

- il danno alle imprese per la perdita di professionalità o di competitività generati dalla sottrazione di personale temporanea o permanente determinata dagli incidenti stradali;
- la distruzione di beni materiali;
- altri fattori di minore entità.

Un'altra caratteristica che il modo di calcolo del costo sociale adottato nel nostro Paese ha in comune con molti Paesi dell'UE è che definisce un **costo sociale medio per morto e per ferito**. I due parametri vengono utilizzati per analizzare e confrontare lo stato dell'incidentalità stradale, anche per realtà molto minute (un piccolo comune, un ristretto gruppo di utenti della strada, una piccola infrastruttura). Questo approccio è stato scelto in via ufficiale dalla **Commissione europea e dal Parlamento europeo**, con la direttiva europea sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture, adottata dal Parlamento europeo a Strasburgo, il 19 giugno 2008.

Nel 2006, il costo sociale imposto allo Stato, alle imprese e alle famiglie italiane dagli incidenti stradali è stato pari a **32.408 milioni di Euro**. Si tratta di un valore enorme, equivalente ad una consistente manovra finanziaria. Le dimensioni della distruzione di professionalità, di risorse e di beni materiali appaiono ancor più drammatiche se si considera che negli ultimi 10 anni il costo sociale complessivo della incidentalità stradale è stato pari a 337.353 milioni di Euro, circa 34.000 milioni di Euro ogni anno, il 2,8% del Prodotto Interno Lordo.⁷

Il rapporto tra Costo Sociale e PIL ha raggiunto il valore massimo nel periodo compreso tra il 2000 e il 2002 – gli anni terminali della lunga fase di stagnazione e crescita delle vittime degli incidenti stradali, il triennio, cioè che raccoglie gli effetti di tutta la fase regressiva italiana. In questi anni il Costo Sociale si è attestato sul 3,1% del PIL. A partire dal 2002 la relazione tra Costo Sociale e PIL è andata progressivamente riducendosi – in stretto e diretto rapporto con il miglioramento dei livelli di sicurezza progressivamente raggiunti dal Paese - fino a raggiungere l'attuale 2,6%, quota leggermente inferiore al valore medio dell'intero periodo.⁸

⁷ I valori del Prodotto Interno Lordo sono quelli definiti dall'Istat con la metodologia del concatenamento. Questo meccanismo garantisce la migliore rappresentazione della crescita reale degli aggregati economici. L'elemento a sfavore di questa metodologia consiste nella mancanza dell'additività, proprietà delle misure in volume per cui dalla somma delle componenti deflazionate di un aggregato si ottiene l'aggregato totale a sua volta deflazionato. Questa proprietà consente di ottenere il valore totale di un aggregato dalla somma dei suoi componenti, così come accade con le valutazioni a prezzi correnti. Infatti la somma dei valori concatenati delle componenti di un aggregato non è uguale al valore concatenato dell'aggregato stesso. Il concatenamento attraverso gli indici di tipo Laspeyres garantisce tuttavia la proprietà di additività per l'anno di riferimento e per l'anno seguente (cfr. Istat, Indici a catena, in www.istat.it/strumenti/metodi/contabilità/metodo/procontro.html).

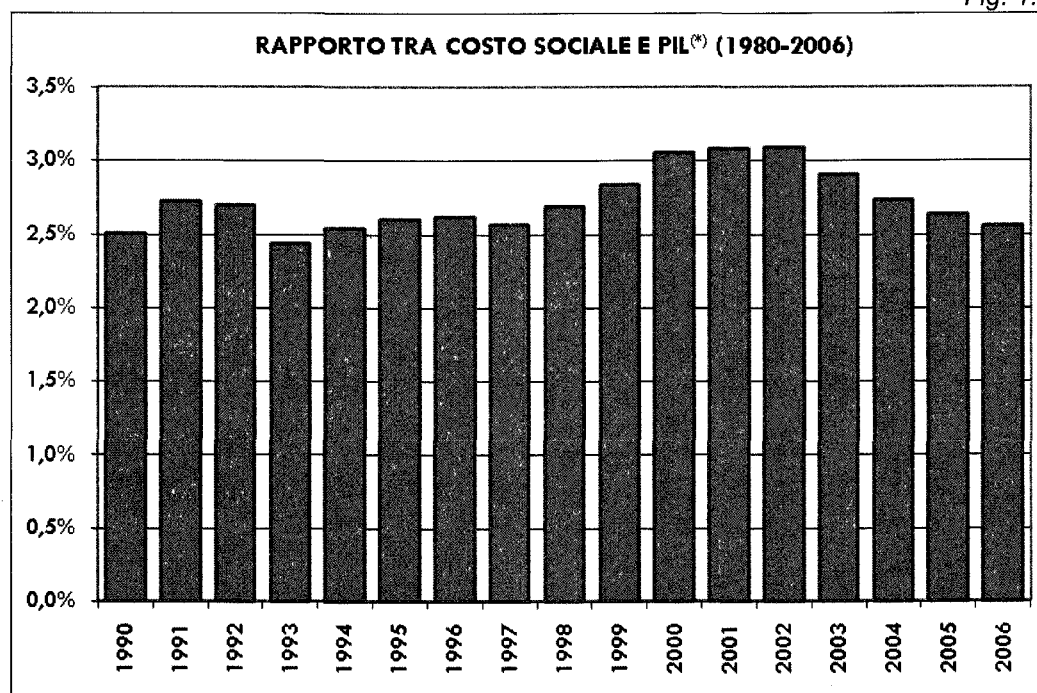
⁸ Nel 2007 l'incidenza del Costo Sociale sul PIL è scesa al 2,4%.

Tab. 1.6

IL COSTO SOCIALE DEGLI INCIDENTI STRADALI (Valori in milioni di Euro)			
	PIL a prezzi di mercato (Valori concatenati)	CS (Costo sociale)	CsS/PIL
1990	1.017.666	25.497	2,5%
1991	1.033.275	28.167	2,7%
1992	1.041.261	28.108	2,7%
1993	1.032.013	25.168	2,4%
1994	1.054.220	26.774	2,5%
1995	1.084.023	28.182	2,6%
1996	1.095.897	28.661	2,6%
1997	1.116.415	28.622	2,6%
1998	1.132.060	30.465	2,7%
1999	1.148.636	32.632	2,8%
2000	1.191.057	36.340	3,1%
2001	1.212.713	37.366	3,1%
2002	1.218.220	37.587	3,1%
2003	1.218.013	35.385	2,9%
2004	1.236.671	33.792	2,7%
2005	1.243.525	32.756	2,6%
2006	1.266.420	32.408	2,6%
2007	1.284.868	31.137	2,4%
1997-2006	11.983.730	337.353	2,8%

Elaborazioni RST su dati Istat, anni vari

Fig. 1.8



Elaborazioni RST su dati Istat, anni vari

1.7 L’AFFIDABILITÀ DEI DATI

I dati sugli incidenti stradali sono acquisiti dalle forze di polizia stradale nazionali e locali tramite la compilazione di appositi moduli di rilevazione che, attraverso diversi “percorsi”, vengono raccolti dall’Istat. Il nostro Istituto centrale di statistica effettua anche le opportune verifiche, sollecita la trasmissione dei dati mancanti e consolida le informazioni che provengono da oltre **6.000** fonti.⁹

Nel 2007 l’Istat ha effettuato una profonda revisione delle metodologie di verifica e consolidamento dei dati e ha realizzato una **nuova serie statistica che al momento si sviluppa dal 2000 al 2006**¹⁰ e copre in modo più completo e con una migliore qualità il fenomeno dell’incidentalità stradale. Questi nuovi dati rappresentano adeguatamente la realtà o sono ancora sottodimensionati, come viene sostenuto da taluni?

Sino a quando non sarà disponibile il sistema di monitoraggio sulla sicurezza stradale sarà difficile dare una risposta certa e definitiva ma ci sono due confronti che, in attesa della realizzazione del sistema nazionale di monitoraggio,¹¹ possono fornirci indicazioni abbastanza precise.

1.8 VERBALI DEGLI INCIDENTI E STATISTICHE SANITARIE

Il primo è costituito dalle **statistiche sanitarie** che rilevano, tra le molte altre caratteristiche, le “cause esterne” di morte e cioè – per gli aspetti che ci interessano – le morti per traumatismi da “*incidenti stradali da veicolo a motore*” e da “*incidenti da altri veicoli stradali*”. Il dato al 2002 (non sono disponibili statistiche più recenti) indica 7.119 decessi per traumatismi da incidenti stradali a fronte di 6.990 morti entro i 30 giorni dall’incidente rilevati dalle statistiche di incidentalità basate sui verbali di accertamento degli incidenti redatti dalle forze di polizia stradale (Polizia di Stato, Arma dei Carabinieri, Polizia locale, Guardia di Finanza, Guardie forestali, etc.).

⁹⁹ Le fonti principali sono tre: Polizia Stradale di Stato, Arma dei Carabinieri e Polizie municipali e provinciali (quasi tutti i Comuni e alcune Province sono dotati di corpi di polizia locale che effettuano rilevazione degli incidenti stradali). Esistono poi delle fonti “*minori*” che rilevano quote minime di incidenti stradali e sono: la Guardia di Finanza, la Polizia giudiziaria, il Corpo Forestale.

¹⁰ La nuova serie sostituisce i dati già pubblicati relativi agli anni che vanno dal 2000 al 2005 compresi.

¹¹ Il Sistema Nazionale di Monitoraggio è previsto dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale ed è finalizzato sia a misurare l’evoluzione della sicurezza stradale nelle sue diverse componenti, sia a valutare l’efficacia delle misure poste in essere per migliorare la sicurezza stradale così da consentire di concentrare gli investimenti sulle linee di azione più efficaci e distoglierli dalle linee di azione che si sono rivelate inadeguate a determinare riduzioni di vittime rilevanti.

I due dati presentano, dunque, uno **scarto, a favore delle statistiche sanitarie di 139 unità (+ 1,99%)**.

Uno scarto così contenuto è pienamente giustificato dal fatto che gli esiti mortali delle statistiche sanitarie sono rilevati a qualunque distanza temporale dall'evento (anche quando si registra un decesso dopo molti mesi o anni dall'incidente stradale) mentre le statistiche degli incidenti stradali prendono in considerazione solo i morti entro 30 giorni dall'evento (dall'incidente) secondo uno standard adottato da tutti i Paesi dell'Unione europea e quasi tutti i Paesi sviluppati.¹² D'altro lato lo scarto rientra ampiamente nelle tolleranze tra rilevazioni sviluppate da fonti diverse (i corpi di polizia stradale da un lato, le strutture sanitarie dall'altro) e con modalità, forme e finalità del tutto differenti. Ma l'aspetto più rilevante è che nella seconda metà degli anni '90 lo scarto tra le statistiche prodotte dal sistema sanitario e quelle prodotte dai corpi di polizia stradale, ed espresse dalla vecchia serie statistica, oscillava tra +20% a +30% a favore delle statistiche sanitarie. In altri termini, **in dieci anni lo scarto tra le due serie è passato dal 30% al 2%**.

L'annullamento dei vistosi scarti quantitativi e la **sostanziale concordanza** dei dati provenienti dalle due fonti autorizza a ritenere il dato della nuova serie statistica degli incidenti stradali **affidabile e con una soddisfacente copertura del fenomeno**. Più esplicitamente non vi sono elementi per ritenere che una quota rilevante di incidenti stradali non sia rilevata a meno di non ipotizzare che le numerose strutture sanitarie che operano sul territorio da un lato e le numerosissime polizie stradali competenti sui diversi sistemi stradali (stiamo parlando di migliaia di soggetti fonte) abbiano realizzato due distinti sistemi di omissione delle rilevazioni che portano ad un medesimo risultato. Questo evento deve essere considerato altamente improbabile.

Ciò naturalmente non significa che i dati non siano perfettibili, al contrario molti aspetti della rilevazione devono essere migliorati urgentemente e a tale fine è già attivo da diversi mesi un gruppo di lavoro interistituzionale ma occorre dar atto che nel corso del 2008, con la produzione della nuova serie di statistiche sull'incidentalità stradale, l'Istat ha realizzato un netto miglioramento della base conoscitiva.

¹² Prima dell'adozione di questo standard (più propriamente si dovrebbe parlare di una convenzione di comodo) i parametri temporali per la definizione di morte per incidente stradale nei Paesi europei variavano da 24 ore (come in Portogallo) a 30 giorni (come nel Regno Unito), con evidenti problemi di confrontabilità. A tutt'oggi la Francia pubblica una doppia serie di statistiche con morti a 7 e a 30 giorni. L'Italia fino all'anno 2000 rilevava unicamente i morti entro il 7° giorno dall'incidente.

1.9 INFORTUNI, RISARCIMENTI E PREMI NEL SISTEMA ASSICURATIVO RC AUTO

Il secondo elemento da prendere in esame è costituito dal rapporto tra infortuni stradali rilevati dall'ISVAP¹³ (che rileva tutti gli incidenti stradali, con o senza vittime) e il numero di incidenti rilevato dalle statistiche sugli incidenti stradali dell'Istat che, tramite le polizie stradali, rileva esclusivamente gli incidenti con vittime. Ricordando che si tratta di due universi affatto differenti, laddove esistono sinistri senza vittime non censiti dalle statistiche sugli incidenti stradali e incidenti con vittime che non sono rilevati come sinistri dal sistema assicurativo, si nota che, a meno di contenute oscillazioni, il rapporto tra incidenti leggeri senza vittime, incidenti gravi con feriti e incidenti mortali tende ad attestarsi su parametri stabili.

In effetti, la distribuzione regionale del costo sociale generato dagli incidenti stradali e dalle vittime da questi causate (calcolato su dati Istat) e del monte risarcimenti riconosciuto dal sistema assicurativo (di fonte ISVAP) presenta una sostanziale concordanza a meno di piccole oscillazioni dovute dal diverso apprezzamento delle vittime, con un'unica rilevante eccezione: la regione Campania, dove la quota del costo sociale calcolato sulle statistiche Istat è nettamente più bassa di quella dei risarcimenti.¹⁴

Più in particolare, nel 2006 il sistema assicurativo ha riconosciuto **3.205.234 sinistri** stradali (incidenti con e senza vittime) che ha risarcito, nello stesso anno o in anni successivi, per un complesso di **13.153 milioni di Euro**.¹⁵

Nello stesso anno l'Istat ha registrato 238.124 incidenti con vittime per un costo sociale di 32.408 milioni di Euro.

Accade, dunque, che nel nostro Paese si registrano:

- 7,4 incidenti con vittime rilevati dalle forze di polizia stradale ogni 100 sinistri registrati dal sistema assicurativo;

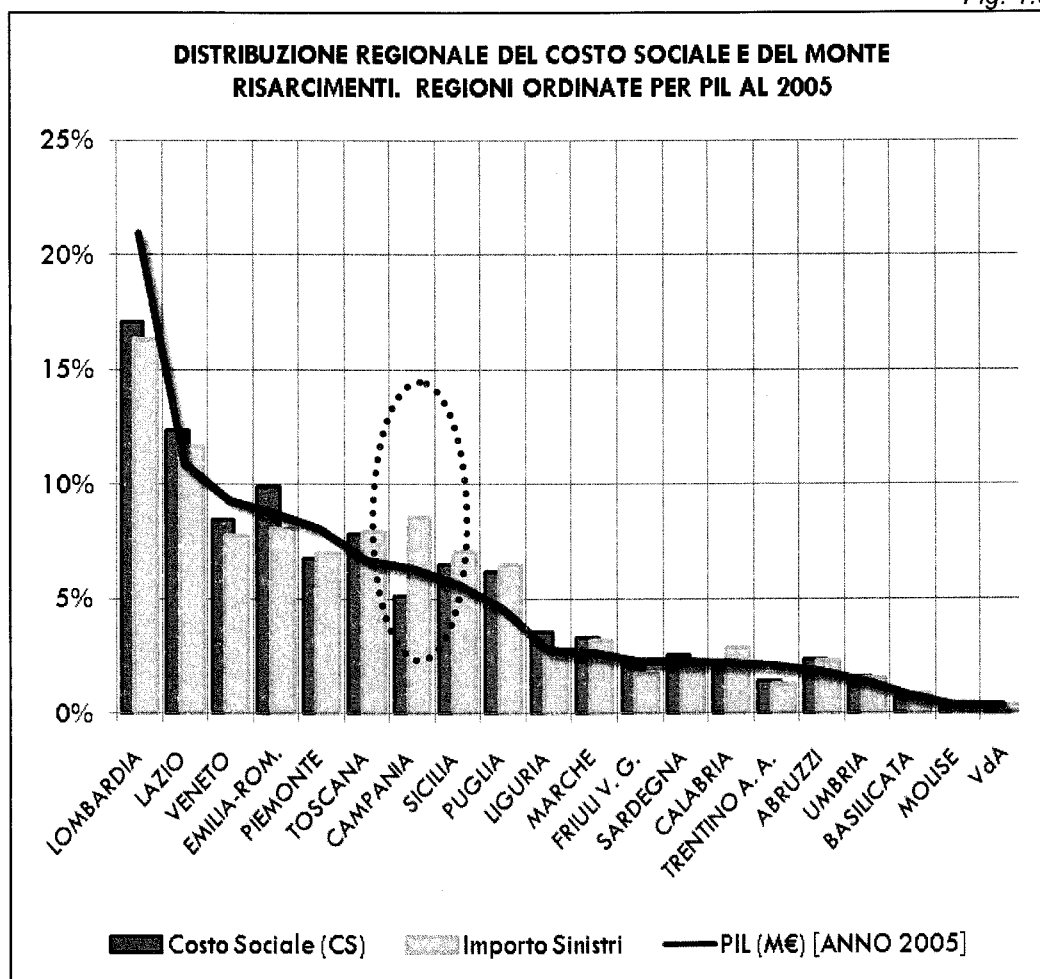
¹³ La fonte delle statistiche ISVAP è costituita dal sistema assicurativo.

¹⁴ Lo scarto può essere interpretato o come risultato di un sovradimensionamento delle richieste di risarcimento (come viene indicato esplicitamente dall'Associazione Nazionale delle Imprese di Assicurazioni nella Relazione Generale del 2008) o come il risultato di una configurazione del rischio stradale straordinariamente favorevole, con una generazione di vittime straordinariamente bassa e un livello di sicurezza stradale molto più elevato di quello riscontrato in qualunque altra regione italiana o, infine, con una reticenza statistica degli incidenti con vittime trasmessi all'Istat. È probabile che i tre elementi sopra indicati concorrano tutti, con pesi diversificati.

¹⁵ Fonte: ISVAP, Relazione 2007, 2008 e Servizio Statistica ISVAP.

- 18,1 incidenti con vittime rilevati dalle forze di polizia stradale ogni milione di Euro di risarcimenti accertati dal sistema assicurativo;
- 40,6 Euro di risarcimenti da parte del sistema assicurativo ogni 100 Euro di costo sociale determinato dagli incidenti stradali.

Fig. 1.9



Il rapporto tra risarcimenti e costo sociale risulta piuttosto basso, alle attuali valutazioni (molto caute) dei costi generati dagli incidenti stradali ed è ancora più basso nella prospettiva di una revisione dei parametri di valutazione del costo sociale.

In realtà, il rapporto tra risarcimenti e costo sociale ci indica che **il 60% dei costi generati dagli incidenti stradali si scarica – senza alcuna mediazione o mutualità – direttamente sullo Stato, sulle singole imprese e soprattutto sulle singole famiglie** determinando, nei casi più gravi e per le famiglie socialmente ed economicamente più deboli, forti disagi **economici che si aggiungono al dolore e al dramma della perdita del familiare o della sua inabilità.**

Un altro aspetto da tenere in considerazione riguarda il fatto che la bassa copertura media della mutualità (il 40% del costo sociale) non si applica omogeneamente a tutte le componenti di incidentalità. I risarcimenti infatti:

- coprono abbastanza bene gli incidenti minori, senza vittime, che danneggiano solo beni materiali;
- coprono meno bene gli incidenti con feriti;
- coprono in misura ancora minore gli incidenti più gravi, con morti e disabili permanenti, proprio perché il danno biologico viene valutato con criteri nettamente diversi.

Fermo restando che appare del tutto inopportuno porre a carico della mutualità (del sistema assicurativo) tutte le componenti del costo sociale come, ad esempio, le spese per i controlli di polizia stradale, quelle giudiziarie, etc. che, **in tutti i Paesi sviluppati, restano a carico della fiscalità generale**, resta da definire quale sia la quota di oneri da incidenti stradali ricadenti sulle imprese e sulle famiglie da porre a carico della mutualità, se tale quota debba essere bassa, alta o coprire la totalità degli oneri e se il livello di copertura debba essere omogeneo per tutte le fasce di incidenti o meno. Queste scelte dovrebbero essere definite in piena consapevolezza nell'ambito di una politica di mutualità del settore e tenendo conto delle implicazioni in materia di sicurezza stradale. A titolo meramente esemplificativo si nota che una minore copertura degli incidenti stradali di minore entità e un parallelo trasferimento di quote di risarcimento verso gli incidenti più gravi da un lato avrebbe un effetto deterrente rispetto alla diffusione di comportamenti di guida trasgressivi che sono uno dei principali fattori dell'incidentalità grave, con morti e feriti, e dall'altro consentirebbe un alleggerimento della gestione dei risarcimenti con la conseguente possibilità di ridurre i costi di gestione e, quindi, di migliorare (aumentare) il rapporto tra monte risarcimenti e monte premi. Ovviamente questa non è la sede per avanzare proposte e, tanto meno, per sviluppare le possibili soluzioni tecniche, ci sembra però che la materia abbia un'importanza tale, sia sotto il profilo sociale ed economico, sia sotto quello della sicurezza stradale, da richiedere una segnalazione specifica.

Concludiamo queste schematiche considerazioni sul sistema assicurativo notando che i rapporti fondamentali tra:

- incidenti con vittime e sinistri in generale (7,4 incidenti ogni 100 sinistri);
- incidenti con vittime per milioni di Euro di risarcimenti (18,1 incidenti ogni milioni di Euro);
- risarcimenti per 100 Euro di costo sociale (40,6 Euro di risarcimenti ogni 100 Euro di costo sociale);

presentano una sensibile variabilità territoriale.

Tale variabilità è dovuta prevalentemente alla configurazione locale del rischio, alla maggiore o minore gravità degli incidenti, alla maggiore o minore quota di traffico urbano, all'incidenza della mobilità su due ruote a motore, etc.

Nella maggior parte del territorio nazionale il numero di incidenti con vittime per 100 sinistri resta compreso tra +/- 30% della media nazionale. Fanno eccezione due gruppi di regioni:

- la Liguria e l'Emilia-Romagna, dove il numero di incidenti con vittime è sensibilmente più elevato della media (oltre 10 incidenti con vittime ogni 100 sinistri);
- la Basilicata, il Molise, la Campania, la Calabria e la Valle d'Aosta, che registrano un numero decisamente basso (tra 2,8 e 4,7) di incidenti con vittime ogni 100 sinistri.

Se nel primo gruppo il più elevato rapporto può essere spiegato con gli **alti indici di rischio** (incidenti, morti e feriti per 100.000 abitanti) caratteristici di queste due regioni, il basso numero di incidenti gravi (con vittime) delle quattro regioni meridionali e della Valle d'Aosta è di più complessa interpretazione. L'Associazione Nazionale delle Imprese di Assicurazione (ANIA) nella relazione del 2008 indica che in queste quattro regioni meridionali si registra un forte "sovradimensionamento" del numero di denunce di sinistri e questo potrebbe spiegare il basso rapporto tra incidenti con vittime rilevati dalle forze di polizia stradale (che rispecchierebbero fedelmente la realtà) e il "sovradimensionamento" del numero di denunce e richieste di risarcimenti.

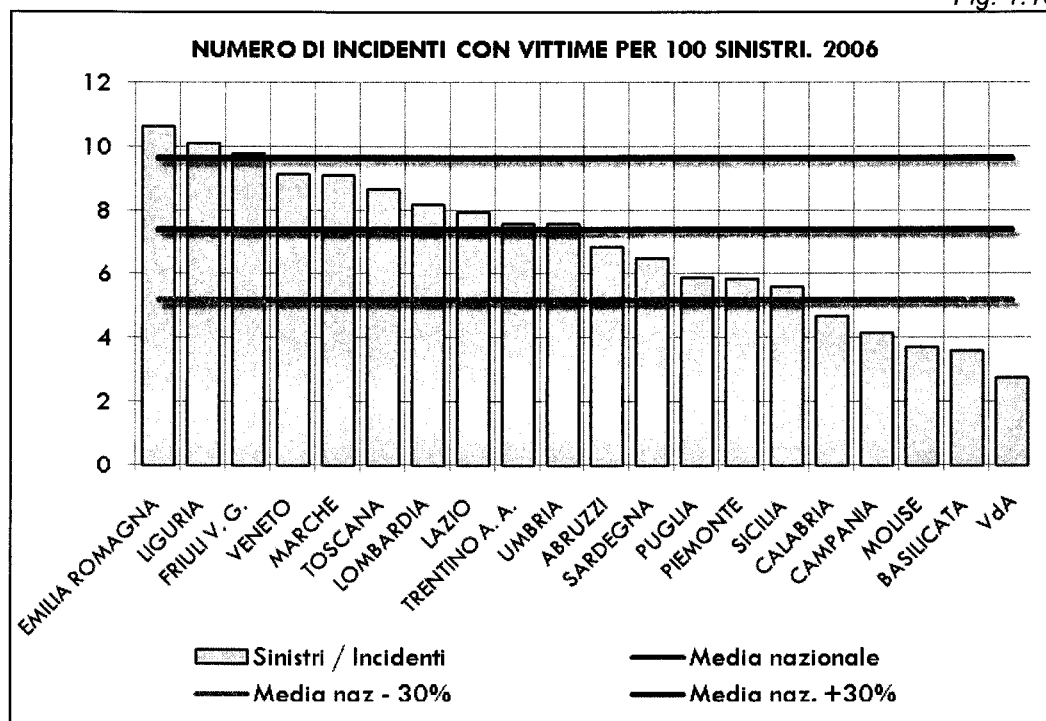
Considerazioni del tutto analoghe possono essere sviluppate per la distribuzione regionale del numero di incidenti con vittime rilevato dalle polizie stradali per milione di Euro di risarcimenti. L'ordinamento delle regioni subisce qualche piccolo cambiamento ma permane e resta del tutto evidente lo scarto tra la media nazionale (18,1 incidenti con vittime ogni milione di

Euro di risarcimenti) e il basso (e omogeneo) numero di incidenti con vittime per milione di Euro di risarcimenti in Molise (10,2), Calabria (10,0), Campania (9,7) e Basilicata (8,7). Anche in questo caso, alle quattro regioni meridionali si aggiunge la Valle d'Aosta con 9,3 incidenti con vittime ogni milione di Euro di risarcimenti.

Infine, appare rilevante segnalare che la quota di risarcimenti per 100 Euro di costo sociale (40,6 a livello nazionale) risulta decisamente più bassa della media nelle regioni ad alta incidentalità (tra 35 e 30 Euro) e molto più alta della media in Molise (48 Euro), Calabria (51 Euro), Basilicata (52 Euro) e Campania (68 Euro). Del tutto eccezionale risulta poi la situazione della Valle d'Aosta dove i risarcimenti coprono quasi completamente (86 Euro su 100) il costo sociale.¹⁶

Se invece consideriamo che in queste regioni il numero di sinistri risarciti dal sistema assicurativo rifletta la realtà dell'incidentalità (e quindi non ci sia un "sovradimensionamento"), allora siamo di fronte o ad una configurazione di rischio particolarmente favorevole (molti incidenti ma pochi incidenti gravi con vittime) o ad una rilevante evasione statistica da parte delle forze di polizia stradale.

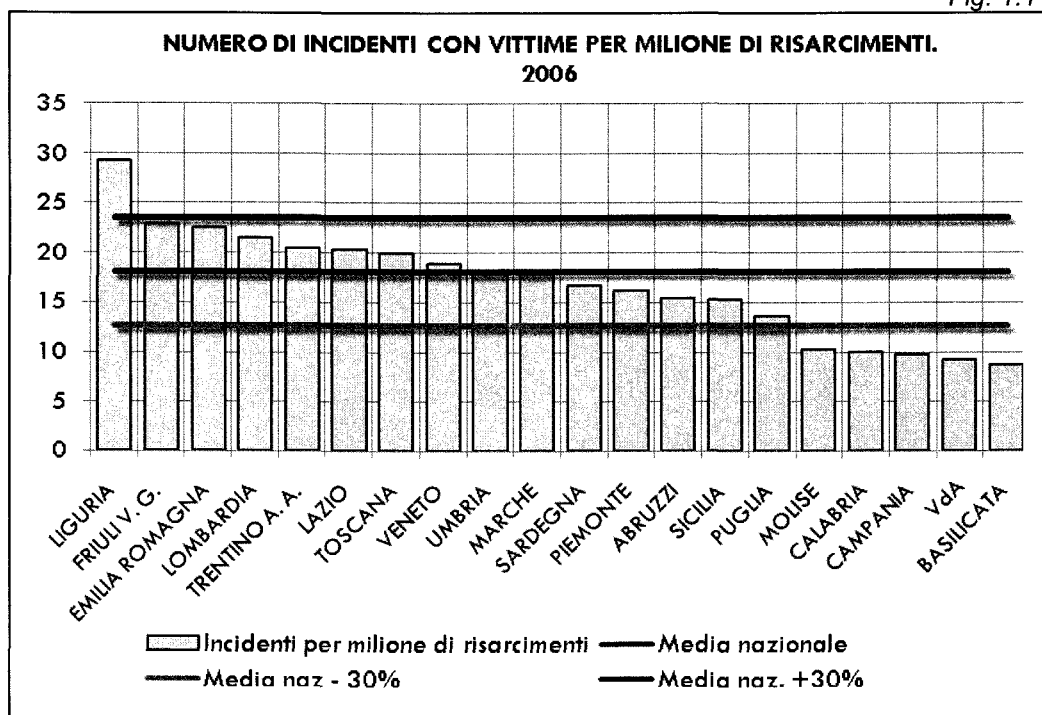
Fig. 1.10



Elaborazioni RST su dati Istat e ISVAP

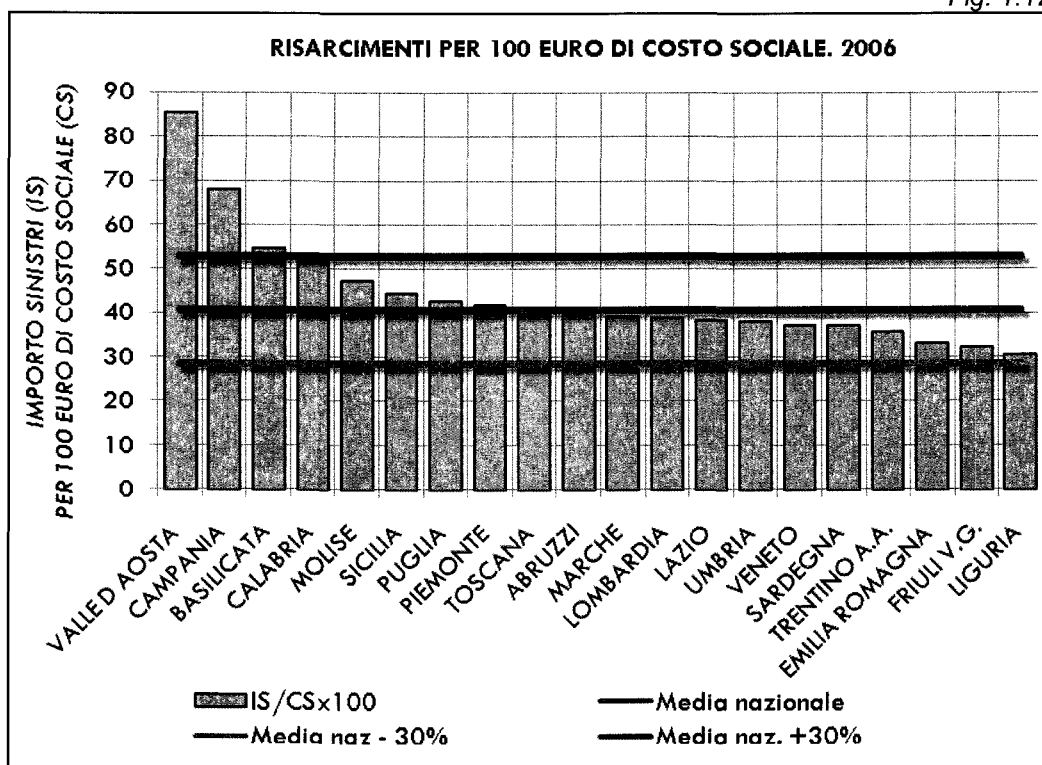
¹⁶ Ma non vi sono dati per sapere se alla elevata copertura in termini aggregati corrisponda anche una equilibrata ripartizione dei risarcimenti per classe di incidenti.

Fig. 1.11



Elaborazioni RST su dati Istat e ISVAP

Fig. 1.12



Elaborazioni RST su dati ISVAP e Istat

In definitiva, il confronto tra sinistri risarciti dal sistema assicurativo e incidenti verbalizzati dalle forze di polizia stradale non ci fornisce una risposta certa e definitiva (né poteva essere altrimenti) ma ci indica come **sia possibile una certa evasione statistica in una parte delle regioni meridionali e nella Valle d'Aosta**, sempre che in tali regioni non vi siano configurazioni di rischio affatto particolari, con una quota di incidenti gravi con vittime (feriti e morti) straordinariamente bassa. Come accennato nel precedente paragrafo, una risposta definitiva potrà offrirla solo il sistema di monitoraggio nazionale.

Fatte salve le incertezze indicate sopra, la nuova serie di dati sugli incidenti stradali elaborata dall'Istat non consente di ritenere legittimamente che vi siano lacune rilevanti e sistematiche in termini di copertura del fenomeno. Ovviamente è possibile che tre fonti distinte (le polizie stradali, le strutture sanitarie, le agenzie di assicurazioni) e costituite ciascuna da migliaia di unità che effettuano rilevazioni in modo del tutto autonomo, convergano su uno stesso errore ma l'eventualità da un lato è ben poco probabile e dall'altro – se dovesse verificarsi – risulterebbe vagamente inquietante.

1.10 CONFIGURAZIONE DI BASE DELL'INCIDENTALITÀ ITALIANA

I 2/3 del costo sociale nazionale sono determinati da incidenti in **aree urbane**, che causano il 44% dei morti e il 73% dei feriti, con un costo sociale pari al 66% del totale. Su queste strade si determina anche l'incidentalità con il più basso indice di gravità: 10,2 morti ogni 1.000 vittime.¹⁷

Gli incidenti sul **sistema stradale di livello nazionale** (autostrade e strade statali) determinano poco meno del 19% del costo sociale e causano il 29% dei morti e il 16% dei feriti. Su queste strade gli incidenti presentano un indice di gravità tre volte più alto: 30,8 morti ogni 1.000 vittime. Il diverso rapporto tra morti e feriti e, in particolare il maggior livello di gravità, è l'effetto diretto delle maggiori velocità medie tenute dai veicoli su queste strade e, conseguentemente, dalle maggiori intensità di impatto in caso di incidente.¹⁸

Gli incidenti sulle **strade locali** (regionali, provinciali e comunali extraurbane) determinano il restante 15% del costo sociale e causano il 27% dei morti e il 12% dei feriti. Su queste strade si registrano il più elevato indice di gravità, con 37,5 morti ogni 1.000 vittime. Riteniamo opportuno segnalare che il livello di gravità che si raggiunge su queste strade non è associato ad una ancor maggiore velocità media di percorrenza ma al fatto che le strade

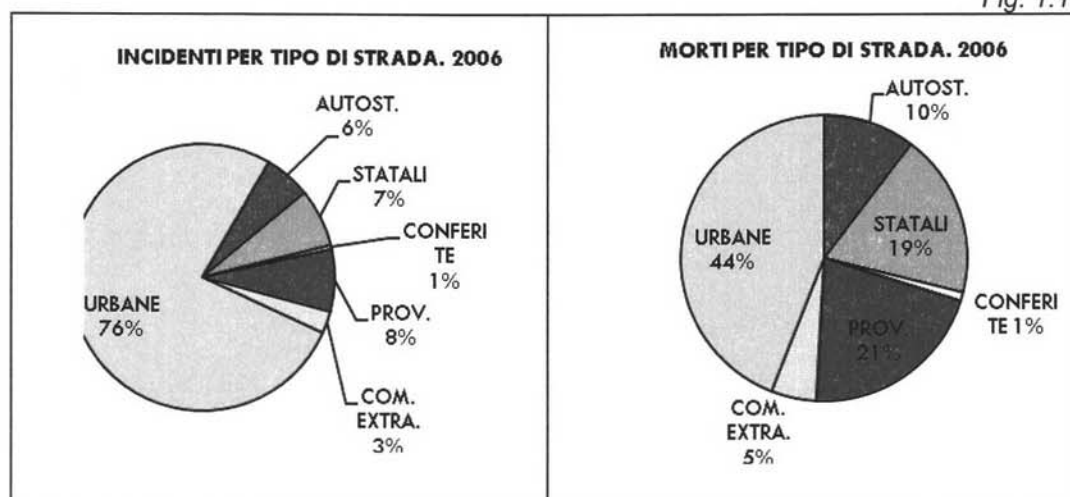
¹⁷ Indice di gravità: numero di morti per 1.000 vittime nel complesso (morti + feriti).

¹⁸ Più propriamente, aumenta l'energia cinetica che interessa l'evento.

regionali, provinciali e comunali extraurbane presentano una minore dotazione di barriere di contenimento e di altre misure di attenuazione degli impatti. Questa circostanza aumenta in modo netto la gravità degli incidenti (e la quota di morti e feriti gravi a parità di incidenti o di vittime) anche a velocità più contenute.

Una configurazione di incidentalità stradale così fortemente spostata sul versante urbano non costituisce un carattere specifico dell'Italia ma è comune a tutti i Paesi europei ad economia matura, per intenderci ai Paesi dell'UE15.¹⁹ Costituisce invece una caratteristica peculiare nel nostro Paese il fatto che l'incidentalità urbana segue una evoluzione decisamente meno favorevole della media e, in particolare, meno favorevole dell'evoluzione dell'incidentalità nella rete stradale nazionale (vedi il successivo capitolo).

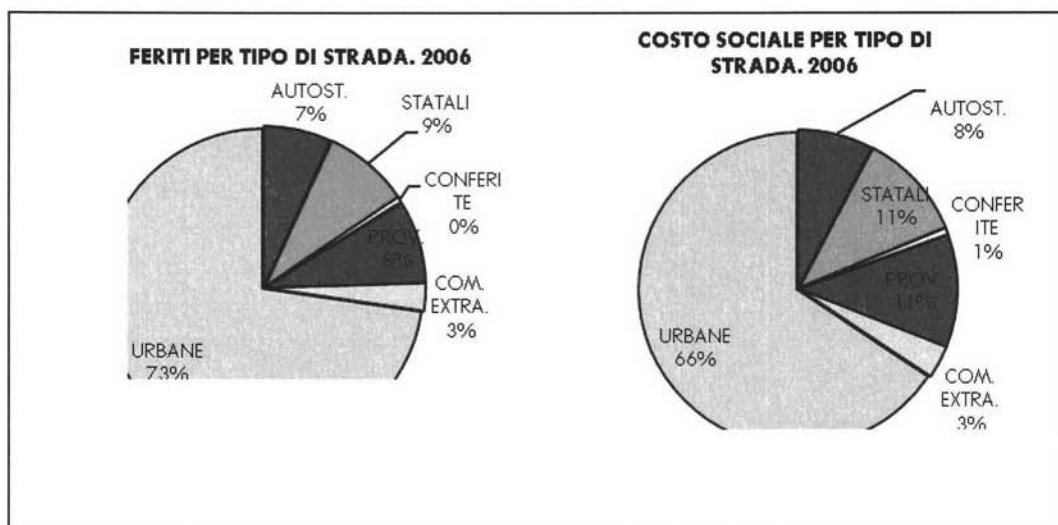
Fig. 1.13



Elaborazioni RST su dati Istat, 2006

Fig. 1.14

¹⁹ Unione europea prima dei due ultimi allargamenti.



Elaborazioni RST su dati Istat, 2006

Tab. 1.7

INCIDENTI E VITTIME PER TIPO DI STRADA. 2006

	VALORI				
	INCIDENTI	MORTI	FERITI	COSTO SOCIALE	IG ²⁰
SISTEMA NAZIONALE	30.239	1.639	51.512	6.076	30,84
AUTOSTRADIE	13.319	590	22.646	2.489	25,39
STATALI	16.920	1.049	28.866	3.587	35,07
STRADE LOCALI	25.708	1.536	39.401	5.041	37,52
CONFERITE ²¹	1.194	58	1.946	224	28,94
PROVINCIALI	18.047	1.189	28.084	3.724	40,62
COM. EXTRAURB.	6.467	289	9.371	1.093	29,92
URBANE	182.177	2.494	242.042	21.291	10,20
TOTALE	238.124	5.669	332.955	32.408	
	COMPOSIZIONE %				
	INCIDENTI	MORTI	FERITI	COSTO SOCIALE	
SISTEMA NAZIONALE	12,7%	28,9%	15,5%	18,8%	
AUTOSTRADIE	5,6%	10,4%	6,8%	7,7%	
STATALI	7,1%	18,5%	8,7%	11,1%	
STRADE LOCALI	10,8%	27,1%	11,8%	15,6%	
CONFERITE	0,5%	1,0%	0,6%	0,7%	
PROVINCIALI	7,6%	21,0%	8,4%	11,5%	
COM. EXTRAURB.	2,7%	5,1%	2,8%	3,4%	
URBANE	76,5%	44,0%	72,7%	65,7%	
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Elaborazioni RST su dati Istat, 2006

²⁰ Indice di gravità: numero di morti per 1.000 vittime nel complesso (morti + feriti).

²¹ Strade conferite al demanio regionale. La maggior parte delle Regioni ha successivamente trasferito la proprietà o la gestione alle Province.

2 CONFRONTI INTERNAZIONALI

2.1 IL QUADRO COMPLESSIVO

L'esame dello stato e dell'evoluzione della sicurezza stradale negli altri Paesi può fornire ulteriori elementi per comprendere le dimensioni e le caratteristiche dell'incidentalità stradale italiana e per valutarne le cause prevalenti.

Il quadro generale, a livello planetario, è stato delineato dalla Organizzazione Mondiale della Sanità in occasione dell'anno mondiale della sicurezza stradale e riporta una valutazione di oltre un milione di morti ogni anno a causa degli incidenti stradali e un costo sociale (costi complessivamente sostenuti dallo Stato, dalle imprese e dalle famiglie a causa della distruzione di beni, di danni biologici, di oneri sanitari, previdenziali, di ricostituzione delle professionalità, etc.) che, nei diversi Paesi oscilla tra l'1% e il 3% del Prodotto Interno Lordo.

L'aspetto più preoccupante della questione, però, riguarda l'evoluzione delle vittime degli incidenti stradali: queste, e i correlati costi sociali, non si stanno riducendo, al contrario, nei Paesi in via di sviluppo, in quelli che sono recentemente entrati nell'economia di mercato, nei grandi sistemi economici emergenti e in molti sistemi economici maturi **il numero di vittime è elevato e in fortissima crescita.**

Nel 2002 la **Cina** è stata accreditata di oltre 250.000 morti per incidenti stradali da uno studio dell'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) che rivede in aumento i dati ufficiali di quel Paese (110.000 morti). Per confronto ricordiamo che l'Unione europea nel 2006 ha registrato complessivamente 42.953 morti per incidenti stradali.²² Da notare che una precedente indagine condotta dall'autorevole TLR del Regno Unito attribuiva alla Cina 71.500 morti nel 1995, risultando così che nei sette anni compresi tra il 1995 e il 2002 si è registrato un aumento medio annuo di vittime del 7,7%, se facciamo riferimento ai dati ufficiali, o del 35,7% se facciamo riferimento alle stime dell'OMS. Situazioni non dissimili si rilevano in **India** che nel 2000 registrava 78.911 morti per incidenti stradali e nel 2004 ne registrava 92.618, con una crescita media annua del 4,3% (ma in India la fase di espansione dei consumi delle famiglie e in particolare la fase del passaggio da una mobilità contenuta e centrata sui mezzi di trasporto collettivi ad una mobilità molto più ampia e centrata su mezzi di trasporto individuali si sta sviluppando con maggior lentezza rispetto alla Cina). Un altro Paese che registra un elevatissimo numero di vittime è la **Federazione Russa** dove gli incidenti stradali nel 1990 hanno determinato 35.400 vittime, nel 2000 (prevalentemente a causa delle precarie condizioni economiche che hanno

²² Il 2006 è l'ultimo anno per il quale si dispone di statistiche omogenee per l'UE27 e cioè per tutti i Paesi che compongono l'Unione europea.

compreso la mobilità) le vittime si erano ridotte a 29.600, per tornare al valore di 34.500 nel 2004 e 32.700 nel 2006. Come si può agevolmente notare, in questo caso non abbiamo una tendenza chiara e costante alla crescita o alla riduzione ma un andamento oscillante legato alle alterne vicende dell'economia di questo Paese. Si nota tuttavia che negli ultimi sei anni (durante la fase di nuova espansione dell'economia) si è registrata una crescita media annua delle vittime pari a +1,7%. Infine, negli **USA** le vittime causate dagli incidenti stradali sono passate da 41.945, nel 2000 a 42.642 nel 2006, con una evoluzione in sostanziale stabilità (crescita media annua pari a +0,3%).

Non è qui il caso di proporre un censimento completo del numero di vittime causato dagli incidenti stradali nei diversi Paesi e della loro evoluzione ma i pochi dati che sono stati presentati portano una chiara (anche se parziale) testimonianza a favore dell'affermazione dell'OMS che indica come le vittime degli incidenti stradali siano in forte crescita e gli incidenti stradali stessi siano destinati a diventare la **terza causa di morte nel 2020, a meno che tutti i maggiori sistemi socio-economici non attivino politiche molto decise per migliorare la sicurezza dei trasporti su strada.**

Ovviamente esistono alcune notevoli eccezioni, tra tutte citiamo il **Giappone** che passa da 9.200 vittime nel 2000 a 7.270 vittime nel 2006, con una riduzione media annua di -3,5% o l'**Australia** dove gli incidenti stradali hanno determinato 1.817 morti nel 2000 e 1.598 morti nel 2006, con una riduzione media annua pari a -2,0% ma, queste evoluzioni (e quelle dei Paesi dell'UE15 che esamineremo tra breve) non rappresentano la tendenza generale quanto una virtuosa eccezione.

2.2 UNIONE EUROPEA E STATI UNITI D'AMERICA

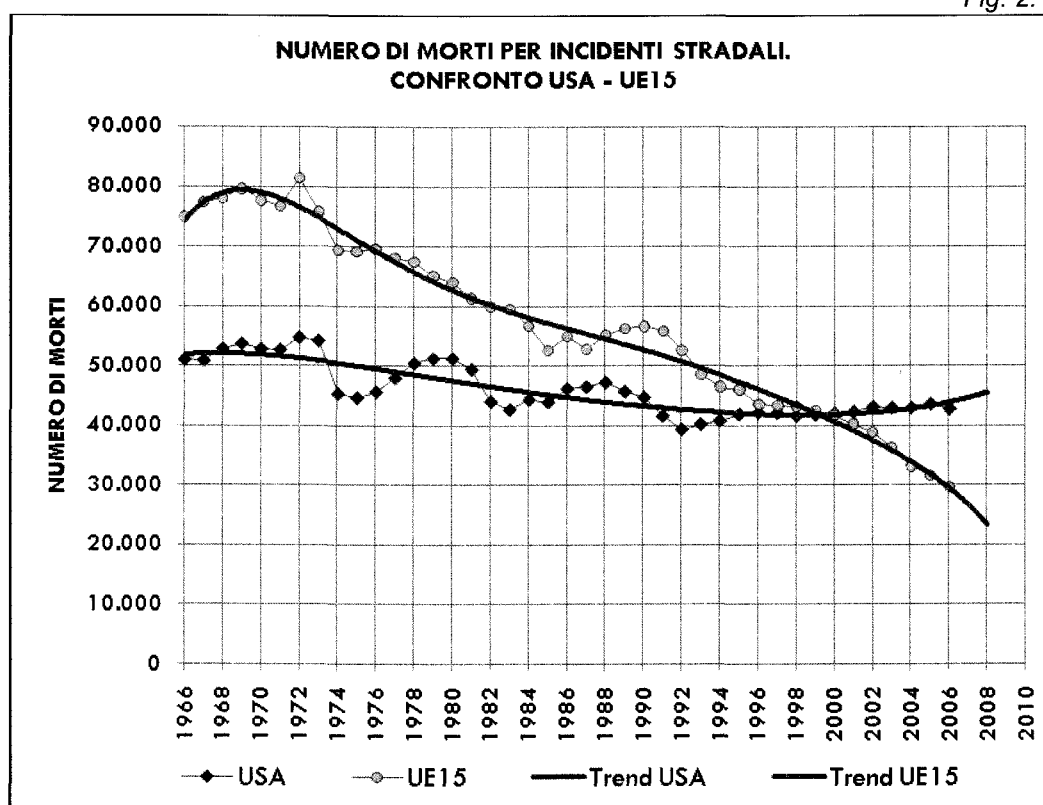
Il confronto tra lo stato e l'evoluzione della sicurezza stradale in USA e nella UE15 (l'Unione europea prima degli ultimi due allargamenti ai Paesi dell'Europa orientale, Malta e Cipro) fornisce ulteriori elementi di interesse poiché riguarda due sistemi economico-sociali, modelli di mobilità e sistemi infrastrutturali pienamente sviluppati.

Per una mera coincidenza statistica, il dato del 2000 sul numero delle vittime negli USA e nell'UE15 è pressoché identico: 41.945 morti negli USA, 41.658 morti nell'UE15. Ma si tratta di un valore la quale si è pervenuti da posizioni molto distanti e che, negli anni successivi, ha subito un'evoluzione altrettanto dissimile. Gli USA, nella seconda metà degli anni '60 registravano un numero di vittime non molto più elevato di quello rilevato nel 2000 (circa 52.000 ogni anno) e dal 1991 al 2006 hanno registrato

una sostanziale stabilità del numero di vittime (mediamente 42.900 ogni anno). L'UE15 nella seconda metà degli anni '60 registrava un numero di vittime clamorosamente più elevato di quello USA (mediamente 77.500 vittime ogni anno) e dal 1991 ha iniziato un processo di miglioramento della sicurezza stradale che ha portato ad una crescente riduzione delle vittime, fino a registrare, nel 2006, non più di 29.516 morti per incidenti stradali.

In altri termini, gli incidenti stradali avvenuti nell'UE15 tra il 1966 e il 1976 determinavano circa 24.700 morti in più ogni anno rispetto al dato USA ma a partire dalla seconda metà degli anni '70 il divario diminuisce progressivamente fino ad annullarsi nel 2000. Da questo anno il rapporto si inverte e l'UE15 tra il 2000 e il 2006 avvia un processo di riduzione delle vittime sempre più intenso mentre negli USA il numero di morti per incidenti stradali resta sostanzialmente invariato. Nel 2006 gli USA contano 42.642 morti sulle loro strade mentre l'UE15 ne conta 29.516, il vantaggio di sicurezza europeo determina 13.126 morti in meno.

Fig. 2.1



Elaborazione RST su dati CARE e NHTSA

Occorre tuttavia notare che i valori assoluti se da un lato forniscono una indicazione esplicita delle dimensioni del problema, dall'altro non consentono di tenere conto dei volumi di mobilità e delle dimensioni demografiche nell'ambito delle quali si generano gli incidenti stradali e le vittime. Per te-