

Finlandia, dalla Danimarca e dall'Olanda, Paesi che, negli anni '70 sono riusciti a determinate quote di riduzione delle vittime molto sostenute e ben più ampie di quelle italiane.

- c) Nel **1990** l'Italia si colloca al quinto posto della graduatoria di sicurezza dei Paesi dell'UE15, scavalcando la Finlandia. Questo però sarà l'ultimo anno in cui l'Italia si colloca nella fascia alta della graduatoria europea della sicurezza stradale.
- d) Nel **2000** l'Italia registra un tasso di mortalità superiore alla media dell'UE15, si colloca all'8° posto della graduatoria e viene superata da Germania, Irlanda e Finlandia (da questo anno il distacco tra i livelli di sicurezza italiani e quelli finlandesi diventa sempre più ampio). Regno Unito, Svezia, Olanda e Danimarca già negli anni precedente avevano mostrato prestazioni di sicurezza superiori a quelle italiane.
- e) Nel **2002** l'Italia scivola indietro di un altro posto (viene superata dall'Austria).
- f) Nel **2006**, l'anno in cui l'Italia raggiunge il tasso di mortalità più basso dal 1953, il nostro Paese slitta nella 13° posizione, essendo stato superato nelle prestazioni di sicurezza stradale anche da Spagna, Portogallo, Francia e Lussemburgo. Solo il Belgio e la Grecia hanno tassi di mortalità superiori a quello italiano.

L'apparente contraddizione tra la ripresa della riduzione delle vittime da un lato e la continua e sempre più ampia discesa nelle fasce basse della classifica di sicurezza stradale dell'UE15 si spiega con il fatto che mentre negli anni '90 il ritardo italiano era determinato dalla crescita delle vittime mentre quasi tutti gli altri Paesi europei miglioravano i livelli di sicurezza stradale, nel quadriennio 2003-2006 l'Italia ha fortemente ridotto il numero di vittime ma molti altri Paesi (Francia, Spagna, Portogallo, Austria, Lussemburgo e Irlanda) si muovono ad una velocità nettamente superiore rispetto a quella italiana. Ed è importante ricordare che queste evoluzioni così intense e stabili per più anni non sono il frutto di casualità ma il prevedibile risultato di politiche di sicurezza stradale più ampie, con più risorse, più efficaci, meglio finalizzate sui principali fattori di rischio.

Tab. 2.2

GRADUATORIA DI SICUREZZA DEI PAESI DELL'UE15 SULLA BASE DEI TASSI DI MORTALITÀ (MORTI PER 100.000 ABITANTI)

	1970	1980	1990	2000	2002	2006
1	GRECIA 12,5	SVEZIA 10,2	REGNO UNITO 9,1	REGNO UNITO 5,7	REGNO UNITO 5,8	OLANDA 4,5
2	REGNO UNITO 13,5	REGNO UNITO 10,7	SVEZIA 9,1	SVEZIA 6,7	OLANDA 6,1	SVEZIA 4,9
3	SPAGNA 16,2	FINLANDIA 11,5	OLANDA 9,2	OLANDA 7,3	SVEZIA 6,3	REGNO UNITO 5,5
4	SVEZIA 16,3	DANIMARCA 13,5	DANIMARCA 12,3	FINLANDIA 7,7	FINLANDIA 8,0	DANIMARCA 5,7
5	IRLANDA 18,3	OLANDA 14,2	ITALIA (ns) 12,6	GERMANIA 9,1	GERMANIA 8,3	GERMANIA 6,2
6	ITALIA (ns) 20,5	GRECIA 15,1	FINLANDIA 13,0	DANIMARCA 9,3	DANIMARCA 8,6	FINLANDIA 6,4
7	PORTOGALLO 21,2	ITALIA (ns) 16,3	IRLANDA 13,6	IRLANDA 11,0	IRLANDA 9,7	FRANCIA 7,8
8	FINLANDIA 22,9	IRLANDA 16,6	GERMANIA 14,0	ITALIA (ns) 12,2	AUSTRIA 11,9	LUSSEMBURGO 7,9
9	OLANDA 24,5	SPAGNA 17,5	LUSSEMBURGO 18,7	LUSSEMBURGO 13,2	ITALIA (ns) 12,2	AUSTRIA 8,9
10	DANIMARCA 24,6	GERMANIA 19,3	FRANCIA 19,8	AUSTRIA 13,4	BELGIO 12,7	IRLANDA 9,0
11	GERMANIA 27,3	BELGIO 24,3	BELGIO 19,9	FRANCIA 13,6	FRANCIA 12,9	PORTOGALLO 9,2
12	BELGIO 31,8	FRANCIA 25,4	AUSTRIA 20,3	BELGIO 14,4	SPAGNA 13,1	SPAGNA 9,5
13	FRANCIA 32,4	AUSTRIA 25,9	GRECIA 23,1	SPAGNA 14,6	LUSSEMBURGO 14,0	ITALIA (ns) 9,6
14	AUSTRIA 33,6	LUSSEMBURGO 27,0	SPAGNA 23,3	GRECIA 19,3	GRECIA 14,9	BELGIO 10,2
15	LUSSEMBURGO 39,0	PORTOGALLO 30,3	PORTOGALLO 30,4	PORTOGALLO 21,2	PORTOGALLO 16,1	GRECIA 15,0
14	UE 15 22,8	UE 15 18,0	UE 15 15,5	UE 15 11,1	UE 15 10,2	UE 15 7,6

Tab. 2.3

		ITALIA						UE15						
		MORTI	FERITI	CS	TM	TF	CSP	MORTI	FERITI	CS	TM	TF	CSP	
LEGGERO MIGLIORAMENTO	1980	9.203	222.873	29.236	16,3	395	518	1980	63.938	1.859.719	226.030	18,0	612	637
	1981	8.702	225.242	28.711	15,4	399	508	1981	61.280	1.835.903	220.571	17,2	602	619
	1982	8.307	217.416	27.585	14,7	385	488	1982	59.918	1.815.619	217.179	16,8	594	608
	1983	8.284	219.744	27.725	14,6	388	490	1983	59.462	1.792.087	214.812	16,6	586	601
	1984	7.744	217.553	26.811	13,7	385	474	1984	56.665	1.766.471	209.025	15,8	577	584
	1985	7.686	216.102	26.623	13,6	382	470	1985	52.514	1.703.286	198.588	14,6	556	554
	1986	7.628	213.159	26.325	13,5	377	465	1986	54.883	1.723.414	203.372	15,3	562	566
	1987	7.313	217.511	26.206	12,9	384	463	1987	52.789	1.703.450	198.983	14,7	554	553
	1988	7.480	228.186	27.225	13,2	403	481	1988	55.187	1.780.224	207.978	15,3	578	576
	1989	6.910	216.329	25.557	12,2	382	451	1989	56.198	1.793.933	210.396	15,5	580	581
STAGNAZIONE	1990	7.137	221.024	26.220	12,6	390	462	1990	56.517	1.783.482	210.071	15,5	574	577
	1991	8.083	240.688	28.985	14,2	424	511	1991	55.812	1.749.890	206.616	15,3	560	565
	1992	8.014	241.094	28.919	14,1	425	510	1992	52.587	1.732.305	200.825	14,3	552	547
	1993	7.163	216.100	25.893	12,6	379	455	1993	48.390	1.643.309	188.423	13,1	521	511
	1994	7.091	237.836	27.393	12,4	416	479	1994	46.367	1.667.914	187.413	12,5	526	506
	1995	7.020	259.571	28.893	12,3	453	505	1995	45.952	1.708.866	189.848	12,4	537	511
	1996	6.676	264.213	28.755	11,6	461	502	1996	43.557	1.688.268	184.992	11,7	529	496
REGRESSIONE	1997	6.712	270.962	29.301	11,7	472	510	1997	43.238	1.716.782	186.646	11,6	537	499
	1998	6.837	293.842	31.160	11,9	510	541	1998	43.088	1.759.227	189.561	11,5	549	506
	1999	6.949	322.999	33.462	12,1	561	581	1999	42.417	1.823.715	193.372	11,3	567	515
	2000	7.061	360.013	36.343	12,2	624	630	2000	41.552	1.828.165	192.493	11,0	567	511
	2001	7.096	373.286	37.369	12,3	645	646	2001	40.118	1.703.053	181.285	10,6	527	479
	2002	6.980	378.492	37.590	12,2	664	660	2002	38.682	1.730.833	181.327	10,2	537	479
MIGLIORA- MENTO	2003	6.563	356.475	35.388	11,4	622	617	2003	36.189	1.665.898	173.072	9,5	515	455
	2004	6.122	343.179	33.794	10,6	593	584	2004	32.988	1.596.004	163.464	8,6	491	427
	2005	5.818	334.858	32.758	10,0	573	560	2005	31.294	1.560.529	158.491	8,1	478	411
	2006	5.669	332.955	32.410	9,6	564	549	2006	29.490	1.536.296	154.192	7,6	469	400
	2007	5.200	323.306	31.046	8,7	542	521	2007						

Elaborazioni RST su fonti varie

Tab. 2.4

MORTI PER INCIDENTI STRADALI NEI PAESI DELL'UNIONE EUROPEA E IN CINQUE PAESI CANDIDATI E DELL'AREA EFTA.							
		1990	2000	2004	2005	2006	
1	BELGIO	BE	1.976	1.470	1.162	1.089	1.069
2	DANIMARCA	DK	634	498	369	331	306
3	GERMANIA	DE	11.046	7.503	5.842	5.361	5.091
4	GRECIA	EL	2.338	2.037	1.670	1.658	1.657
5	SPAGNA	ES	9.032	5.776	4.749	4.442	4.104
6	FRANCIA	FR	11.215	8.079	5.530	5.318	4.709
7	IRLANDA	IE	478	415	374	399	368
	ITALIA	IT	7.137	6.779	5.625	5.575	
8	ITALIA Nuova Serie	IT	7.137	7.061	6.122	5.818	5.669
9	LUSSEMBURGO	LU	71	58	49	46	36
10	OLANDA	NL	1.376	1.166	804	750	730
11	AUSTRIA	AT	1.558	1.082	878	768	730
12	PORTOGALLO	PT	3.017	2.118	1.294	1.247	969
13	FINLANDIA	FI	649	396	375	379	336
14	SVEZIA	SE	772	591	480	440	445
15	REGNO UNITO	UK	5.217	3.409	3.368	3.336	3.297
	UE 15		56.517	41.658	33.066	31.382	29.516
1	CIPRO	CY	116	111	117	102	86
2	REP. CECA*	CZ	1.291	1.486	1.382	1.286	1.063
3	ESTONIA	EE	436	204	170	169	204
4	UNGHERIA	HU	2.432	1.200	1.296	1.278	1.303
5	LATVIA	LV	947	588	516	442	407
6	LITUANIA	LT	933	641	752	760	759
7	MALTA	MT	4	15	13	17	10
8	POLONIA	PL	7.333	6.294	5.712	5.444	5.243
9	SLOVACCHIA	SK	731	628	603	560	579
10	SLOVENIA	SI	517	313	274	258	262
11	BULGARIA	BG	1.567	1.012	943	957	1.043
12	ROMANIA	RO	3.782	2.499	2.418	2.641	2.478
	UE 12		20.089	14.991	14.196	13.914	13.437
	UE 27		76.606	56.649	47.262	45.296	42.953
1	CROAZIA	HR	1.360	655	608	597	614
2	TURCHIA	TR	6.286	5.510	4.427	4.505	4.633
3	ISLANDA	IS	24	32	23	19	31
4	NORVEGIA	NO	332	341	259	224	242
5	SVIZZERA	CH	954	592	510	409	370
	Candidati e area EFTA		8.956	7.130	5.827	5.754	5.890

Elaborazioni RST su dati CARE e statistiche nazionali

3 L'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE IN ITALIA

In questo capitolo viene sviluppata l'analisi dell'evoluzione dell'incidentalità stradale in Italia con particolare riferimento:

- all'evoluzione recente, come descritta dalla nuova serie di dati sugli incidenti stradali resa disponibile dall'Istat l'11 dicembre 2007;*
- ai dati raccolti dal Ministero dell'Interno sul numero di vittime causato dagli incidenti stradali nel 2007 e nel primo semestre del 2008 (come noto si tratta di dati parziali relativi a circa il 40% della mortalità e al 30% dei ferimenti);*
- all'evoluzione dell'incidentalità nei mesi di luglio-agosto, dal 2002 al 2008 (anche questa esaminata attraverso i dati raccolti dal Ministero dell'Interno);*
- agli effetti della patente a punti e del rafforzamento dell'apparato sanzionatorio sull'evoluzione delle vittime della sicurezza stradale;*
- al rapporto tra tendenze evolutive e obiettivo di riduzione delle vittime fissato dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e dal 3° Programma di Azione della Commissione europea.*

3.1 I CAPISALDI DELL'EVOLUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ ITALIANA

Nei 54 anni compresi tra il 1953 (anno della prima statistica sistematica e attendibile sugli incidenti stradali in Italia) al 2006 (ultimo anno per il quale si dispone di dati definitivi su questa materia) gli incidenti stradali hanno determinato **417.528 morti** e **12.705.956 feriti**. Di questi ultimi si stima che circa 2 milioni abbiano riportato inabilità permanenti di rilevante gravità.

In tutto questo periodo le fasi di crescita del numero delle vittime sono state leggermente più lunghe di quelle caratterizzate da una riduzione delle vittime: 25 anni di crescita del numero di morti contro 28 anni di riduzione e 32 anni di crescita dei feriti contro 21 di riduzione. Gli anni in cui si è registrato un aumento complessivo di vittime³⁸ sono 29 e impegnano il 55% del periodo in esame.

In relazione al segno e all'intensità della variazione delle vittime l'evoluzione della sicurezza stradale nel nostro Paese può essere suddivisa in otto periodi.

³⁸ La variazione complessiva delle vittime viene misurata in modo ponderato attraverso indici di costo alla società dei morti e dei feriti.

3.1.1 DAL 1953 AL 1963

Il primo periodo inizia nel 1953 (con 5.261 morti e 90.281 feriti), comprende le fasi finali della ricostruzione e gran parte del periodo di quello che sarà chiamato il "miracolo italiano". In questo periodo il parco veicoli³⁹ passa da 2,8 milioni a 9,0 milioni, con un incremento di 6,2 milioni di veicoli (+227%). Ogni anno vengono immessi, su una rete stradale inadeguata ad accoglierli, poco meno di 630.000 veicoli. Il dato di maggior interesse riguarda però il fatto che in questo periodo la quota media di neopatentati (meno di cinque anni di anzianità della patente) si colloca tra il 70% e il 50%. In altri termini, a causa degli altissimi tassi di crescita del numero di abilitazioni alla guida di veicoli, il numero di neopatentati è costantemente superiore alla metà dei conducenti.

Un ulteriore dato può chiarire bene lo sviluppo della motorizzazione di quegli anni: a inizio periodo, nel 1953, il Paese contava **6 veicoli per 100 abitanti**; a fine periodo, nel 1963 ne contava 18, tra volte tanto ma radicalmente meno degli 85 veicoli per 100 abitanti attuali.

Il Paese registra una crescita media di 486 morti ogni anno (+5.346 morti nell'intero periodo) e di 12.771 feriti (+140.478 nell'intero periodo). Questo periodo (e il penultimo, dal 1997 al 2002) sono gli anni di maggiore crescita delle vittime. Nel 1963, l'Italia conta **10.606 morti e 230.759 feriti**. In sostanza, negli anni '50 e nei primi anni '60 i morti raddoppiano e i feriti aumentano di 1,5 volte.

3.1.2 DAL 1964 AL 1972

Nel secondo periodo l'evoluzione non cambia di segno. La rete stradale tende a innovarsi e si consolida una maglia autostradale e di strade nazionali progettate per le nuove condizioni di traffico. Nello stesso tempo la crescita del parco veicoli diventa ancora più ampia: ogni anno il parco veicoli aumenta di oltre 970.000 unità ma il dato più rilevante è che in termini percentuali si passa da una crescita media del 12,6% ad una crescita media del 7,8% e che la quota di neopatentati all'inizio degli anni '70 si attesta sul 38%. A fine periodo, nel 1972, la diffusione dei veicoli si attesta su 33 veicoli per 100 abitanti. Il divario tra i livelli di mobilità e il sistema infrastrutturale è ancora molto elevato ma in questi anni vengono poste le basi per un nuovo equilibrio.

Morti e feriti continuano a crescere ma si riduce notevolmente l'intensità della crescita: +148 morti e +4.113 feriti in media ogni anno. Il risultato complessivo è un incremento di 1.336 morti e di 37.015 feriti. Il nostro Paese raggiunge il **massimo storico per quel che riguarda il numero di morti annui: 11.942. I feriti raggiungono il valore di 267.774** ma, disgraziatamente, cresceranno ulteriormente negli anni successivi.

³⁹ Ciclomotori, motocicli, autoveicoli, altri mezzi di trasporto su strada.

3.1.3 DAL 1973 AL 1978

Con il 1973 inizia una fase caratterizzata da un sensibile rallentamento dei tassi di crescita del parco veicoli e da una riduzione sistematica delle vittime. Il parco veicoli passa da 17,8 milioni di unità a 22,1, un aumento di 4,3 milioni di autoveicoli che implica una crescita media annua di 720.000 veicoli. A fine periodo, la diffusione dei veicoli raggiunge il valore di 39 veicoli procapite, non molto più alto del valore di inizio periodo. Il tasso di crescita medio del parco circolante a motore si riduce ulteriormente e scende al 4% annuo mentre la quota di neopatentati a fine periodo si attesta intorno al 10%. Il nostro sistema infrastrutturale e della mobilità comincia ad assumere i caratteri di un sistema maturo dove prevalgono le dinamiche di sostituzione, miglioramento, riqualificazione piuttosto che quelle di crescita quantitativa.

Ma ai nostri fini il fatto più importante è che con il 1973 si inverte l'evoluzione delle vittime: da una fase di crescita si passa ad una fase di riduzione. I morti si riducono mediamente di 559 unità e i feriti di 10.036 ogni anno. Il risultato è una contrazione complessiva di 3.356 morti e di 60.218 feriti. Alla fine della terza fase, nel 1978, l'Italia conta 8.586 morti e 207.556 feriti. In questi sei anni l'Italia registra, dunque, la prima e la più ampia riduzione in assoluto di morti e di feriti.

3.1.4 DAL 1979 AL 1980

La fase di riduzione delle vittime è interrotta da un "biennio nero": il 1979-1980. L'evoluzione positiva della sicurezza stradale riprenderà nel 1981 proseguendo fino al 1989 ma con una intensità decisamente ridotta. Di questa breve ma intensa fase regressiva manca una spiegazione certa e soddisfacente. Resta il fatto che nel 1979 e nel 1980 le vittime tornano a crescere in modo rilevante: + 308 morti e + 7.659 feriti mediamente ogni anno, con una crescita complessiva di 617 morti e 15.317 feriti. Nel **1980 l'Italia conta 9.203 morti e 22.873 feriti.**

3.1.5 DAL 1981 AL 1989

Dopo la pausa del biennio 79-80 l'evoluzione della sicurezza stradale italiana torna a seguire un sentiero virtuoso. In questo periodo la crescita del parco veicoli raggiunge i valori massimi:⁴⁰ + 1.270.000 veicoli mediamente ogni anno con la conseguenza di raggiungere, a fine periodo, una consistenza del parco veicoli pari a 35,4 milioni di unità. Nel 1989, a fine periodo, il livello di motorizzazione del Paese raddoppia e raggiunge i 62 veicoli per 100 abitanti. L'Italia ha raggiunto i più alti livelli di diffusione di veicoli a motore in assoluto e manterrà questo primato fino ai giorni nostri. Paralle-

⁴⁰ Parliamo di valori medi di periodo. In ogni caso l'anno di maggiore crescita del parco veicoli in assoluto è stato il 1985 con 1.985.000 in più rispetto al 1984.

lamente si consolida una politica di **scarso investimento sul sistema stradale del Paese**, che appare quanto meno sorprendente, visto lo sviluppo del parco veicoli e della mobilità individuale.⁴¹

Il numero di morti diminuisce mediamente di 255 unità ogni anno e quello dei feriti di 727. La riduzione dei feriti è sicuramente inferiore rispetto al periodo 1973-1978 ma i risultati complessivi non sono disprezzabili: i morti diminuiscono di 2.293 unità e i feriti di 6.544. A fine periodo, nel 1989 l'Italia conta **6.410 morti e 216.329 feriti**.

3.1.6 DAL 1990 AL 1996

Nel 1990 si avvia l'anomalia italiana: un'evoluzione in controtendenza rispetto al resto dell'UE15.

In questi sette anni da un lato il sistema infrastrutturale non registra importanti miglioramenti ma solo interventi puntuali in situazioni fortemente deficitarie e dall'altro il parco dei veicoli aumenta di 5,1 milioni di unità (con una crescita media annua di 728.000 veicoli/anno) che in termini percentuali non è molto elevata (+2% annuo) ma carica ulteriormente un sistema infrastrutturale già vicino al collasso. Il livello di motorizzazione del Paese arriva a 71 veicoli per 100 abitanti. La quota di neopatentati già da diversi anni si attesta su quote fisiologiche di rinnovo mentre la quota di espansione del numero di conducenti abilitati sulla popolazione è minima.

I limitati investimenti nel sistema infrastrutturale e la scarsa attenzione per politiche nazionali di miglioramento della sicurezza stradale (diversamente da quanto comincia ad accadere negli altri Paesi europei e in particolare nei Paesi dell'Europa settentrionale) mettono in crisi lo sviluppo della sicurezza stradale italiana. Nella prima metà degli anni '90 il processo è ancora difficilmente distinguibile (ma viene puntualmente indicato nella Prima Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale), registra fasi alterne ma il bilancio complessivo misura una riduzione media di morti assolutamente esigua (-33 ogni anno) e un più consistente aumento di feriti (+6.841 ogni anno). In sette anni il Paese registra una riduzione complessiva di 234 morti ma un aumento di 47.884 feriti. Il saldo tra i due andamenti così divergenti (che costituiscono un'anomalia nell'anomalia) è palesemente negativo. Il danno sociale complessivo segna in fatti un incremento medio annuo di circa il 2%.

Alla fine di questo periodo (nel 1996) **l'Italia conta 6.676 morti e 264.213 feriti**. L'aspetto più drammatico consiste però nel fatto che **le carenze di questo periodo preparano la pesantissima crisi di sicurezza dei sei anni successivi**, quando l'Italia entra in una evoluzione regressiva che non ha riscontro in alcuno degli altri Paesi sviluppati dell'UE15.

⁴¹ In effetti, la politica restrittiva non riguarda solo gli investimenti in infrastrutture stradali ma anche il sistema ferroviario.

3.1.7 DAL 1997 AL 2002

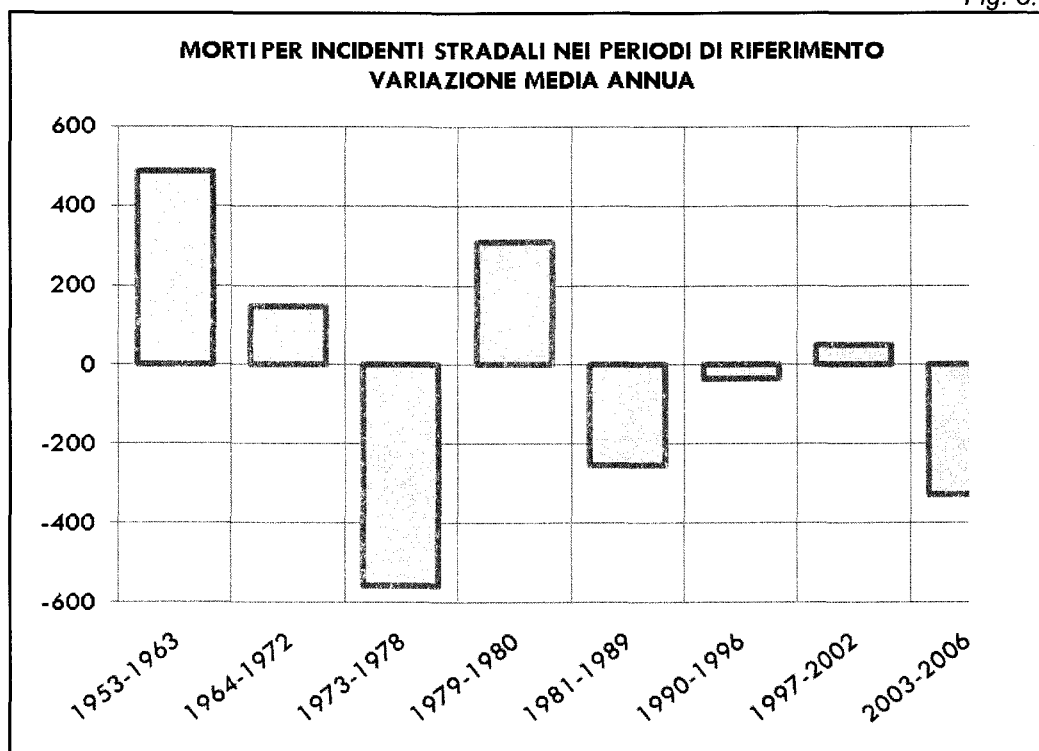
Tra il 1997 e il 2002 il parco veicoli cresce di 7,3 milioni di veicoli e arriva a 47,8 milioni di unità. La crescita media è di 1.220.000 veicoli/anno (+3%): la più elevata dopo quella degli anni '80. Nel 2002 l'Italia conta 83 veicoli ogni 100 abitanti.

Nel 1997 inizia una tragica fase regressiva che prolunga l'anomalia italiana e ne accentua il carattere critico. In questi sei anni si registra un aumento medio di 51 morti e di 19.047 feriti ogni anno con un aumento complessivo di 304 morti e, soprattutto, di 114.2790 feriti. Nel **2002 il Paese conta 6.980 morti (ma il picco era stato raggiunto l'anno precedente con 7.096 morti) e 378.492 feriti, dato che costituisce il massimo storico per il nostro Paese.** Si segnala che questa fase regressiva non si colloca in una fase di intenso sviluppo della motorizzazione individuale in un sistema territoriale privo di infrastrutture moderne, come è accaduto al nostro Paese durante le prime due fasi, caratterizzate entrambe da un crescita di vittime o come è accaduto in Spagna, Grecia, Portogallo in periodi successivi. Proprio per questo motivo il deterioramento delle condizioni di sicurezza appare più grave.

3.1.8 DAL 2003 AL 2006/2007

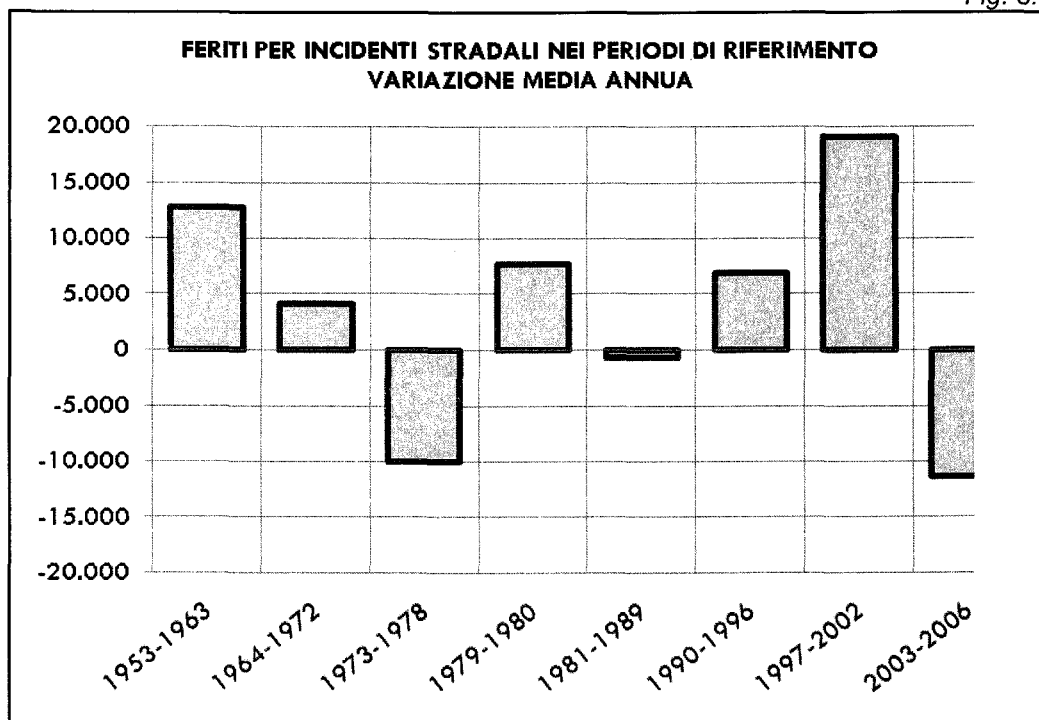
Nell'ultimo periodo, tra il 2003 e il 2006, il parco veicoli cresce mediamente di 1,1 milioni di unità/anno e raggiunge il valore di 51,9 milioni. Il tasso complessivo di motorizzazione arriva a 88 veicoli per 100 abitanti: nessun Paese sviluppato europeo presenta un indice di motorizzazione così elevato. Come già indicato, tra il 2002 e il 2003 si verifica una netta inversione di tendenza, dal 2003 (e in particolare dal luglio del 2003) l'evoluzione delle vittime degli incidenti torna ad allinearsi con quella degli altri Paesi dell'UE15. Il numero di morti si riduce mediamente di 328 unità ogni anno e quello dei feriti di 11.384. La variazione complessiva conta -1.311 morti e -45.537 feriti. Nel 2006 in Italia si contano **5.669 morti** (solo nel 1953 e nel 1954 si registrava un numero di morti inferiore) e **332.995 feriti**. Riteniamo inoltre utile segnalare che, alla luce dei dati parziali resi disponibili dal Ministero dell'Interno, la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale e lo stesso Ministero dell'Interno, Polizia Stradale hanno sviluppato due stime pienamente convergenti che valutano il numero di morti in circa 5.000 e quello dei feriti in 322.000. Qualora questa stima indicativa fosse confermata dai dati definitivi, la fase "virtuosa" qui descritta non si esaurirebbe nel 2006 ma proseguirebbe nel 2007 e nel 2008.

Fig. 3.1



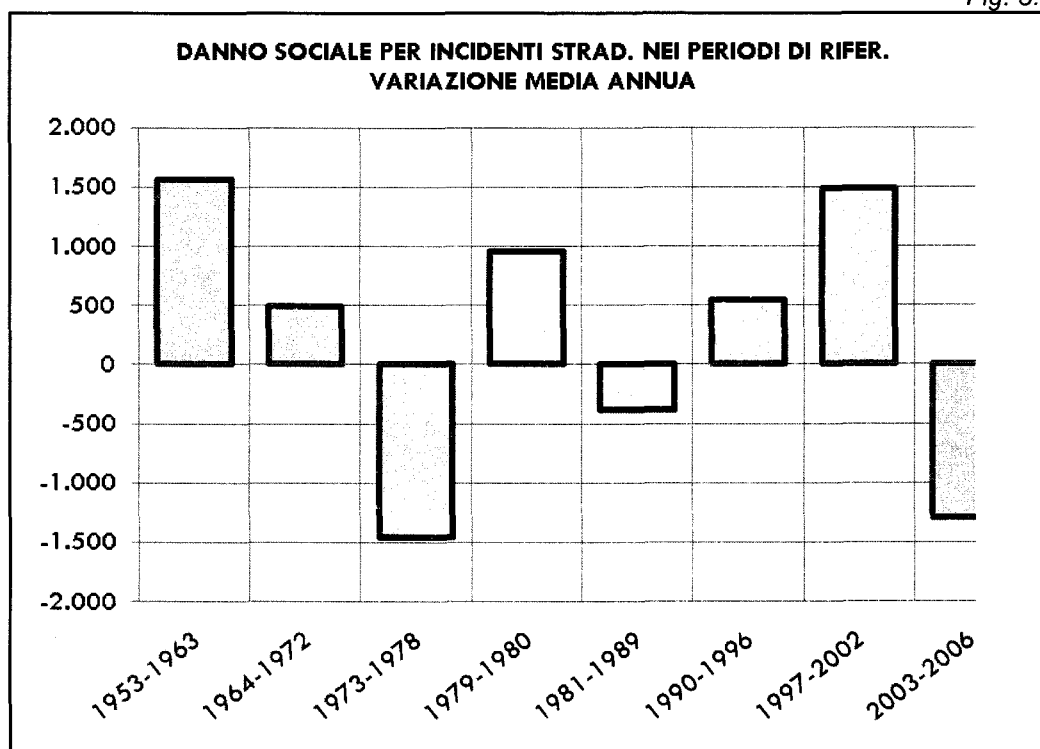
Elaborazioni RST su dati Istat

Fig. 3.2



Elaborazioni RST su dati Istat

Fig. 3.3



Elaborazioni RST su dati Istat

Tab. 3.1

	VARIAZIONI DI PERIODO			
	Numero di anni	Morti	Feriti	Costo sociale
1953-1963	10	5.346	140.478	17.252
1964-1972	9	1.336	37.015	4.452
1973-1978	6	-3.356	-60.218	-8.772
1979-1980	2	617	15.317	1.925
1981-1989	9	-2.293	-6.544	-3.447
1990-1996	7	-234	47.884	3.803
1997-2002	6	304	114.279	8.926
2003-2006	4	-1.311	-45.537	-5.179
BILANCIO COMPLESSIVO	53	408	242.674	18.961

Elaborazioni RST su dati Istat

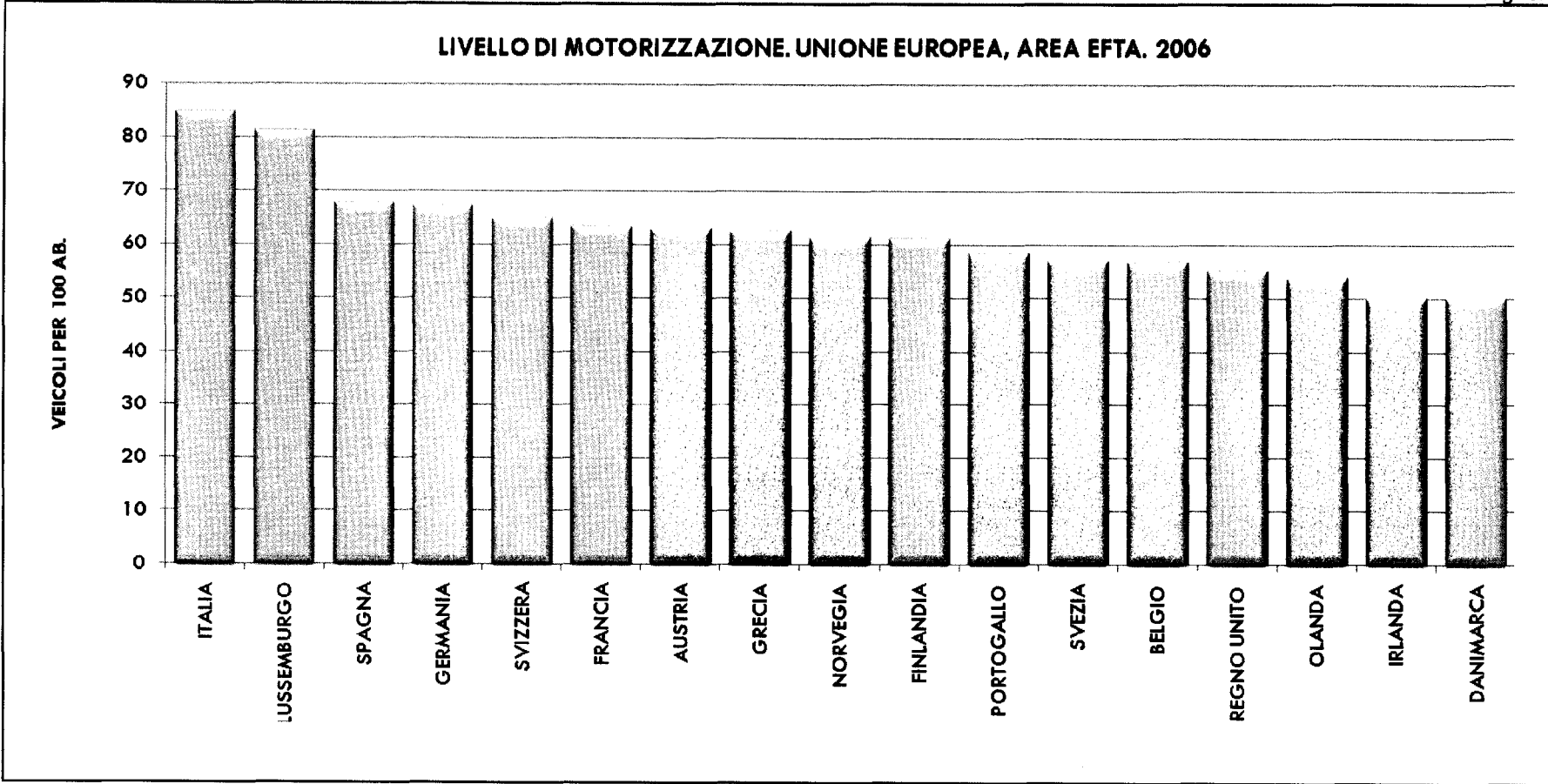
Tab. 3.2

	VALORI ASSOLUTI			VARIAZIONI PERCENTUALI ^(a)		
	Morti	Feriti	Costo sociale	Morti	Feriti	Costo sociale
1953-1963	486	12.771	1.568	5,6%	7,2%	6,4%
1964-1972	148	4.113	495	1,4%	1,8%	1,6%
1973-1978	-559	-10.036	-1.462	-5,7%	-4,4%	-5,0%
1979-1980	308	7.659	962	3,4%	3,4%	3,4%
1981-1989	-255	-727	-383	-3,3%	-0,3%	-1,5%
1990-1996	-33	6.841	543	-0,5%	2,8%	2,0%
1997-2002	51	19.047	1.488	0,7%	5,7%	4,4%
2003-2006	-328	-11.384	-1.295	-5,4%	-3,3%	-3,9%

(a) La variazione percentuale è calcolata sulla variazione media di periodo rispetto al valore medio di periodo

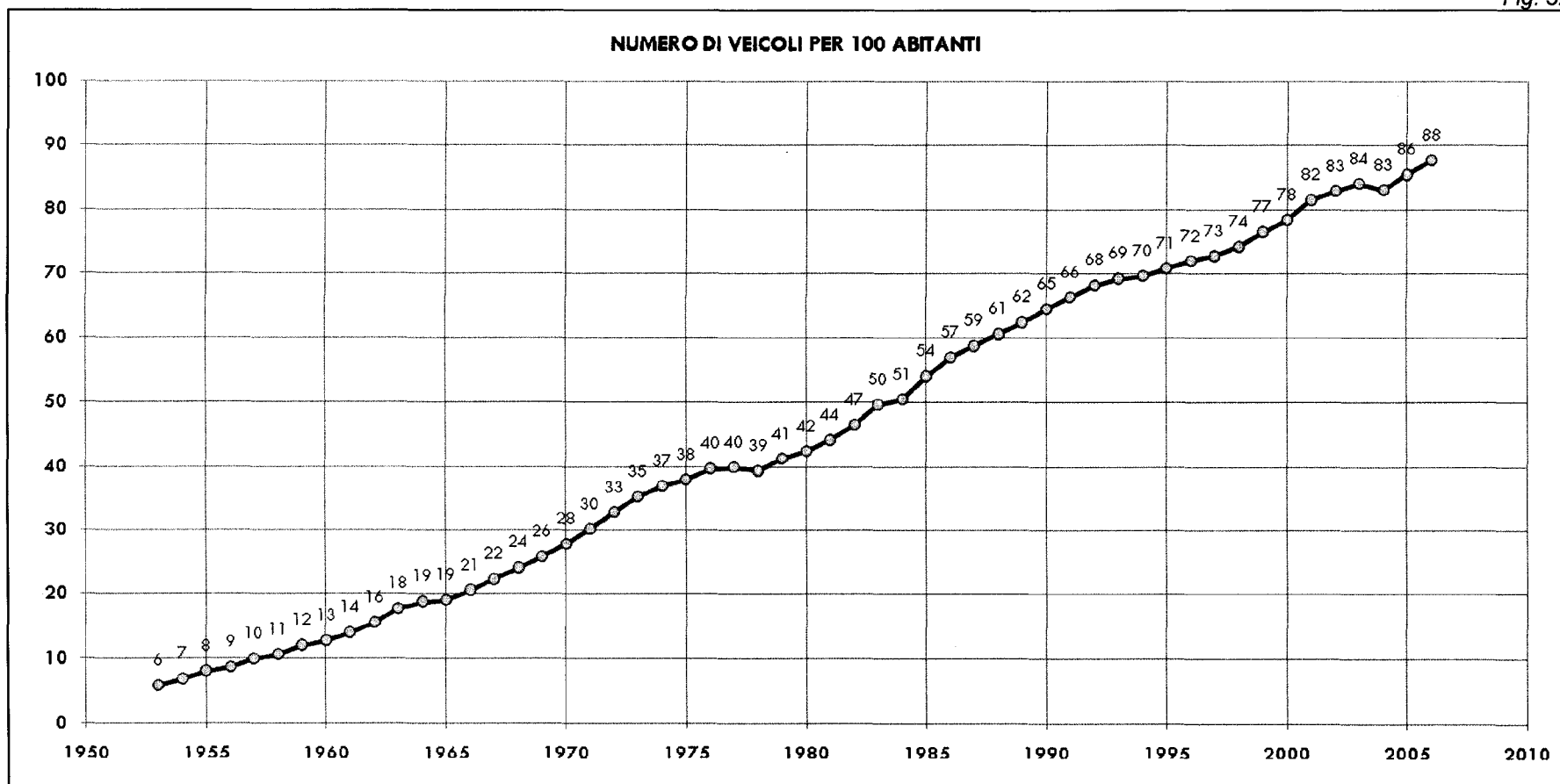
Elaborazioni RST su dati Istat

Fig. 3.4



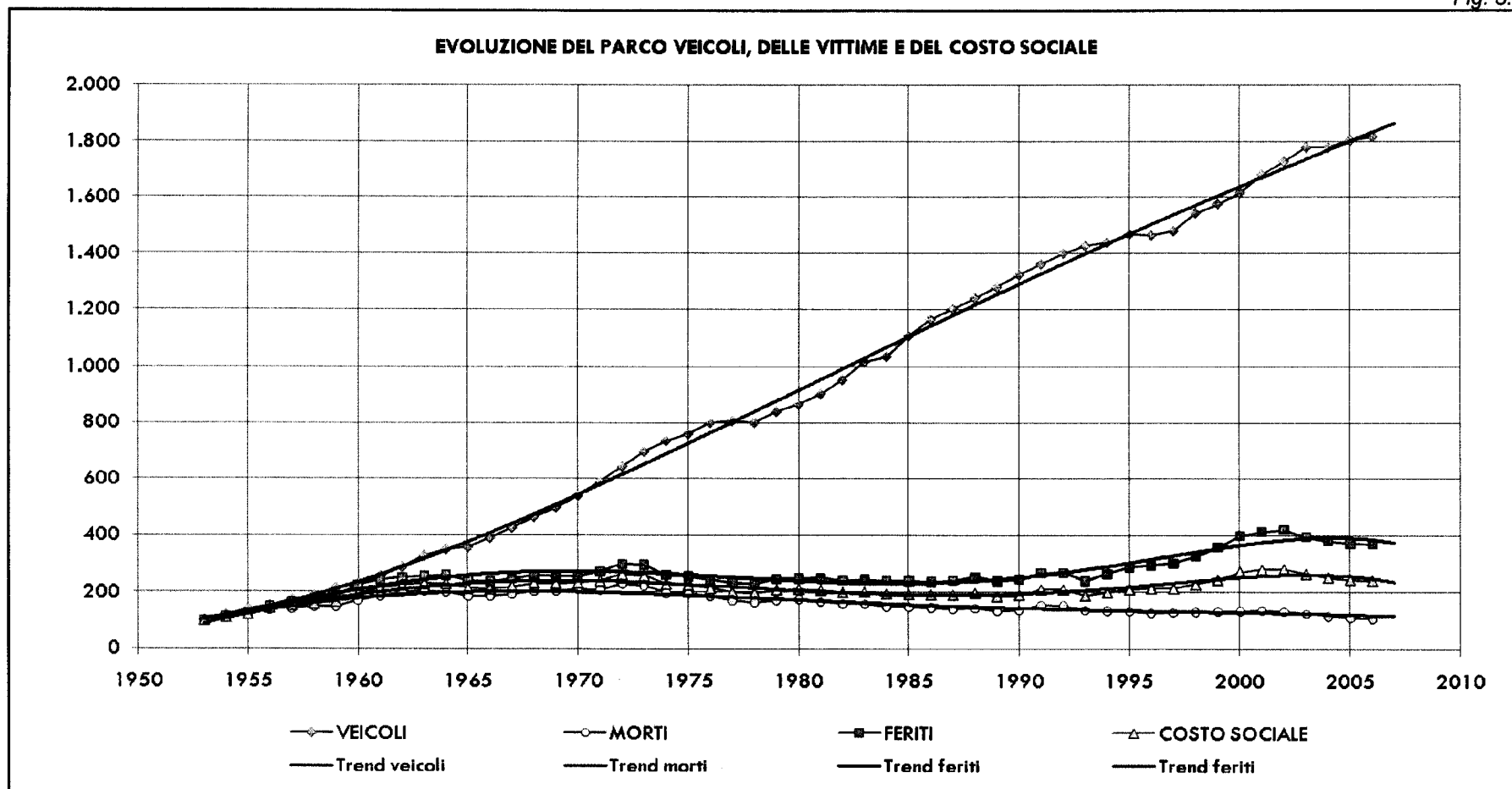
Elaborazione RST su fonti Eurostat

Fig. 3.5



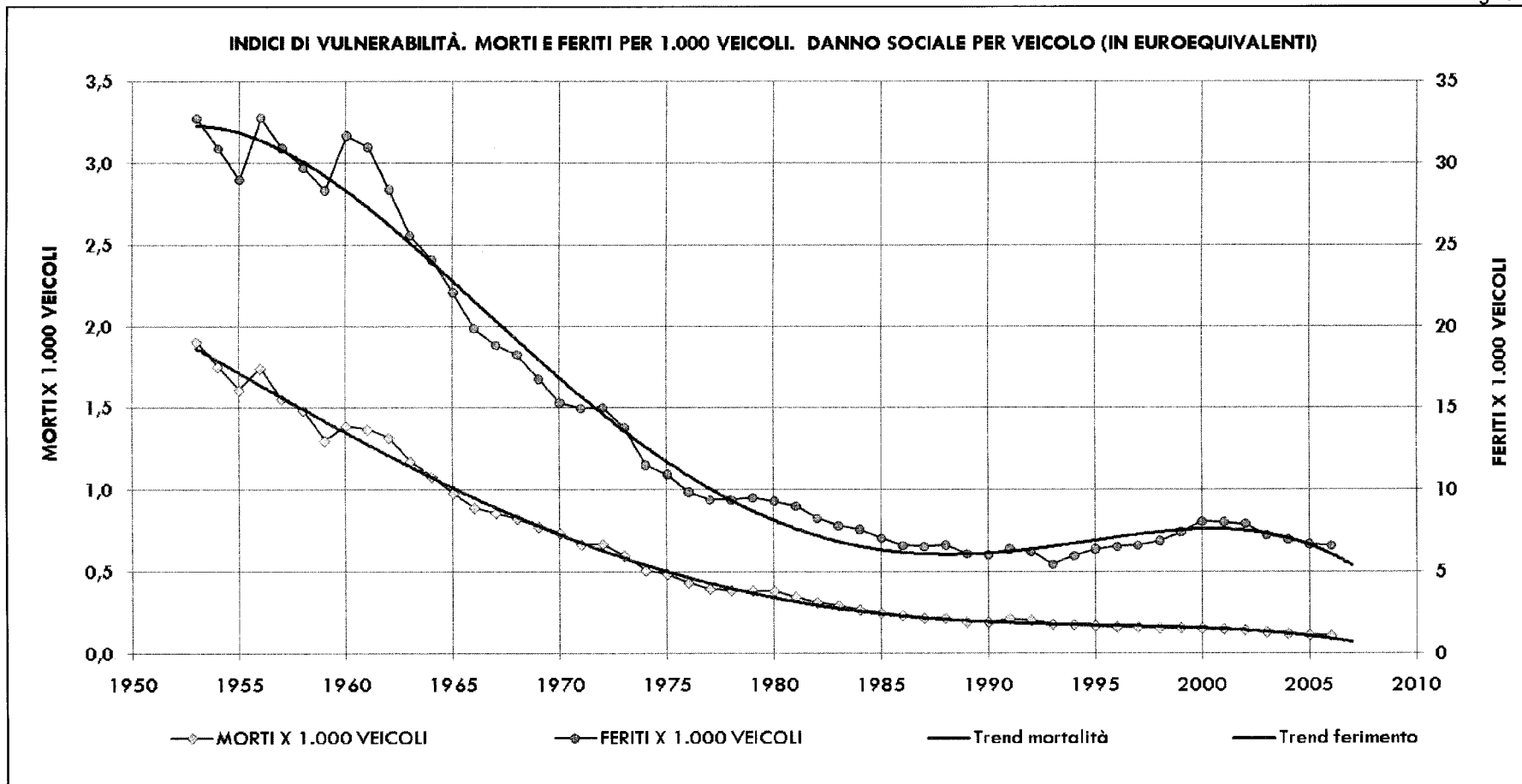
Elaborazioni RST su dati Istat e CNIT

Fig. 3.6



Elaborazioni RST su dati Istat e CNIT

Fig. 3.7



Elaborazioni RST su dati Istat e CNIT