

SINTESI

AVVERTENZA

I dati generali della quarta Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale sono aggiornati all'ultimo anno disponibile: il 2007. Per le disaggregazioni territoriali e le analisi di specifiche componenti di incidentalità sono stati utilizzati dati di dettaglio aggiornati al 2006.

“ . . . perché, avendo sempre uno prosperato camminando per una via, non si può persuadere partirsi da quella [. . .] donde rovina: ché, se si mutassi di natura con li tempi e con le cose, non si muterebbe di fortuna.”

Niccolò Machiavelli, *Il principe*, Cap. XXV, Quanto possa la Fortuna nelle cose umane, et in che modo se li abbia a resistere.

La sicurezza stradale italiana è stata caratterizzata da una lunga fase di stagnazione e regressione che non ha avuto riscontro in nessun altro Paese europeo sviluppato: nei tredici anni compresi tra il 1990 e il 2002 il numero annuo di vittime è aumentato di 570 morti (+8,9%) e di 162.163 feriti (+75,0%). Nello stesso periodo la UE15 (l'Unione Europea prima dei due ultimi allargamenti) ha registrato una riduzione del numero annuo di vittime pari a - 17.516 morti (-31,2%) e - 63.100 feriti (-3,5%). A causa della forbice tra la regressione italiana e i miglioramenti della UE15 il nostro Paese ha accumulato un **ritardo di sicurezza** che vale oltre 19.000 morti e 960.000 feriti *aggiuntivi* rispetto a quelli che ci sarebbero stati con un'evoluzione analoga a quella dell'UE15. Il costo sociale *aggiuntivo* del ritardo di sicurezza ammonta a oltre 97.000 milioni di Euro. In questo periodo l'Italia passa dalla 5^a alla 9^a posizione nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi dell'UE15.

Nel 2003 questa tragica fase regressiva viene finalmente superata e inizia una **fase di rilevante miglioramento della sicurezza stradale** che, alla fine del 2006, determina una riduzione di 1.311 morti (-4,7% ogni anno) e 45.537 feriti (-3,0% annuo). Si tratta di una delle maggiori riduzioni di vittime degli incidenti stradali dal 1953 a oggi, che riallinea l'evoluzione italiana su quella europea. Tuttavia, in questo stesso periodo l'Italia prosegue la sua discesa nella graduatoria della sicurezza stradale della UE15 e si porta nella 13^a posizione, la terz'ultima: solo il Belgio e la Grecia hanno tassi di mortalità superiori a quello italiano. Inoltre nel 2006 l'Italia diventa il Paese europeo con il maggior numero di morti per incidenti stradali in assoluto: 5.669, cioè 578 morti più di quelli che si sono verificati in Germania

che, pure, ha una popolazione di 82 milioni di abitanti, 960 morti più di quelli misurati in Francia, 1.565 morti in più di quelli registrati in Spagna e 2.372 morti in più di quelli registrati nel Regno Unito. Per quanto possa sembrare paradossale, **il divario di sicurezza tra l'Italia e gli altri Paesi della UE15 non è mai stato così ampio (a nostro sfavore) come nel 2006, alla fine di una delle più intese stagioni di riduzione delle vittime degli incidenti stradali.** Il motivo di questo apparente paradosso sta nella diversa velocità di miglioramento della sicurezza stradale. L'Italia ha smesso di regredire ma migliora la sicurezza stradale più lentamente della UE15 e, soprattutto, molto più lentamente dei Paesi della UE15 che storicamente avevano tassi di mortalità superiori a quelli italiani. Tra il 2003 e il 2006 sei Paesi (il Portogallo, il Lussemburgo, la Spagna, la Francia, l'Austria e la Danimarca) sono riusciti a determinare una riduzione dei tassi di mortalità superiori alla riduzione italiana e così facendo quattro di questi Paesi ci hanno scavalcato (spingendo l'Italia dalla 9^a alla 13^a posizione nella graduatoria di sicurezza stradale della UE15) mentre altri due Paesi che già registravano tassi di mortalità inferiori a quello italiano (l'Austria e la Danimarca) hanno ulteriormente ampliato il vantaggio di sicurezza che avevano rispetto al nostro Paese.

Nel 2007, l'Italia registra la più ampia riduzione di vittime dell'Unione europea (morti: Italia, -9,5%; UE15, -3,9%; feriti: Italia, -2,1%; UE15, -0,7%) e inizia a recuperare il ritardo di sicurezza accumulato nei tredici anni compresi tra il 1990 e il 2002 e a risalire nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi UE, passando dalla 13^a alla 11^a posizione. Inoltre, aver raggiunto l'11^a posizione nella graduatoria di sicurezza dell'UE15 è soddisfacente solo rispetto alla collocazione che il nostro Paese aveva nel 2006 (13^a posizione) ma indica pur sempre che l'Italia continua a far parte dei Paesi dell'UE15 con i più bassi livelli di sicurezza stradale.

Se dunque, ci deve soddisfare che il nostro Paese sia stato quello che nel 2007 ha maggiormente ridotto il numero delle vittime degli incidenti stradali, non dobbiamo dimenticare che il percorso che dobbiamo compiere per recuperare il disastroso ritardo accumulato negli anni '90 e ritornare su posizioni di eccellenza è molto lungo. Nel 2003 abbiamo posto fine ad un'evoluzione regressiva che costituiva un'assoluta anomalia nell'UE15; nel 2007 abbiamo cominciato a riguadagnare terreno. **Occorreranno anni di intenso e costante miglioramento per tornare ad essere uno dei cinque Paesi UE con i più alti livelli di sicurezza.**

Rispetto al quadro sommariamente delineato la quarta *Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale*, oltre alle finalità meramente descrittive, si pone tre ordini di obiettivi:

- fornire gli elementi conoscitivi indispensabili per valutare quali siano stati i meccanismi e i fattori che hanno consentito al nostro Paese di passare da una fase regressiva ad una di miglioramento della sicurezza stradale;
- individuare quali siano i punti di debolezza del processo di miglioramento in atto e quali le linee di azione che, presumibilmente, consentirebbero di rimuovere tali debolezze;
- delineare il quadro delle possibili linee di azione per consolidare, accelerare e ampliare il processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

1 COORDINATE GENERALI

1.1 LE DIMENSIONI DELLA INSICUREZZA STRADALE

1.1.1 LE VITTIME

Nel 2007 in Italia gli incidenti stradali hanno determinato **5.131 morti** (-9,5% rispetto all'anno precedente) e **325.850 feriti** (-2,1% rispetto al dato del 2006), con un costo sociale per lo Stato, le imprese e le famiglie valutato in **31.137** (-3,9% rispetto al costo sociale del 2006) **milioni di Euro** (pari al 2,6% del PIL).

Tab. 1

VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI 2006 E 2007						
	Morti	Feriti	Costo sociale	Tasso di mortalità (1)	Tasso di Ferimento (2)	Costo sociale procapite (3)
2006	5.669	332.955	32.410	9,6	564	549
2007	5.131	325.850	31.137	8,6	546	522
Variazioni 2006- 2007						
Numeri	-538	-7.105	-1.273	-1,0	-17	-27
Valori %	-9,5%	-2,1%	-3,9%	-10,4%	-3,1%	-4,9%

(1) Morti per 100.000 abitanti. (2) Feriti per 100.000 abitanti. (3) Euro procapite

Il numero delle vittime degli incidenti stradali è, con tutta evidenza, molto elevato ma alcuni sintetici confronti possono descrivere meglio le dimensioni dell'incidentalità stradale nel nostro Paese.

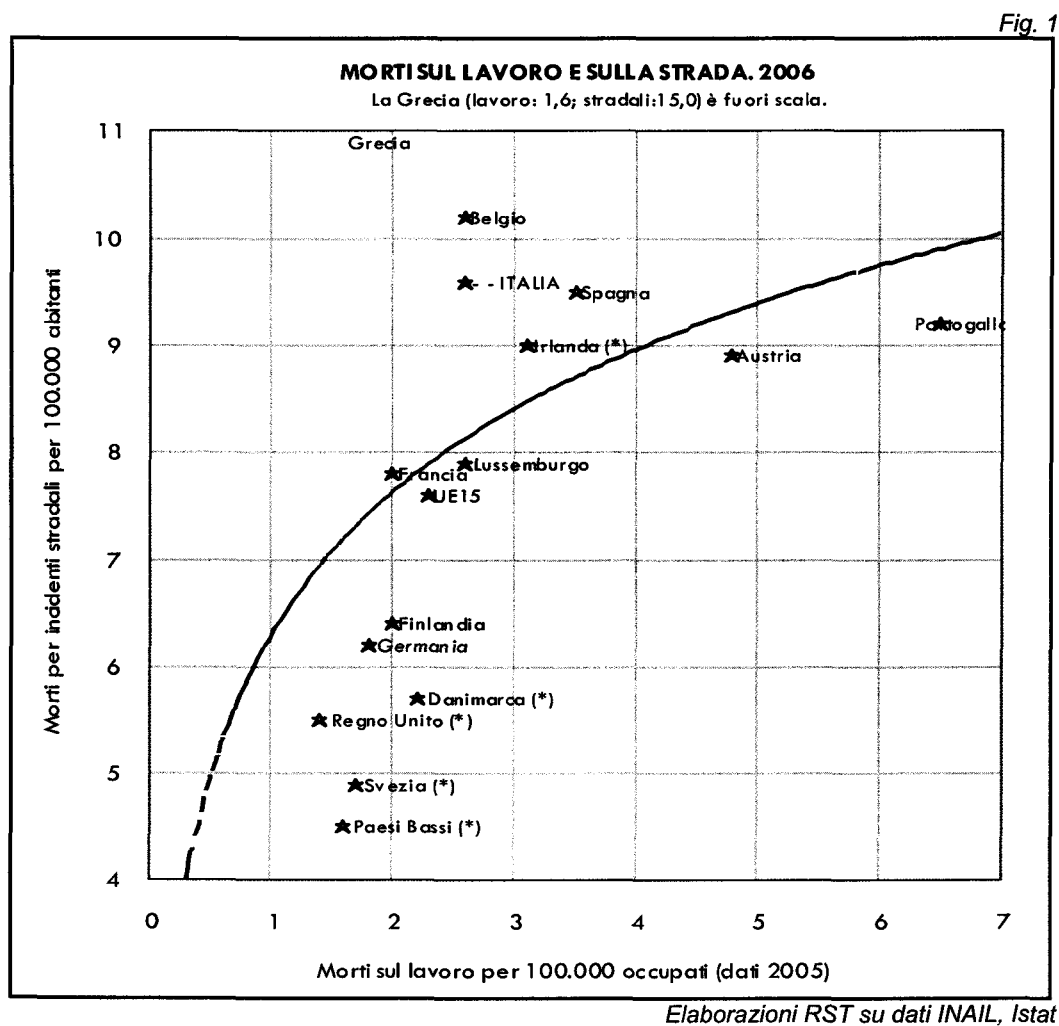
1.1.2 VITTIME SULLA STRADA E VITTIME SUL LAVORO

Un primo confronto si può fare con i morti determinati dagli incidenti sul lavoro rilevati dall'INAIL. Questi, nel 2006, sono stati pari a **1.329** dei quali, 681 (il 51,2%) sono classificati, dallo stesso INAIL, come "*infortuni stradali*", perché avvenuti su una strada aperta al traffico e alla guida di un veicolo o come pedone.¹ Senza entrare in dettagli, nel 2006 il numero di decessi per infortuni sul lavoro al netto di quelli causati dagli infortuni stradali, già calcolati tra le 5.669 vittime indicate sopra, sono pari a **648**, con una crescita rispetto all'analogo aggregato del 2005 di +8,2%. Ciò significa che le morti per incidenti stradali nel 2006 sono risultate **8,7 volte più numerose** di quelle determinate da incidenti sul luogo di lavoro (fabbriche, cantieri edili, etc.).

È anche rilevante evidenziare che nei Paesi sviluppati, e in particolare nei Paesi UE15, esiste una stretta correlazione tra morti sul lavoro e morti sulla strada. Ciò non è solo dovuto al fatto che in ampia parte le vittime coinci-

¹ Restano invece esclusi dagli "*infortuni stradali sul lavoro*" i non pochi infortuni sul lavoro determinati da manovre degli automezzi durante le operazioni di carico e scarico delle merci in piazzali non aperti al traffico pubblico.

dono (in Italia, come abbiamo visto, l'area di sovrapposizione è di oltre il 50%) ma al fatto che l'atteggiamento rispetto alla sicurezza, il valore attribuito alla prevenzione, le politiche e gli investimenti attivati per assicurare elevati livelli di sicurezza, non sono atteggiamenti e valori che nascono in un determinato e specifico settore della società ma sono fortemente condizionati dalla cultura dominante di un Paese.



Tale circostanza spiega come mai i tassi di mortalità in ambienti così diversi e determinati da cause dirette del tutto differenti fanno registrare pesi del tutto analoghi. In sostanza, se tutti i Paesi che hanno raggiunto i più elevati livelli di sicurezza sulla strada sono anche quelli che hanno assicurato i più elevati livelli di sicurezza nei luoghi di lavoro e viceversa, e se tale configurazione si mantiene inalterata negli anni, ciò accade prevalentemente a causa di un meccanismo generale (sociale e culturale) di apprezzamento e valutazione della sicurezza in tutte le sue accezioni. Ovviamente la capacità di determinare un miglioramento nell'uno o nell'altro settore resta questione

specifica che si fonda su strumenti tecnici e normativi ben diversi ma la **disponibilità di un Paese a costruire un contesto sicuro (in strada e sui luoghi di lavori) sembra rispondere a uno stesso schema culturale.**

1.1.3 VITTIME DI DELITTI E VITTIME DELLA STRADA

Un secondo confronto può essere effettuato con le vittime di delitti di qualsivoglia natura. In questo caso siamo costretti a risalire al 2003 poiché le statistiche giudiziarie non forniscono dati più aggiornati. In questo anno:

- gli **omicidi volontari** (compresi quelli di mafia, camorra e 'ndrangheta) hanno determinato 712 vittime;
- le **lesioni volontarie** (comprese le violenze sessuali e i sequestri di persona) hanno determinato 34.544 vittime;
- sempre nel 2003, gli **altri delitti** denunciati dalla forze di polizia alle autorità giudiziarie sono risultati in numero di 1.603.108.

Uno schematico confronto tra i dati dell'incidentalità stradale e le statistiche giudiziarie sui delitti rivela che le vittime di incidenti stradali, sia per quanto riguarda i morti che per quanto riguarda i feriti sono mediamente da 9 a 10 volte più numerose delle vittime determinate dai delitti di qualsiasi natura.

Tab. 2

CONFRONTO TRA VITTIME DI DELITTI E VITTIME DI INCIDENTI STRADALI. ANNO 2003			
	Morti	Feriti	Senza vittime
Incidenti stradali	6.563	356.475	3.400.000
Delitti	712	34.554	1.603.108
Incidenti stradali / delitti	9,22	10,32	2,12

Elaborazioni RST su dati Istat

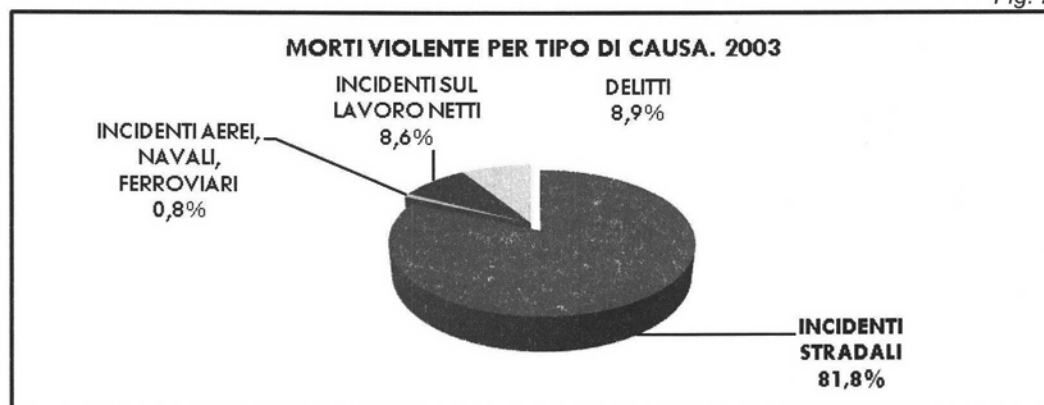
1.1.4 MORTI SULLA STRADA E MORTI VIOLENTE IN GENERALE

Infine, nel 2003 le morti violente di qualunque tipo (da incidenti e da delitti) sono state 8.028.² Rispetto a questo molto eterogeneo insieme di vittime, nel 2003 i morti per incidenti stradali costituiscono l'82% delle morti vio-

² Si è scelto di **non prendere in esame i suicidi**. Questi, tra il 2003 e il 2004, sono stati pari a circa 3.300 unità. Calcolando anche i suicidi, il numero complessivo di vittime di atti violenti sale a 11.389; i suicidi ne costituiscono il 30%, le vittime di incidenti sul lavoro e quelle di delitti costituiscono complessivamente il 12% del totale, le vittime di incidenti ferroviari, navali e aerei meno dell'1% e le vittime degli incidenti stradali il 58%. Come si vede i numeri cambiano ma la sostanza della questione resta la stessa: gli incidenti stradali costituiscono, in assoluto, il più rilevante fattore di morti violente in Italia. Si è altresì scelto di **non tenere conto delle vittime di incidenti domestici** sulle quali le statistiche appaiono ancora incerte e manca una rilevazione Istat con le adeguate garanzie di certezza e stabilità del dato.

lente complessivamente registrate nel nostro Paese, sempre nel 2003 le vittime degli infortuni sul lavoro al netto degli infortuni stradali (688) costituiscono il 9% scarso così come le vittime di delitti (712). Le vittime degli incidenti aerei, navali e ferroviari, sempre nello stesso anno sono 65 e costituiscono poco meno dell'1%.

Fig. 2



VITTIME NEL COMPLESSO. ANNO 2003

Incidenti stradali	6.563	81,8%
Incidenti aerei, navali, ferroviari	65	0,8%
Incidenti sul lavoro netti ⁽¹⁾	688	8,6%
Delitti	712	8,9%
Totale	8.028	100,0%

(1) Incidenti sul lavoro al netto degli infortuni stradali sul lavoro

Elaborazioni RST su dati Istat

In sostanza, **il traffico su strada è responsabile di oltre l'80% delle morti violente in Italia.**

1.2 DALLA REGRESSIONE AL MIGLIORAMENTO

La storia recente della sicurezza stradale italiana è caratterizzata da una lunga fase di stagnazione e regressione che, per durata e ampiezza, non ha riscontro nel panorama della UE15 ed è caratterizzata da tre periodi distinti.

STAGNAZIONE (1990-1996)

Dopo venti anni di progressivo miglioramento della sicurezza stradale e di riduzione del numero di morti e feriti³, nel 1990 l'Italia - in netta controtendenza rispetto al resto dell'UE15⁴ - entra in una fase di stagnazione con ri-

³ Tra il 1970 e il 1990 il numero annuo di morti per incidenti stradali si riduce di 3.587 unità (-35,1%) e quello dei feriti si riduce di 7.212 unità (-0,03%).

⁴ L'Unione Europea prima dei due ultimi allargamenti.

duzioni minime del numero di morti e consistenti incrementi del numero di feriti. In questi sette anni la sicurezza stradale italiana è caratterizzata da:

- una riduzione di **-234 morti** (-0,5% annuo);
- una crescita di **+47.884 feriti** (+3,2% all'anno);
- un aumento del costo sociale di **+3.198 milioni di Euro** (+1,8% all'anno).

REGRESSIONE (1997 – 2002)

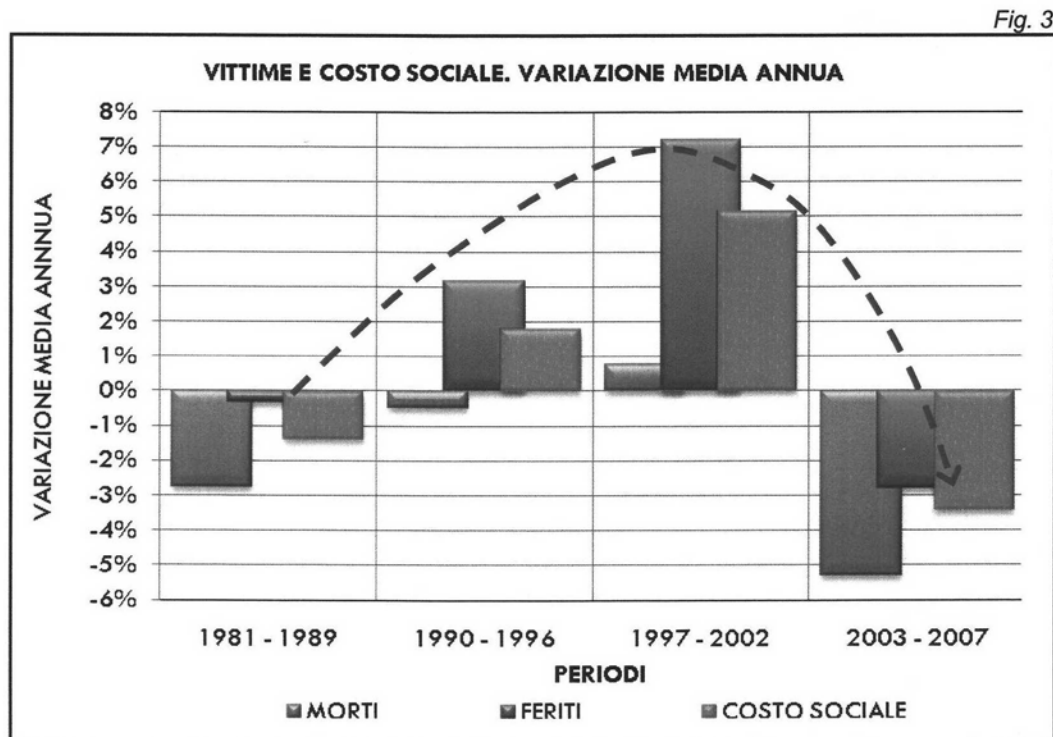
L'evoluzione della sicurezza stradale peggiora ulteriormente nei successivi sei anni, quando il Paese entra in una fase di regressione della sicurezza stradale che coincide con una fase di generale e intenso miglioramento della sicurezza stradale dell'UE15. In questo periodo l'Italia registra:

- una crescita di **+304 morti** (+0,8% all'anno);
- una crescita di **+114.279 feriti** (+7,2% annuo);
- un aumento del costo sociale di **+8.835 milioni di Euro** (+5,1% all'anno).

MIGLIORAMENTO (2003-2007)

Nel 2003 inizia la fase di miglioramento che, nel periodo 2003-2007, verifica una generalizzata e intensa riduzione di vittime, pari a:

- **-1.849 morti** (-5,3% ogni anno);
- **-52.642 feriti** (-2,8% annuo);
- **-6.453 milioni di Euro** di costo sociale (-3,4% annuo).

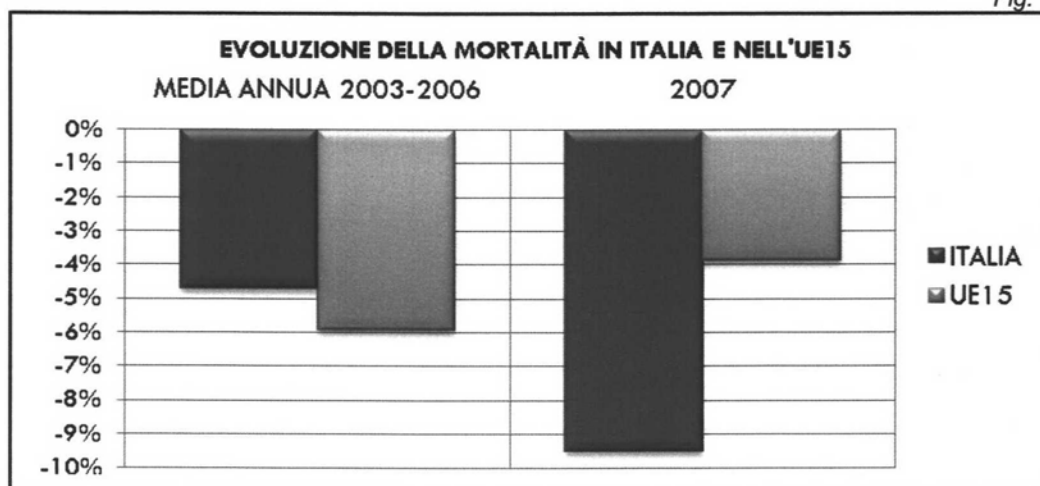


Elaborazioni RST su dati Istat

1.3 EVOLUZIONE ITALIANA ED EVOLUZIONE DELLA UE15

L'inversione di tendenza verificatasi nel secondo semestre del 2003 ha riallineato l'evoluzione della sicurezza stradale italiana su quella della UE15 senza, però, recuperare il ritardo di sicurezza accumulato nei tredici anni precedenti, se non a partire dal 2007. Ciò accade perché, tra il 2003 e il 2006, la riduzione annua delle vittime del nostro Paese era complessivamente inferiore al tasso medio di riduzione della UE15 mentre, per recuperare il ritardo accumulato, avrebbe dovuto essere sensibilmente più ampio di quello medio della UE15. Questa caratteristica, unita al fatto che i Paesi con i più elevati tassi di mortalità e ferimento sviluppano politiche di sicurezza stradale molto efficaci e conseguono riduzioni delle vittime della strada nettamente più ampie di quelle italiane, ha determinato l'ulteriore arretramento dell'Italia nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi della UE15: dalla 9^a alla 13^a posizione.⁵

Fig. 4

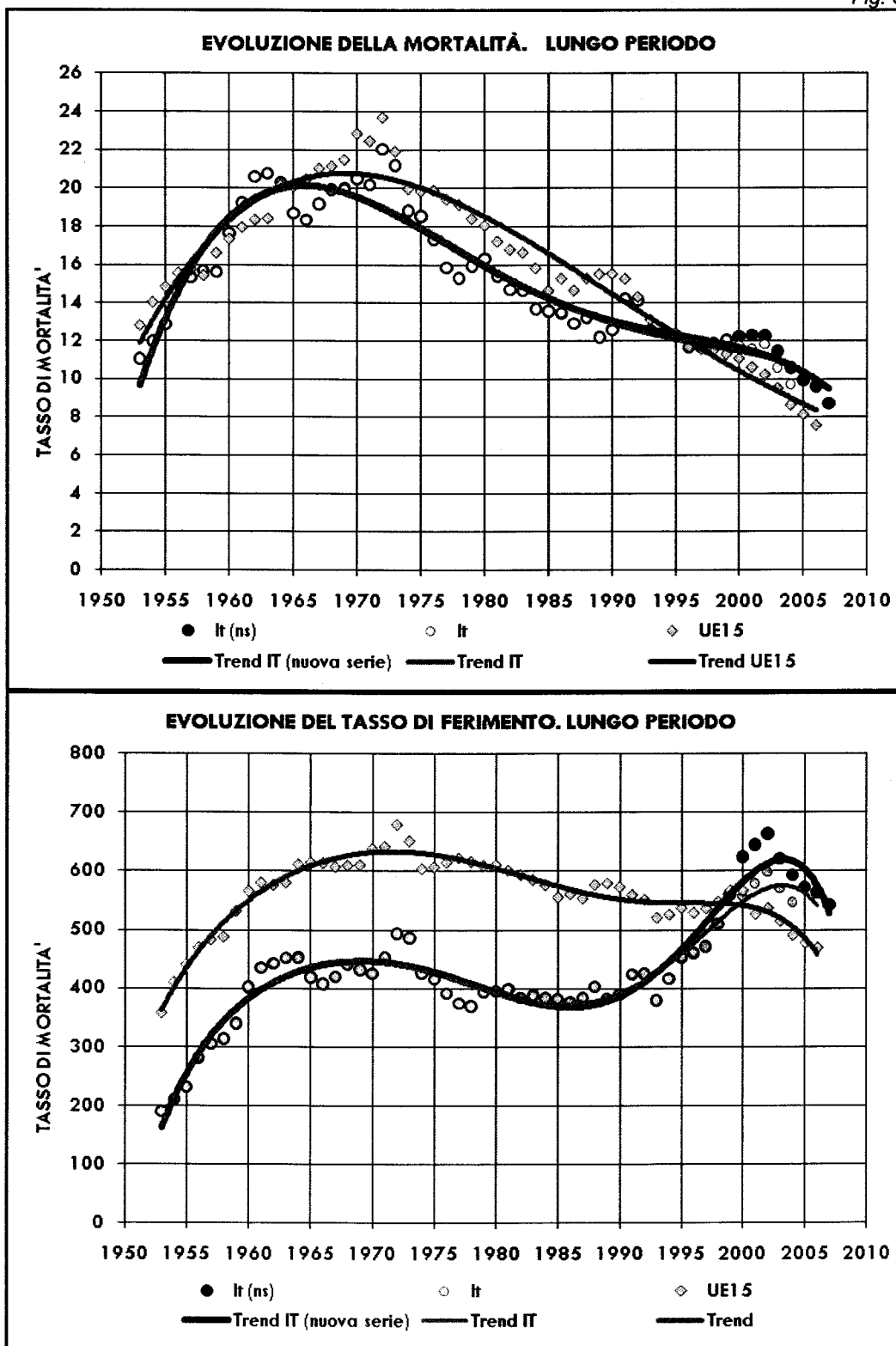


Elaborazioni RST su dati Istat

Nel 2007, grazie all'elevatissima riduzione di vittime registrata dal nostro Paese (**morti: -9,5%; feriti: -2,1%; la più ampia in Europa**) l'Italia comincia a risalire la graduatoria, passando dalla 13^a alla 11^a posizione, un risultato decisamente soddisfacente in quanto a dinamica evolutiva ma occorre ricordare che tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 l'Italia si collocava tra i cinque Paesi con i più elevati livelli di sicurezza e che per ritornare a quei livelli sono necessari molti anni di riduzione intensa e costante delle vittime della strada.

⁵ Tra il 2002 e il 2006 l'Italia riduce il tasso di mortalità del 21%. Nello stesso periodo quattro Paesi con tassi di mortalità molto elevati conseguono riduzioni di mortalità più ampie di quella italiana (il Portogallo riduce i tassi di mortalità del 43%; il Lussemburgo del 44%; la Francia del 40% e la Spagna del 28%). Nello stesso periodo altri quattro Paesi che già avevano tassi di mortalità inferiori a quello italiano conseguono riduzioni più elevate di quella italiana (Danimarca: -33%; Olanda -26%; Austria: -25% e Germania -25%).

Fig. 5



Elaborazioni RST su fonti varie