

Sezione I
ASPETTI GENERALI
E CONFRONTI
INTERNAZIONALI

PAGINA BIANCA

1 LA SICUREZZA STRADALE IN ITALIA E IN EUROPA

1.1 INTRODUZIONE

Gli incidenti stradali in Italia, negli ultimi quaranta anni; hanno determinato 9 milioni di feriti e la morte di 440.000 persone, più di quante ne conti una grande città come Firenze o Bologna.¹ Circa 1/3 delle persone decedute a seguito di incidenti stradali aveva meno di trenta anni. Quasi una famiglia su due ha avuto un componente ferito o ucciso per un incidente stradale.

Nel 1997 le persone morte per incidenti stradali entro il 7° giorno dall'incidente sono state 6.226, circa 17 ogni giorno, poco meno di uno ogni ora²; i feriti sono stati 271.000, 740 ogni giorno, 31 ogni ora. Gli incidenti stradali sul lavoro e nel tragitto casa-lavoro hanno determinato circa 2.100 morti, il 33,7% del totale.³ In termini meramente economici l'onere sostenuto dalla collettività per gli incidenti stradali nel 1997 è valutabile intorno ai **42.000** miliardi di lire.⁴

Un sacrificio di vite umane così elevato costituisce un inevitabile prezzo da pagare allo sviluppo economico e sociale o può essere radicalmente abbattuto? Il nostro Paese sta facendo tutto quello che è possibile fare per ridurre le dimensioni di questo disastro? Quali possono essere le linee di azione per arrivare nel più breve tempo possibile ad una drastica riduzione delle vittime degli incidenti stradali?

La prima sezione della *"Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale"* intende fornire alcuni elementi conoscitivi di ordine generale, utili per avanzare delle prime risposte.

¹Le statistiche ISTAT sugli incidenti stradali, che registrano i decessi avvenuti entro il settimo giorno dall'incidente, riportano, per il periodo 1958-1997, un dato sensibilmente inferiore (329.558 morti). Le statistiche europee, per rendere confrontabile il dato italiano con quello della maggior parte dei Paesi dell'UE, che registrano le morti avvenute entro il 30° giorno, attribuiscono all'Italia, per lo stesso periodo, circa 360.000 morti. Le statistiche sanitarie, alle quali facciamo riferimento, registrano tutti i decessi per incidenti determinati da veicoli, si veda più avanti il capitolo 10, *"Stato delle informazioni sulla sicurezza stradale"*.

²Dati ISTAT riferiti ai morti entro il settimo giorno dall'incidente. Le statistiche sanitarie si fermano al 1994. Proiettando al 1997 i dati delle statistiche sanitarie i morti risulterebbero circa 8.000.

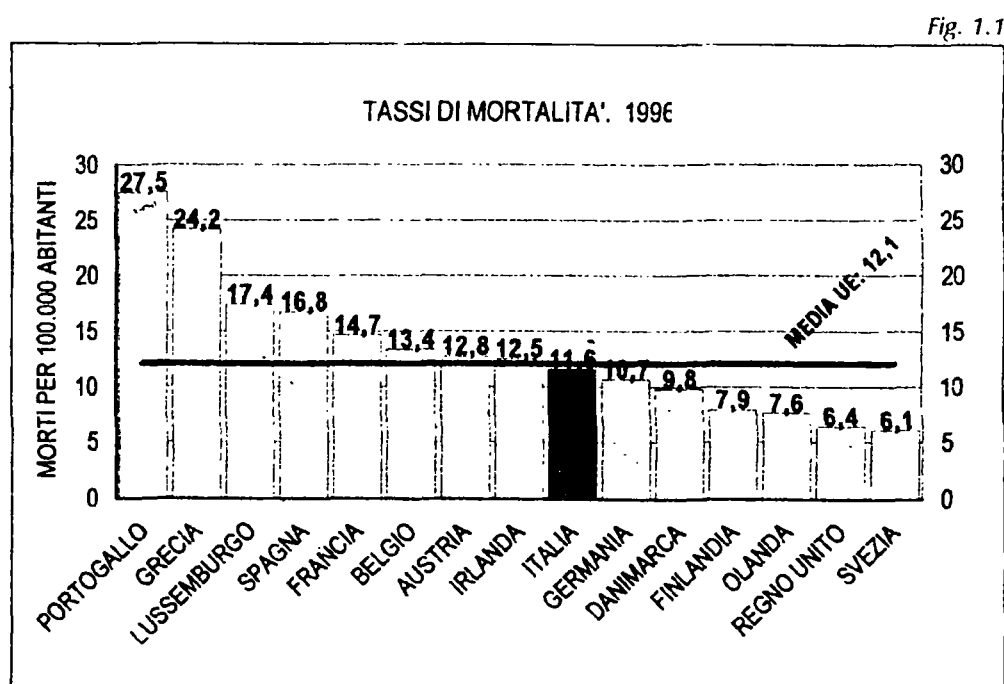
³Si veda il successivo cap. 5, *"Sicurezza stradale e infortuni sul lavoro"*.

⁴Cfr. il capitolo 9, *"Costi sociali ed economici degli incidenti stradali"*.

1.2 IL QUADRO EUROPEO

1.2.1 Il divario di sicurezza stradale tra i Paesi europei

In molti Paesi sviluppati, con livelli di mobilità analoghi o superiori a quello italiano, il rapporto tra numero di morti per incidenti stradali e popolazione risulta nettamente più basso di quello italiano. In particolare in Italia il tasso di mortalità nel 1996 risulta pari a 11,6 morti per 100.000 abitanti, nel Regno Unito e in Svezia il valore è circa la metà di quello italiano, in Olanda e Finlandia lo stesso indice vale circa i 2/3 di quello italiano. Per converso in Portogallo e in Grecia si registrano tassi di mortalità più che doppi rispetto a quello italiano, vedi Figura 1.1.⁵

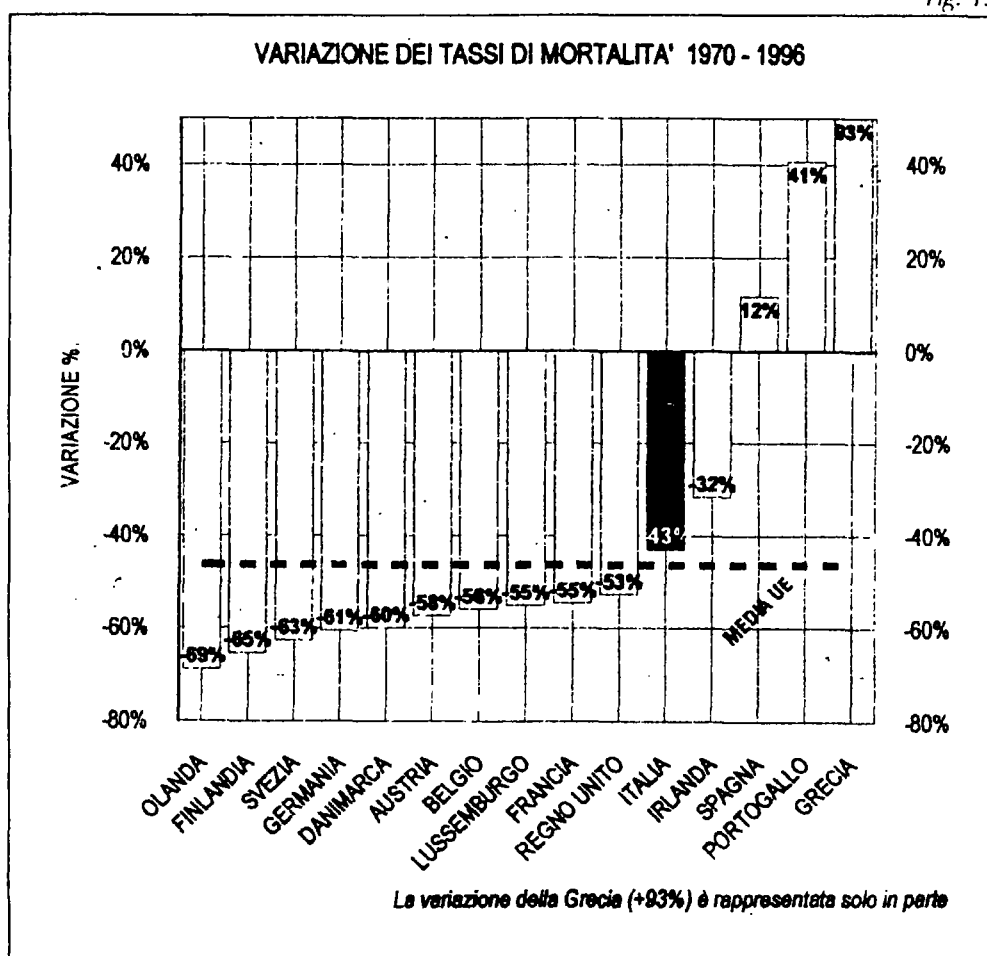


Elaborazioni RST su dati Eurostat, CEMT, DGVII, Istat

⁵I dati su morti e feriti per incidenti stradali nei Paesi dell'UE derivano dalle fonti statistiche ufficiali dei singoli Paesi e dell'UE (Eurostat). Per compensare le diverse modalità di rilevazione (la maggior parte dei Paesi europei registra le morti per incidenti stradali avvenute fino al 28° giorno dall'incidente, l'Italia fino al 7°, la Francia fino al 6°, Spagna e Grecia fino al 3°, Portogallo entro le successive 24 ore) sono stati applicati i coefficienti correttivi adottati da CEMT, DGVII, Eurostat, cfr. più avanti il capitolo 10, "Stato delle informazioni sulla sicurezza stradale".

Ciò che più conta, è però che nella maggior parte dei Paesi europei tra il 1970 e il 1996 i tassi di mortalità si sono ridotti in misura compresa tra il 50% e il 70% e cioè molto più di quanto sia avvenuto in Italia dove la riduzione della mortalità per incidenti stradali supera di poco il 40% ed è la **meno intensa** dopo quella della Spagna, del Portogallo e della Grecia (gli unici Paesi in questo periodo che registrano un aumento del tasso di decessi per incidenti stradali) e dell'Irlanda. Anche la riduzione media europea del tasso di mortalità risulta più ampia di quella italiana: - 46%, Figura 1.2.

Fig. 1.2

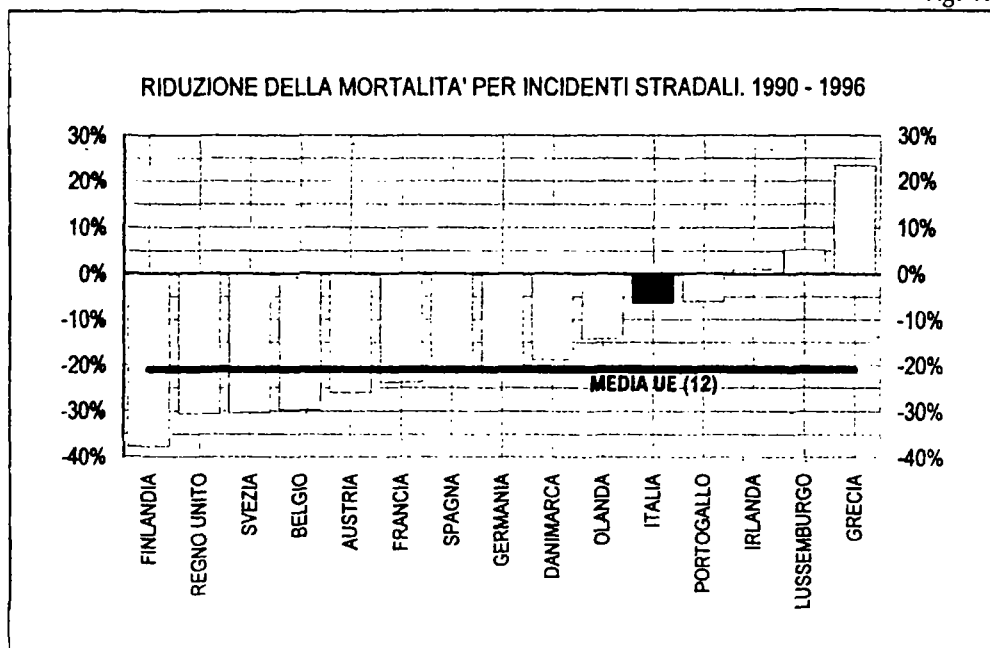


Elaborazioni RST su dati Eurostat, CEMT, DGVII, Istat

Il divario dell'intensità di riduzione del numero di morti per incidenti stradali tra l'Italia e gli altri paesi europei tende a rafforzarsi nel tempo: negli ultimi sei anni (1990-1996) il tasso di mortalità medio nei

dodici Paesi dell'UE con sistemi di mobilità maturi si è ridotto del 21% mentre in Italia la riduzione è stata inferiore al 7%, meno di 1/3 della media. Il processo di miglioramento dei livelli di sicurezza stradale nel nostro Paese appare dunque in netto e progressivo ritardo. Negli ultimi sei anni solo l'Irlanda, il Lussemburgo e la Grecia hanno registrato andamenti meno soddisfacenti di quello italiano, Figura 1.3.

Fig. 1.3

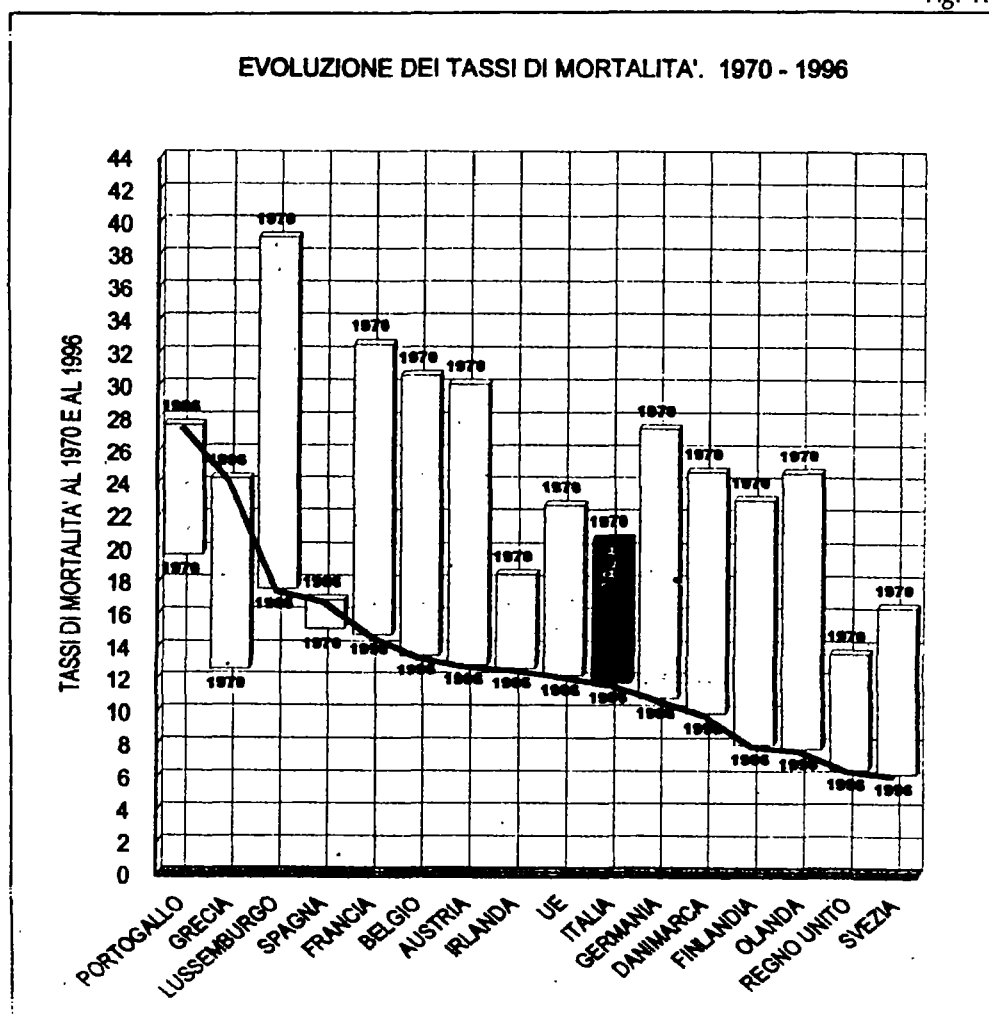


Elaborazioni RST su dati Eurostat, CEMT, DGVII, Istat

Inoltre, le riduzioni più ampie in valore assoluto sono state conseguite dai Paesi che nel 1970 presentavano i tassi di mortalità più alti: Francia, Belgio e Austria. Questi Paesi nel 1970 facevano registrare un numero di morti per 100.000 abitanti compreso tra 30 e 40, valori che risultavano dal 50% al 100% più elevati dei dati italiani (20 morti per 100.000 abitanti) ma in ventisei anni sono riusciti a ridurre radicalmente tale scarto e attualmente presentano indici compresi tra 12 e 15 morti per 100.000 abitanti, (dal 10% al 30% in più rispetto al dato italiano). Un secondo gruppo di Paesi (Germania, Danimarca, Finlandia e Olanda) nel 1970 facevano registrare tassi di mortalità sensibilmente più elevati di quello italiano ma nei successivi ventisei anni sono riusciti a dimezzare la mortalità per incidenti stradali al punto che nel 1996 presentavano indici compresi tra 10,5 e 7,5 morti per 100.000 abitanti, nettamente più bassi di quello del nostro Paese (che, ricordiamo, è pari a 11,6 morti per 100.000 abitanti). Anche il Regno Unito e la Svezia, che nel 1970 erano

tra i pochissimi Paesi europei a registrare un tasso di mortalità per incidenti stradali inferiore a quello italiano, hanno ridotto drasticamente il numero di morti per 100.000 abitanti e attualmente presentano indici che sono la metà di quello italiano, Figura 1.4.

Fig. 1.4

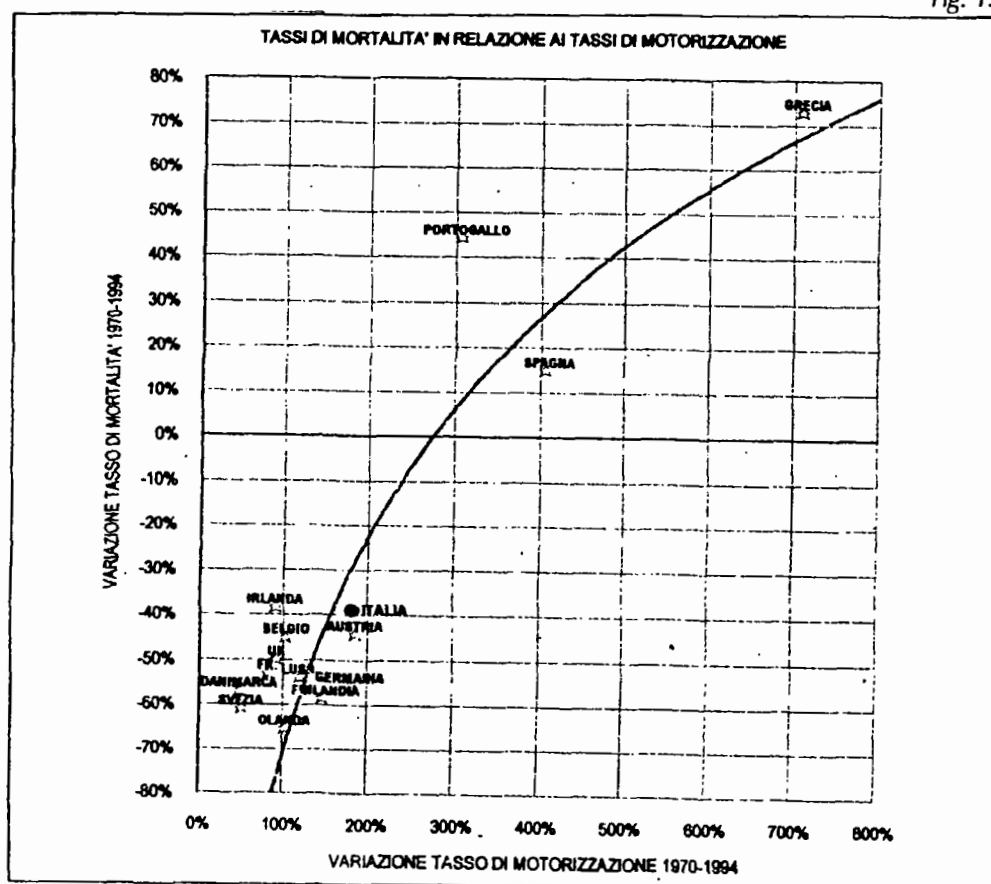


Elaborazioni RST su dati Eurostat, CEMT, DGVII, Istat

Un caso a parte è costituito dalla Grecia, dal Portogallo e dalla Spagna. Questi Paesi, che nel 1970 presentavano tassi di mortalità inferiori a quello italiano ma anche un livello di motorizzazione estremamente basso, tra il 1970 e il 1996 hanno affrontato la fase di motorizzazione di massa e mentre la Spagna è riuscita a gestire lo sviluppo della mobilità individuale con minimi incrementi del tasso di

mortalità, la Grecia e il Portogallo hanno subito pesantissimi incrementi del numero di morti per 100.000 abitanti, Figura 1.5

Fig. 1.5



Elaborazioni RST su dati Eurostat, CEMT, DGVII, Istat

Si noti che l'Italia, nella analoga fase di diffusione dell'automobile come mezzo di trasporto individuale - e cioè negli anni '50 e '60, quando il parco veicoli cresceva ad un tasso annuo compreso tra il 10% e il 25%,⁶ - ha registrato una altrettanto intensa crescita del numero di morti per incidenti stradali che è passato da 5.000 a 12.000 ogni anno, con un tasso di mortalità che, nell'arco di venti anni è raddoppiato, passando da 10 a 22 morti per 100.000 abitanti, Figura 1.6⁷

⁶Per confronto si nota che nell'ultimo periodo il tasso annuale di crescita del parco veicoli risulta compreso tra l'1% e il 2% e che nel 1993 non si è registrato alcun incremento significativo del parco veicoli.

⁷Per mantenere la confrontabilità con gli altri Paesi dell'UE continuiamo ad utilizzare il dato Eurostat.