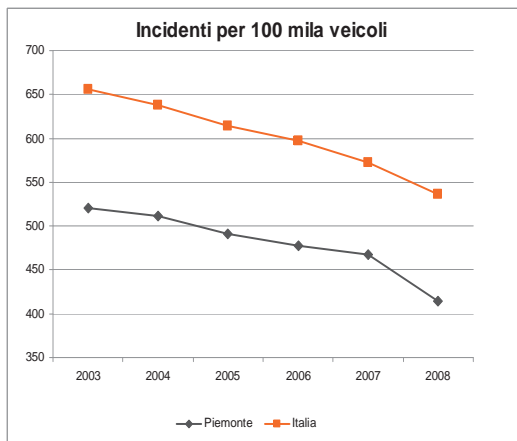
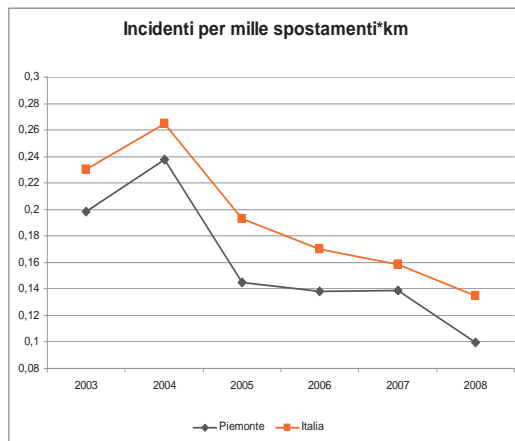


FIG. 1.3 INCIDENZA DEGLI INCIDENTI SUI VEICOLI CIRCOLANTI E SUI PASSEGGERI PER KM, IN ITALIA E IN PIEMONTE, TRA IL 2003 E IL 2008



1.3 a) Incidenza sui veicoli circolanti

Fonte: elaborazione CMRSS su dati EUROSTAT, ISFORT e ISTAT



1.3 b) Incidenza sui passeggeri per km

Fonte: ISFORT

Ancorché considerevoli, i miglioramenti della situazione di incidentalità della regione non devono però dare adito a un rilassamento dell'attenzione nei confronti del fenomeno. Da un lato, infatti, il target previsto dall'Unione Europea, di dimezzare il numero dei morti entro il 2010, deve ancora essere raggiunto³, dall'altro, la necessità di coordinare sempre meglio le strategie di azione per il contrasto e la prevenzione dell'incidentalità, suggerisce l'opportunità di articolare e affinare i target da conseguire. In questa direzione, si sono già mossi i piani di alcuni Paesi Europei, quale la Gran Bretagna, che nel piano per il 2020 ha previsto target di riduzione dei feriti gravi in incidenti almeno del 33%, di riduzione del 50% del numero

di bambini e giovani (<18 anni) morti e gravemente feriti in incidenti, di riduzione del tasso di pedoni e ciclisti morti e gravemente feriti del 50% per 100 milioni di km percorsi⁴. Anche lo studio recentemente condotto dal CMRSS per identificare una tipologia di situazioni incidentali⁵ costituisce un contributo analitico per la messa a fuoco dei nuovi target che potranno essere individuati per il Piemonte. Lo studio individua 12 tipi di situazione, sinteticamente delineati nella Tab.1.1 e graficamente richiamati nella Fig. 1.4, dove sono collocati rispetto a due principali dimensioni di lettura: l'ambito di localizzazione (urbano/extraurbano) e la presenza di utenti deboli (pochi o tanti)

³Anche se, ad oggi, la traiettoria piemontese è molto positiva, non è detto che il raggiungimento del traguardo del 2010 sia scontato. Non è da escludersi infatti che con il miglioramento del sistema di raccolta dei dati incidentali derivante dall'uso dell'applicativo TWIST, il numero di eventi non aumenti, rallentando il conseguimento del traguardo.

⁴In particolare, si vedano i seguenti studi: Department for Transport (UK) (2009) A Safer Way: Consultation on Making Britain's Roads the Safest in the World, DfT, London; ETSC - European Transport Safety Council (2008) "Road Safety as a right and responsibility for all". A Blueprint for the EU's 4th Road Safety Action Programme 2010-2020, ETSC, Brussels.

⁵Si tratta del Quaderno di studio 5-2010 del CMRSS, Una tipologia dell'incidentalità stradale in Piemonte a partire dai dati ISTAT, disponibile su www.sicurezzastradalepiemonte.it. Un estratto del lavoro, con il titolo "Mobilità e sicurezza" è anche contenuto nella Relazione Socioeconomica dell'Ires, 2010.