

nuova serie di dati (più aggiornati e più accurati) non solo indica la presenza di una tendenza di medio periodo ma evidenzia anche che dal 1953 solo in un altro periodo (nei sei anni compresi tra il 1973 e il 1978) si è registrata una analoga riduzione simultanea di morti e feriti. Ciò significa anche che durante i 54 anni per i quali si ha documentazione sul numero di vittime determinato dagli incidenti stradali, si è avuto un miglioramento complessivo della sicurezza stradale solo per 10 anni (il 19% del totale). Che l'attuale fase costituisca uno dei due soli periodi di miglioramento della sicurezza stradale attribuisce ulteriore rilievo alla riduzione di vittime in atto.

- II) La seconda valutazione riguarda la "qualità" della riduzione. Nei quattro anni compresi tra il 2003 e il 2006 si sono alternate fasi di forte riduzione delle vittime e fasi di assoluta stabilità (con qualche breve periodo di leggera crescita). Non si tratta dunque di un'evoluzione stabile e costante ma di un processo con **ampie oscillazioni** che si riavvia ogni volta che vengono adottati nuovi provvedimenti o viene sviluppato un nuovo sistema di iniziative ma si esaurisce in pochi mesi o in un anno. Dopo questo periodo di intensa ma breve riduzione il numero delle vittime **resta stabile**. Inoltre, il processo non investe tutto il territorio nazionale, **una parte del Paese resta ai margini del miglioramento** della sicurezza stradale o, addirittura, segue una tendenza regressiva con un considerevole aumento di morti e feriti. In sostanza ci troviamo di fronte ad un meccanismo che se da un lato ha determinato una riduzione di 1.311 morti (-4,7% ogni anno) e 45.537 feriti (-3,0% ogni anno), dall'altro appare **debole, altalenante, parziale e continuamente bisognoso di misure di rilancio**.

- III) L
a terza valutazione può apparire del tutto paradossale. L'Italia per 13 anni (dal 1990 al 2002) ha registrato prima una fase di stabilità e successivamente una fase di aumento delle vittime. Questa evoluzione era in assoluta controtendenza rispetto ai tutti i Paesi dell'UE15 con sporadiche e parziali eccezioni e ha determinato un progressivo arretramento del nostro Paese nella graduatoria di sicurezza dei Paesi dell'UE15. In meno di 15 anni siamo passati dal 5° al 9° posto (quattro Paesi, la Finlandia, la Germania, l'Irlanda e l'Austria hanno conseguito miglioramenti di sicurezza così ampi da determinare il superamento della posizione italiana). Tra il 2003 e il 2006 l'evoluzione italiana si riallinea sulla tendenza media dell'UE15 ma proprio in questo periodo l'Italia accelera la sua migrazione verso le posizioni più basse della graduatoria europea di sicurezza stradale: Francia Spagna, Portogallo e Lussemburgo, in questo quadriennio, sviluppano processi di miglioramento molto più intensi di quelli italiani e scavalcano i livelli di sicurezza del nostro Paese. **Nel 2006 l'Italia si ritrova terzultima per livello di sicurezza stradale**, solo due Paesi (la Grecia e il Belgio)

registrano tassi di mortalità superiori a quello italiano mentre sei Paesi su quindici raggiungono tassi di mortalità che sono 1/3 più bassi di quelli italiani e, tra questi, due Paesi riducono la mortalità a meno della metà di quella italiana. La Francia che dal 1970 alla fine degli anni '90 aveva sempre registrato tassi di mortalità più elevati di quelli italiani di oltre il 50%, oggi registra una mortalità che è circa il 20% più bassa di quella italiana. In sostanza, il nostro Paese proprio durante la fase di più intensa riduzione delle vittime degli incidenti stradali accumula il più ampio ritardo rispetto agli altri Paesi dell'UE15.

Infine, nel 2006 l'Italia, con 5.669 morti, risulta **il Paese dell'UE15 con il più elevato numero di morti in assoluto**, anche la Germania, con i suoi 82 milioni di abitanti, conta un numero di morti per incidenti stradali nettamente più basso (5.091) e solo la Polonia, con 5.243 morti, si avvicina al dato italiano. Gli altri due grandi Paesi europei simili all'Italia per numero di abitanti, la Francia e il Regno Unito, contano rispettivamente 4.709 e 3.297 morti per incidenti stradali.

Rispetto alle brevi considerazioni sopra indicate la quarta *Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale*, oltre alle finalità meramente descrittive, si pone tre ordini di obiettivi:

- fornire alcuni elementi per valutare quali siano stati i meccanismi e i fattori che hanno consentito al nostro Paese di passare da una fase di crescita delle vittime ad una fase di loro riduzione;
- individuare quali siano i punti di debolezza strutturale del processo di miglioramento in atto e quali le possibili linee di azione che, presumibilmente, consentirebbero di rimuovere tali debolezze;
- delineare il quadro delle principali condizioni di fattibilità per consolidare, ampliare e rendere generale il processo di miglioramento della sicurezza stradale in Italia.

Sezione **1**

RIFERIMENTI DI BASE

1 LE COORDINATE GENERALI

1.1 LE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI NEL 2006

Nel 2006 in Italia gli incidenti stradali hanno determinato **5.669 morti** e **332.955 feriti**, con un costo sociale per lo Stato, le imprese e le famiglie valutato in **32.408 milioni di Euro**.

Questi dati rapportati alla popolazione, determinano un tasso di 9,6 morti e 563,1 feriti per 100.000 abitanti per un costo sociale pro capite di 548 euro. L'indice di gravità (morti per 1.000 vittime complessive) risulta pari a 16,7.

Tab. 1.1

LE COORDINATE GENERALI AL 2006	
Sinistri stradali (incidenti con e senza vittime)	3.205.234
Incidenti stradali con vittime	238.124
Morti (M)	5.669
Feriti (F)	332.955
Costo Sociale (CS)	32.408
Rapporto tra Costo Sociale e Prodotto Interno Lordo	2,6%
Incidenti/100.000 abitanti (TI)	402,7
Morti/100.000 abitanti (TM)	9,6
Feriti/100.000 abitanti (TF)	563,1
Costo Sociale pro capite (CsP) Euro/pop.	548,1
Indice di gravità (IG)	16,7

Elaborazioni RST su dati Istat e ISVAP

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.

1.2 UN CONFRONTO CON I MORTI 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

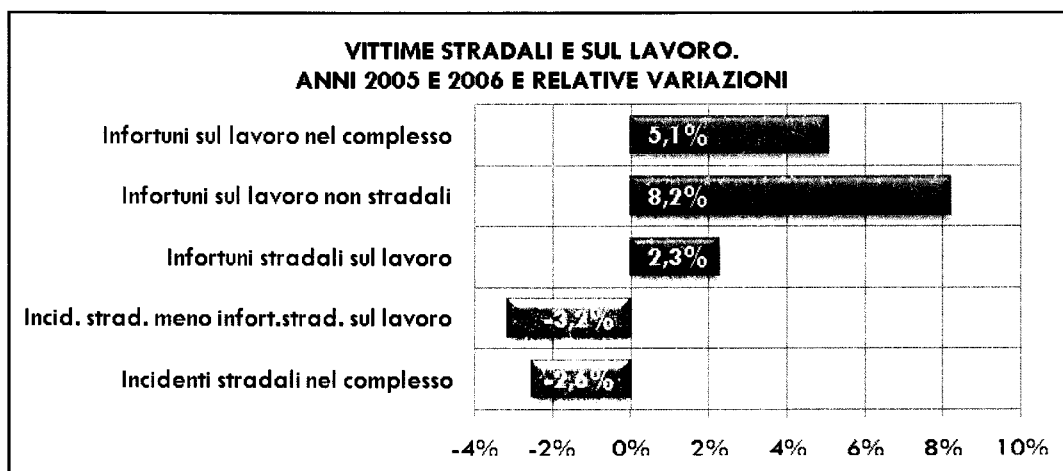
¹ Restano invece esclusi dagli "*infortuni stradali sul lavoro*" i non pochi infortuni sul lavoro determinati da errate manovre degli automezzi durante le operazioni di carico e scarico delle merci in piazzali non aperti al traffico pubblico.

calcolati tra le 5.669 vittime indicate sopra, sono pari a **648**, con una crescita rispetto all'analogo aggregato del 2005 di +8,2%.

Tab. 1.2

VITTIME STRADALI E SUL LAVORO. ANNI 2005 E 2006 E RELATIVE VARIAZIONI

	Incidenti stradali nel complesso	Incid. strad. meno infort. strad. sul lavoro	Infortuni sul lavoro nel complesso	Infortuni stradali sul lavoro		Infortuni sul lavoro non stradali	
				VA	%	VA	%
	(A)	(C=A-B)	(E=B+D)	(B)		(D)	
2005	5.818	5.152	1.265	666	52,6%	599	47,4%
2006	5.669	4.988	1.329	681	51,2%	648	48,8%
2005-2006 VA	-149	-164	64	15		49	
2005-2006 %	-2,6%	-3,2%	5,1%	2,3%		8,2%	



Elaborazioni RST su dati Istat e Inail

Ciò significa che le morti per incidenti stradali nel 2006 sono risultate **8,7 volte più numerose** di quelle sul lavoro. Il rapporto era ancora più elevato nell'anno precedente (il 2005) quando i morti per incidenti stradali sono risultati **9,7 volte più numerosi** degli infortuni mortali sul lavoro (sempre al netto degli infortuni mortali stradali già computati tra gli incidenti stradali).

È altresì interessante confrontare l'evoluzione recente delle vittime stradali e delle vittime sul lavoro.² Nel 2006, i morti per incidenti stradali al netto de-

² Le vittime sul lavoro sono indicate al lordo degli infortuni stradali poiché, allo stato attuale, non si dispone del dato sugli infortuni stradali a lavoratori durante l'attività di lavoro per tutti gli anni.

gli infortuni stradali sul lavoro sono diminuiti del 3,2% (-164 unità)³ ma i morti per infortuni stradali sul lavoro sono aumentati del 2,3% (+15 unità). In sostanza, tutto il comparto degli infortuni sul lavoro (in fabbrica, sul cantiere o in strada) è caratterizzato da un'evoluzione regressiva della sicurezza, contrariamente a quanto accade nel comparto della mobilità su strada.

L'evoluzione del 2006 costituisce però una oscillazione occasionale. Nel medio periodo i dati evidenziano come le vittime degli incidenti stradali e quelle degli infortuni sul lavoro evolvono con tassi di pari segno e di analoga entità per tutta la seconda metà degli anni '90 fino al 2001 (+15% delle morti per incidenti stradali e +12% per le morti sul lavoro). Dal 2001 i due gruppi di vittime cominciano a diminuire, più velocemente le vittime da incidenti stradali (-20,1%), un po' meno quelle determinate da infortuni sul lavoro (-13,0%).

Questa sostanziale concordanza dell'evoluzione delle vittime in due comparti così diversi con cause e dinamiche, mostra come l'evoluzione generale della sicurezza sia determinata in ampia misura - nel comparto degli spostamenti su strada come quello del lavoro - da fattori culturali e da atteggiamenti diffusi in tutti i settori della nostra società.

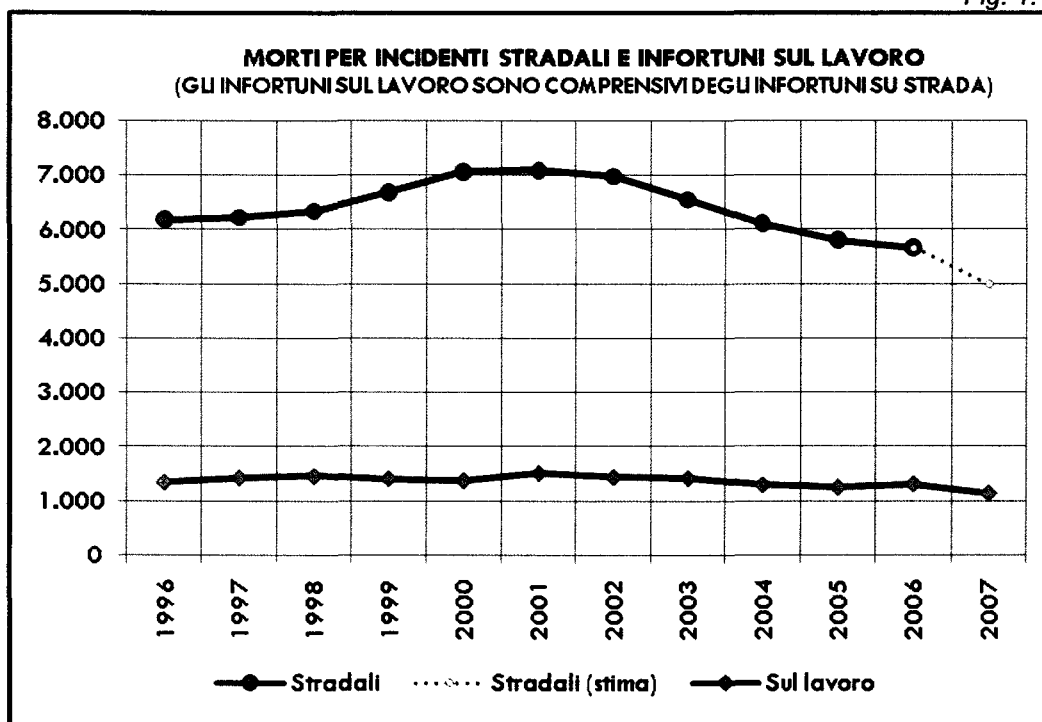
Tab. 1.3

	Numero di morti		Numeri indice (1996=100)	
	Incidenti stradali	Infortuni sul lavoro	Incidenti stradali	Infortuni sul lavoro
1996	6.193	1.359	100	100
1997	6.226	1.443	101	106
1998	6.342	1.473	102	108
1999	6.688	1.423	108	105
2000	7.061	1.389	114	102
2001	7.096	1.528	115	112
2002	6.980	1.454	113	107
2003	6.563	1.433	106	105
2004	6.122	1.312	99	97
2005	5.818	1.265	94	93
2006	5.669	1.329	92	98

Elaborazioni RST su dati Istat e Inail

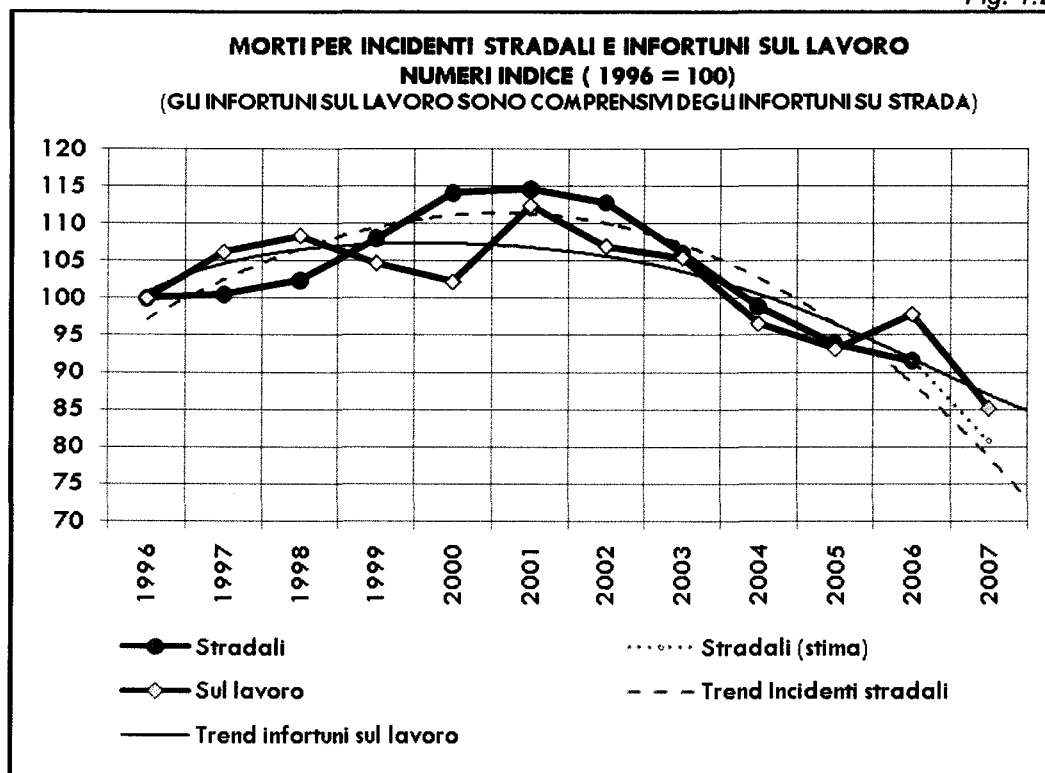
³ I morti per incidenti stradali al netto di quelli determinati da infortuni stradali sul lavoro sono pari a 5.152 nel 2005 e a 4.988 nel 2006.

Fig. 1.1



Elaborazioni RST su dati Istat e Inail

Fig. 1.2



Elaborazioni RST su dati Istat e Inail

Infine appare rilevante evidenziare che nei Paesi sviluppati, e in particolare nei Paesi UE15, esiste una stretta correlazione tra morti sul lavoro e morti sulla strada.

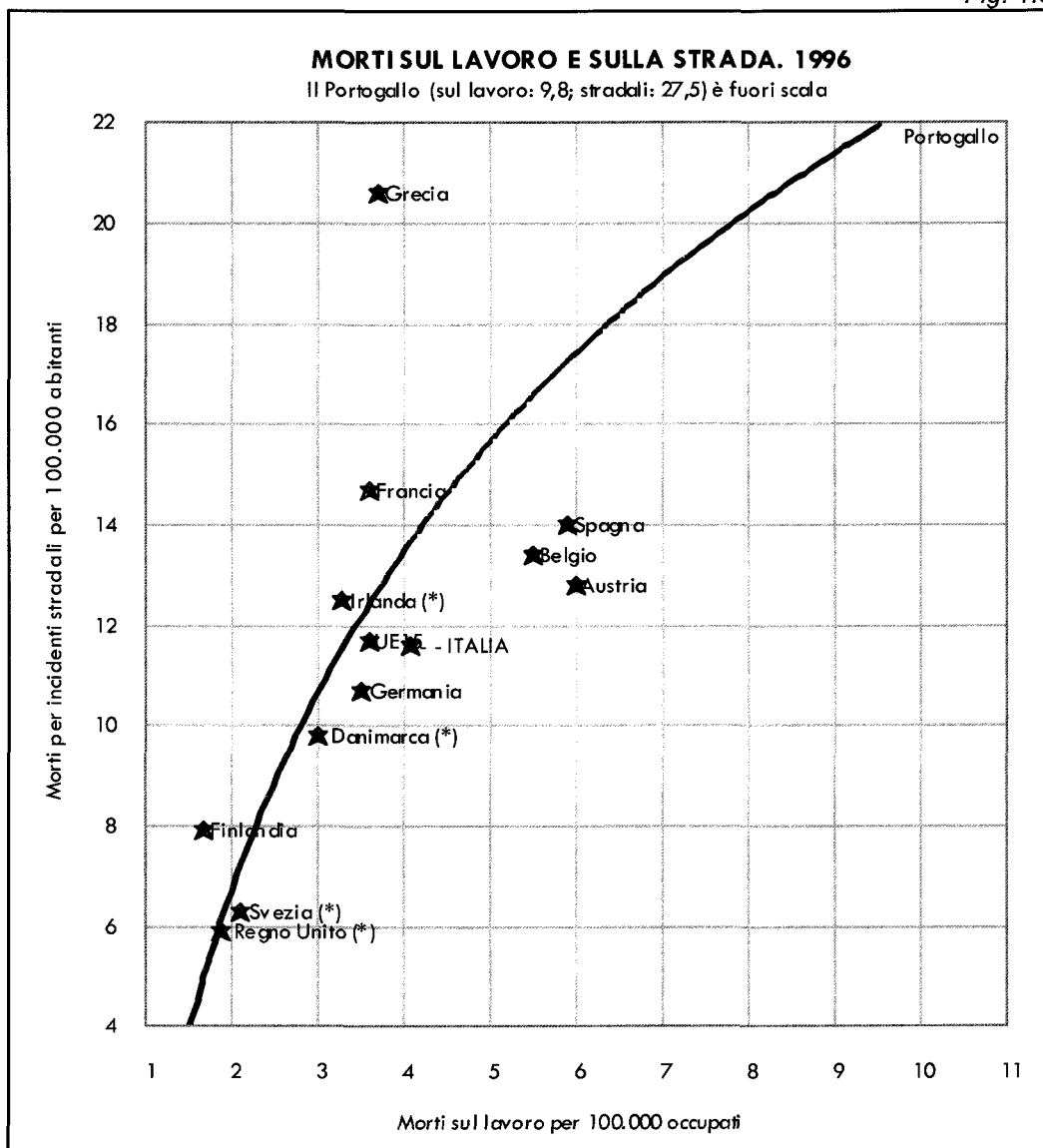
Ciò non è dovuto solo al fatto che in ampia parte le vittime coincidono (in Italia, come abbiamo visto, l'area di sovrapposizione è di oltre il 50%) ma al fatto che l'atteggiamento rispetto alla sicurezza, il valore attribuito alla prevenzione, le politiche e gli investimenti attivati per assicurare elevati livelli di sicurezza, non sembrano essere atteggiamenti e valori che nascono in un determinato e specifico settore della società quanto l'espressione unitaria della cultura dominante.

Tale circostanza spiega come mai i tassi di mortalità in due 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, i Paesi con meno sicurezza sulle strade sono anche quelli con meno sicurezza nelle fabbriche, sui cantieri e nei luoghi di lavoro in generale, e se tale configurazione si **mantiene inalterata negli anni** e, in aggiunta, ogni miglioramento stabile e di medio periodo di sicurezza stradale si accompagna ad un analogo miglioramento di sicurezza sul lavoro e viceversa, ciò accade in misura prevalente 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 concreto miglioramento nell'uno o nell'altro settore resta questione specifica che si fonda su strumenti e apparati regolamentari 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 meccanismi di ordine generale.**

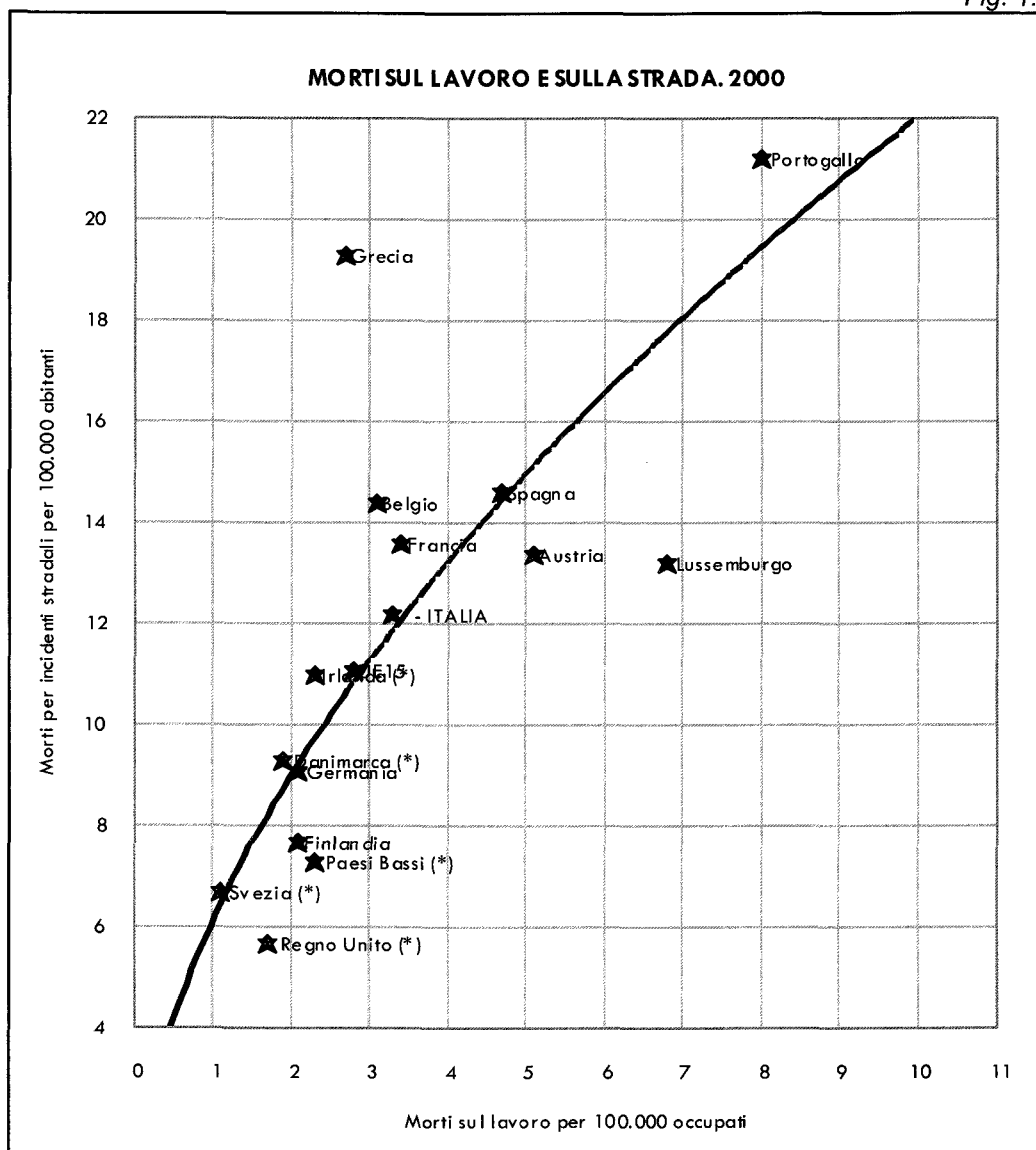
Di seguito riportiamo i grafici che evidenziano la correlazione tra i tassi di mortalità stradale (morti per incidenti stradali per 100.000 abitanti) e tassi di mortalità sul lavoro (addetti morti ogni 100.000 occupati) nel 1966 (Fig. 1.3); nel 2000 (Fig. 1.4); nel 2002 (Fig. 1.5) e nel 2006 (Fig. 1.6).

Fig. 1.3



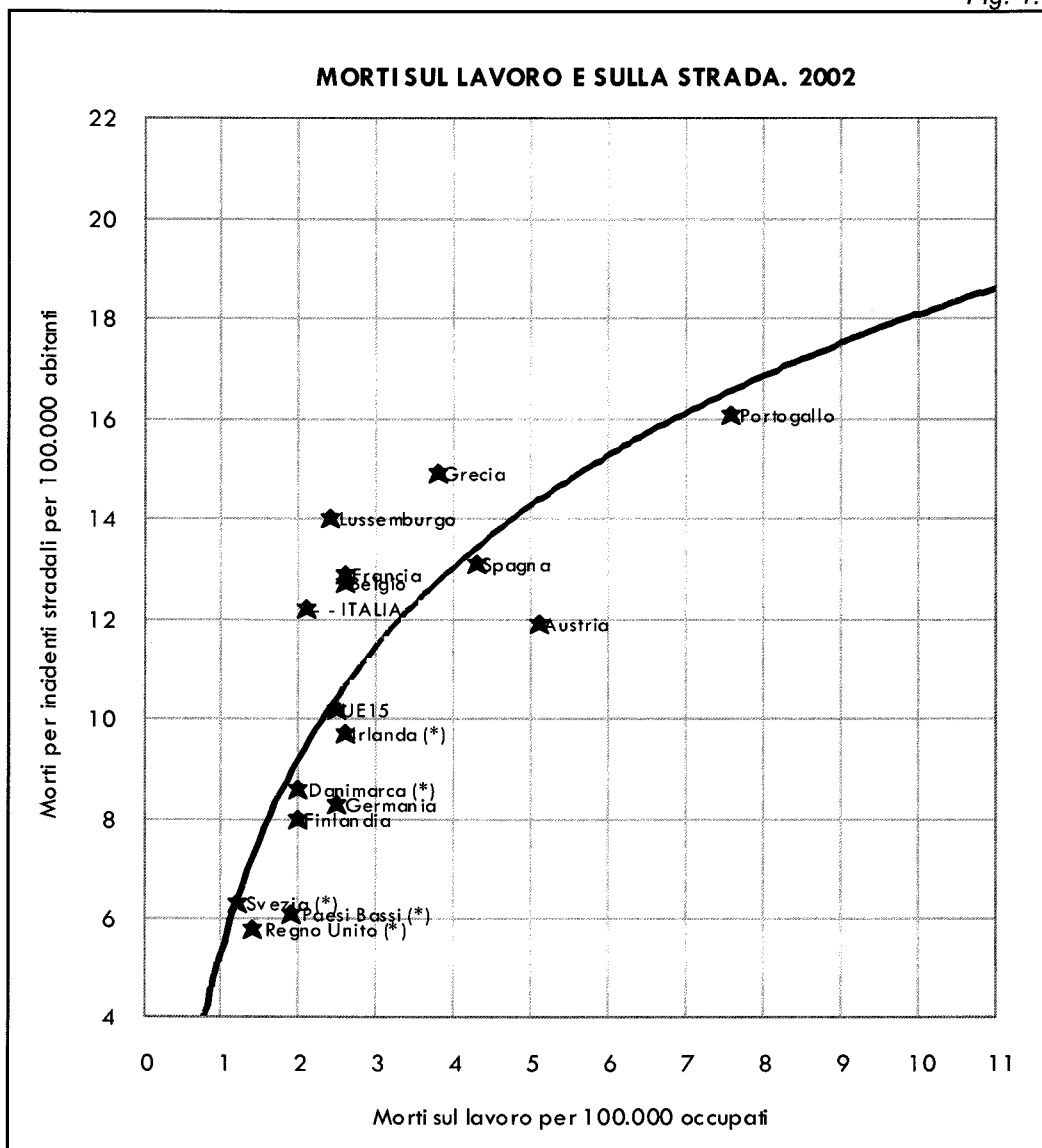
Elaborazioni RST su dati Inail

Fig. 1.4



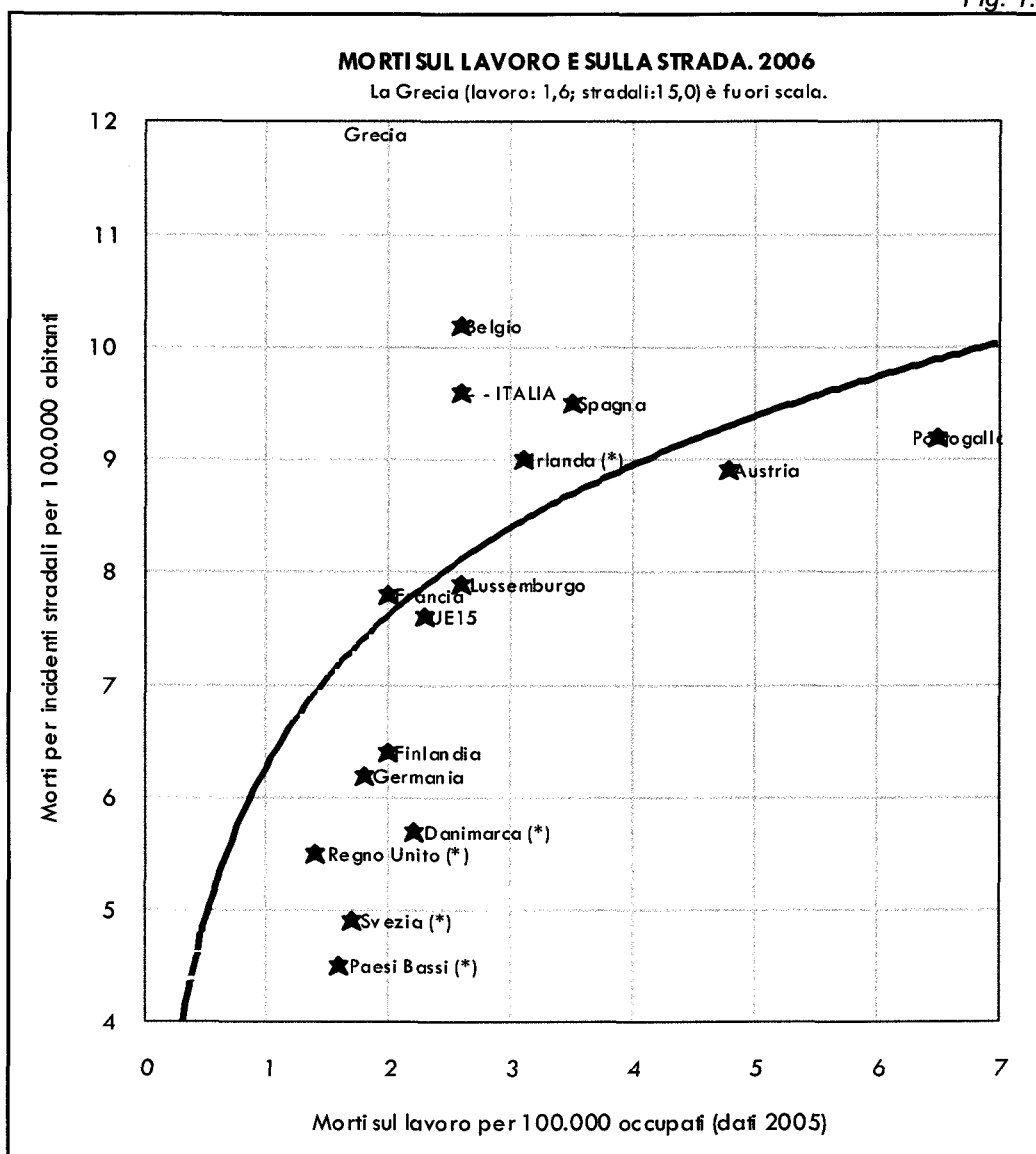
Elaborazioni RST su dati Inail

Fig. 1.5



Elaborazioni RST su dati Inail

Fig. 1.6



Elaborazioni RST su dati Inail

1.3 VITTIME DA INCIDENTI STRADALI E VITTIME DI DELITTI

Un secondo confronto può essere effettuato con le vittime determinate dai 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. 1.4

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

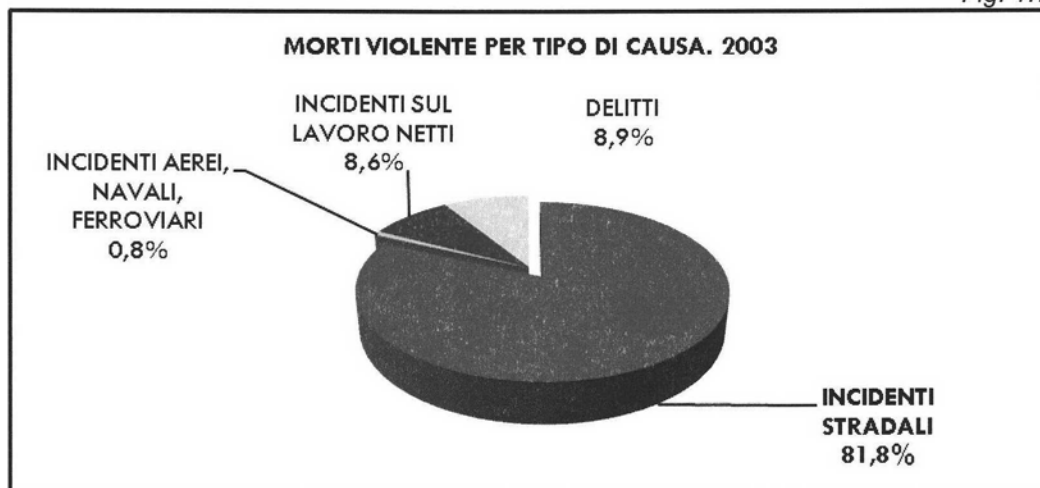
1.4 MORTI DA INCIDENTI STRADALI E MORTI VIOLENTE NEL COMPLESSO

Infine, nel 2003 le morti violente di qualunque tipo (da incidenti e da delitti) sono state 8.028.⁴ Rispetto a questo molto eterogeneo insieme di vittime, nel 2003 i morti per incidenti stradali costituiscono l'82% delle morti violente complessivamente registrate nel nostro Paese, sempre nel 2003 le vittime degli infortuni sul lavoro al netto degli infortuni stradali (699) costitui-

⁴ 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 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.

scono 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. 1.7



Elaborazioni RST su dati Istat

Tab. 1.5

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%
Altri incidenti	0	0,0%
Totale	8.028	100,0%

Elaborazioni RST su dati Istat

In sostanza, il traffico su strada è responsabile di oltre l'80% delle morti violente in Italia, dato che per la sua cruda evidenza non richiede alcun commento.

1.5 L'EVOLUZIONE DELLE VITTIME DEGLI INCIDENTI STRADALI

I valori di incidentalità indicati nel precedente paragrafo sono il risultato di una evoluzione che, limitandosi all'ultimo periodo, ha registrato una lunga fase di stabilità (dal 1990 al 1996) seguita da una fase di intensa crescita delle vittime (tra il 1996 e il 2002) e, infine, da una repentina inversione di tendenza nel 2003 che segna il punto di inizio di una nuova fase di intensa

riduzione delle vittime. Questa fase, stando ai primi dati provvisori 2007 e ai dati parziali raccolti dalla Polizia Stradale e dall'Arma dei Carabinieri del 2008, è ancora in atto ed è in piena fase espansiva.

Se da un lato non si può che essere soddisfatti dalla intensità e dalla durata del processo di riduzione delle vittime e del suo andamento, dall'altro occorre ricordare che 13 anni di stagnazione e di successiva crescita delle vittime rappresentano una assoluta anomalia nel panorama dell'UE15 (l'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti, quella costituita dai Paesi che possono vantare sistemi economici, reti infrastrutturali e sistemi di mobilità maturi come quello italiano). Inoltre, ed è l'aspetto più preoccupante, i meccanismi che hanno determinato questa evoluzione regressiva non risultano affatto superati: la combinazione dei fattori che hanno agito tra il 1999 e il 2002 potrebbe ancora determinare un aumento del numero di morti e feriti per incidenti stradali. In effetti, per alcune aree del Paese, per alcune componenti della mobilità, per alcune fasce sociali e per alcune modalità di spostamento la crescita di morti e feriti per incidenti stradali è ancora in atto; **per queste componenti di incidentalità l'inversione del 2003 deve ancora verificarsi.**

Inoltre, i 13 anni di stagnazione e regressione hanno determinato un ritardo di sicurezza stradale che il nostro Paese ha pagato con un progressivo slittamento verso il basso nella graduatoria di sicurezza stradale dei Paesi dell'UE15, a causa di tale slittamento l'Italia è passata dalle posizioni di eccellenza degli anni '50, '60 e '70 a posizioni intermedie e medio basse degli anni '80 e '90, fino a collocarsi nelle ultime posizioni della graduatoria di sicurezza dell'UE15 nel 2006.⁵ A causa di questo ritardo il nostro Paese ha pagato un ingente prezzo in termini di numero "aggiuntivo" di morti e feriti, di vittime cioè che si sarebbero potute evitare mantenendo l'evoluzione italiana degli anni '80 e '90 allineata con quella di tutti gli altri Paesi dell'UE15.

Nelle condizioni attuali occorrerà un forte impegno per raggiungere l'obiettivo indicato dalla Unione europea e recepito dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale: il dimezzamento delle vittime entro il 2010. Nei primi cinque anni di vigenza del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (2003-2007) abbiamo infatti ottenuto una riduzione di mortalità poco superiore al 25% e una riduzione di feriti poco superiore al 12%.⁶ Per dimezzare le vittime in dieci anni (entro il 2012) dobbiamo rafforzare e stabilizzare la

⁵ Questo aspetto viene trattato con maggior diffusione nel successivo cap. 2, "Il quadro europeo".

⁶ Ricordiamo che il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale è stato approvato il 29 novembre 2002.

tendenza virtuosa che si è avviata nel 2003 ma questo sentiero evolutivo non ci consentirà di raggiungere l'obiettivo nei termini indicati dalla Commissione europea e cioè entro il 2010. Per farlo dovremmo accelerare fortemente il processo di miglioramento della sicurezza in atto. Inoltre, anche raggiungendo pienamente l'obiettivo nel 2010, **assicureremmo ai cittadini italiani un livello di sicurezza inferiore a quello che, già oggi, è stato raggiunto in molti Paesi europei dell'Unione (Regno Unito, Olanda, Svezia) o dell'area EFTA (Svizzera, Norvegia, Islanda).**

Infine, ed è il punto che più ci preme segnalare, molti Paesi (Portogallo, Francia, Svizzera, Spagna, etc.) tengono una velocità di riduzione delle vittime ben più sostenuta di quella italiana. Ciò significa che se tra il 1990 e il 2002 il ritardo italiano era generato dalla stagnazione o crescita delle vittime mentre nella maggior parte dei Paesi europei si registrava una forte riduzione, dal 2003 al 2006 il nostro Paese continua ad accumulare un ritardo relativo, non perché non riesca a ridurre il numero delle vittime, ma perché molti altri Paesi le riducono ad una velocità più elevata di quella italiana. Nel 2007 l'Italia ha iniziato a riassorbire il ritardo accumulato, vedi i documenti "Sintesi" e "Principali risultati".

1.6 IL COSTO DEGLI INCIDENTI STRADALI

Gli incidenti stradali non determinano solamente un drammatico bilancio di vittime e di sofferenze ma anche un pesante onere economico per lo Stato, per le imprese, e per le famiglie. Il costo economico degli incidenti e delle vittime viene calcolato utilizzando i parametri adottati nel Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, sostanzialmente analoghi, per tipologia e valori, a quelli utilizzati da molti Paesi europei, ad esclusione del Regno Unito che recentemente ha aggiornato parametri e algoritmi di computo, arrivando a valori che sono oltre il 40% più elevati di quelli italiani.

Al di là delle differenze quantitative più o meno marcate, molti Paesi europei si sono orientati a misurare:

- i costi diretti e indiretti delle spese sanitarie (quelle sostenute dalla finanza pubblica e quelle, integrative, sostenute dalle famiglie);
- gli investimenti sostenuti dalla collettività per la salute e l'educazione delle vittime degli incidenti stradali, (investimenti che con la morte dei cittadini o con la loro inabilità temporanea o permanente annullano la loro efficacia);
- la spesa previdenziale e assistenziale generata dalle vittime e, in taluni casi, dai parenti delle vittime;
- i costi generati dai controlli di polizia stradale e i costi giudiziari;