

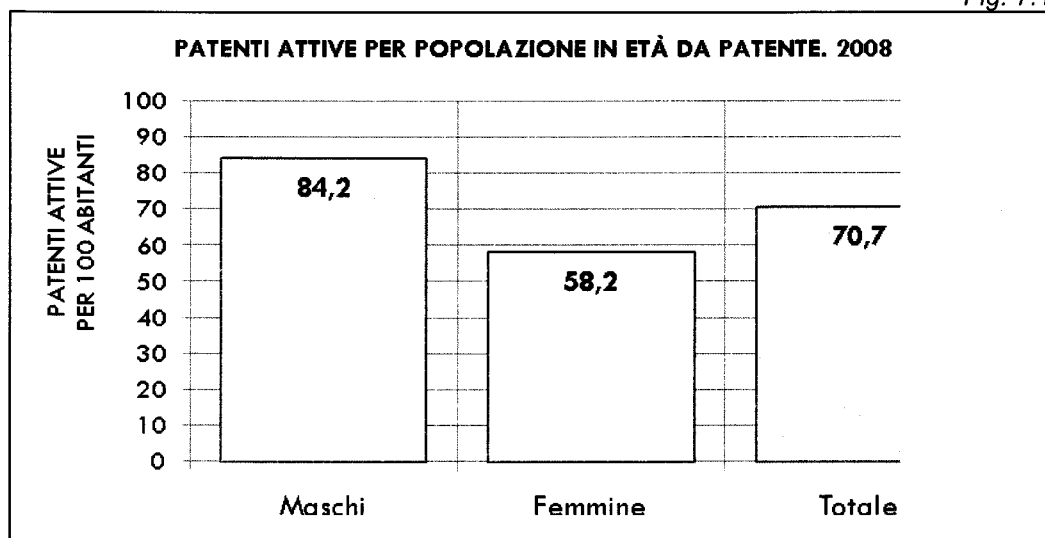
## 7 I CONDUCENTI

### 7.1 COORDINATE GENERALI

Alla data del 31 maggio 2008 in Italia risultavano attive 35,3 milioni di patenti.<sup>59</sup> Ciò significa che il 60% degli italiani è in possesso di un'abilitazione alla guida di qualche grado.

La patente risulta più diffusa presso la popolazione maschile (70 patenti per 100 persone), meno tra quella femminile (50 patenti per 100 persone). Se, però, prendiamo in esame solo la popolazione che può accedere alla licenza di guida (da 16 anni, età alla quale si può accedere alla patente A con limitazione della potenza dei motocicli, in poi) la densità della popolazione in possesso di un titolo abilitante alla guida di un veicolo sale a 71 patenti attive per 100 abitanti in generale, a 84 patenti su 100 abitanti maschi e a 58 patenti su 100 abitanti femmine.

Fig. 7.1



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Incidentalmente notiamo che il netto divario di diffusione della patente tra popolazione maschile e popolazione femminile se da un lato era prevedibile, dall'altro indica la **permanenza di una diversità di genere degli stili di mobilità molto marcata**, che spesso viene sottovalutata, quando non viene considerata completamente superata. Vedremo subito come questa diversità non riguardi solo il genere ma anche l'età.

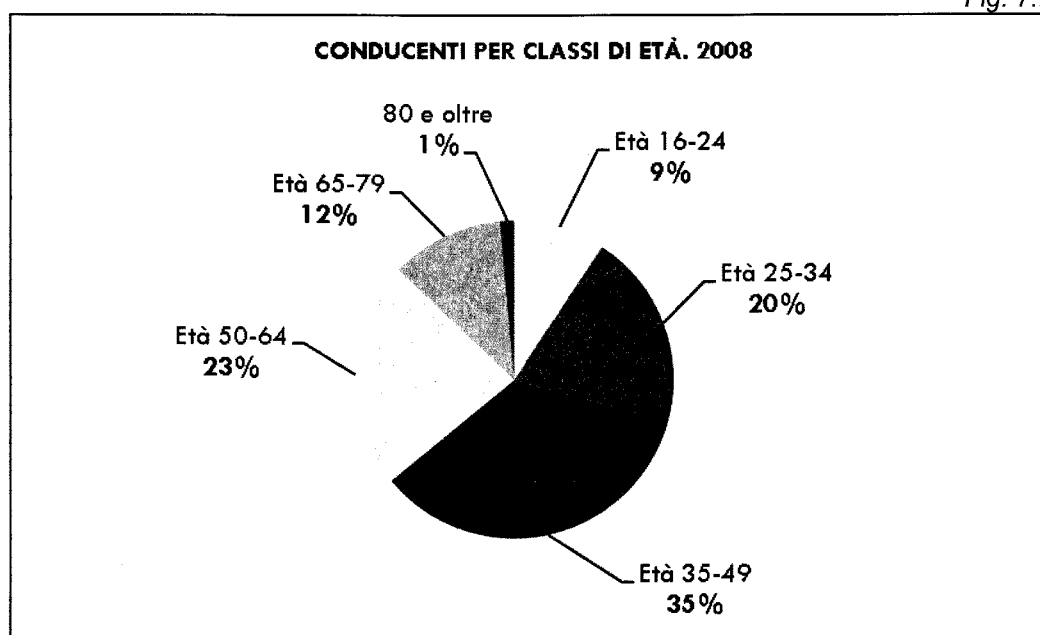
<sup>59</sup> Il dato non comprende il Certificato di Idoneità alla Guida dei ciclomotori (CIG), comunemente noto con il termine di "patentino", in quanto tecnicamente non è una patente di guida.

La composizione dei conducenti (dei titolari di una patente di guida) per classe di età rivela che:

- a) i neopatentati e i conducenti con pochi anni di esperienza di guida (tra 16 e 24 anni) costituiscono poco più del 9% dei conducenti italiani (3,3 milioni);
- b) i giovani adulti (25-34 anni) costituiscono il 20% dei conducenti (7,1 milioni);
- c) le persone mature (35-49 anni) costituiscono il 35% dei conducenti (12,4 milioni di conducenti);
- d) gli anziani (50-64 anni) sono poco meno del 12% (8,2 milioni di conducenti);
- e) i vecchi (65 anni e oltre) costituiscono il 13% del totale (4,5 milioni di conducenti), tra questi esistono 514.000 conducenti (lo 1,4% del totale) con più di 79 anni.

La maggior parte (il 78%) dei conducenti italiani rientra, dunque, nelle fasce di età intermedie (tra 25 e 65 anni).

Fig. 7.2



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Il confronto della distribuzione per classi di età dei conducenti e della popolazione rivela alcuni aspetti decisamente interessanti e scarsamente intuitivi.

Il primo aspetto riguarda la tendenza dei più giovani a **procrastinare l'accesso alla patente di guida**. Secondo un'opinione abbastanza diffusa i

giovani, non appena compiuto il 16° anno di età, cercano di acquisire l'abilitazione alla guida di un motociclo e, non appena compiuto il 18° anno, l'abilitazione alla guida di un autoveicolo. In realtà su una popolazione di 2,35 milioni con età compresa tra 16 e 19 anni si contano solo 0,71 milioni di patenti, poco più di **30 patentati ogni 100 cittadini**.

La quota di patenti per 100 cittadini balza a 84 tra i giovani di 20-24 anni per poi crescere lentamente fino al massimo rilevato tra la popolazione di 40-44 anni dove si registrano 90 conducenti (titolari di patente attiva) per 100 abitanti.

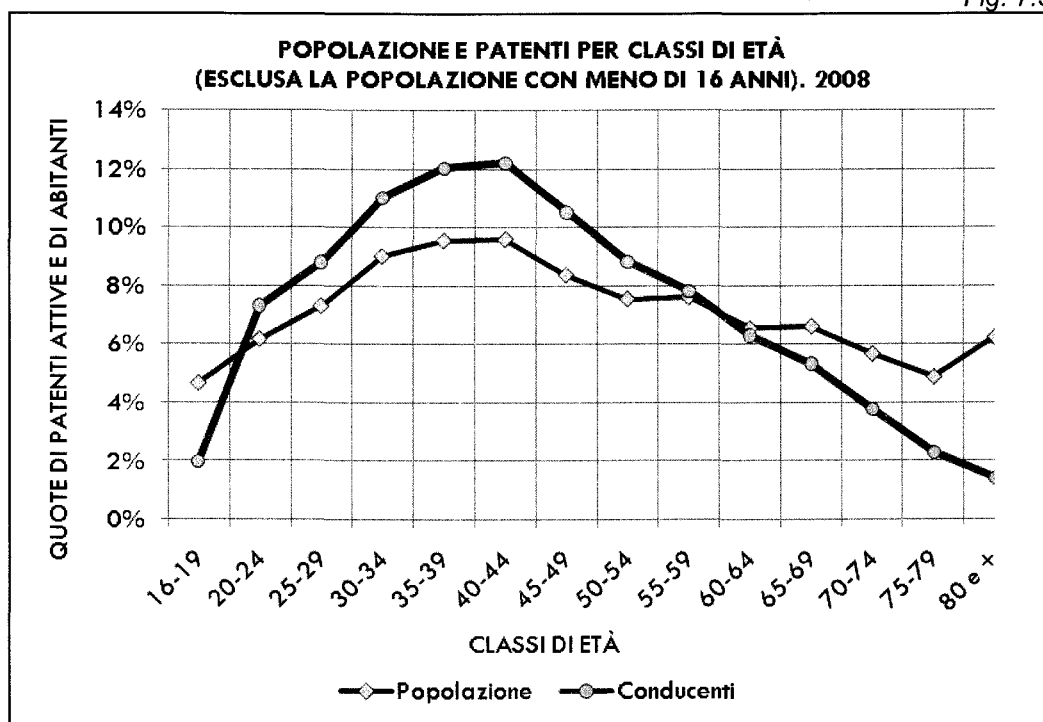
Da questa età in avanti la quota di conducenti si riduce sempre più rapidamente fino ad arrivare al 57% tra la popolazione di 65-69 anni, al 47% tra quella di 70-74, crollare al 33% nella popolazione di età compresa tra 75 e 79 e ridursi al 16% nella popolazione di 80 anni e oltre (vedi Figg. 7.1 e 7.2).

Il secondo aspetto riguarda proprio questo **forte riduzione delle patenti attive (dei conducenti) nelle fasce di età più alte**. Il fenomeno sembra essere determinato da due fattori principali:

- a) una minore diffusione di patenti di guida negli anni '50 e '60, unita ad una bassa disponibilità ad accedere alla patente (scuola guida e connessi esami) in età matura, con una conseguente bassa quota di conducenti che si conserva inalterata nel tempo;
- b) una rinuncia spontanea – che si diffonde sempre più con il progredire dell'età – alla guida di un veicolo a motore e al rinnovo della patente determinata da una salutare prudenza, da un traffico sempre più intenso e veloce, dalla difficoltà di trovare un parcheggio nelle grandi aree urbane, etc.

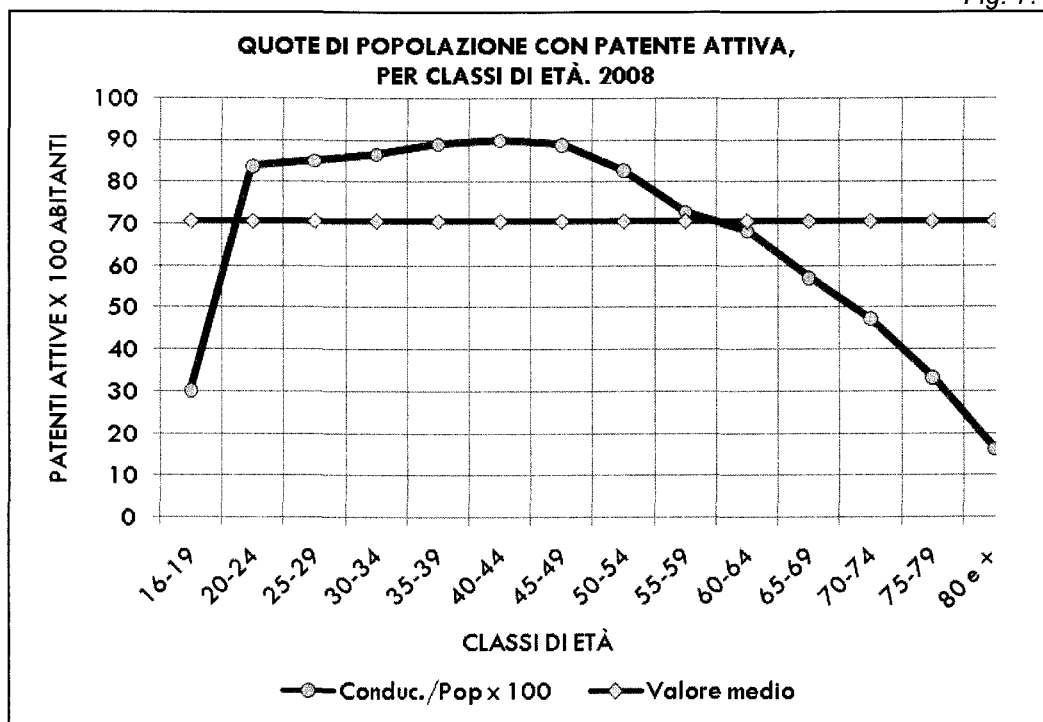
Probabilmente questi due fattori operano contemporaneamente, magari con pesi diversi a seconda del contesto territoriale, e assieme ad altri (a titolo puramente esemplificativo citiamo gli elevati costi dello spostamento su mezzo individuale che orientano le figure sociali più deboli (spesso anziani) a scegliere il trasporto pubblico come alternativa economica e meno impegnativa del vettore individuale. Quali che siano le cause – quelle indicate sopra o altre – su una popolazione anziana (65 anni e oltre) di 11,8 milioni si contano solo 4,6 milioni di patenti attive il che significa che se escludiamo i ciclomotori, **solo il 39% degli anziani può condurre un veicolo a motore**. Si tratta di un dato tutt'altro che banale in quanto indica che il 62% della popolazione anziana (7,2 milioni di cittadini) per gli spostamenti dipende dai trasporti pubblici (sempre a meno dei ciclomotori che, però, rappresentano una soluzione con numerosi limiti per gli spostamenti della popolazione anziana).

Fig. 7.3



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Fig. 7.4



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

## 7.2 TRASGRESSIONI E SANZIONI

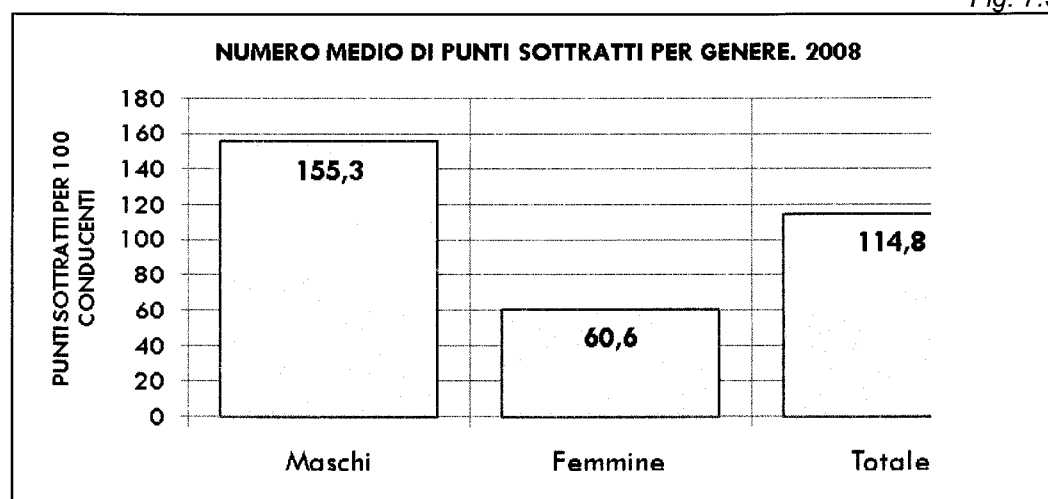
L'impatto sulla sicurezza stradale dei 35,5 milioni di conducenti descritti sopra è valutabile attraverso il livello e la diffusione dei comportamenti di guida a rischio.

Sulla materia non abbiamo rilevazioni sistematiche su base nazionale ma disponiamo di informazioni puntuali sul **numero di punti-patente sottratti e sulle relative trasgressioni**. Naturalmente si tratta di un dato parziale (non tutte le trasgressioni che hanno rilevanza sotto il profilo della sicurezza sono sanzionate e non tutti i sanzionamenti comportano la perdita di punti-patente) ma dobbiamo considerare:

- che quasi tutti i comportamenti di guida che determinano un rischio apprezzabile per la sicurezza sono colpiti con la sottrazione di punti-patente;
- che quella dei punti-patente sottratti è l'unico archivio completo, sistematico e di scala nazionale del quale disponiamo.

L'esame dei punti-patente sottratti e delle relative infrazioni su un punto specifico conferma i risultati di alcune rilevazioni parziali: tra i conducenti, la **popolazione femminile subisce una sottrazione di punti per trasgressioni al codice della strada nettamente più bassa di quella subita dai conducenti di genere maschile**. In particolare rispetto ad una media generale di 115 punti-patente sottratti per 100 conducenti, tra la popolazione maschile si misura una sottrazione media di 155 punti per 100 conducenti mentre tra la popolazione femminile si registra una sottrazione di 61 punti per 100 conducenti. Ciò implica che la popolazione maschile subisce una sottrazione di punti 2,6 volte più elevata di quella subita dalla popolazione femminile.

Fig. 7.5



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Qualora i punti-patente persi siano rappresentativi della diffusione di comportamenti a rischio per la sicurezza propria e altrui (come è ragionevole credere) dovremmo concludere da un lato che le donne sono molto più prudenti degli uomini e dall'altro che esiste uno specifico fattore di rischio di genere.

Per comprendere meglio quali il rapporto tra punti-patente persi e tipo di comportamenti a rischio si nota che:

- a) le infrazioni che hanno causato la maggiore sottrazione di punti-patente sono il passaggio con il rosso, il superamento dei limiti di velocità, il mancato utilizzo della cintura di sicurezza e l'uso del cellulare durante la guida (senza gli appositi dispositivi);<sup>60</sup>
- b) le infrazioni più commesse (tra quelle sottoposte a sottrazione di punti-patente) sono il superamento dei limiti di velocità, il mancato utilizzo della cintura di sicurezza, il passaggio con semaforo rosso, la trasgressione dell'indicazione di stop e altra segnaletica, l'uso del telefono cellulare alla guida senza appositi apparati.

Da questo elenco manca la guida in stato di ebbrezza perché solo recentemente i controlli sono aumentati al punto da poter rilevare il fenomeno in modo significativo.

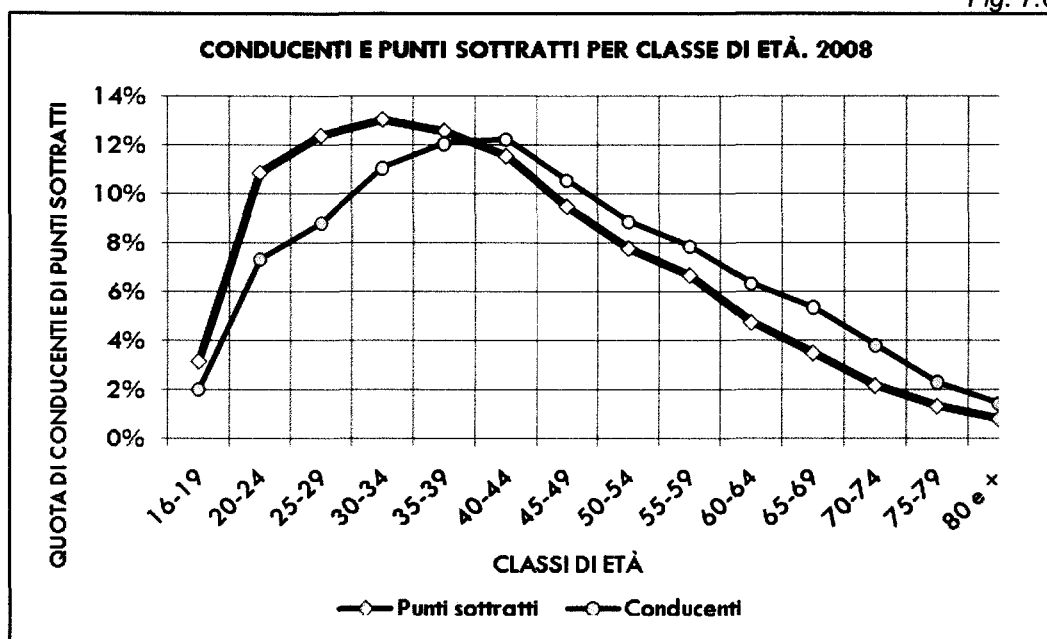
Il confronto della distribuzione per classi di età dei conducenti, dei punti-patente sottratti e delle relative infrazioni, ci fornisce alcune importanti conferme e qualche ulteriore dettaglio sui comportamenti di guida rilevanti ai fini della sicurezza stradale.

In primo luogo appare del tutto evidente una **maggiore tendenza alla trasgressione dei conducenti più giovani** (vuoi per inesperienza, vuoi per altri fattori). Nella fascia di età inferiore a 20 anni sono stati sottratti mediamente 180 punti ogni 100 conducenti. Questo dato si abbassa progressivamente fino alla fascia di 70-74 anni, quando raggiunge il valore di 65 punti mediamente sottratti ogni 100 conducenti (valore solo leggermente superiore a quello medio della popolazione di conducenti femminile), vedi Figg. 7.6 e 7.7.

---

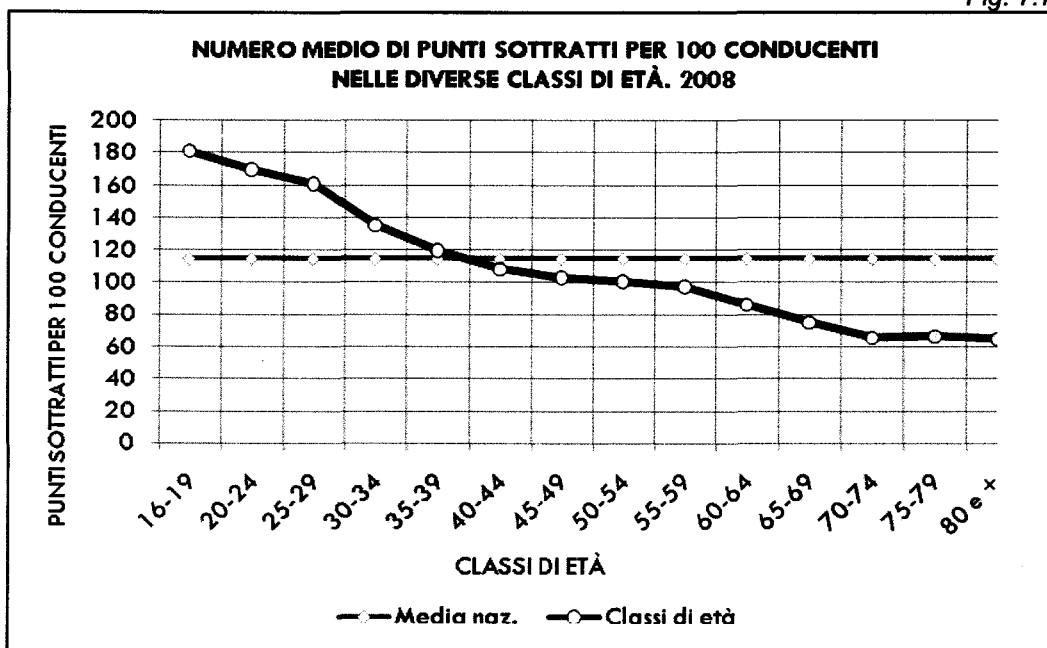
<sup>60</sup> Trasgressioni, rispettivamente, agli artt. 146, 142, 172 e 173 del CdS.

Fig. 7.6



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Fig. 7.7

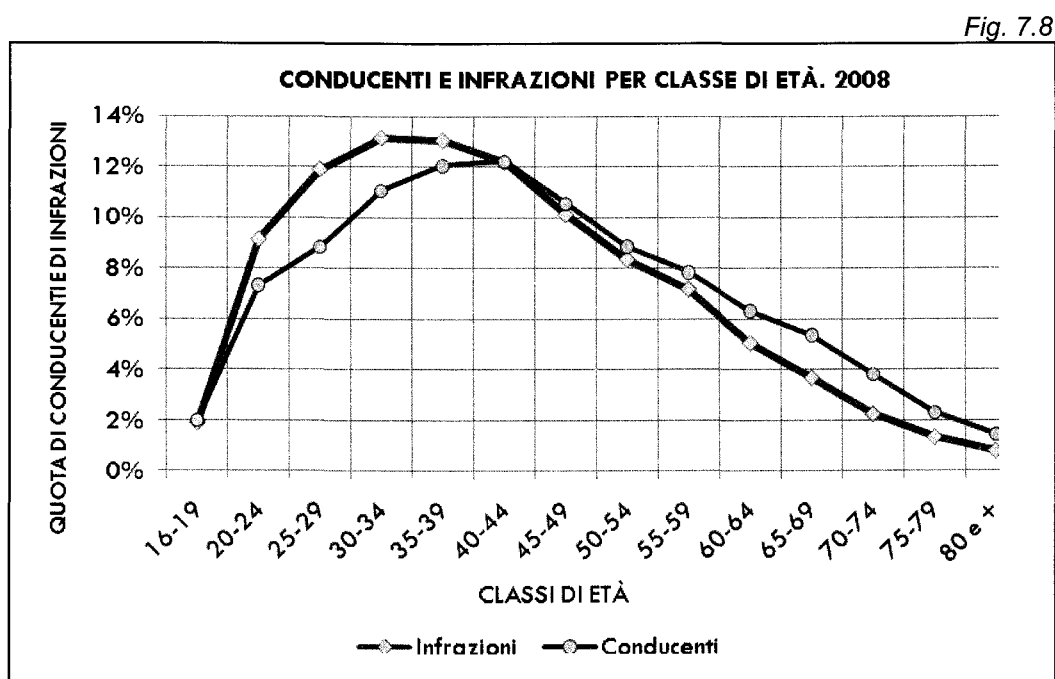


Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Un quadro con alcuni rilevanti diversità emerge dall'analisi della distribuzione per classe di età del **numero di infrazioni**.

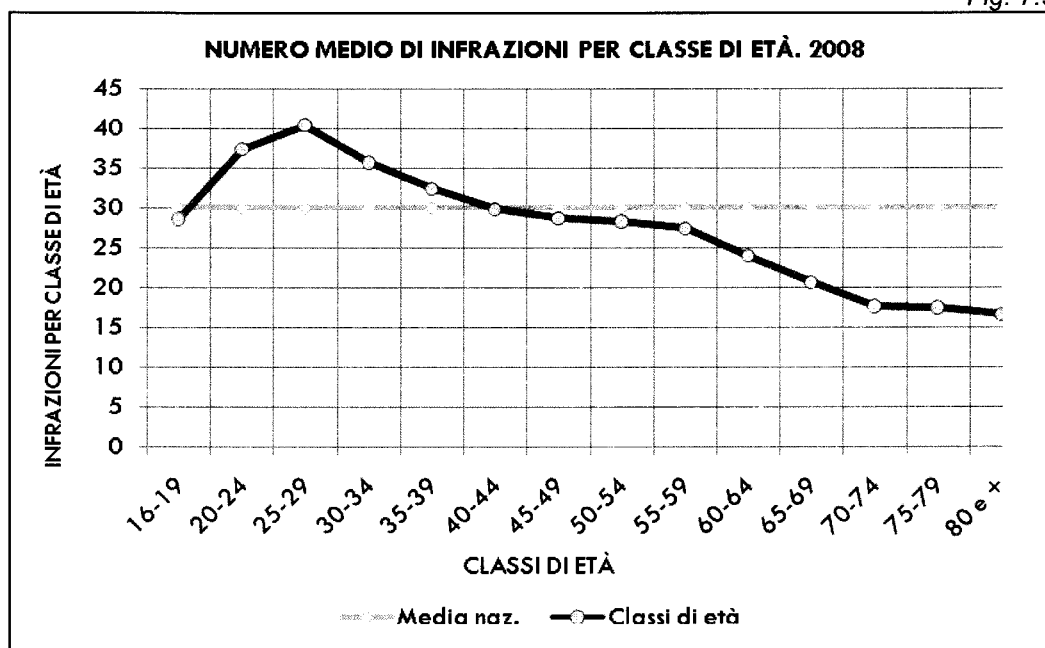
In questo caso fermo restando lo spostamento del numero di infrazioni verso le fasce di età più giovani, si nota che le maggiori densità si rilevano non già tra i conducenti con meno di 20 anni ma tra quelli di età compresa tra 25 e 29 anni. Più in particolare:

- tra i conducenti con meno di 20 anni si registrano mediamente 29 infrazioni per 100 conducenti; il dato cresce nelle due classi di età successive (20-24 anni e 25-29 anni) a 37 e a 40 infrazioni per 100 conducenti;
- nelle classi di età successive il numero medio di infrazioni compiute comincia a ridursi per tornare a 28 nella fascia compresa tra 40 e 44 anni (che, dunque, sotto questo aspetto, risulta trasgressiva come quella costituita da conducenti di 16-19 anni) per poi scendere ulteriormente nella classi di età successive fino ad attestarsi su 17 infrazioni per 100 conducenti nelle classi di età oltre i 70 anni.



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Fig. 7.9



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Il confronto tra i due dati (numero di punti-patente sottratti e numero di infrazioni) rivela un ulteriore elemento di interesse: **i conducenti giovani e, in minor misura, i conducenti anziani sono quelli che commettono infrazioni con la maggior perdita media di punti** (laddove un maggiore numero medio di punti per infrazione in linea di massima indica trasgressioni più gravi). In particolare mentre i conducenti compresi tra 40 e 64 anni commettono infrazioni con una perdita media di 3,6 punti:

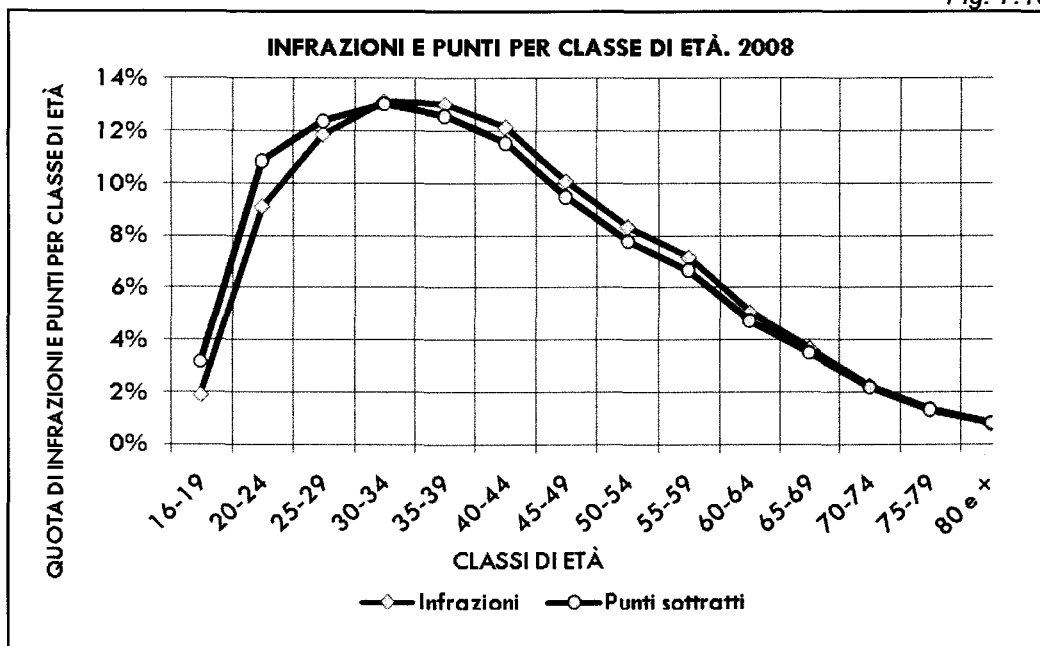
- a) i conducenti più giovani commettono infrazioni con una perdita media di 6,3 punti (+ 78% rispetto al numero medio di punti per infrazione della fascia 40-64 anni);
- b) quelli di 20-24 anni compiono infrazioni con una perdita media di 4,6 punti (+ 28%);
- c) quelli di 25-29 anni compiono infrazioni con una perdita media di 4,0 punti e così via fino alle fasce di età centrali (+ 7%);

Il numero medio di punti-patente persi per infrazione torna a salire, sia pure leggermente (3,8 e 3,9 punti-patente mediamente persi per infrazione) nelle fasce di età più elevate (rispettivamente + 6% e + 9%).

I dati ci indicano chiaramente che i giovani, per inesperienza o per disponibilità a trasgredire, commettono infrazioni decisamente più gravi della media; che con l'avanzare dell'età non solo si riduce il numero di infrazioni ma anche la loro gravità (sempre nell'ipotesi che il numero di punti-patente

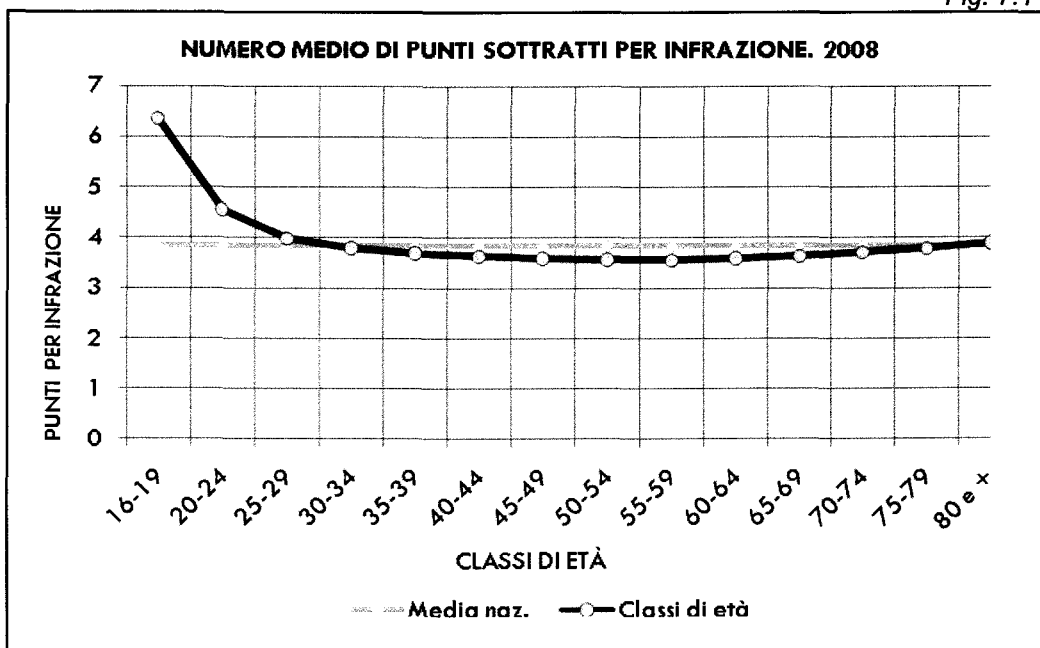
persi sia rappresentativo della gravità dell'infrazione). In questa logica la gravità delle infrazioni torna a salire nelle fasce di età più elevate (dopo i 65 anni) e ciò probabilmente è dovuto ad una **minore capacità di controllo del mezzo in situazioni critiche** o ad una minore capacità di valutare la criticità potenziale delle situazioni.

Fig. 7.10



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Fig. 7.11



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

### 7.3 CONDUCENTI E INCIDENTALITÀ STRADALE

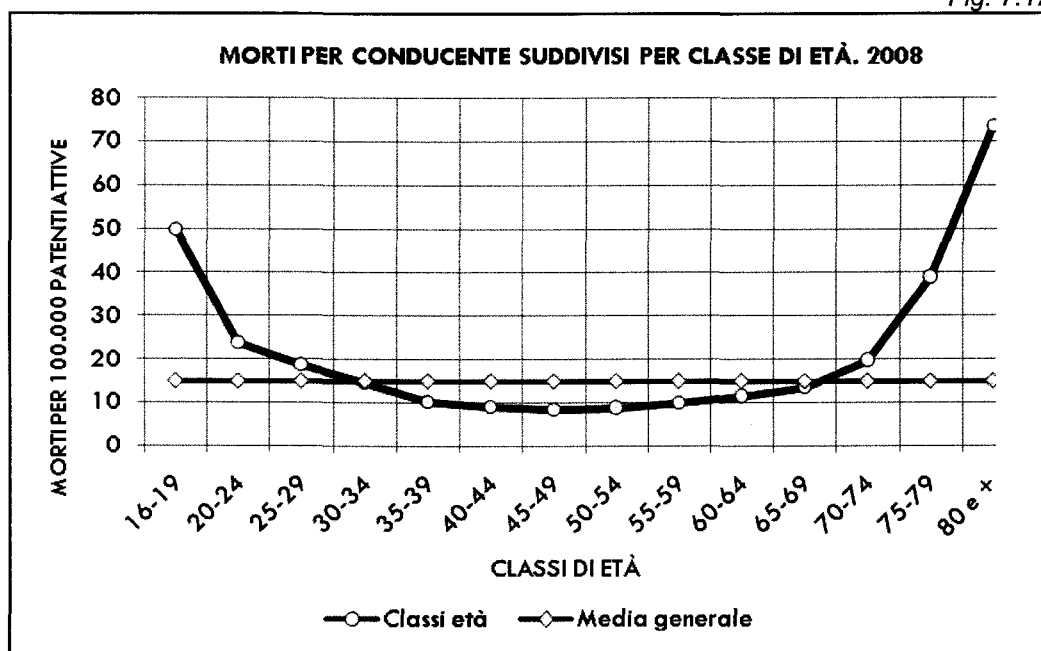
La configurazione di comportamenti trasgressivi esaminata nel precedente paragrafo ha sicuramente dei riscontri diretti sulla distribuzione delle vittime. L'analisi dei rapporti tra tipo di conducente, quantità e qualità delle infrazioni e incidentalità effettiva ha un rilevante interesse ma allo stato attuale delle conoscenze può essere sviluppato solo in via embrionale.

In primo luogo possiamo notare che il **rapporto tra numero di morti e numero di conducenti per fascia di età mostra una fortissima concentrazione di vittime agli estremi e cioè tra i conducenti di età più giovane (meno di 29 anni) e quelli di età più avanzata (oltre 70 anni)**, Fig. 7.12. Ovviamente il dato non deve essere interpretati come un tasso di mortalità specifico poiché i decessi riguardano anche pedoni, trasportati, ciclisti e conduttori di ciclomotori che tecnicamente non rientrano nella categoria dei conducenti (dei titolari di una patente attiva).

L'andamento indicato sopra vale, in modo meno esasperato, anche per il numero di feriti e per il costo sociale; in questi casi resta l'elevata concentrazione di vittime e costo sociale rispetto ai conducenti di età più giovane mentre si attenua notevolmente la concentrazione nelle fasce di età più avanzata, vedi Figg. 7.13 e 7.14.

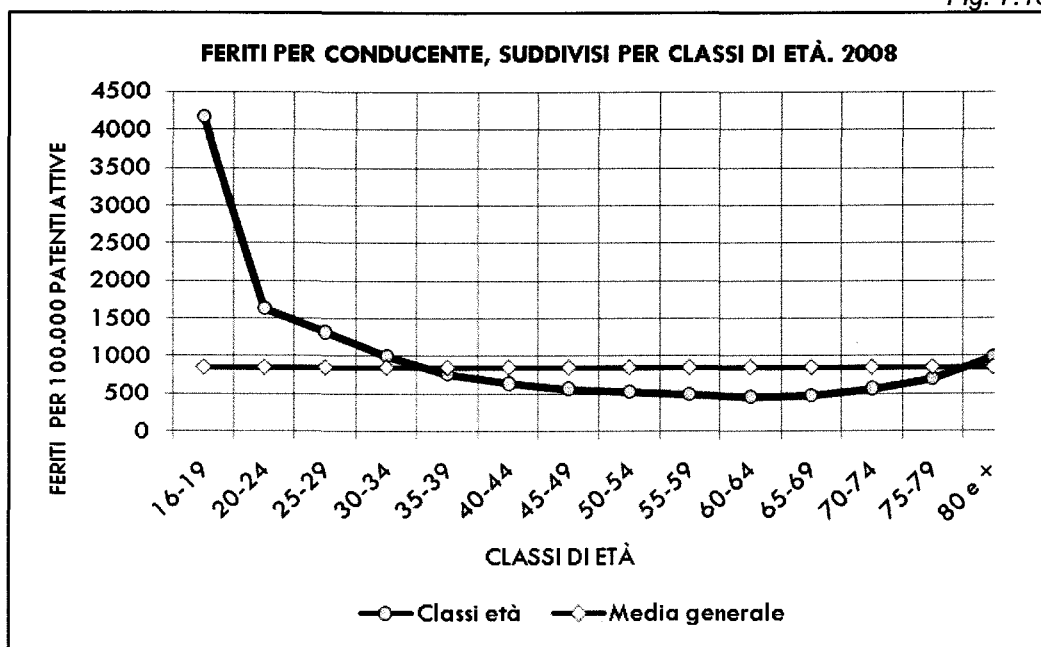
L'esame del rapporto tra vittime e conducenti indica che i tassi di mortalità specifici della popolazione anziana probabilmente sottostimano il livello di rischio reale della popolazione anziana. Questa, infatti, si muove meno della media e comprende una quota nettamente più bassa di popolazione abilitata alla guida di un veicolo.

Fig. 7.12



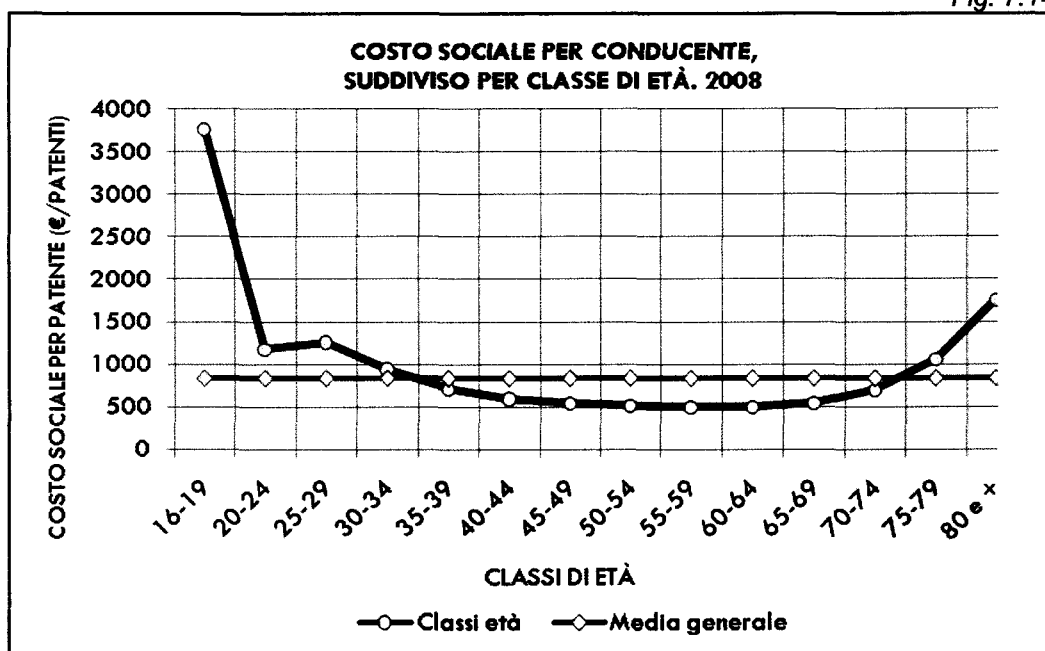
Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Fig. 7.13



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

Fig. 7.14



Elaborazioni RST su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008

PAGINA BIANCA

Sezione **3**

**PROFILI  
TERRITORIALI**

## **8 IL QUADRO GENERALE**

La distribuzione territoriale delle vittime degli incidenti stradali presenta alcuni caratteri di rilevante interesse sia in relazione alla natura dei problemi di sicurezza da risolvere, sia in relazione alla tipologia di azioni che occorre realizzare per risolverli. In particolare, l'incidentalità italiana:

- ha un prevalente carattere locale con un'assoluta prevalenza di incidentalità in ambito urbano;
- presenta divari territoriali notevoli e stabili nel tempo;
- presenta divari evolutivi molto ampi che comprendono, ad un estremo, il raggiungimento dell'obiettivo del dimezzamento delle vittime prima del 2010 e, all'estremo opposto, una crescita rilevante e stabile di morti e feriti;
- mostra configurazioni di incidentalità nettamente diversificate dove le diverse componenti di incidentalità e i diversi fattori di rischio intervengono con pesi e modalità differenti.

Questi caratteri si distribuiscono sul territorio secondo configurazioni complesse e stabili nel tempo che presuppongono l'azione di cause locali determinanti l'addensamento di incidenti e vittime in alcuni territori e su alcune strade. La notevole stabilità nel tempo di queste configurazioni indica la presenza di fattori strutturali quali concause della maggior parte di incidenti con morti e feriti.