

## **Strage nelle strade, l'Italia tra i peggiori. Ma togliamo gli autovelox (e nessuno se ne cura)**

*di Federico Fubini*

*L'immagine qua sotto uscì su una rivista tedesca nel 1893 e rappresenta quel che voi volete. O ciò vi viene naturale vederci. Per alcuni è una papera dal becco rivolto verso sinistra. Per altri è un coniglio con il muso verso destra; altri ancora vi vedranno ora la papera, ora il coniglio. Ciò che non è possibile vedere, sono la papera e il coniglio allo stesso tempo: o vi appare un animale oppure l'altro, mai i due insieme. Come osserva l'economista di Harvard Andrei Shleifer, ecco **un piccolo esempio di come noi essere umani possiamo interpretare le stesse informazioni in modo completamente diverso e persone differenti ne possono trarre conclusioni lontanissime fra loro. Ma fatichiamo tremendamente a far proprie in uno stesso momento di due letture opposte di uno stesso messaggio.***

*Il dilemma di Shleifer mi è tornato in mente la settimana scorsa, quando la cronaca è stata attraversata dal nuovo “decreto Sicurezza” in preparazione da parte del governo e da uno scoop di Alessio Ribaudò sul “Corriere” sull'intenzione, sempre del governo, di eliminare tre autovelox su quattro fra quelli disposti oggi in Italia. È allora che il test della papera (o del coniglio) mi è tornato in mente, perché come il modo in cui capiamo un problema forma le nostre convinzioni e i nostri comportamenti. **In Italia percepiamo un allarme sicurezza legato alla violenza, dunque sembra normale che si rafforzino le leggi per prevenire o reprimere il problema. Ma non percepiamo un allarme sicurezza legato agli incidenti stradali; dunque, sembra normale anche eliminare tre autovelox su quattro. Ma stiamo vedendo il coniglio o la papera? Cerchiamo di capire.***

**Un Paese meno violento**

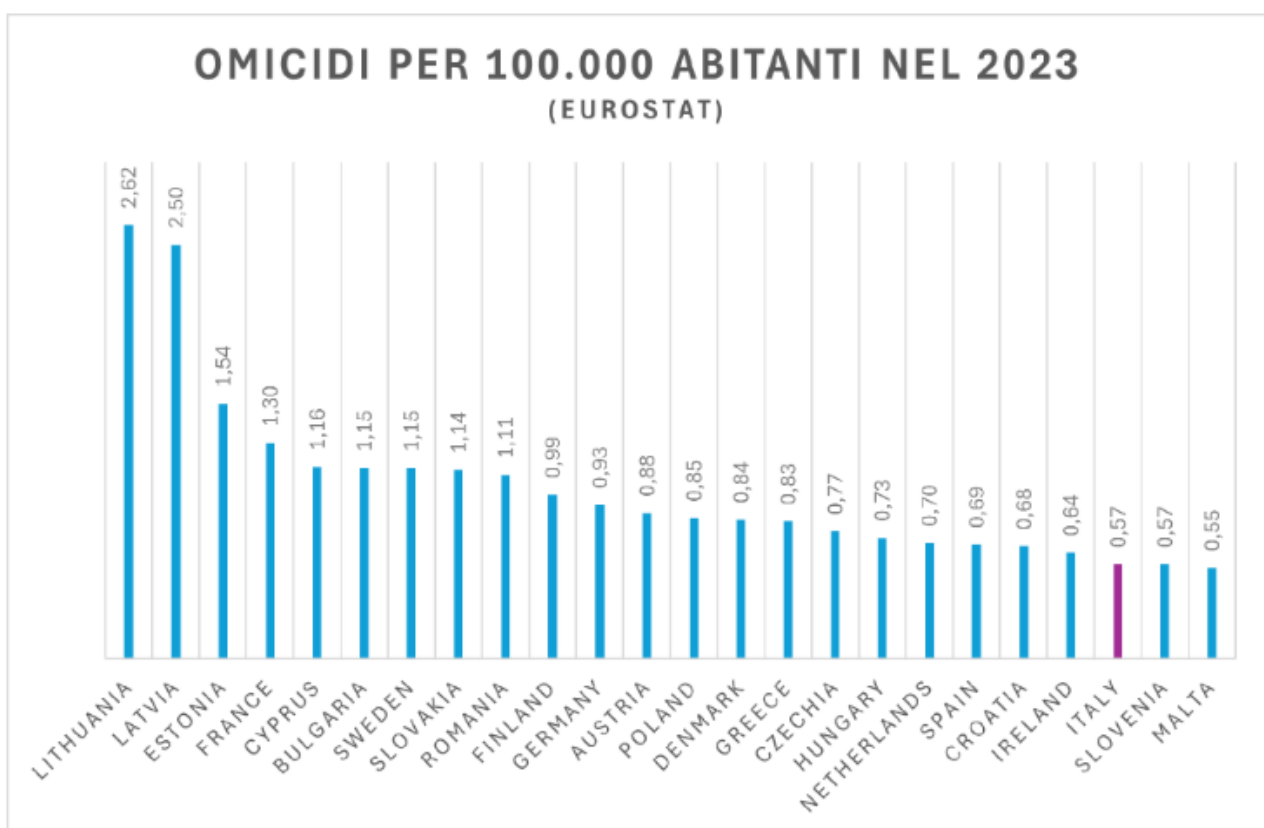
Non posso fingere di essere un esperto di sicurezza pubblica, né stradale. Ammetto subito la mia incompetenza. Per questo mi guardo bene dall'analizzare nel merito il decreto sicurezza appena approvato, che fra l'altro facilita le "immediate perquisizioni" e prevede l'arresto in flagranza per chi indossi un casco "o altri mezzi che rendano difficoltoso il riconoscimento dei partecipanti durante le pubbliche riunioni"; **il presidente della Repubblica sembra aver mosso alcuni rilievi costituzionali**, a seguito dei quali il governo ha ritoccato il provvedimento.

Posso parlare invece del rapporto tra le emergenze che percepiamo e quelle che viviamo e di come lo scarto fra le due spinga i politici alle proprie scelte. Perché i dati dicono che **in Italia la sicurezza di fronte al rischio di violenza privata si è evoluta enormemente**. Siamo un caso da studiare in tutte le università del mondo, su come un Paese possa trasformarsi in meglio.

Nel 1990, eravamo un'inquietante anomalia. In Italia si registravano **3,1 omicidi ogni centomila residenti, un livello che lo accomunava ad alcune delle economie appena uscite dal blocco sovietico** e allora sprofondate nel caos. In Romania il livello era appena sopra quello italiano, in Bulgaria appena sotto; intanto i Paesi ai quali ci confrontiamo per ordine sociale e tenore di vita, Francia o Germania, avevano in proporzione un terzo degli omicidi registrati in Italia.

Avanti veloce di trentacinque anni e il quadro appare completamente trasformato. Non solo l'Italia ha completato la sua convergenza sulle medie d'Europa occidentale; ma non si è più fermata, lasciando indietro gli altri. Il *grafico sotto* mostra che, **se gli omicidi e i femminicidi nella società dicono qualcosa del suo grado di sicurezza, allora l'Italia lo ha molto più alto degli altri grandi Paesi europei**. Passiamo da una frequenza di morti ammazzati tripla rispetto a Francia e Germania, ad una di circa la metà. E che il sorpasso sia così netto suggerisce che esso non può essere solo frutto del calo della violenza della criminalità organizzata. Tra l'altro una recente nota del ministero dell'Interno informa che il 2025 è in ulteriore miglioramento: omicidi in calo del 15%, femminicidi giù 18% sul 2024. I 286 fra uomini e donne assassinati l'anno scorso sono la metà rispetto a quelli del 2009.

Sono 286 di troppo, certo. Nessuno può abbassare la guardia. Così come sono di troppo i 97 femminicidi del 2025. Resteremo in emergenza finché ce ne sarà uno solo, ma dobbiamo anche sapere che siamo sulla strada giusta: **i femminicidi sono praticamente dimezzati rispetto al 2013 (dati Eurostat) e sono in proporzione meno della metà, la metà o comunque moltissimi in meno rispetto a Germania, Francia, Svezia, Finlandia o Spagna.** Come abbiamo fatto, non lo so. So che se questo è un indicatore della sicurezza di un Paese, sono gli altri governi europei che dovrebbero affannarsi alla decretazione d'urgenza.

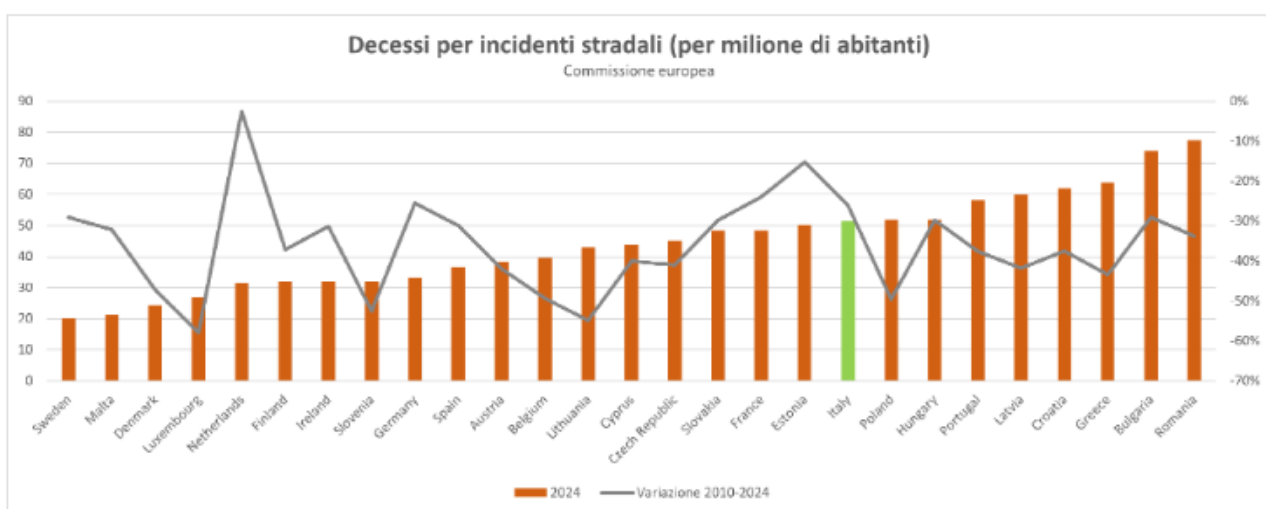


### **La minaccia nel traffico**

La testa di animale di Andrei Shleifer ha però due identità e ce n'è sempre una che ci sfugge. Nella nostra società un femminicidio o un incidente mortale sul lavoro ci appaiono (giustamente) intollerabili. Eppure, **abbiamo deciso di convivere per lo più nell'indifferenza collettiva con nove morti al giorno in Italia in incidenti stradali. Non importa se sono dieci volte più numerosi, ogni anno, di tutti gli omicidi.** Corre a volte un moto di repulsione quando gli incidenti portano via dei

giovani, specie se durante uscite notturne in auto. Per il resto, inconsciamente, forse consideriamo queste perdite inevitabili in una società motorizzata. Forse è per questo che non fanno scandalo. O forse è un rischio del quale preferiamo collettivamente non parlare perché ci incute troppa paura nel profondo, dovendo noi tutti affrontare la strada ogni giorno.

Ma c'è qualcos'altro da sapere, quanto a questo: mentre nel contrasto agli assassini progrediamo più degli altri e siamo più avanti, nella sicurezza stradale sta accadendo l'opposto. **I progressi dell'Italia sono più lenti di quelli di gran parte degli altri Paesi europei e registriamo una frequenza di incidenti mortali decisamente sopra le medie.** Non ci sarebbe niente di inevitabile in tutto questo, quindi è realmente uno scandalo. Il *grafico sotto* mostra che abbiamo 51 morti all'anno (2024) per milione di abitanti, un dato migliore solo di pochi altri Paesi dell'Unione europea con un grado di sviluppo sociale (per ragioni storiche) più debole del nostro. In sostanza, siamo indietro rispetto a tutti i nostri pari. E mentre il numero di decessi stradali per incidenti dal 2010 si è dimezzato in Danimarca o in Polonia ed è giù di circa un terzo nelle media europee, da noi è calato di meno (del 26%). Con quasi venticinque milioni di abitanti in meno rispetto alla Germania, registriamo un numero assoluto di morti stradali persino superiore (3030 contro 2770 nel 2024).



**Chi vigila?**

Ci si può chiedere cosa stia accadendo in questo Paese. I dati di Eurostat mi fanno sospettare che una parte rilevante del pur ridotto miglioramento nella sicurezza stradale si debba a auto oggi più sicure, ma meno a comportamenti più prudenti. Perché lo dico? Perché quando non c'è un modello di auto robusta a proteggerci, drammaticamente i decessi in Italia non stanno diminuendo poi molto. **I caduti in moto o motorino nel 2023 sono pari a quelli del 2016** (e qui il pensiero va al nostro collega Fabio Postiglione, scomparso appena un anno fa). Anche per pedoni e ciclisti la riduzione del rischio negli ultimi anni è purtroppo limitata.

Come ho detto, non me ne intendo e non pretendo di avere tutte le risposte. Posso solo notare come la Commissione europea pubblichi ogni anno un confronto fra sistemi dal quale emergono anomalie del caso italiano. In questo Paese si assegnano un quarto delle multe per eccesso di velocità, in proporzione agli abitanti, rispetto alla media europea; **si assegnano meno della metà delle multe per uso illegale del telefono alla guida e un decimo di quelle per guida con alcol sopra le soglie.** Non so se sia perché noi italiani rispettiamo queste regole di più. So che in Francia, Germania e Olanda c'è molta più severità su queste multe e gli incidenti stradali sono di meno.

È qui torna a contare l'economia comportamentale di Shleifer. Un decreto sicurezza sembra l'assoluta priorità politica, senza fermarsi a capire cosa esattamente abbia liberato l'Italia dalla violenza negli ultimi anni e decenni. Intanto viviamo un'ecatombe quotidiana nel traffico. Ma poiché non ne riconosciamo l'immagine in modo abbastanza nitido, **i decisori possono rimuovere tre quarti degli autovelox in grado di limitarla nell'indifferenza e quasi nel sollievo generale: rischieremo meno multe!** Non saprei definire un fenomeno del genere, se non come populismo stradale (ma anche le forze di opposizione, quando erano al governo, non sembrano aver fatto lontanamente abbastanza per affrontare il problema).

**Milano vs. Roma**

Che non sia insolubile, lo mostra il fatto che **non tutta l'Italia** è uguale. Ecco, secondo l'Istat, il numero di decessi per incidente ogni 100 mila abitanti in tutte le grandi città – dalla migliore alla peggiore – con le variazioni degli ultimi cinque anni fino al 2024 indicate tra parentesi.

**Milano 2,8 (meno 15%)**

Torino 2,9% (meno 35%)

Genova 3,1 (meno 24%)

Napoli 3,7 (più 27%)

Bari 4,3 (meno 10%)

**Roma 4,6 (più 1,6%)**

Palermo 4,6 (più 41%)

Bologna 4,7 (meno 29%)

Firenze 5,5% (più 22%)

Chissà quanti fattori entrano in questi numeri. Forse in parte, qua e là, il civismo frutto di secoli storia locale, e il suo portato di rispetto delle regole più o meno sentito. Forse singoli errori di pianificazione urbana. **Forse il benessere, che consente agli abitanti di alcune parti d'Italia di acquistare auto più costose, robuste e sicure.** L'unica cosa che non possiamo fare, è smettere di parlarne. E rimuovere in silenzio gli autovelox.