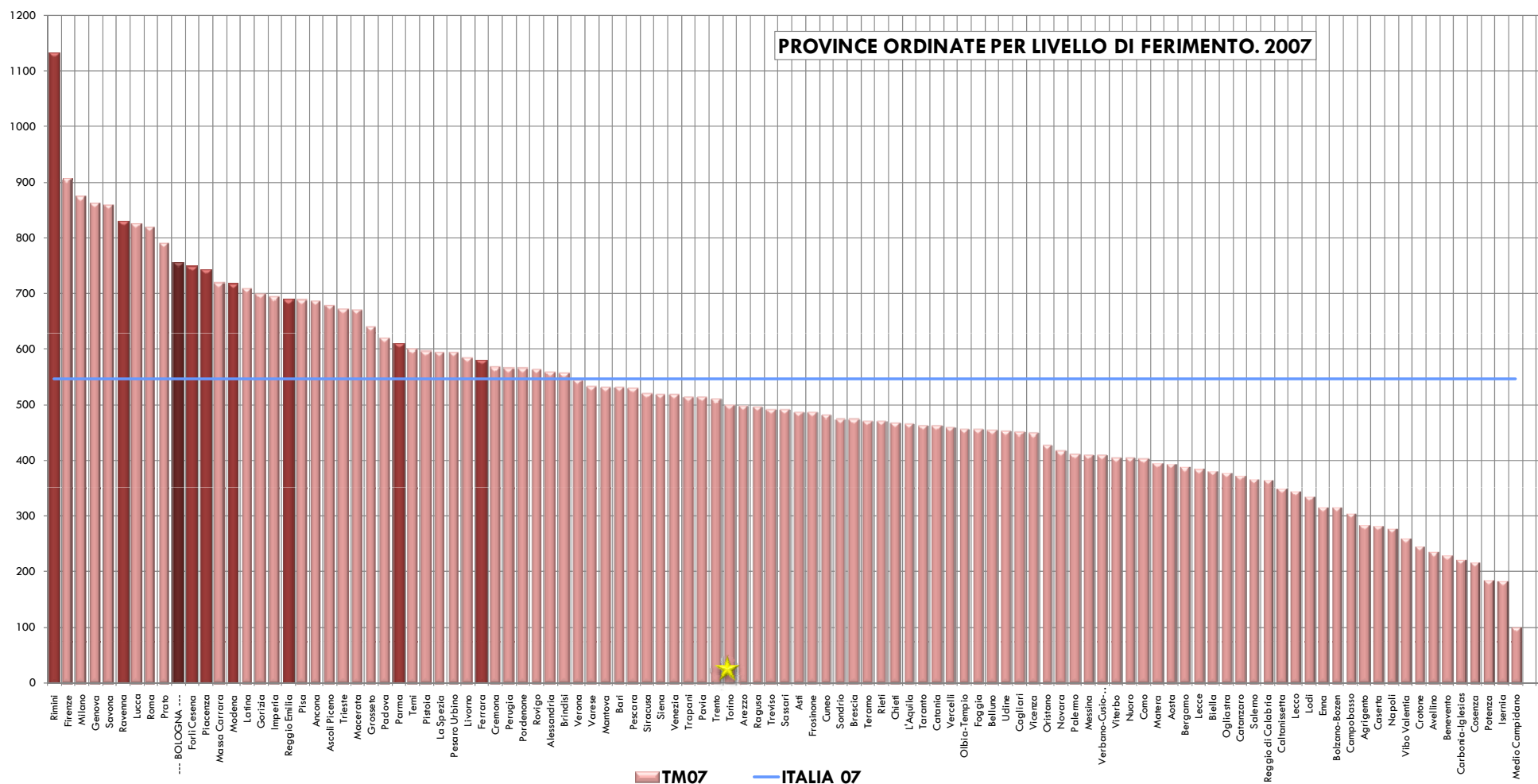
D₂

DIVARI TERRITORIALI: TASSI DI MORTALITÀ



D₃

DIVARI TERRITORIALI: TASSI DI FERIMENTO



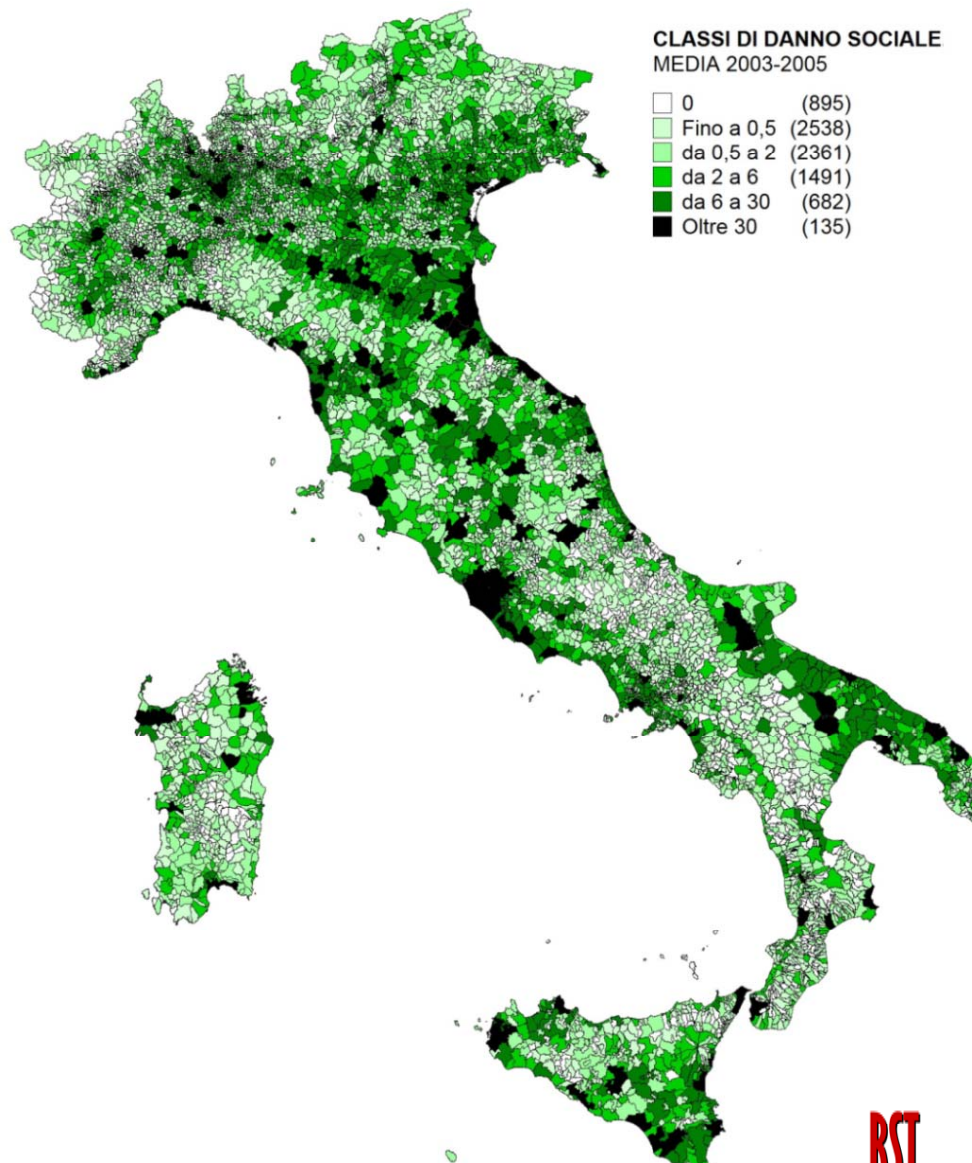
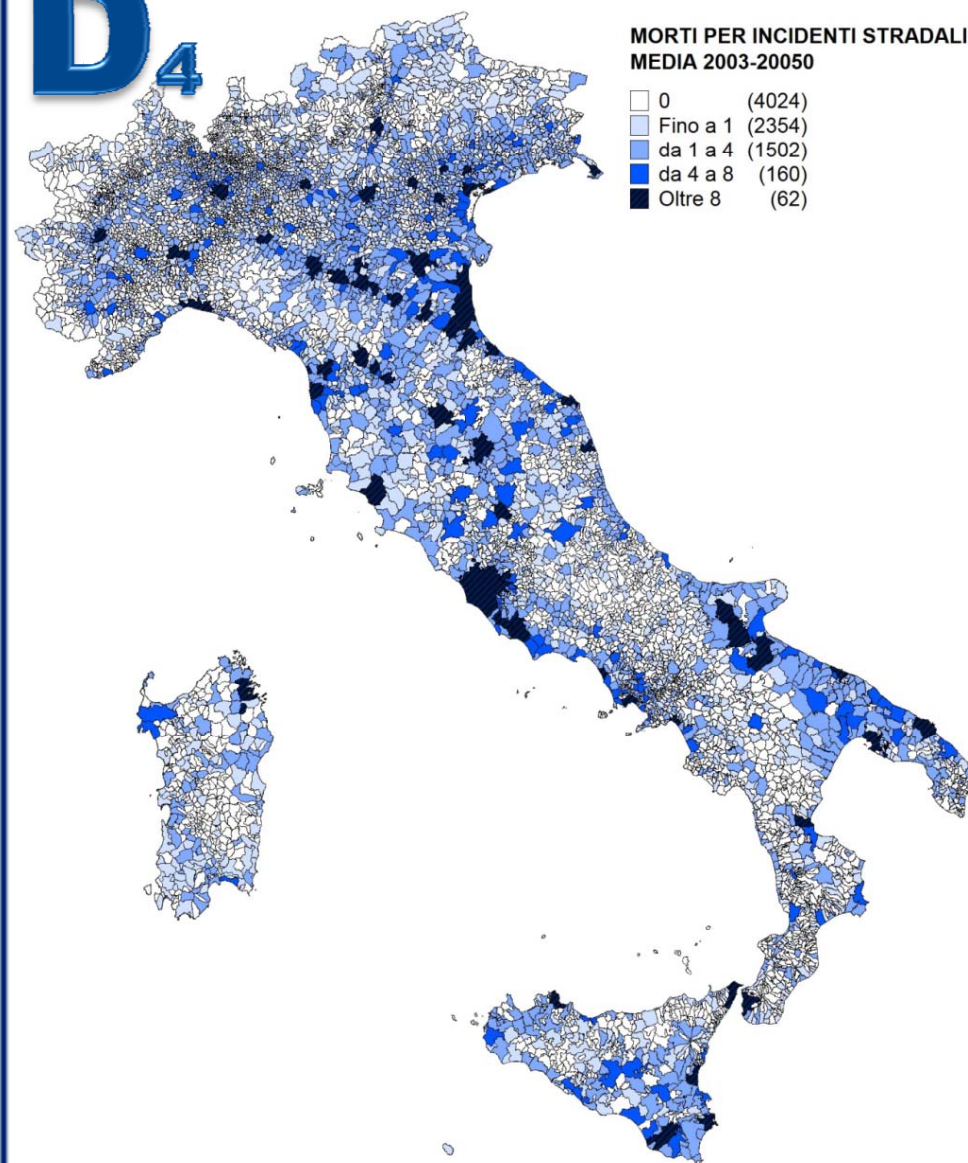
D₄

**MORTI PER INCIDENTI STRADALI
MEDIA 2003-20050**

0	(4024)
Fino a 1	(2354)
da 1 a 4	(1502)
da 4 a 8	(160)
Oltre 8	(62)

**CLASSI DI DANNO SOCIALE
MEDIA 2003-2005**

0	(895)
Fino a 0,5	(2538)
da 0,5 a 2	(2361)
da 2 a 6	(1491)
da 6 a 30	(682)
Oltre 30	(135)



D₄

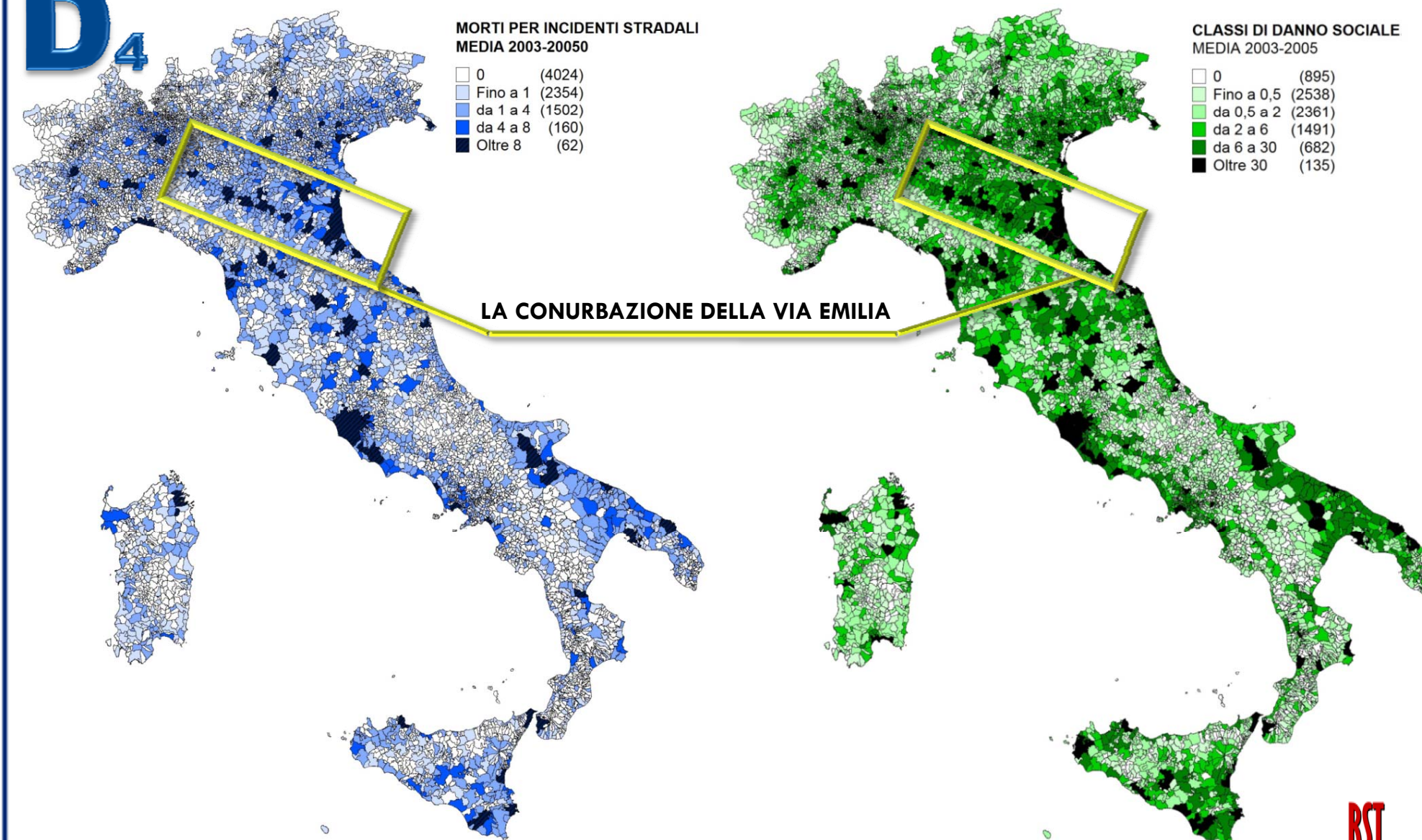
**MORTI PER INCIDENTI STRADALI
MEDIA 2003-20050**

0	(4024)
Fino a 1	(2354)
da 1 a 4	(1502)
da 4 a 8	(160)
Oltre 8	(62)

**CLASSI DI DANNO SOCIALE
MEDIA 2003-2005**

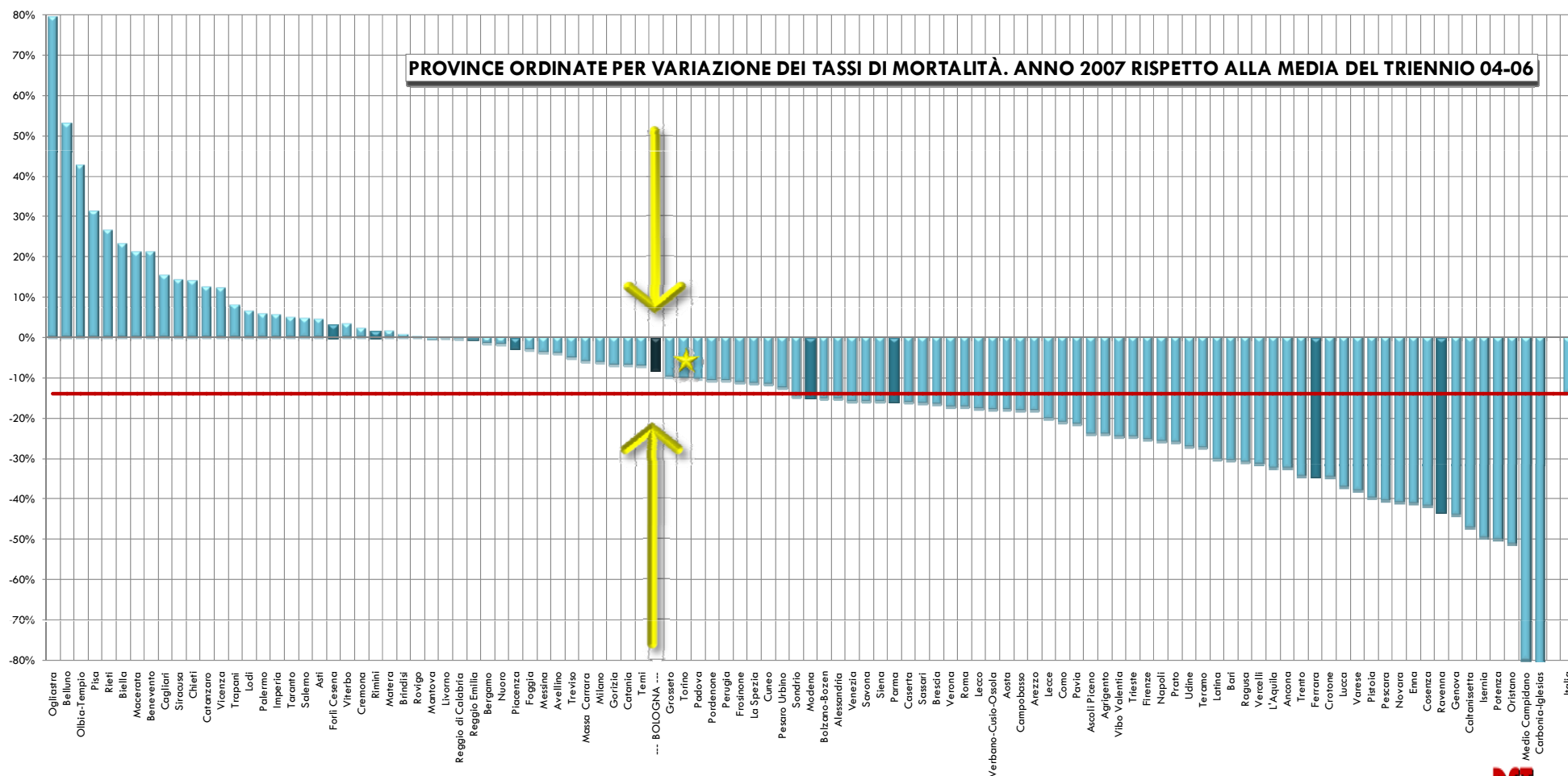
0	(895)
Fino a 0,5	(2538)
da 0,5 a 2	(2361)
da 2 a 6	(1491)
da 6 a 30	(682)
Oltre 30	(135)

LA CONURBAZIONE DELLA VIA EMILIA



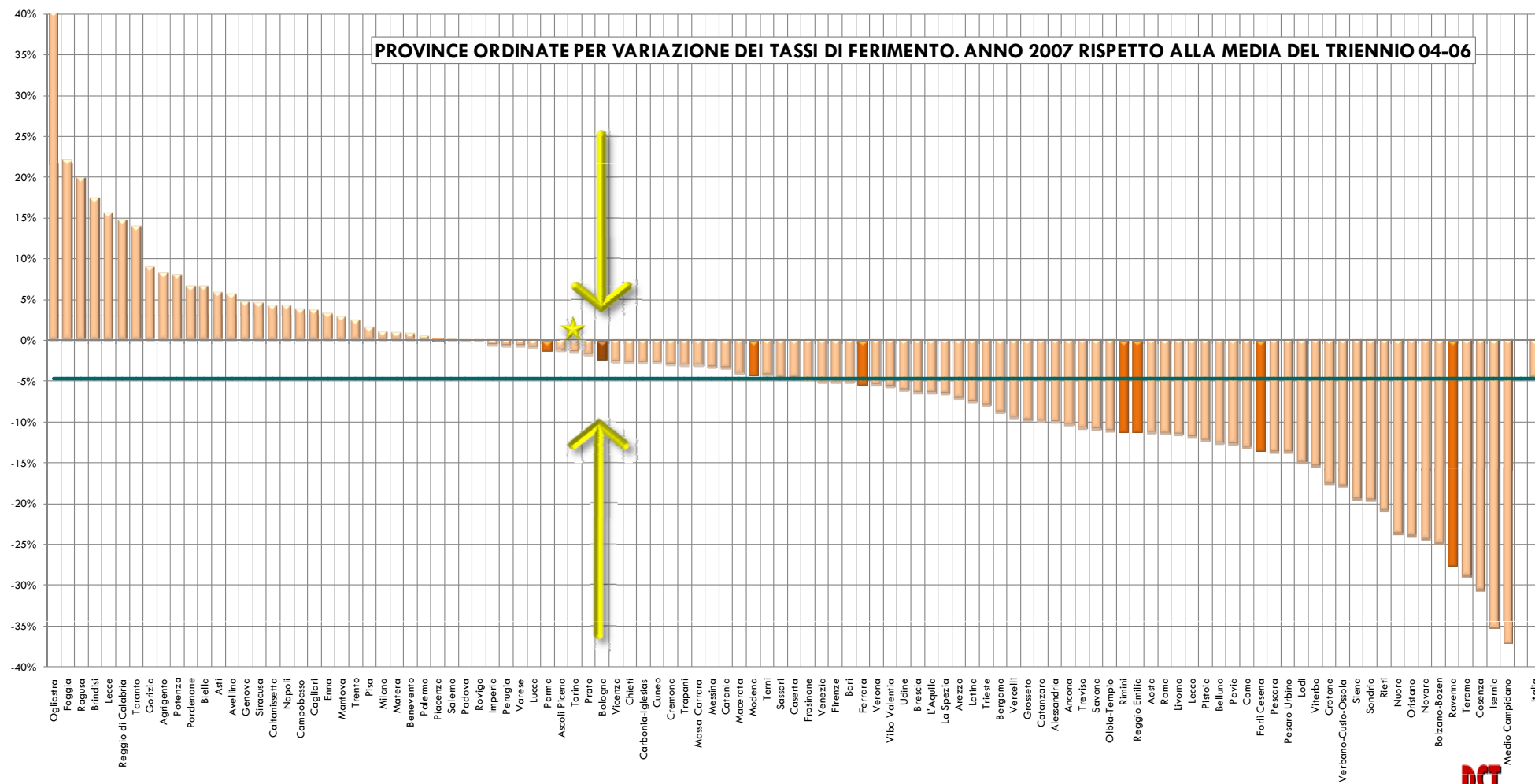
D₅

DIVARI EVOLUTIVI. **VARIAZIONE % DELLA MORTALITÀ. 2007 / MEDIA 04-06**



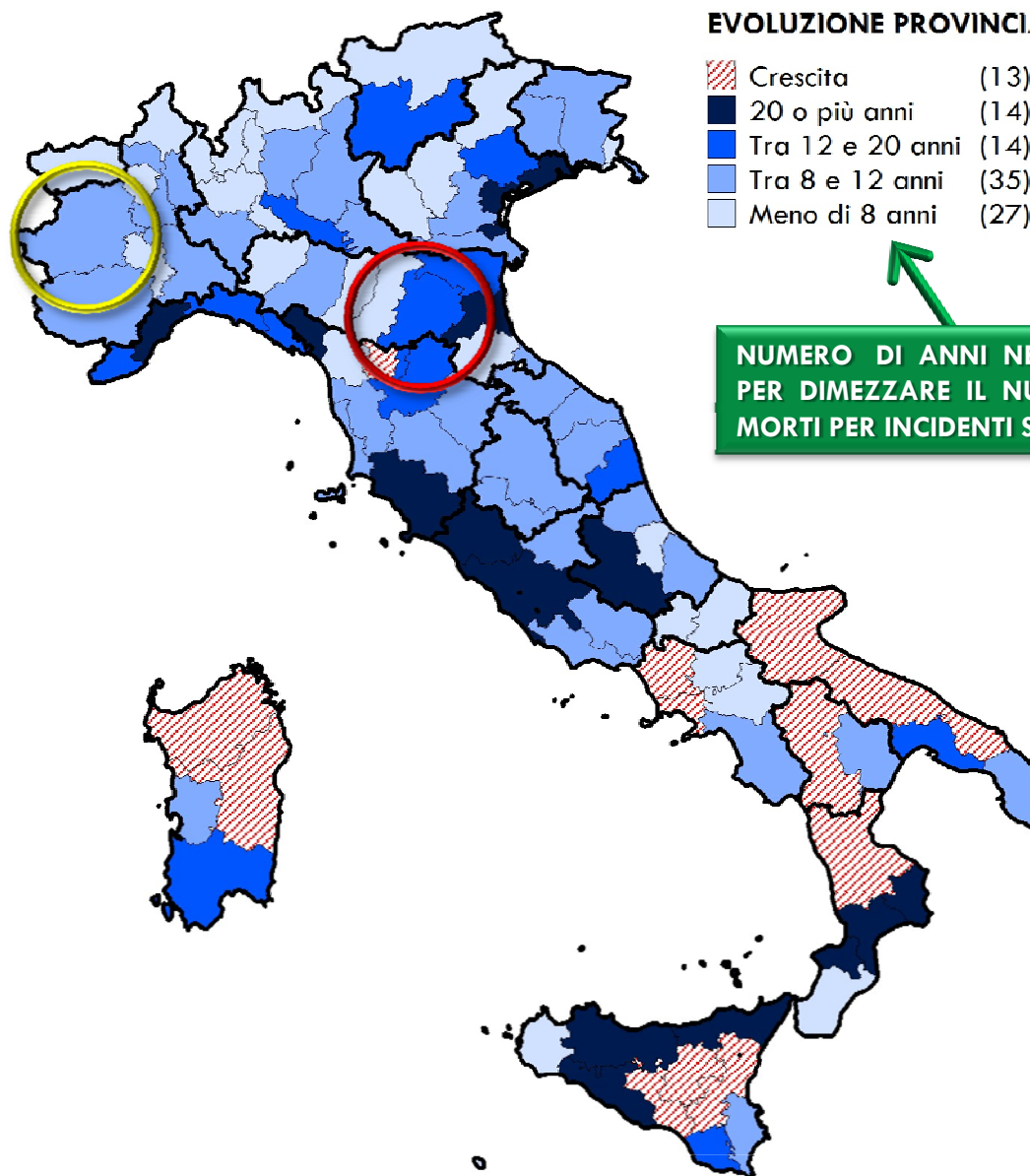
D₆

DIVARI EVOLUTIVI. **VARIAZIONE % FERIMENTO. ANNO 2007 / MEDIA 04-06**








D₇

**EVOLUZIONE 2003 - 2006.
UN'ITALIA A DUE VELOCITÀ**



EVOLUZIONE PROVINCIALE

-  Crescita (13)
-  20 o più anni (14)
-  Tra 12 e 20 anni (14)
-  Tra 8 e 12 anni (35)
-  Meno di 8 anni (27)

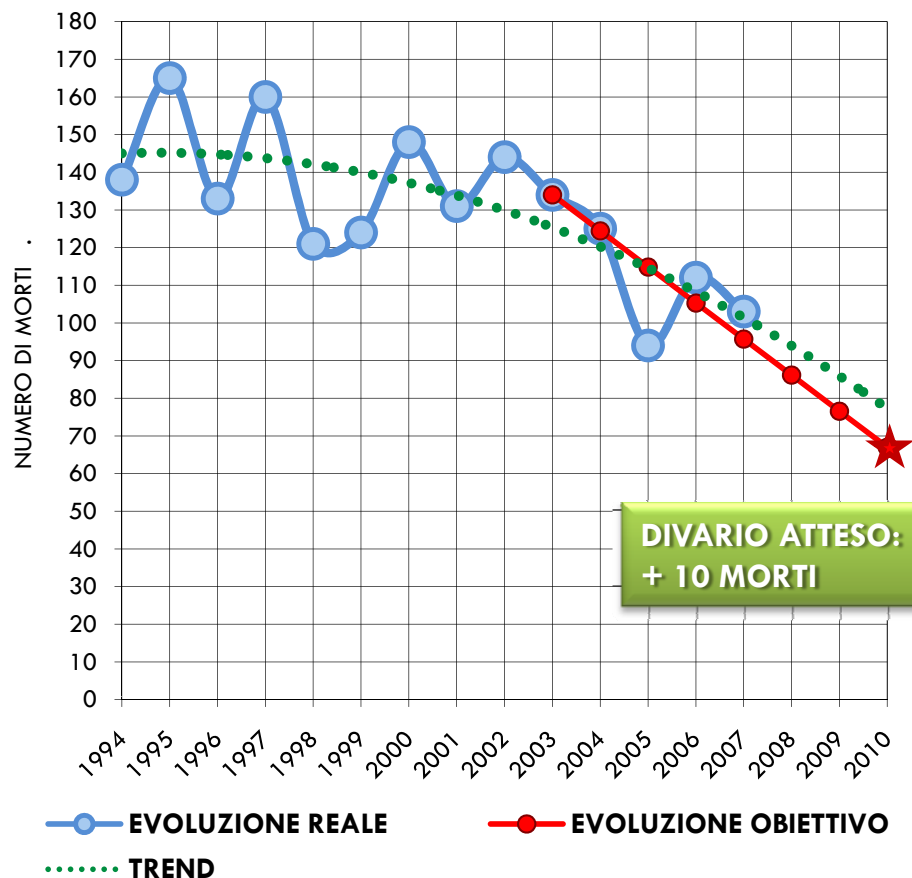
**NUMERO DI ANNI NECESSARI
PER DIMEZZARE IL NUMERO DI
MORTI PER INCIDENTI STRADALI**

E

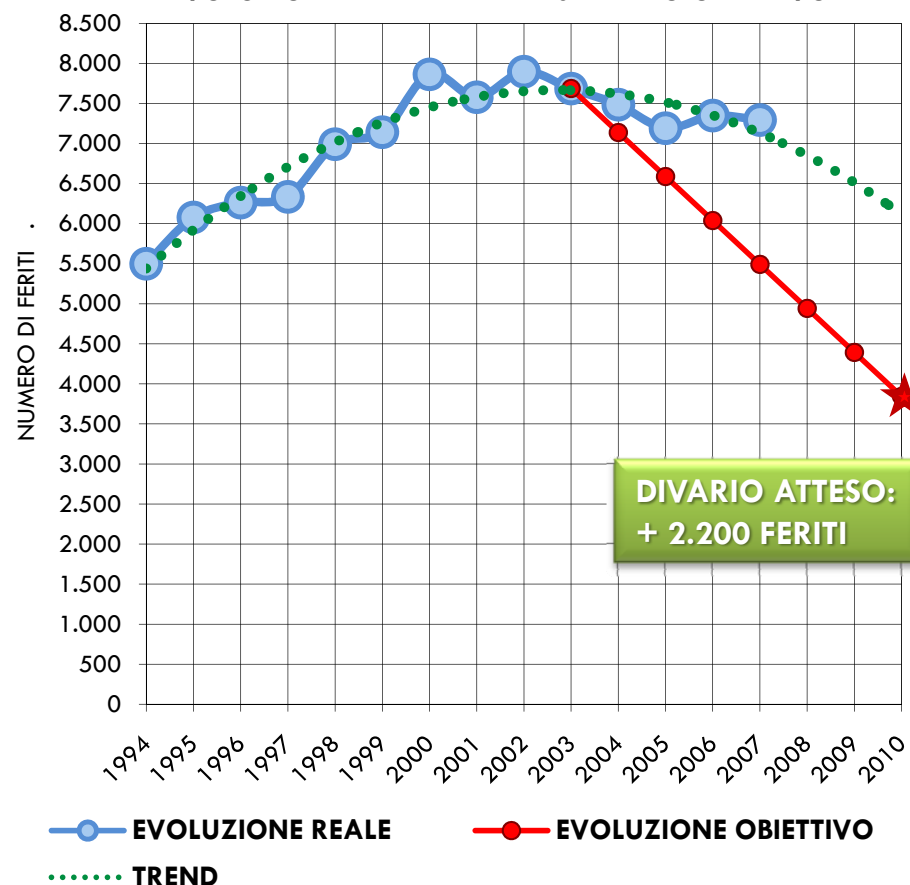
LA PROVINCIA DI BOLOGNA

E1 EVOLUZIONE TENDENZIALE E SENTIERO OBIETTIVO

**MORTI PROVINCIA DI BOLOGNA
EVOLUZIONE TENDENZIALE E SENTIERO OBIETTIVO**



**FERITI PROVINCIA DI BOLOGNA
EVOLUZIONE TENDENZIALE E SENTIERO OBIETTIVO**



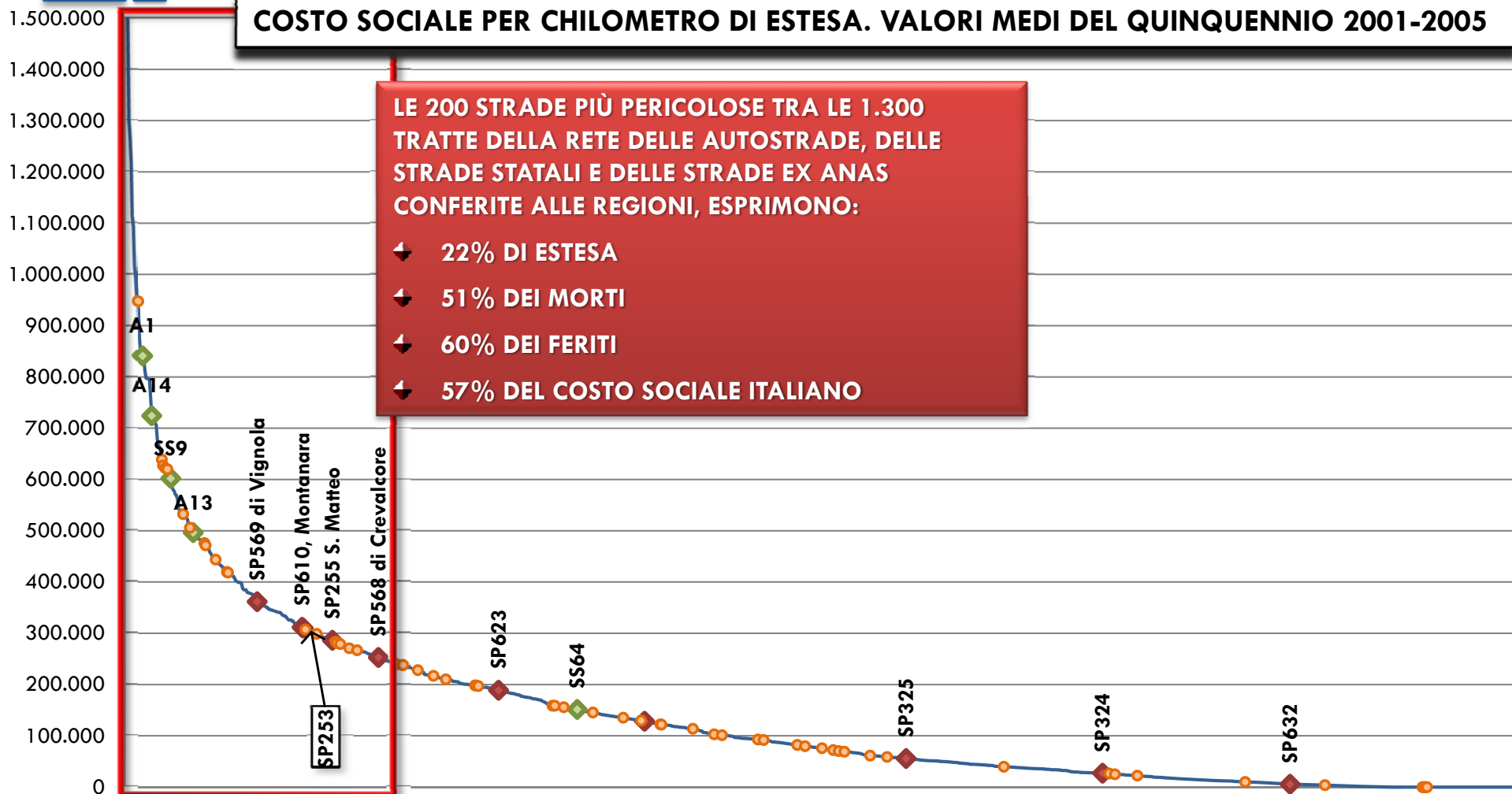
E₂

IL SISTEMA STRADALE "MAGGIORE"

COSTO SOCIALE PER CHILOMETRO DI ESTESA. VALORI MEDI DEL QUINQUENNIO 2001-2005

LE 200 STRADE PIÙ PERICOLOSE TRA LE 1.300
TRATTE DELLA RETE DELLE AUTOSTRADE, DELLE
STRADE STATALI E DELLE STRADE EX ANAS
CONFERITE ALLE REGIONI, ESPRIMONO:

- ↕ 22% DI ESTESA
- ↕ 51% DEI MORTI
- ↕ 60% DEI FERITI
- ↕ 57% DEL COSTO SOCIALE ITALIANO



F LE PROSPETTIVE

F₁

I PRINCIPALI FATTORI DI DEBOLEZZA DELLA PROGRAMMAZIONE NAZIONALE (E DELL'AZIONE LOCALE)

- I** DISCONTINUITÀ DELL'AZIONE
- II** ESIGUITÀ E DISCONTINUITÀ DEI FINANZIAMENTI NAZIONALI E LOCALI
- III** PROCEDURE COMPLESSE / TEMPI LUNGI
- IV** CONOSCENZE INADEGUATE (ASSENZA DI MONITORAGGIO E DI VALUTAZIONI SISTEMATICHE DEI RISULTATI)
- V** SELETTIVITÀ ED EFFICACIA DELLE MISURE ADOTTATE INSUFFICIENTI
- VI** DEBOLEZZA DELLE STRUTTURE TECNICHE E SCARSITÀ DELLE RISORSE PROFESSIONALI DEDICATE ALLA SICUREZZA STRADALE
- VII** INSUFFICIENZA DELL'AZIONE FORMATIVA

F₂

L'IMPIEGO DEL GETTITO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE A FINI DI SICUREZZA STRADALE (ART. 208)

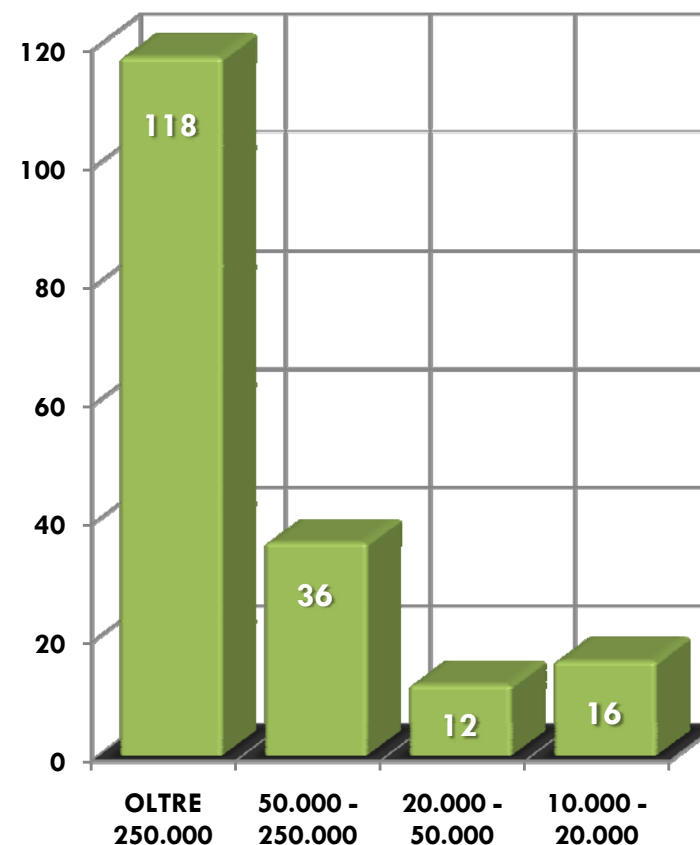
	NUMERO		POPOLAZIONE	
COMUNI NEL COMPLESSO	8.100	100,0%	59,1	100,0%
COMUNI NON OBBLIGATI	6.892	85,1%	18,1	30,6%
COMUNI OBBLIGATI	1.208	14,9%	41	69,4%
dei comuni obbligati:				
NON HANNO FORNITO DATI	919	76,1%	28	68,3%
HANNO FORNITO DATI	289	23,9%	13	31,7%

GETTITO INDICATO DA CHI HA FORNITO I DATI	771	M€
GETTITO COMPLESSIVO STIMATO	1.761	M€

CLASSE DEMOGRAFICA	GETTITO MEDIO COMUNALE	ONERE MEDIO PROCAPITE
OLTRE 350.000	89.060.348	118
50.000 - 250.000	3.061.079	36
20.000 - 50.000	363.715	12
10.000 - 20.000	211.953	16
NEL COMPLESSO	1.457.807	43

SPESA LOCALE IN SICUREZZA STRADALE ALIMENTATA DALLE SANZIONI PER OBBLIGO DI LEGGE	881 MILIONI €
--	----------------------

ONERE PROCAPITE (€/POP)



F₃

FATTORI DECISIVI PER CONSOLIDARE ED ESPANDERE IL PROCESSO DI MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE

- **MECCANISMI DI APPROVVIGIONAMENTO FINANZIARIO PIÙ STABILI**
- **RAFFORZAMENTO DEL PIANO NAZIONALE E MONITORAGGIO SISTEMATICO DEI RISULTATI**
- **SPECIALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI**
- **RIFORMA DEL CODICE IN TRE DIREZIONI:**
 - **MAGGIORE TUTELA DI UTENTI DEBOLI E AREE URBANE**
 - **NUOVI STRUMENTI DI GOVERNO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE**
 - **SANZIONI PIÙ COERENTI E PIÙ DISSUASIVE**
- **LEGGE DI PRINCIPI CHE DEFINISCA ANCHE L'OBLIGO PER I GESTORI DI RETI STRADALI E SERVIZI DI MOBILITÀ DI CONOSCERE IL "RISCHIO STRADALE" E DI DARNE NOTIZIA AI CITTADINI**
- **RAFFORZAMENTO E AMPLIAMENTO DEI PROGRAMMI DI ADDESTRAMENTO AL GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE**