

2.2 I PRINCIPALI FATTORI DI DEBOLEZZA

Il processo di miglioramento della sicurezza stradale italiana se da un lato è stato favorito dai fattori illustrati nel precedente paragrafo (e da altri, minori, che per brevità non sono stati descritti), dall'altro lato è stato rallentato da alcuni "fattori di debolezza" che, direttamente o indirettamente, generano situazioni di alto rischio. Sono stati individuati cinque fattori di debolezza principali.

2.2.1 CARENZE INFRASTRUTTURALI

Il sistema stradale del nostro Paese non è adeguato ai volumi e alle caratteristiche della mobilità su strada.

Fermo restando che per migliorare la sicurezza e la sostenibilità della mobilità nel nostro Paese occorre promuovere gli spostamenti su ferro e il trasporto pubblico, in Italia, come in tutti i Paesi dell'Unione europea, la parte ampiamente maggioritaria della mobilità di persone e merci si sviluppa sulle strade e si affida a vettori individuali. Negli ultimi 30 anni il numero di veicoli (autovetture, motocicli, ciclomotori, veicoli per il trasporto merci, veicoli per il trasporto passeggeri, altri veicoli) è passato da 22,1 milioni a 51,9 milioni, con un incremento del 135%. L'Italia, dal 1980 è il Paese della UE15 con la più alta quota di veicoli procapite; nel 2006 in Italia si contano 846 veicoli ogni 1.000 abitanti.

Nello stesso periodo l'aumento del sistema infrastrutturale è stato di pochi punti percentuali. Ne deriva che se mediamente trenta anni fa il nostro sistema infrastrutturale era caricato con poco più di 50 veicoli per chilometro di rete stradale extraurbana, oggi è caricato con quasi 110 veicoli per chilometro. Ma il dato aggregato descrive lo stato del sistema infrastrutturale italiano in modo assolutamente parziale. In effetti se si esamina la distribuzione territoriale del sistema infrastrutturale si rileva un fortissimo divario di dotazione infrastrutturale compreso tra i 312 chilometri per 100.000 abitanti della Basilicata e i 44 chilometri per 100.000 abitanti della Lombardia. In particolare sono le Regioni che concorrono maggiormente alla formazione del PIL che, in generale, presentano i tassi di infrastrutturazione più bassi.

Lo stato qualitativo e manutentivo della rete appare decisamente carente fatte salve poche eccezioni che riguardano in generale il comparto delle autostrade in concessione e alcune tra le principali tratte stradali nazionali e locali. Su questo aspetto manca una conoscenza sistematica ma tutte le indagini e le rilevazioni sviluppate localmente conducono ad uno stesso risultato: il nostro sistema stradale presenta gravi e sistematiche carenze di qualità e di manutenzione.

Un discorso a parte deve poi essere fatto per la segnaletica stradale che, specialmente sulla viabilità minore e nelle aree urbane, risulta a volte ridondante, non sempre ben posizionata e adeguata allo stato della strada, con livelli di obsolescenza che, in taluni casi, ne compromettono la funzionalità.

2.2.2 REGOLAMENTAZIONE DEL TRAFFICO

Un secondo fattore di debolezza è costituito da una regolamentazione del traffico ampiamente migliorabile. I Piani di segnaletica hanno una diffusione minima ma, soprattutto, la regolamentazione del traffico, in area urbana e in area extraurbana sembra rispondere a esigenze puntuali, a volte dettate da istanze particolari o da eventi che colpiscono l'opinione pubblica, mentre sono decisamente più rari i sistemi infrastrutturali governati da una regolamentazione organica, definita in relazione ai risultati di indagini sui flussi di traffico, di analisi puntuali della sicurezza stradale e, soprattutto, di una progettazione generale di una mobilità che tenda a garantire la massima sicurezza e il minimo impatto ambientale. Una delle espressioni più evidenti di questa regolamentazione troppo spesso occasionale è data dalla scarsa coerenza dei limiti di velocità e dall'uso strumentale che in alcuni casi se ne fa al solo fine di aumentare i proventi contravvenzionali a fronte di esigenze di cassa per spese che nulla hanno a che vedere con la sicurezza stradale.

Ovviamente ci sono molte eccezioni virtuose, Province e Comuni che definiscono una politica organica di mobilità, basata su analisi puntuali degli spostamenti, dello stato della rete stradale e della distribuzione degli incidenti stradali, ed esprimono tale politica con un sistema organico e coerente di regole e provvedimenti. Esistono Amministrazioni provinciali che concordano con la Prefettura e i Comuni del proprio territorio una distribuzione dei controlli automatici sugli eccessi di velocità (autovelox) solo in funzione del miglioramento della sicurezza stradale, senza alcuna concessione alle esigenze di cassa. Ma il quadro generale non è composto dalle pur numerose eccezioni virtuose ma da un'azione di regolamentazione che, per quanto riguarda la sicurezza stradale, è carente nelle premesse conoscitive, negli sviluppi progettuali e nelle concrete applicazioni.

2.2.3 AZIONE FORMATIVA

Un terzo fattore di debolezza è costituito dai limiti dell'azione formativa sia nei confronti della popolazione in età scolare, sia nei confronti di particolari categorie di utenti della strada, sia nei confronti dei tecnici responsabili della sicurezza stradale dei cittadini.

Allo stato attuale l'educazione alla sicurezza stradale rivolta alla popolazione scolare appare:

- a) **episodica**, in quanto deriva dalla sensibilità e dalla volontà di singoli docenti/dirigenti di istituti scolastici ad impegnarsi in questa materia, senza che vi sia un piano in grado di garantire a tutta la popolazione in età scolare il diritto alla consapevolezza sui rischi stradali;
- b) **occasionale**, in quanto non assicura una rilevanza e una continuità formativa tale da affiancare ogni studente per tutta la durata degli studi;
- c) **scarsamente coerente** con l'esercizio di una mobilità sicura e sostenibile sia da parte dei genitori, sia da parte degli stessi studenti.

Siamo dunque molto lontani sia dagli indirizzi di **sistematicità, rilevanza, continuità e coerenza** che la Commissione europea ha presentato, tramite il programma Rose 25, e siamo anche molto distanti dalla prassi di molto Paesi europei, tra i quali si cita solo l'Olanda, dove tutte le classi, ogni anno scolastico, dedicano l'equivalente di una settimana di lezioni alla formazione alla sicurezza stradale (e non alla educazione stradale, la differenza non è solo lessicale, implica un atteggiamento diverso, mirato non solo a far conoscere le regole della circolazione su strada ma anche i suoi rischi e come fare per eliminarli).

Un altro tipo di formazione, di natura affatto diversa, che è ampiamente migliorabile nel nostro Paese è quella che riguarda categorie specifiche di utenti della strada: gli anziani, i conducenti di veicoli a due ruote a motore, i neopatentati, i conducenti professionisti. Per queste categorie sarebbe opportuno prevedere misure di informazione/formazione per favorire la diffusione di comportamenti di guida più consapevoli e più sicuri.

Infine, un punto nodale, più volte ribadito dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è la formazione di tecnici e decisori a livello territoriale. Allo stato attuale queste figure, nodali per lo sviluppo di politiche e interventi mirati a migliorare i livelli di sicurezza stradale, sono abbandonate al più completo autodidattismo. Infatti, se da un lato esistono alcuni (pochi) corsi dedicati all'approfondimento di tecniche specifiche, mancano completamente azioni formative riservate a coloro che hanno responsabilità di sicurezza stradale e mirate a creare la capacità di gestire il sistema di azioni necessarie per ottenere un miglioramento ampio e stabile della sicurezza stradale nella sua interezza. Una delle principali cause della debolezza strutturale del nostro processo di miglioramento della sicurezza stradale (vedi quanto indicato nel precedente punto 2.1.1.) deriva proprio dalla mancanza pressoché totale di questo tipo di formazione.

2.2.4 L'AZIONE DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

Il sistema di governo della sicurezza stradale deve elevare il livello di priorità delle politiche di sicurezza stradale e degli investimenti necessari per realizzarle.

La costituzione della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rientra in questa logica ma occorre rafforzare tutto il quadro di governo del settore a livello territoriale e promuovere la realizzazione delle strutture e degli strumenti necessari per migliorare l'efficacia degli investimenti nel settore.

In questa direzione la nostra azione a favore della sicurezza stradale sarà in grado di "fare sistema" e di innescare un processo di miglioramento della sicurezza stradale ampio e duraturo.

3 CRITICITÀ E PROBLEMI IRRISOLTI

Nonostante gli importanti miglioramenti conseguiti tra il 2003 e il 2007, in Italia, prevalentemente a causa dei fattori di debolezza ricordati nel precedente paragrafo, esistono numerosi problemi di sicurezza non risolti.

3.1 DIVARI TERRITORIALI

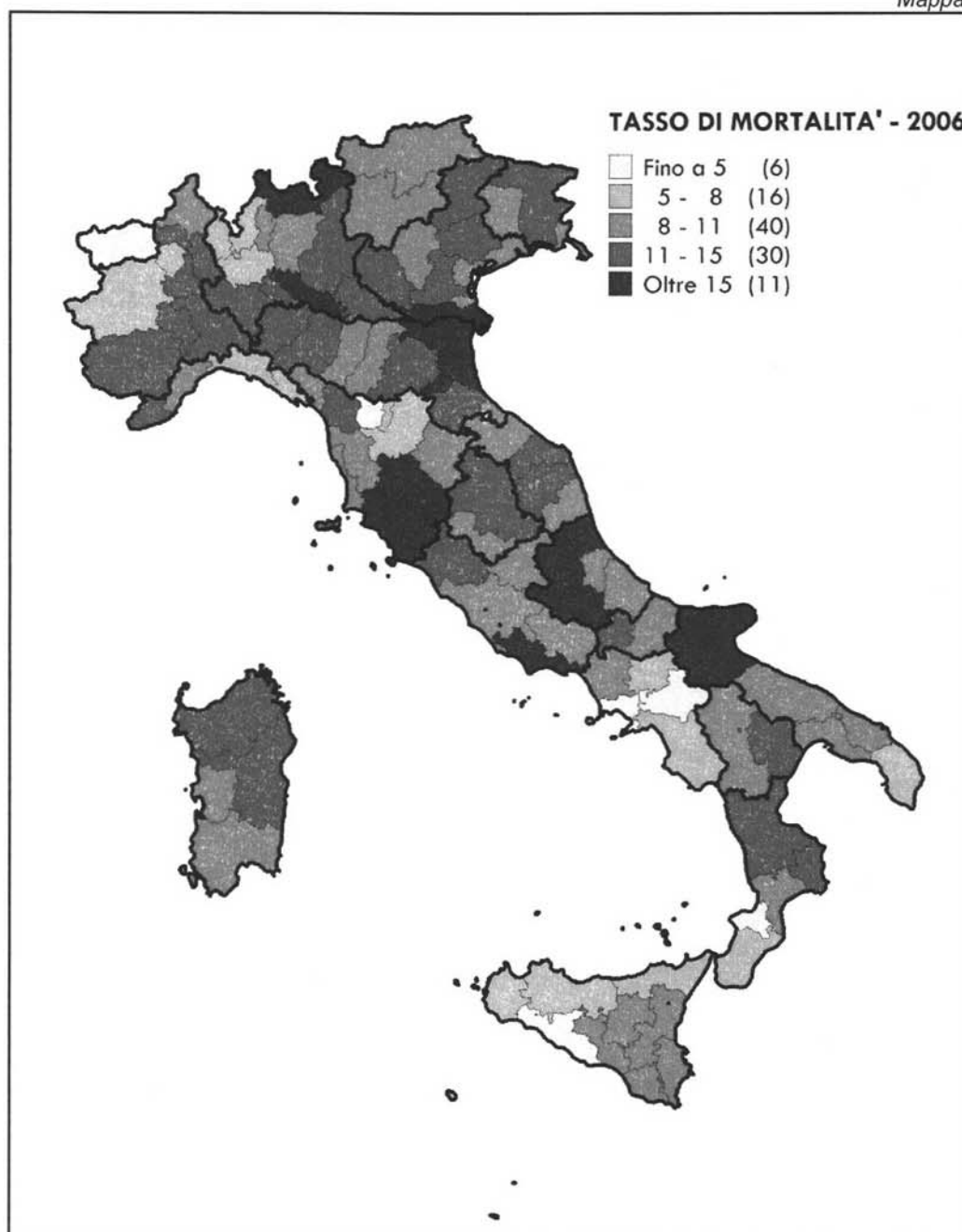
Nel nostro Paese esistono divari territoriali di sicurezza assolutamente rilevanti. Nel 2007 tra le tre province con i più alti tassi di mortalità (Belluno: 18,4 morti per 100.000 abitanti; Cremona: 17,4 e Mantova: 16,1) e le tre province con il tasso di mortalità più basso (Genova: 3,0 morti per 100.000 abitanti; Carbonia Iglesias: 2,3 e Medio Campidano: 1,9) si registra un divario di rischio di oltre 7 volte. Ciò significa che, a parità di altre condizioni, un cittadino che si sposti su una strada della provincia di Belluno o di Cremona o di Mantova ha una probabilità da 6 a 8 volte maggiore di rimanere vittima di un incidente stradale rispetto ad un cittadino che si sposti su una strada della provincia di Genova o di Carbonia o del Medio Campidano. Divari analoghi si rilevano a proposito dei tassi di ferimento e del costo sociale procapite.

La graduatoria di sicurezza delle province resta sostanzialmente stabile nel tempo a meno di piccole oscillazioni (e ciò sembra indicare che i divari non siano determinati unicamente, o in modo prevalente, da fattori soggettivi (i comportamenti di guida) o contingenti ma **da fattori strutturali**, come lo stato della rete stradale, i volumi e la composizione della mobilità, il tipo di regolamentazione del traffico, etc.

La questione dei divari territoriali (provinciali, regionali e comunali) è di rilevante interesse anche ai fini della definizione di obiettivi e politiche di sicurezza stradale. Infatti, se da un lato è giusto chiedere a ogni territorio di impegnarsi per dimezzare le vittime degli incidenti stradali, dall'altro lato appare evidente che **le province (o i comuni) che mostrano i più elevati tassi di mortalità e ferimento dovrebbero essere oggetto di politiche specifiche**, mirate a rimuovere il rischio aggiuntivo che pesa su quelle comunità. Esiste, in altri termini, un problema di "perequazione" anche per quanto riguarda le politiche di sicurezza stradale: trattare allo stesso modo territori con un divario di rischio di 8 volte tende a consolidare sperequazioni inaccettabili.

Sotto questo profilo l'analisi dei divari territoriali consente di **concentrare risorse e attenzione nei territori che hanno più bisogno di interventi**.

Mappa 1



Elaborazioni RST su dati Istat

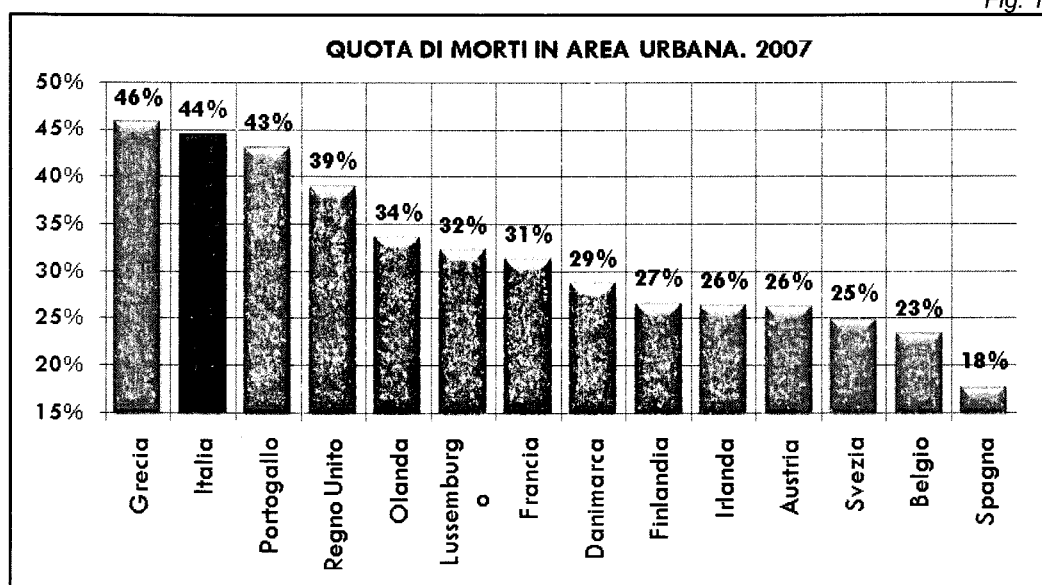
3.2 IL SISTEMA URBANO

Il sistema urbano costituisce una delle componenti più critiche della sicurezza stradale del nostro Paese. Nel 2007 gli incidenti stradali in area urbana hanno determinato:

- 2.269 morti**, il 44% del totale;
- 238.712 feriti**, il 73% del totale;
- 20.733 milioni** di Euro di costo sociale, il 67% del totale.

Il dato può essere valutato con più precisione in relazione al quadro comunitario. Tra i Paesi della UE15, l'Italia risulta essere quello con più morti in area urbana: il 44% del totale contro una media del 34%. Solo Grecia fa registrare una mortalità urbana superiore a quella italiana (il 46%).

Fig. 14



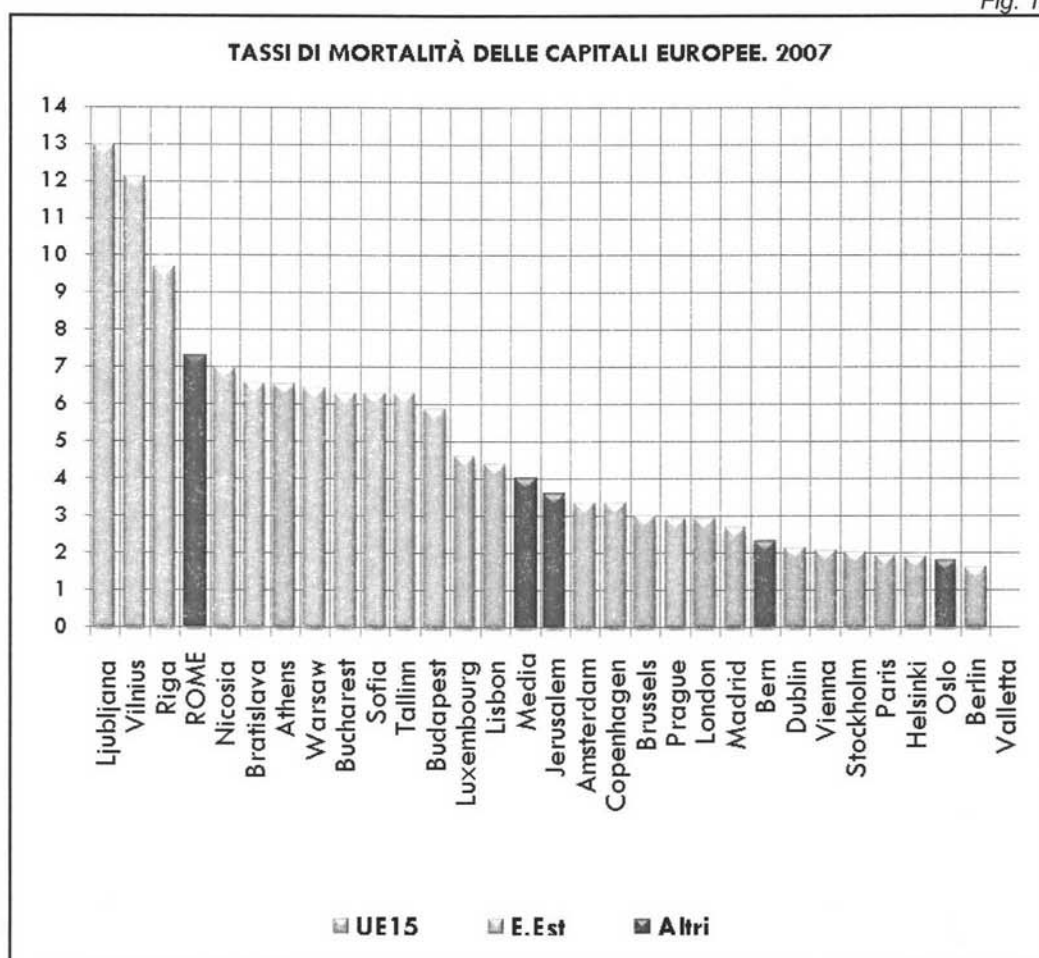
Elaborazioni RST su dati CARE e nazionali

Questo carattere non appare determinato dal diverso peso dei sistemi urbani (al contrario Paesi a forte urbanizzazione come l'Olanda o il Regno Unito o la Danimarca o il Belgio presentano quote di mortalità urbana nettamente inferiori a quella italiana) ma dal più elevato livello di rischio stradale urbano che caratterizza le nostre città (4,4 morti per 100.000 abitanti contro una media UE di 3,0 e valori del Regno Unito, Finlandia e Svezia inferiori a 2,0). Solo la Grecia e il Portogallo hanno tassi di mortalità (morti per 100.000 abitanti) urbana superiori a quello italiano.

Il ritardo di sicurezza delle aree urbane italiane diventa clamoroso nel caso delle grandi città. Un recente studio della ETSC di Bruxelles sulle capitali europee (ottobre 2008) mostra come la città di Roma registri livelli di mortalità nettamente superiori (mediamente pari al doppio) rispetto a quelli di ogni altra capitale della UE15. Solo Atene mostra un tasso di mortalità dello

stesso ordine di grandezza di quello romano ma sensibilmente inferiore. Inoltre quasi tutte le capitali dell'Europa dell'Est (che affrontano ora la fase più acuta della motorizzazione di massa e hanno una dotazione infrastrutturale e sistemi di mobilità meno evoluti di quelli delle capitali dell'Europa occidentale) presentano tassi di mortalità più bassi di quello romano. Solo tre capitali (Lubiana, Vilnius e Riga) registrano una mortalità superiore a quella rilevata nel comune di Roma.

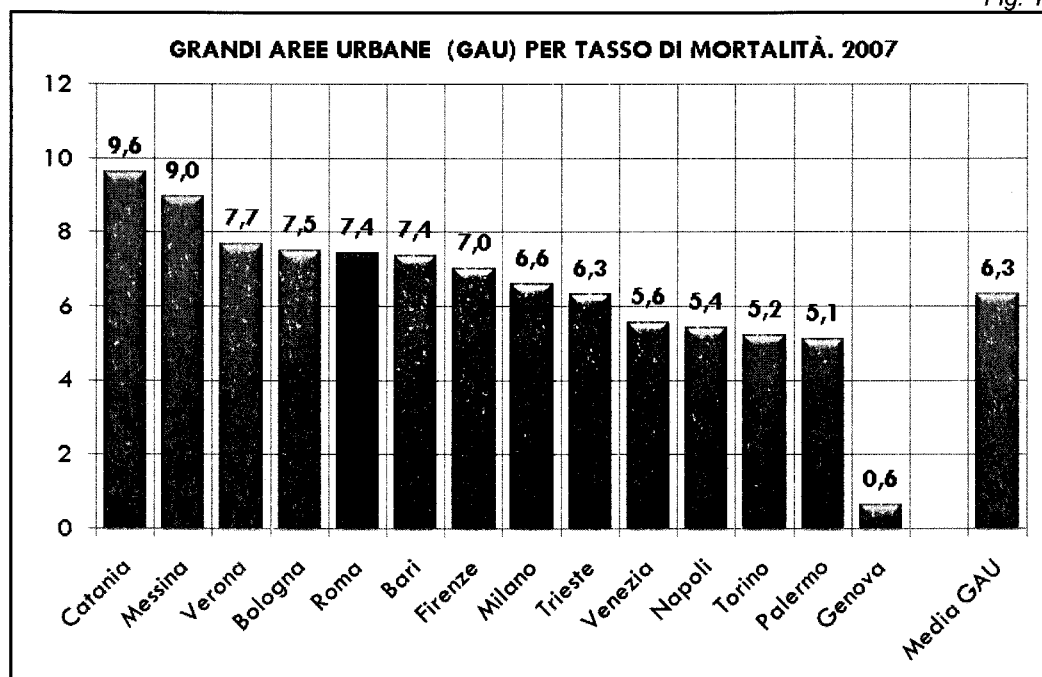
Fig. 15



Elaborazioni RST su dati ETSC

Dall'altro lato **Roma, con un tasso di 7,5 morti per 100.000 abitanti, non è affatto la città italiana con il più elevato livello di rischio stradale**, al contrario si colloca in una posizione intermedia. Gli estremi sono rappresentati da Catania (con 12,3 morti per 100.000 abitanti) e da Genova (con 2,6 morti per 100.000 abitanti, l'unica grande città italiana con un tasso di mortalità confrontabile con quelli di Londra, Berna, Dublino, Vienna, Stoccolma, Parigi, Helsinki, Oslo e Berlino, compresi tra 3,0 e 1,8 morti per 100.000 abitanti).

Fig. 16



Elaborazioni RST su dati Istat

Ciò significa anche che nel panorama continentale:

- a) Catania e Messina risultano le grandi città europee più pericolose in assoluto, a meno delle città di Lubiana, capitale della Slovenia, e Vilnius, capitale della Lituania;
- b) le altre grandi città italiane (a meno di Genova che probabilmente è affetta da una rilevante sottostima) registrano tutte da 5 a 8 morti per 100.000 abitanti, tassi di mortalità molto più elevati (da 2 a 3 volte) di quelli delle capitali dell'Europa occidentale e analoghi a quelli rilevati nella maggior parte delle capitali dell'Europa dell'Est;
- c) in questo quadro si registra una virtuosa eccezione, la città di Genova che fa registrare un tasso di mortalità nettamente più basso di quelli rilevati nelle capitali europee più sicure (Vienna, Stoccolma, Parigi, Helsinki, Oslo e Berlino).⁸

3.3 SISTEMI STRADALI A MASSIMO RISCHIO E AD EVOLUZIONE REGRESSIVA

La rete stradale costituita dal sistema delle autostrade in concessione, dal sistema delle autostrade a gestione diretta ANAS, dalle strade statali e dalle strade conferite al demanio regionale, che di seguito definiamo, per soli mo-

⁸ Si noti che anche nel 2006 Genova registrava il più basso tasso di mortalità tra le Grandi Aree Urbane Italiane: 2,6 morti per 100.000 abitanti.

tivi di comodo, “*sistema stradale principale*”, è costituito da 1.271 tratte stradale per uno sviluppo complessivo di 53.774 chilometri dove, nel quinquennio 2001-2005, gli incidenti stradali hanno determinato mediamente **2.632 morti/anno** e **81.174 feriti/anno**, con un **costo sociale di 9.643 milioni di Euro**.

Tab. 5

SVILUPPO E COMPOSIZIONE DELLA “RETE STRADALE PRINCIPALE”			
	Numero di tratte	Estesa (Km)	Quota su totale
Autostrade concesse	87	5.678	10,6%
Autostrade non concesse	31	1.309	2,4%
Strade statali	243	17.772	33,0%
Strade Conferite alle Regioni	824	28.016	52,1%
Di incerta attribuzione	86	999	1,9%
Totale	1.271	53.774	100,0%

Elaborazioni RST su fonti varie

Questo sistema stradale, essenziale per lo sviluppo del Paese, è costituito da strade con un livello di rischio straordinariamente diversificato. Ad un estremo si collocano alcune tratte stradali dove, nell’ultimo quinquennio, gli incidenti hanno determinato mediamente più di 40 morti per 100 chilometri ogni anno e, all’estremo opposto, troviamo tratte dove nello stesso quinquennio non si sono mai verificati incidenti con vittime.

In particolare le 50 tratte con la maggiore densità di vittime hanno una estesa complessiva di 2.900 chilometri (il 5,5% della rete principale) e nel quinquennio 2001-2005 hanno registrato mediamente ogni anno 11.996 incidenti (il 24% degli incidenti avvenuti sulla rete principale); 519 morti (il 20% del totale) e 19.901 feriti (il 25% del totale), con un costo sociale di 23.200 milioni di Euro (il 23% del costo sociale generato dagli incidenti sulla rete principale). All’estremo opposto ci sono 133 tratte (per un’estesa complessiva di 1.084 chilometri dove, nel quinquennio 2001-2005, non si è mai verificato un incidente con vittime.

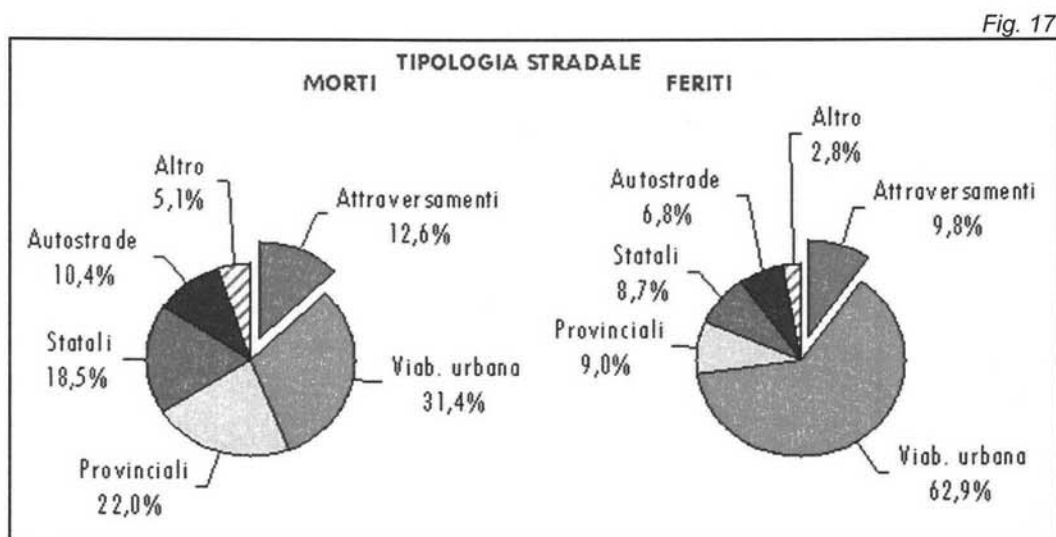
Si segnala inoltre che mentre la rete principale nel suo complesso registra una riduzione del numero di morti (-7%) e di feriti (-11%), con una contrazione del costo sociale generato dagli incidenti pari a - 9,4%, l’analisi disaggregata del sistema stradale principale rivela che:

- 146 tratte (per un’estesa complessiva di Km 5.837) hanno registrato un incremento medio annuo di 71 morti e 184 feriti;
- in 113 tratte (per complessivi Km 6.917) le vittime sono rimaste stabili;
- in altre 494 tratte stradali (per un complesso di Km 31.762) si è rilevata una forte riduzione delle vittime.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha realizzato uno studio che illustra lo stato e l'evoluzione delle vittime e del costo sociale di ciascuna tratta stradale, individuando le tratte con i più elevati livelli di rischio. Tale analisi costituisce la premessa per la definizione di un programma di azioni che punti a creare condizioni di sicurezza sulle tratte ad alto rischio e a rimuovere i fattori che determinano l'evoluzione regressiva (aumento del numero di vittime) su circa 6.000 chilometri di rete, evitando di impegnare risorse su tratte stradali non prioritarie ai fini della sicurezza.

3.4 ATTRAVERSAMENTI URBANI ⁹

Un'altra componente infrastrutturale critica è costituita dagli "attraversamenti urbani" e cioè da strade statali, regionali o provinciali che attraversano i centri abitati. Si tratta di sistemi viari che devono soddisfare esigenze diverse e, in parte, contrastanti e che spesso costituiscono una lacerazione del tessuto urbano e determinano un brusco incremento di rischio per gli spostamenti urbani. In queste tratte stradali si verifica, infatti, una elevata concentrazione di vittime che incide in modo decisivo sui livelli di sicurezza di molti centri urbani minori. In particolare, gli incidenti localizzati negli attraversamenti urbani nel 2006 hanno determinato **712 morti** (il 12,6% del totale) e **32.700 feriti** (il 9,8% del totale) con un **costo sociale di 3.399 milioni di Euro** (il 10,5% del totale).



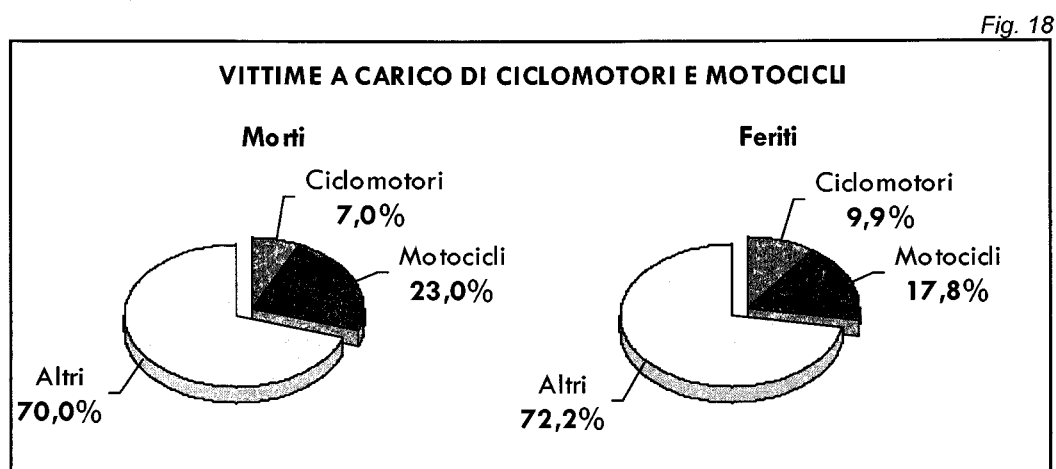
⁹ I dati sugli attraversamenti urbani relativi al 2007 sono in corso di elaborazione, nel paragrafo sono riportati i dati relativi al 2006.

L'elevato numero di vittime che si determina su questi sistemi infrastrutturali evidenzia la necessità di predisporre una specifica strategia di messa in sicurezza che, localmente, dovrà essere gestita in modo concertato dall'amministrazione del centro urbano "attraversato" e dal gestore (ANAS o Regione o Provincia) della infrastruttura di attraversamento. A tale proposito si rammenta che il "Libro Bianco sulla Sicurezza Stradale" ha mostrato come la progettazione e gestione concertata tra diverse amministrazioni determini consistenti difficoltà aggiuntive. Questa circostanza suggerisce l'opportunità di prevedere forme specifiche di incentivazione da un lato e di assistenza dall'altro per compensare le difficoltà aggiuntive generate dalla concertazione interistituzionale.

3.5 LA MOBILITÀ SU DUE RUOTE A MOTORE

Gli incidenti a carico degli utenti delle due ruote a motore (ciclomotori e motocicli) nel 2007 hanno determinato:

- 1.540 morti** (il 30,0% del totale);
- 90.551 feriti** (il 27,8% del totale);
- un **costo sociale di € 8.812 milioni** (il 28,3% del totale).

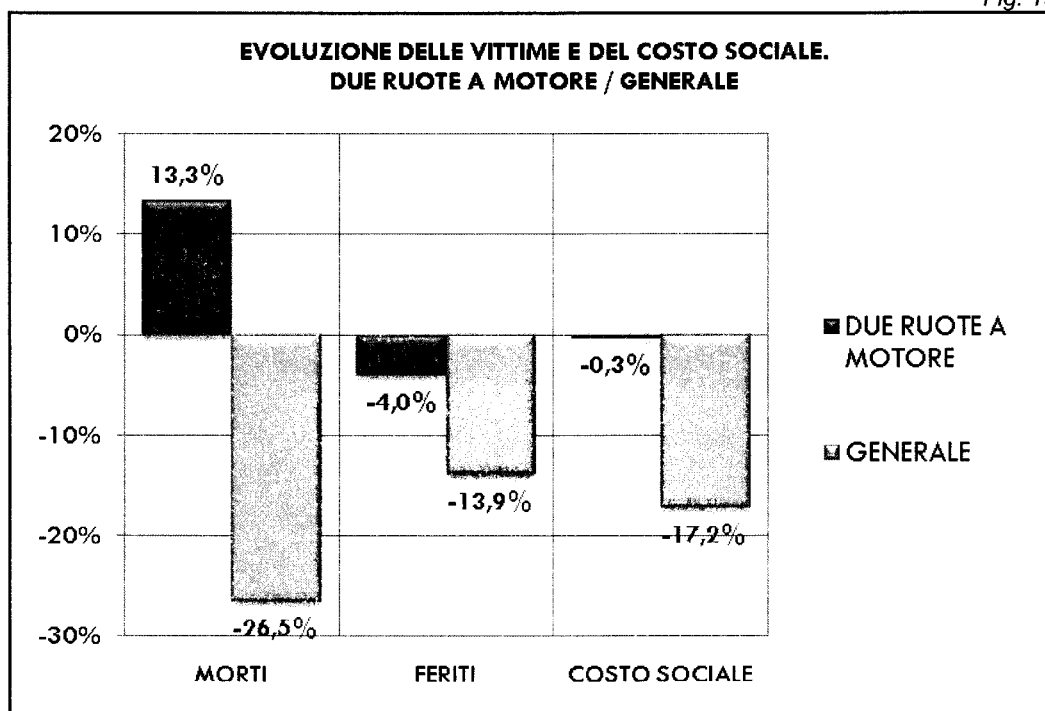


Elaborazioni RST su dati Istat

Inoltre, nel quinquennio 2003-2007 questo comparto ha registrato:

- una crescita di +181 morti (+13,3% mentre l'evoluzione generale del Paese segnava una riduzione del -26,5%);
- una riduzione di -3.806 feriti (-4,0% mentre il dato generale indicava una riduzione del -13,9%);
- una riduzione del costo sociale di -€28 milioni (-0,3%; contro una riduzione generale del -17,2%).

Fig. 19



Elaborazioni RST su dati Istat

A causa di una velocità di riduzione delle vittime più bassa della media nazionale, il peso del comparto delle due ruote a motore tra il 2002 e il 2006 passa dal 24% al 28% del totale. Si segnala inoltre che circa il 60% dei morti e l'80% dei feriti a carico delle due ruote a motore è determinato da incidenti in area urbana; esiste cioè una ampia sovrapposizione tra il problema della messa in sicurezza delle aree urbane e quello della messa in sicurezza delle mobilità su due ruote a motore.

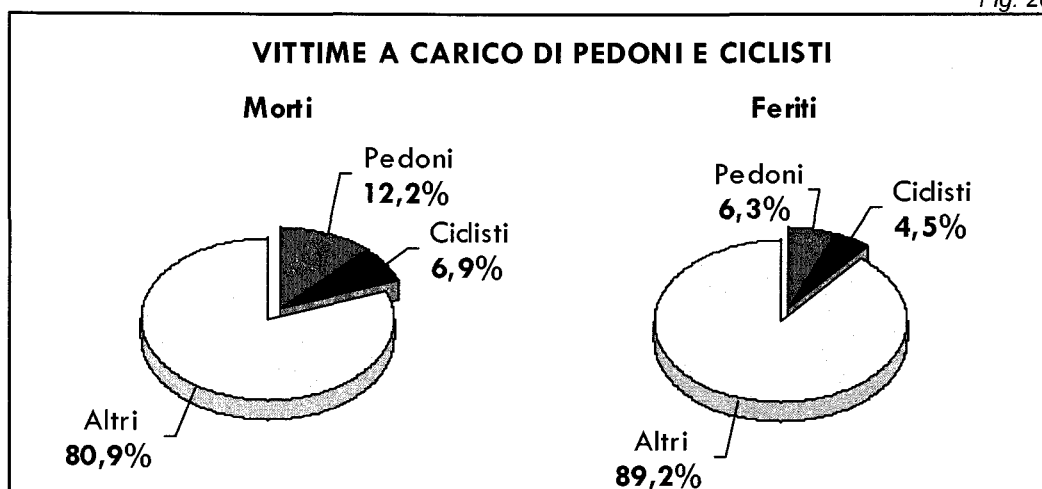
Sebbene la bassa sicurezza della mobilità su due ruote a motore costituisca un problema rilevante per tutti i Paesi europei (al punto che alcuni hanno elaborato programmi e piani settoriali per la messa in sicurezza di questa componente di mobilità), **l'Italia, rispetto agli altri Paesi dell'UE15 presenta il più elevato numero di vittime sia in valore assoluto, sia in percentuale sulle vittime complessive.**

3.6 PEDONI E CICLISTI

Gli incidenti a carico della mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti) nel 2007 hanno determinato:

- 979 morti** (il 19,1% del totale);
- 35.060 feriti** (il 10,8% del totale);
- un **costo sociale di € 3.946 milioni** (il 12,7% del totale).

Fig. 20

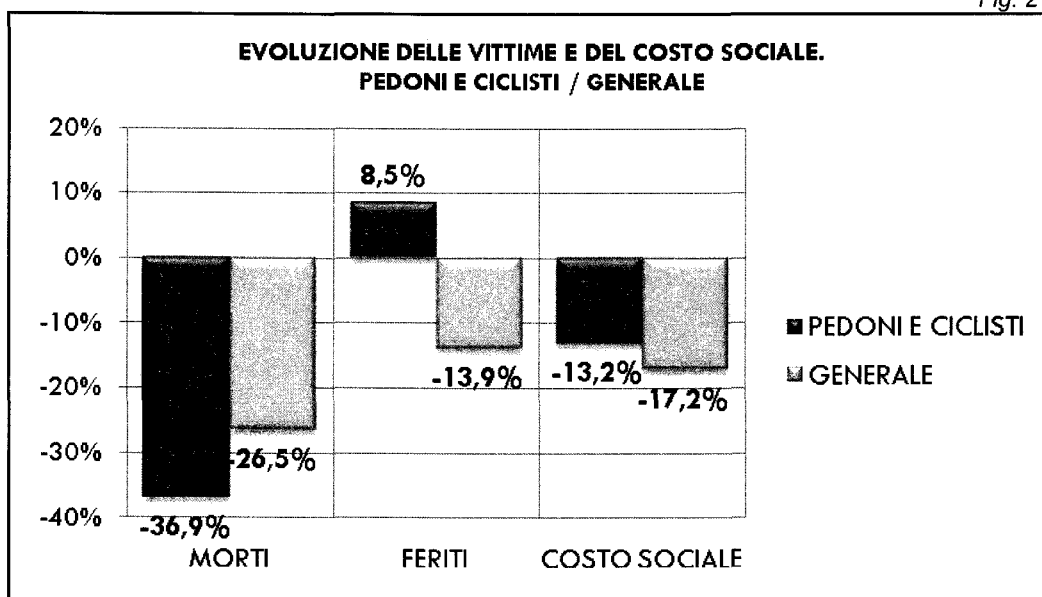


Elaborazioni RST su dati Istat

Nell'ultimo quinquennio (2003-2007) questo comparto ha registrato:

- a) una riduzione di - 573 morti (-36,9% mentre l'evoluzione generale del Paese segnava una riduzione del -26,5%);
- b) un aumento di + 2.737 feriti (+ 8,5% mentre il dato generale indicava una riduzione di -13,9%);
- c) una riduzione del costo sociale, € - 598 milioni (-13,2%; dato generale: -17,2%).

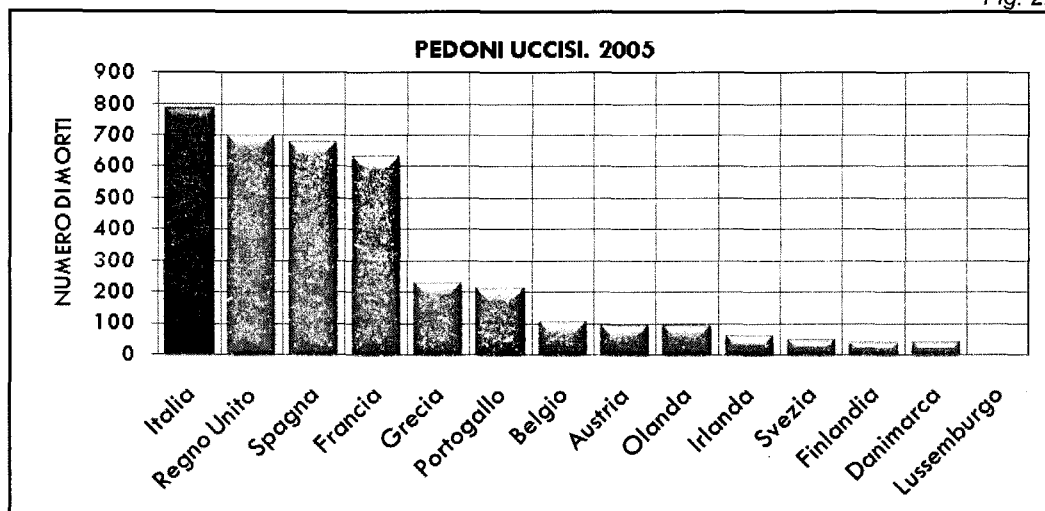
Fig. 21



Elaborazioni RST su dati Istat

Si evidenzia che **l'Italia è il Paese con il più elevato numero di pedoni morti per incidenti stradali**: circa 100 in più dei pedoni uccisi da incidenti stradali nel Regno Unito, in Spagna, in Francia e circa quattro volte il numero di pedoni morti in Grecia e Portogallo. Gli altri Paesi europei contano da poche decine a un centinaio di vittime tra i pedoni.

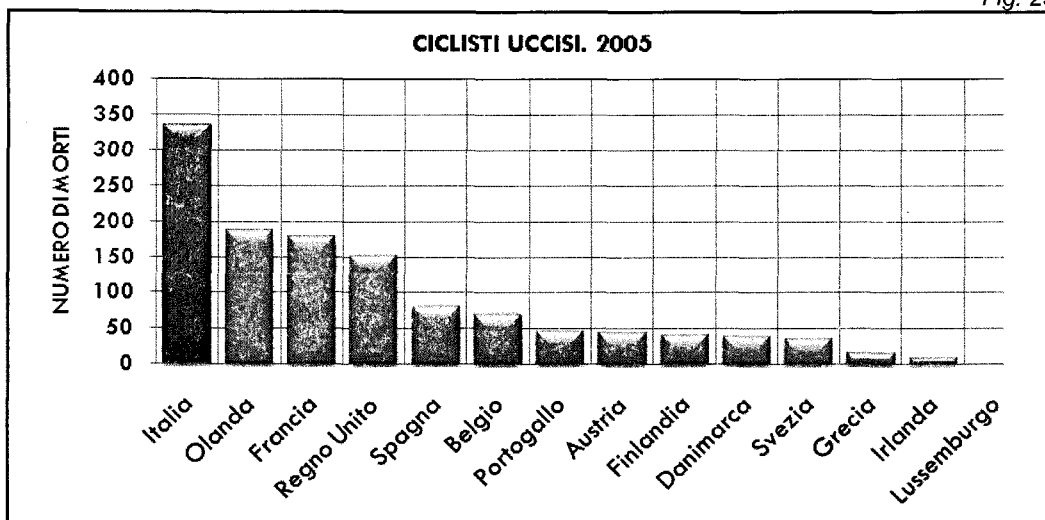
Fig. 22



Elaborazioni RST su dati CARE e nazionali

Anche **per quanto riguarda i ciclisti, l'Italia conta il più elevato numero di vittime** tra i Paesi della UE15: con 335 morti ha un numero di vittime doppio rispetto all'Olanda, alla Francia e al Regno unito e 4-5 volte più elevato del numero di ciclisti morti per incidenti stradali in Spagna, Belgio, Portogallo, Austria, etc.

Fig. 23



Elaborazioni RST su dati CARE e nazionali

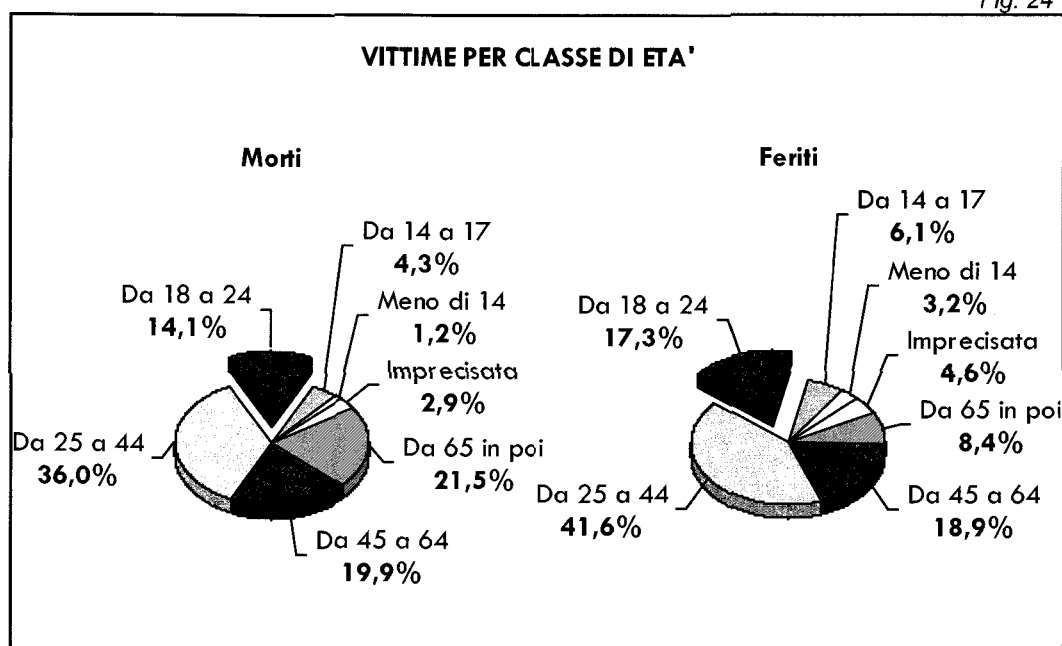
Si ritiene utile segnalare che le vittime tra pedoni e ciclisti sono determinate in massima misura da incidenti stradali in area urbana. Esiste cioè una **so-**
stanziale sovrapposizione tra il problema della sicurezza urbana e il pro-
blema della sicurezza degli utenti deboli (pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori e motocicli).

3.7 NEOPATENTATI

Gli incidenti a carico della popolazione che accede alla licenza di guida o che ha avuto accesso alla licenza di guida da pochi anni - ampiamente coincidente con la popolazione di età compresa tra 18 e 24 anni - nel 2006 hanno determinato:

- 723 morti** (il 14,1% del totale);
- 56.211 feriti** (il 17,3% del totale);
- un **costo sociale di € 5.145 milioni** (il 16,5% del totale).

Fig. 24



Elaborazioni RST su dati Istat

Per valutare la portata di questo comparto di incidentalità si consideri che:

- la fascia di popolazione tra 18 e 24 anni costituisce il 7,2% della popolazione italiana e che, conseguentemente, il numero di vittime è più che proporzionale (più del doppio della quota demografica);