



TRA MITO E REALTÀ

# LA DEMONIZZAZIONE DEI SISTEMI DI RILEVAMENTO DELLA VELOCITÀ E RISCHIO SICUREZZA

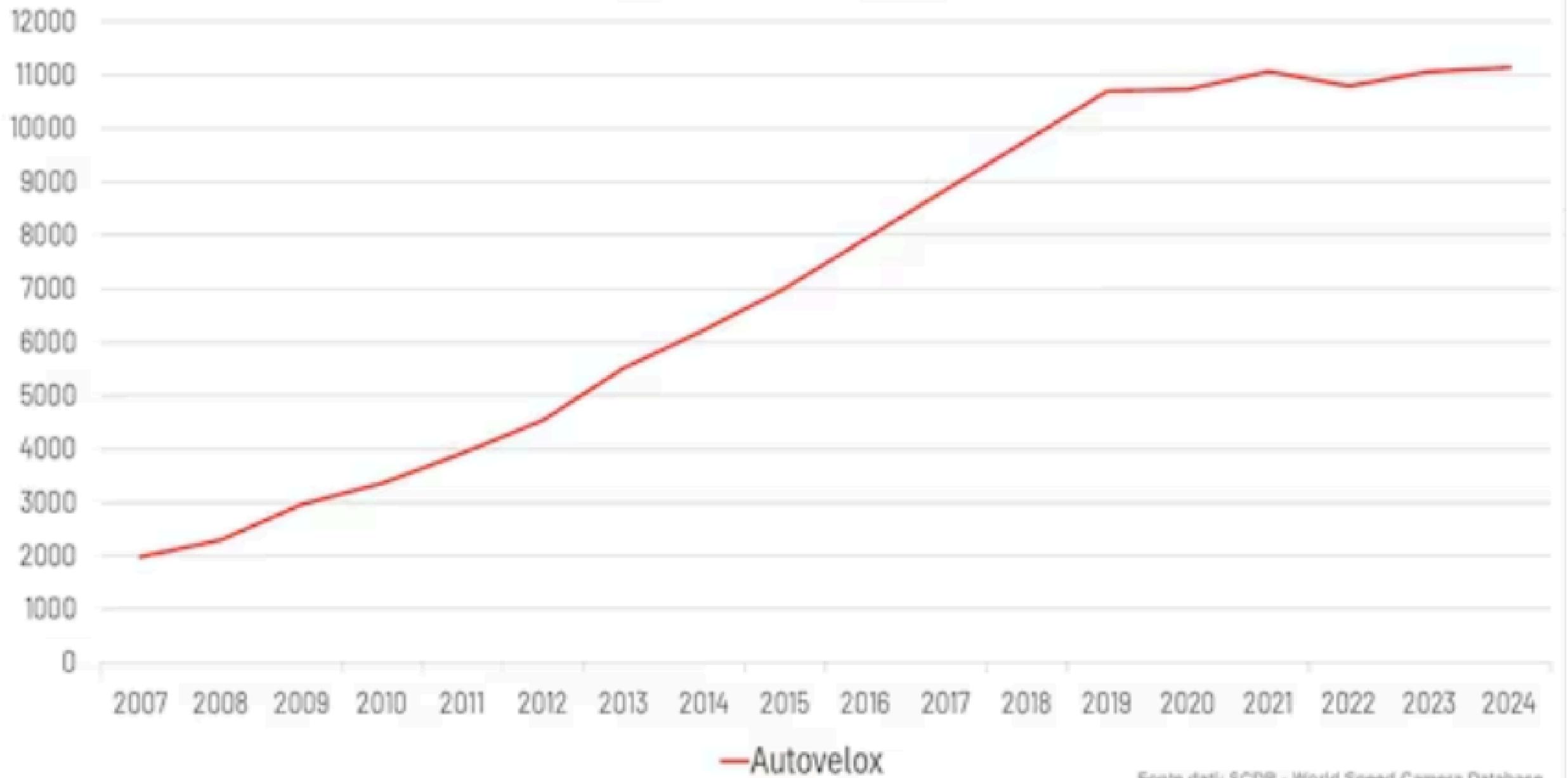
---

**DOTT. Luca Iubini**  
**Comandante della Polizia Locale**  
**Città di Cremona**



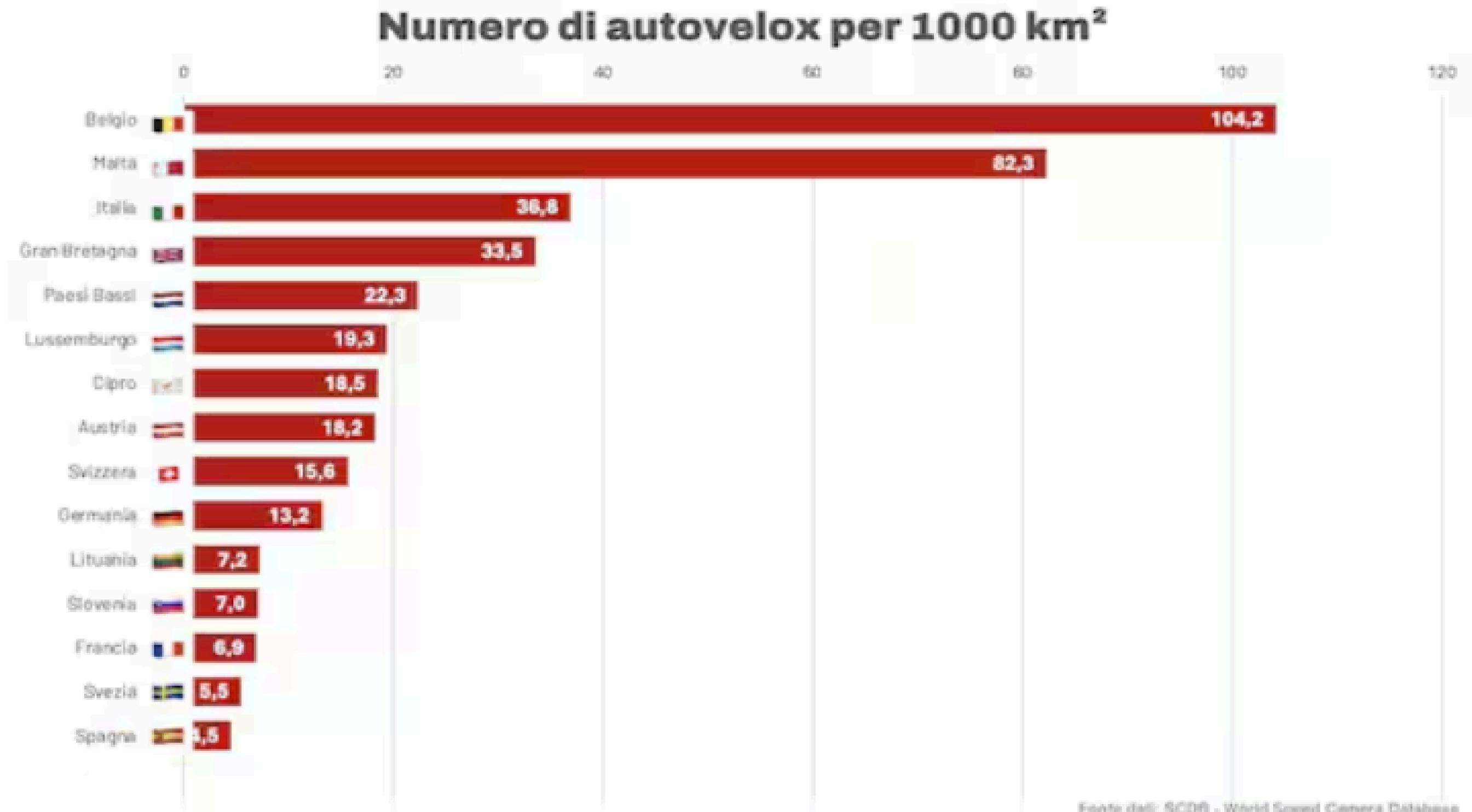
# IL NUMERO DI AUTOVELOX IN ITALIA

## Crescita Autovelox



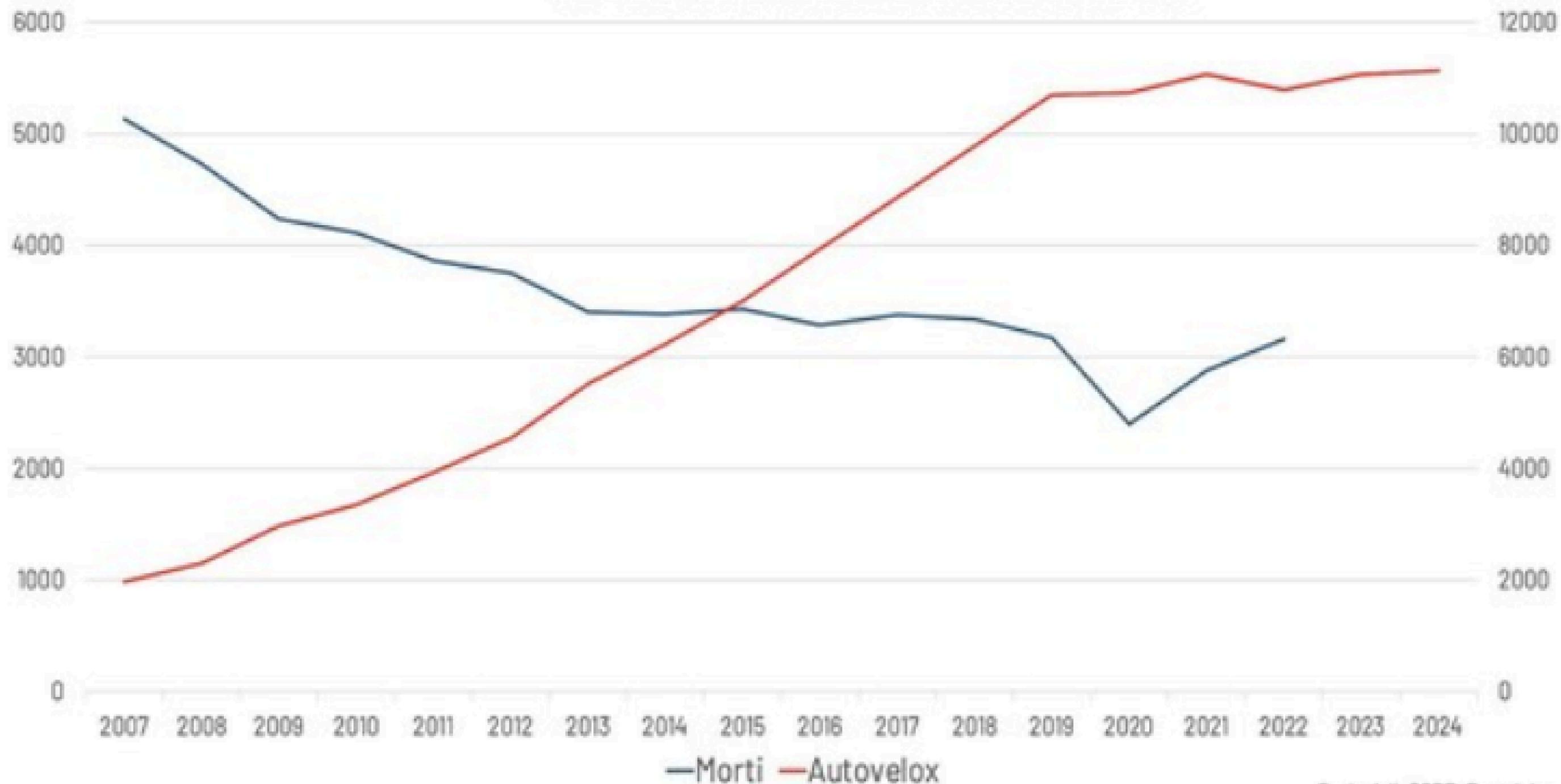
Fonte dati: SCDB - World Speed Camera Database

# NUMERO DI AUTOVELOX PER 1000 KM<sup>2</sup>



# IL RAPPORTO TRA NUMERO DI AUTOVELOX E MORTALITÀ SULLE STRADE

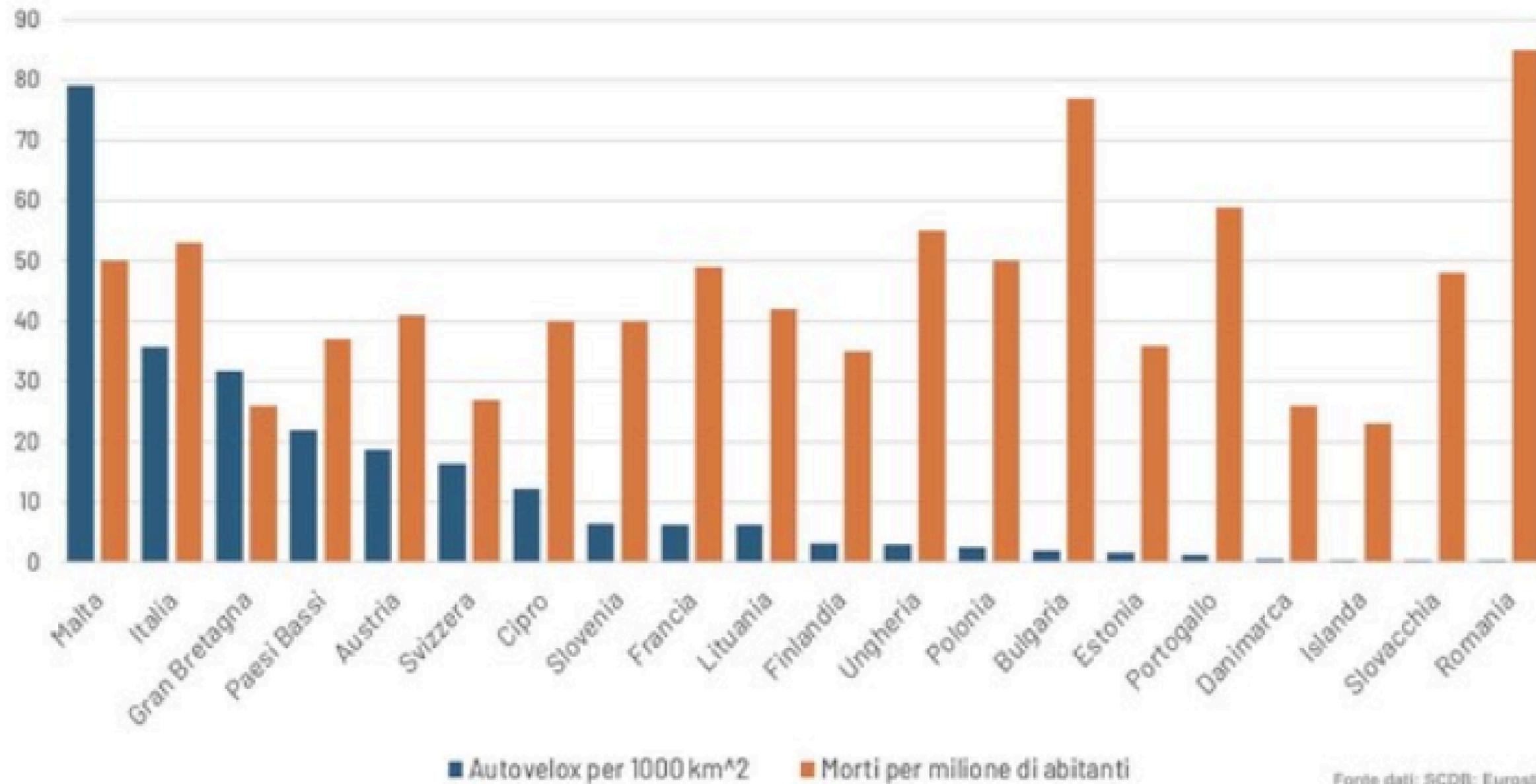
## Crescita Autovelox vs. Morti



Fonte dati: SCDB; Eurostat

# LA SITUAZIONE EUROPEA

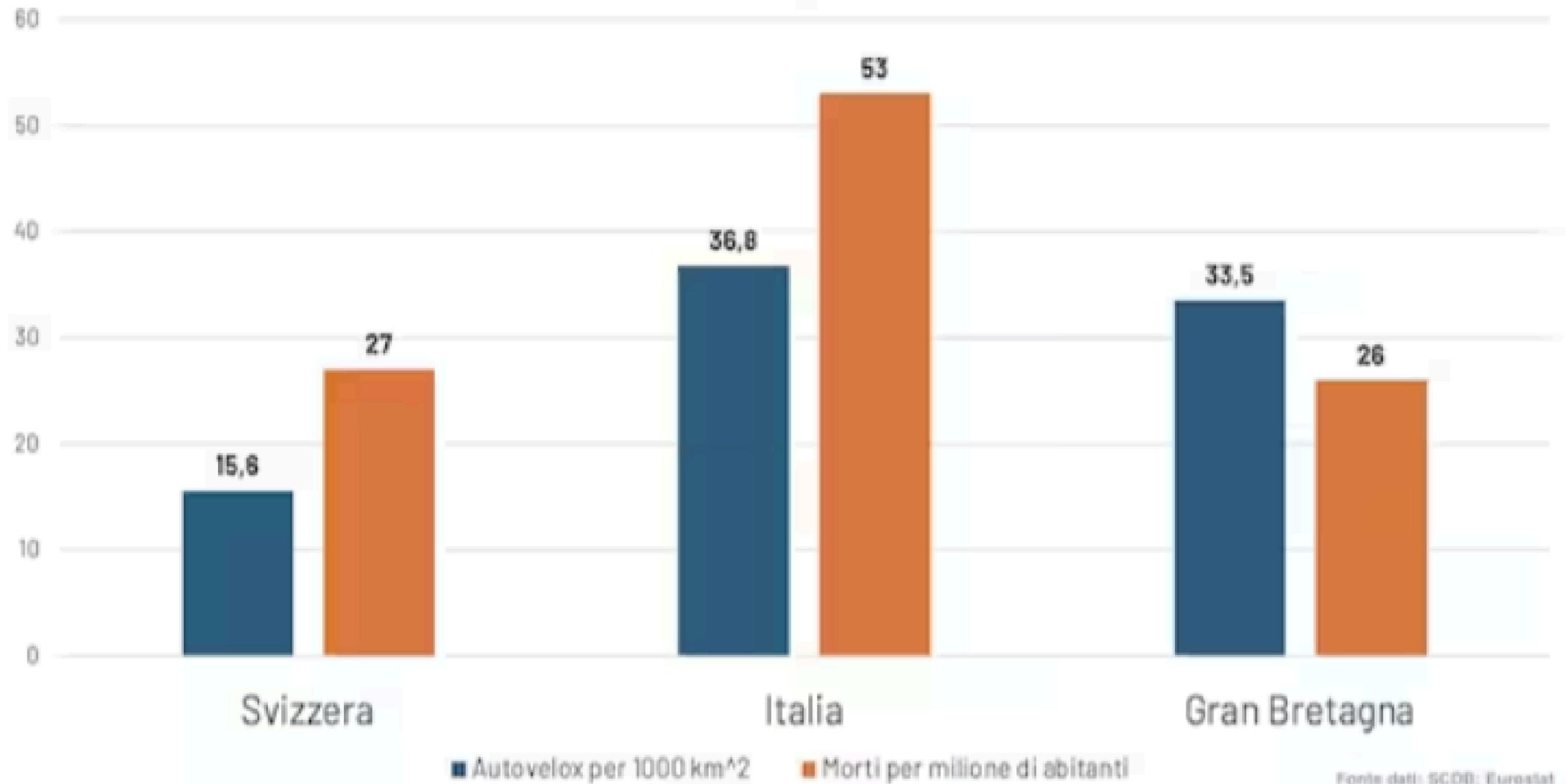
## Autovelox VS Morti



# RIFLESSIONE CRITICA

Il tema delle  
concause.

## Italia vs Svizzera, Gran Bretagna



Fonte dati: SCDB; Eurostat

# LA DENSITÀ DEI VEICOLI IN EUROPA

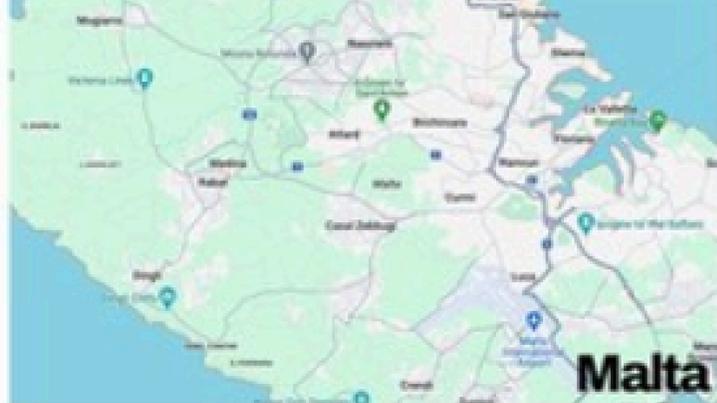
## MOTORISATION RATES IN THE EU

Vehicles per 1,000 inhabitants / 2020





Italia



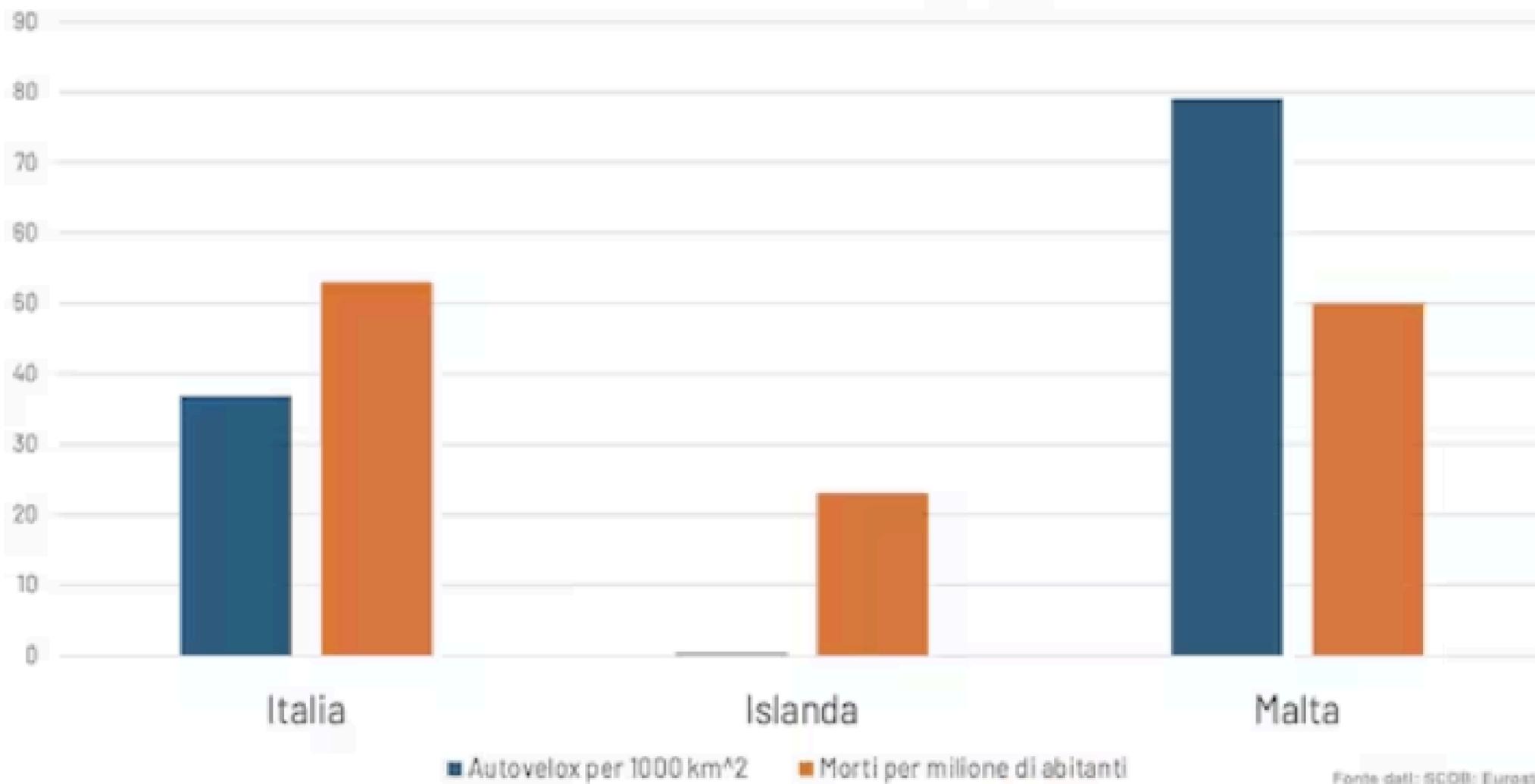
Malta



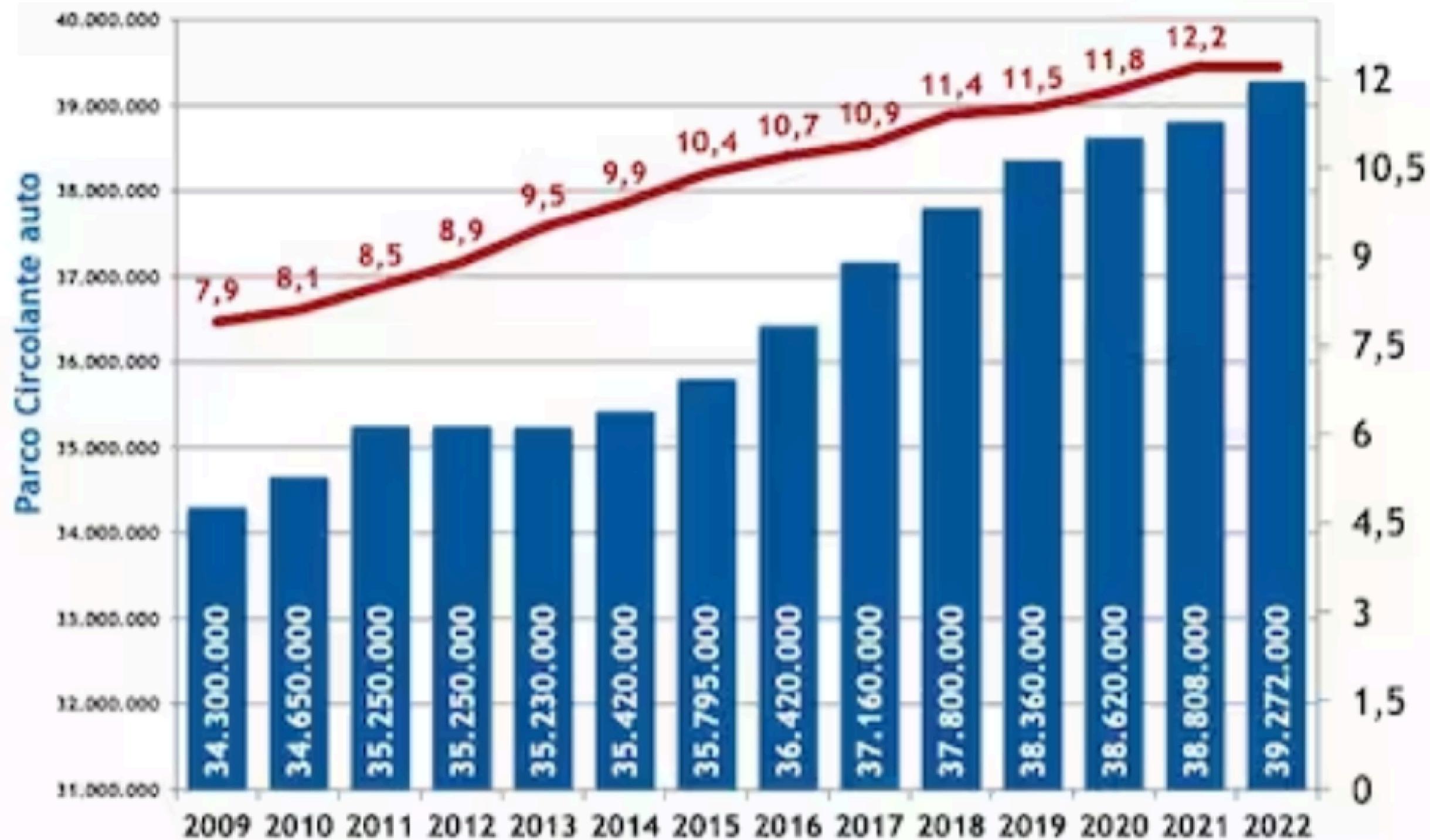
Islanda

# LA DENSITÀ DELLA RETE STRADALE

## Islanda vs Italia, Malta



# ETÀ MEDIA DEL PARCO AUTO CIRCOLANTE



Fonte: parco realmente circolante stima UNRAE; età media ACI

# INCIDENTI STRADALI Anno 2023



Diminuisce il numero delle vittime, a fronte di una ripresa ormai stabile della mobilità, mentre aumentano in misura contenuta incidenti e feriti

*(Vittime entro 30 giorni dall'incidente)*

## INCIDENTI



166.525

INCIDENTI CON LESIONI



456

AL GIORNO

## IN QUALI STRADE?

73,3%  
URBANE

21,4%  
EXTRAURBANE

5,3%  
AUTOSTRADE

## IN QUALI CIRCOSTANZE?

15,1%  
DISTRAZIONE  
ALLA GUIDA

12,9%  
MANCATO RISPETTO  
DELLA PRECEDENZA

8,4%  
VELOCITÀ  
TROPPO ELEVATA

*Le prime 3 circostanze*

## CON QUALI COSTI SOCIALI?



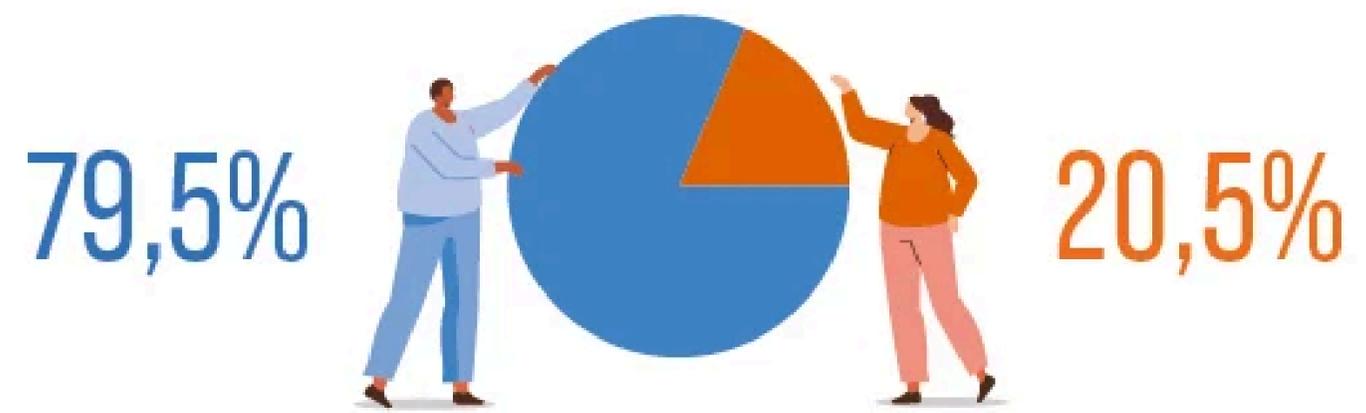
18,0  
MILIARDI  
DI EURO

1,0%  
DEL PIL

*Calcolo con parametri aggiornati da Istat e ACI nel 2023  
(valore calcolato con riferimento ai soli incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti comunicati dalle Forze dell'Ordine all'Istat)*



3.039 VITTIME → 51,5 TASSO DI MORTALITÀ → 8 AL GIORNO



**FERITI**

224.634 FERITI → 615 FERITI AL GIORNO

16.875 FERITI GRAVI | 2022 → +5,5% SUL 2021

46 FERITI GRAVI AL GIORNO

**VITTIME PER TIPO DI UTENTE**

43,8%  

 AUTOVETTURE

24,2%  

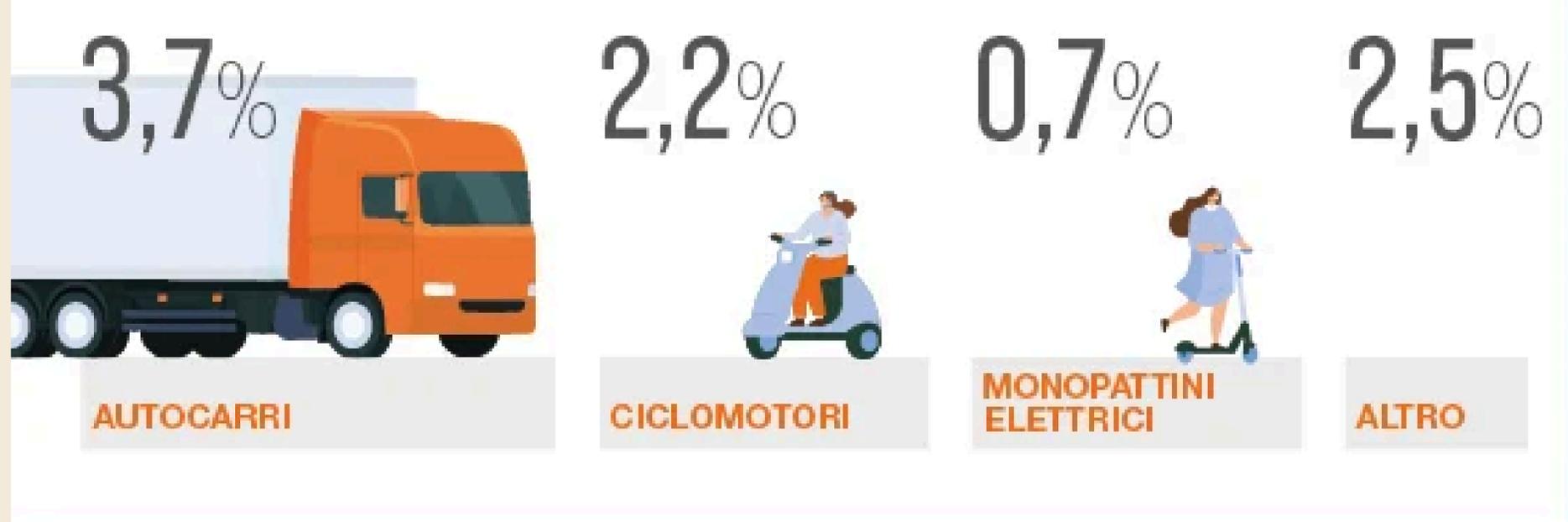
 MOTOCICLI

16,0%  

 PEDONI

7,0%  

 BICICLETTE/ ELETTRICHE



# INCIDENTALITÀ NEL TEMPO COSA È CAMBIATO



## Variazione 2023/2022

**+0,4%**  
INCIDENTI

**+0,5%**  
FERITI

**-3,8%**  
VITTIME

# “MA CHE SICUREZZA: AUTOVELOX E TUTOR FANNO SOLO CASSA,,

Svolgo la professione di commerciale e percorro mediamente 60.000 Km ogni anno sulla Rete stradale italiana. Ho letto recentemente un report che riporta

l'ennesimo primato del nostro (tragicomico) Paese: con 11.171 dispositivi installati, ma nel frattempo il numero sarà sicuramente aumentato, tra autovelox, tutor e semafori «intelligenti» in Italia sono presenti il **10% di tutti gli apparecchi installati nel Mondo!** (Il 17% di tutti quelli installati in Europa!). Tanto per dare un dato; in tutti gli Stati Uniti, non certo tolleranti verso chi commette infrazioni stradali, se ne contano solo 7.973. Ma per restare a noi, questa proliferazione di dispositivi viene puntualmente spiegata dai nostri Amministratori come «interventi necessari per la sicurezza». Passo la maggior parte di ogni giorno sulla strada e non c'è niente di più falso e di presa in giro di questa affermazione.

A parte qualche tratto autostradale e qualche tratto locale virtuoso (dovuto a quei pochi e rarissimi Amministratori capaci) la situazione complessiva delle strade italiane è assolutamente disastrosa. **La manutenzione**, sia ordinaria che straordinaria, è pressoché assente ovunque e non riguarda solo le strade ma anche lo stato dei ponti, dei cavalcavia. Abbiamo strade con un numero impressionante di **buche**, rattoppi fatti con la pala un tanto al chilo, dislivelli, asfaltature «creative» (una corsia sì e l'altra no o a macchia di leopardo...).

Lavori (pochi) fatti con pressapochismo e incuria assoluta.

Per tutte queste cose cari Amministratori non sono necessari «interventi per la sicurezza»? Per non parlare della situazione complessiva dei **Guard-rail**. E fosse solo per quelli rotti dagli anni '60, divelti, arrugginiti, ecc... Sulla maggior parte delle tangenziali e strade provinciali **lo sfalcio dell'erba** e un minimo di manutenzione non avviene da talmente tanto tempo che l'erba è talmente cresciuta che i guard rail sia laterali che centrali spesso non sono più neanche visibili.

A riguardo ad esempio basta solo farsi in giro esplorativo su qualche tangenziale nostrana, quella che va verso Iseo oppure quella che va verso Concesio che anche se con un guard rail centrale modello new jersey presenta proprio centralmente lungo il percorso diverse piante talmente cresciute che in alcuni casi superano anche di un metro l'altezza del guard rail stesso! Anche qui cari Amministratori non sono necessari «interventi per la sicurezza»? Qui va tutto bene. Stessa situazione in molte rotonde, dove si è obbligati ad uscire con la parte anteriore della propria autovettura a proprio rischio e pericolo proprio perché l'altezza dell'erba impedisce qualsiasi visibilità. Ultima ma non ultima per importanza la situazione della **segnaletica e cartellonistica**, con centinaia di cartelli neanche leggibili... Quindi di che interventi necessari per la sicurezza stiamo parlando?

**lettera al direttore del Giornale di Brescia,  
27 agosto 2024**

# CONCLUSIONE

E' sostenibile ritenere che lo strumento dell'autovelox sia efficace per ridurre gli incidenti mortali causati dalla velocità eccessiva. Più in generale potrebbe essere utile l'inserimento di ulteriori sistemi di controllo automatizzato per altre cause di incidenti, come la Tecnodistrazione, nonchè promuovere mirate campagne di sensibilizzazione.





**DOTT. LUCA IUBINI**

---

**GRAZIE PER  
L'ATTENZIONE**