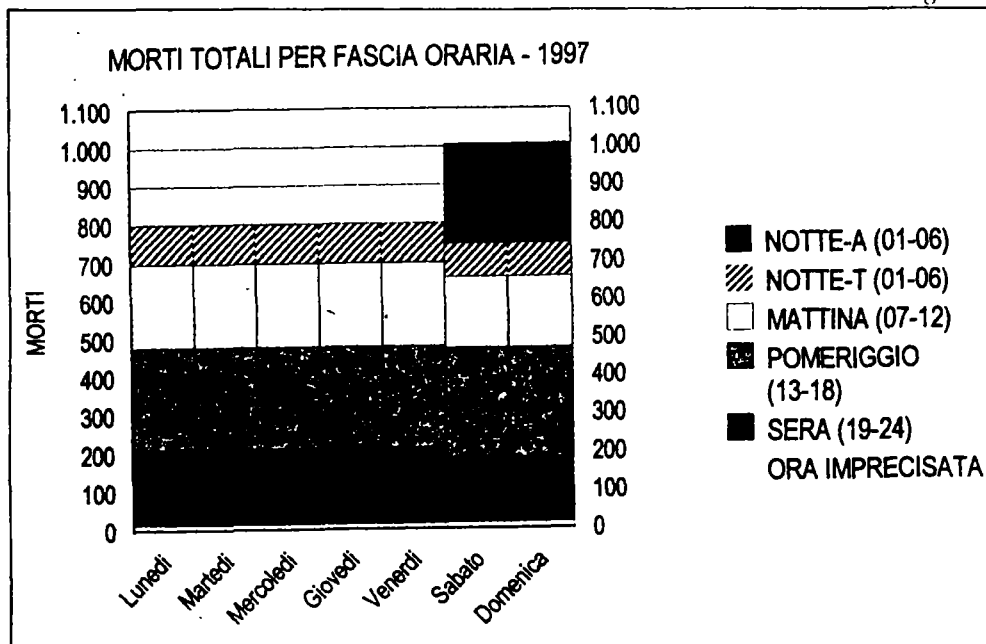
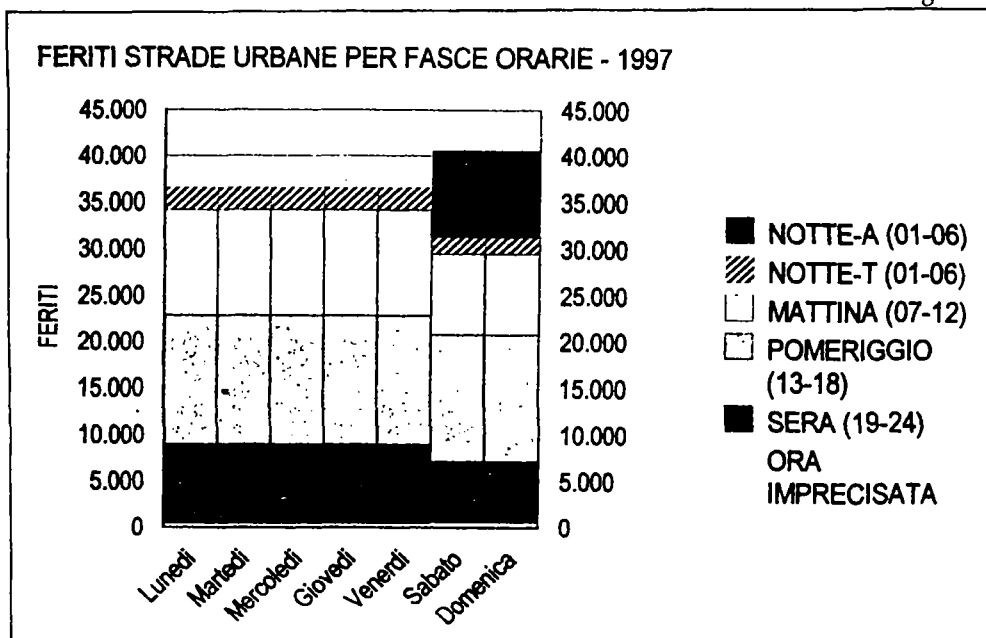


Fig. 7.17



NOTTE-A= incidenti aggiuntivi; NOTTE-T= incidenti tendenziali
RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Fig. 7.18



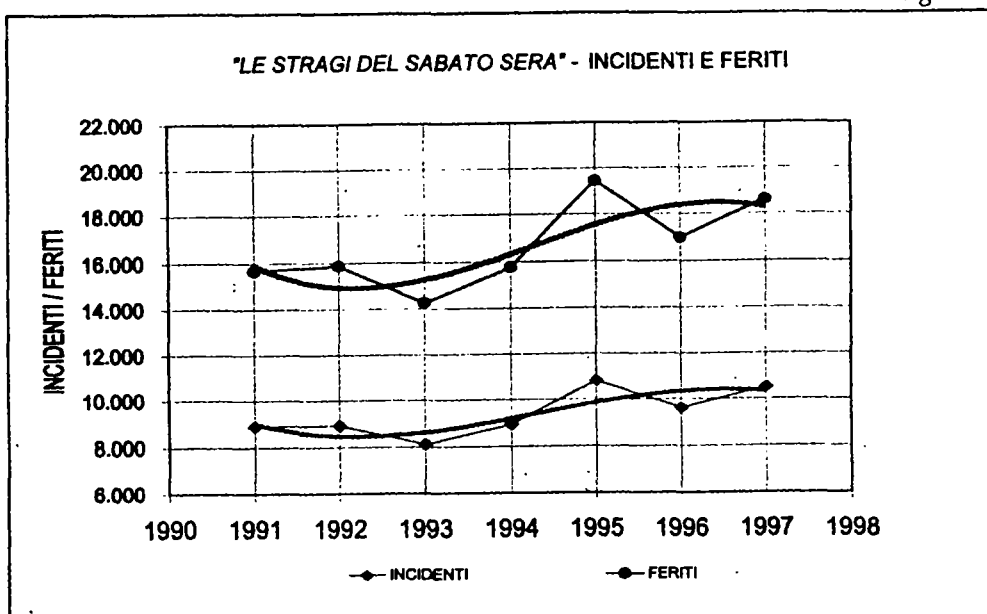
NOTTE-A= incidenti aggiuntivi; NOTTE-T= incidenti tendenziali
RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Va inoltre notato che tali incidenti sono caratterizzati da un'elevata gravità: l'indice di pericolosità di 5,0 morti per 100 incidenti. Occorre tuttavia ricordare che **gli incidenti più gravi accadono nella fascia pomeridiana delle giornate lavorative** - si tratta tipicamente di incidenti nell'ambito dei flussi di rientro a casa dei lavoratori - quando si registra un indice di pericolosità di 6,6 morti per incidente, il 32% più elevato di quello delle "stragi del sabato sera".

7.4.1 Evoluzione dell'incidentalità aggiuntiva notturna del fine settimana e delle "stragi del sabato sera"

L'andamento del numero di incidenti e feriti nel medio periodo (1991 - 1997) mostra come il fenomeno, dopo una fase di crescita piuttosto sostenuta (da 15.000 feriti a poco meno di 19.000), sia in via di stabilizzazione ancorché la nuova tendenza sia troppo recente per poter essere considerata come un indicatore certo di esaurimento della fase di crescita di questo tipo di incidentalità; Figura 7.19.

Fig. 7.19

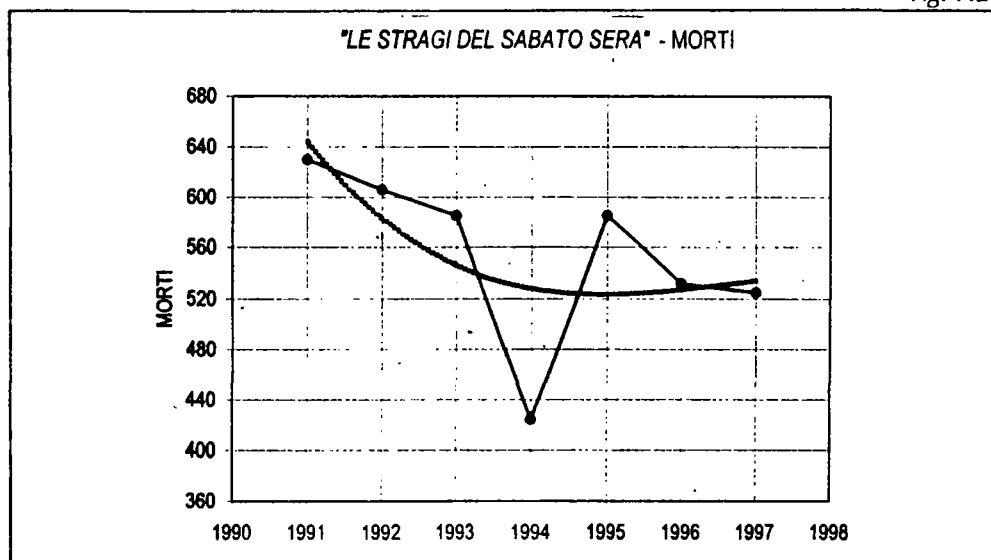


RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Per quanto riguarda il numero di morti si registra una evoluzione affatto diversa: a fronte di una fase di decisa contrazione che ha ridotto il numero di decessi da 640 (valutazioni riferite all'anno 1991) a circa 520 (valutazioni riferite all'anno 1996), nel 1997 sembra emergere una tendenza alla stabilizzazione che certamente non può essere vista con fa-

vore; Figura 7.20.

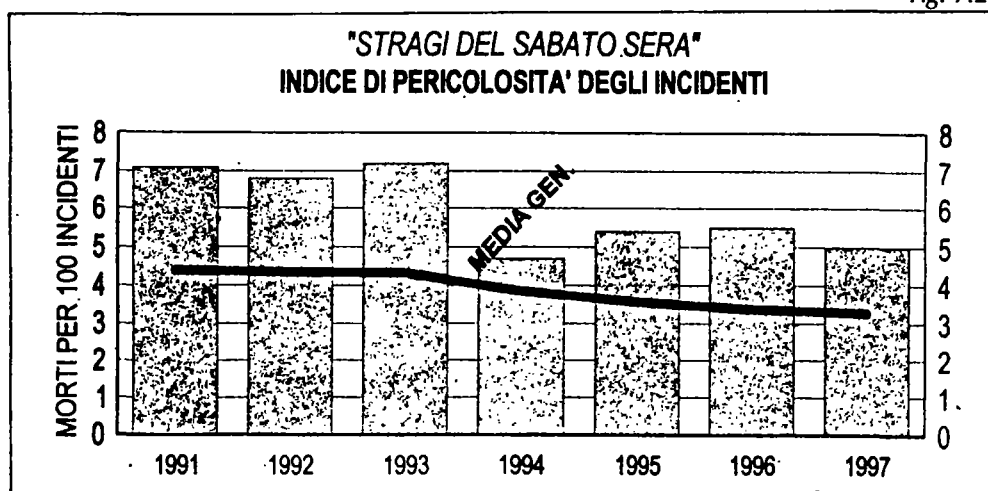
Fig. 7.20



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Infine, tra i caratteri positivi dell'evoluzione degli incidenti "del sabato sera" si deve segnare la **rilevante contrazione del livello di pericolosità degli incidenti** che si è abbassato da 7,1 morti per 100 incidenti del 1991 (valore straordinariamente elevato che indica un livello di rischio più che doppio rispetto alle condizioni medie) fino al valore di 5,0 nel 1997 (anche questo è un valore molto elevato ma segna indubbiamente un progresso rispetto ai dati del triennio 91-93); Figura 7.21.

Fig. 7.21



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Concludiamo queste brevi considerazioni sugli incidenti delle notti di fine settimana e sulle *"stragi del sabato sera"* notando come il fenomeno risulti assolutamente ampio e grave (si può valutare che nel 1997 ogni fine settimana sono morte mediamente più di 10 persone e ne sono rimaste ferite 360, in massima parte giovani tra i 18 e i 30 anni) ma non ha affatto dimensioni tali da poter essere indicato come la causa prevalente dell'elevato numero di morti e ferimenti sulle nostre strade. In altri termini le misure tese a migliorare la sicurezza stradale nel nostro Paese devono sicuramente riguardare la guida giovanile all'uscita delle discoteche (che determina un numero aggiuntivo di morti compreso tra il 5% e il 9%) ma dovranno anche riguardare - con eguale priorità - i livelli di sicurezza delle nostre città e le condizioni di guida della generalità dei cittadini che sono responsabili del restante 90%-95% delle morti per incidenti stradali.

Le stragi del sabato sera sono uno dei fenomeni più evidenti (e maggiormente descritti dai mass-media) e più drammatici, specialmente laddove si tenga conto della giovane età di coloro che subiscono gli incidenti, ma accanto a questo sono presenti altri fenomeni che - disgiuntamente - sono ancora più cospicui:

- gli incidenti a **pedoni e ciclisti**, non adeguatamente protetti dal traffico dei veicoli a motore, nel 1997 hanno determinato **1.227 morti**, poco meno del 20% del totale (quasi tutti all'interno delle aree urbane);
- gli **incidenti stradali per lavoro, sul lavoro e durante il tragitto casa-lavoro** sono responsabili di circa **2.100 morti** (si veda quanto riportato nel precedente capitolo 5, *"Sicurezza stradale e infortuni sul lavoro"*);
- gli incidenti che coinvolgono la popolazione anziana sono responsabili di **625 morti**, circa il 10% del totale, e l'andamento segna una **tendenza alla crescita estremamente intensa** (cfr. più avanti il paragrafo 8.1, *"Gli utenti per fascia d'età"*);
- le *"stragi"* che avvengono quotidianamente sulle **tratte autostradali con i più elevati tassi di incidentalità** hanno determinato **403 morti**, il 6,5% del totale;
- più in generale, nelle **situazioni di massimo rischio** (si veda, più avanti, il capitolo 20, *"Le situazioni di massimo rischio"*) gli incidenti stradali hanno determinato **2.828 morti**, il 45% del totale.

Tutte queste componenti di incidentalità, che in ampia parte si so-

vrappongono tra loro, individuano altrettante "aree problema" che costituiscono un campo d'azione prioritario per le politiche di sicurezza stradale e, in particolare, per il "Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale".

Sotto questo profilo il termine "stragi del sabato sera" identifica sicuramente una delle componenti critiche della sicurezza stradale italiana ma non deve in alcun modo far dimenticare altre componenti, altre "stragi", forse meno visibili ma ancora più consistenti.

7.5 L'USO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA

7.5.1 Aspetti generali e confronti internazionali

L'uso della cintura di sicurezza e del casco è considerato di prioritaria importanza dalla Commissione europea, dalla CEMT, dagli organi di governo della maggior parte dei Paesi sviluppati.⁷⁰ In Italia l'obbligo all'uso dei dispositivi di sicurezza è stato introdotto nel 1986 per quanto riguarda il casco⁷¹ e nel 1988 per quanto riguarda la cintura di sicurezza.⁷²

La Commissione europea ritiene che un incremento dell'uso della cintura di sicurezza al livello dei Paesi europei più sensibili in questa materia possa portare ad una riduzione del 15% delle morti per incidenti stradali.⁷³ Le direttive del Presidente degli USA per l'estensione dell'uso delle cinture di sicurezza indicano come un incremento dell'uso della cintura di sicurezza del 17% possa determinare una riduzione dei morti per incidenti stradali del 22%, con un risparmio atteso di 275 milioni di dollari USA. In entrambi i casi l'uso della cintura di sicurezza e del casco è considerato di importanza cruciale per ridurre gli effetti degli incidenti sulle persone.

⁷⁰Cfr. Commissione europea, "Programma 1997 - 2001 per la sicurezza stradale", 1997; USA: Secretary of Transportation, "Presidential initiative for increasing Seat Belt Use Nationwide", 1997.

⁷¹Legge n. 3/1986. Come è noto si tratta di un obbligo parziale in quanto sono ancora esentati i conducenti di ciclomotori maggiorenni. Questa grave carenza normativa è in via di superamento.

⁷²Nel 1988 (Legge n. 111 del 18 marzo 1988) è stato stabilito l'obbligo ad installare la cintura di sicurezza; nel 1989 (Legge n. 143 del 22 aprile 1989) è stato stabilito l'obbligo ad indossare le cinture di sicurezza. Quattro mesi più tardi il Decreto Legge del 4 agosto 1989 definiva alcune limitazioni all'obbligo delle cinture di sicurezza.

⁷³"Programma 1997 - 2001 per la sicurezza stradale", 1997, cit.

In Italia il rispetto dell'obbligo all'uso dei dispositivi di sicurezza appare, con tutta evidenza, molto basso. Su tale materia tuttavia manca, nel nostro Paese e in pochi altri, una rilevazione sistematica.

Le poche stime disponibili indicano per l'Italia percentuali d'uso che oscillano tra il 10% e il 15%, che collocano l'Italia tra i Paesi con la minore diffusione in assoluto dell'uso sistematico delle cinture di sicurezza vedi Tab. 7.4 e Fig. 7.22.

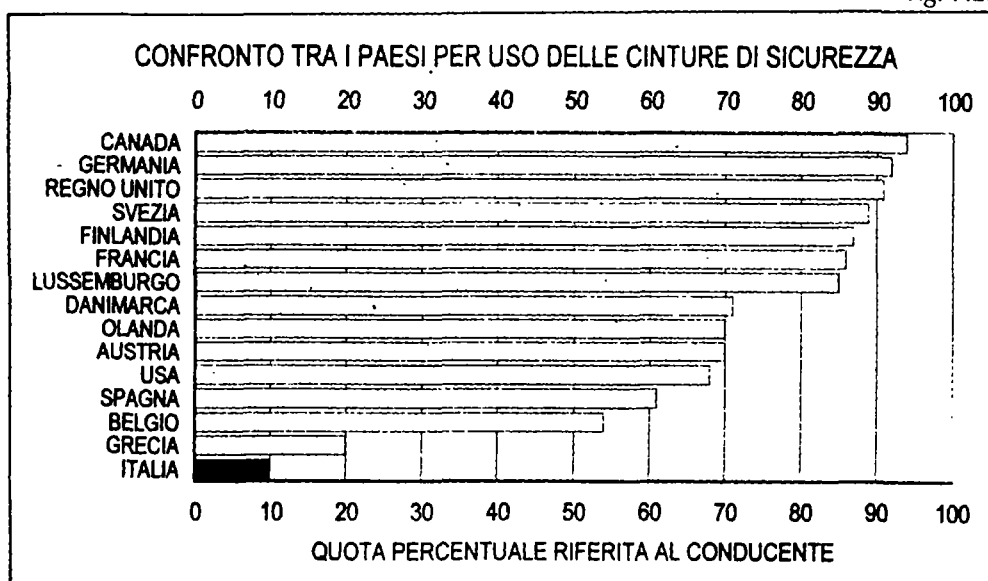
Inoltre, nel nostro Paese, il confronto fra indice di mobilità e conducenti coinvolti in incidenti, fa emergere profili comportamentali del tutto simili sia in ambiti ad elevata mobilità che a bassa mobilità: in entrambi i casi emerge chiaramente una **evasione sistematica all'obbligo della cintura di sicurezza**. Conducenti e trasportati non manifestano una adeguata percezione del rischio connesso all'omissione dell'uso delle cinture di sicurezza e, nel caso dei ciclomotori, del casco. Il fenomeno riguarda, in misura minore, anche l'obbligo all'uso del casco per i motocicli.

Tab. 7.4

PERCENTUALE DI UTILIZZAZIONE DELLA CINTURA DI SICUREZZA				
PAESE	ANNO DI RILEVAZIONE	CONDUCENTI	PASSEGGERI ANTERIORI	PASSEGGERI POSTERIORI
CANADA	1996	94	94	94
GERMANIA	1995	92	92	68
REGNO UNITO	1995	91	92	66
SVEZIA	1994	89	92	80
FINLANDIA	1994-95	87	88	57
FRANCIA	1994	86	84	
LUSSEMBURGO	1992	85	86	
DANIMARCA	1993	71		35
OLANDA	1995	70	76	37
AUSTRIA	1994	70	71	30
USA	1996	68	68	68
SPAGNA	1995	61		10
BELGIO	1993	54		33
GRECIA	1994	20	15	9
ITALIA		10	10	

Risk-taking behaviour and Traffic Safety, 1997. Murray Mackay, University of Birmingham, UK.

Fig. 7.22



Fonte: "Risk-taking behavior and Traffic Safety", 1997. Murray Mackay, University of Birmingham, UK.

7.5.2 Effetti dell'uso dei dispositivi di sicurezza in Italia

Per converso i pochi dati sull'incidentalità riguardanti gli effetti degli incidenti con e senza l'uso dei dispositivi di sicurezza evidenziano l'**elevata efficacia della cintura di sicurezza e del casco nella riduzione degli effetti gravi, attraverso una "traslazione" delle conseguenze dell'incidente dal decesso verso il ferimento e dal ferimento verso l'incolumità.**⁷⁴ Si evidenzia infatti che:

- tra conducenti che indossavano la cintura, l'1,5% è deceduto, poco meno del 53% è rimasto ferito ed oltre il 45% è rimasto illeso.
- al contrario, tra conducenti che non indossavano il dispositivo di sicurezza al momento dell'incidente, il 6,9% è morto, oltre il 58% è rimasto ferito e il 35% è rimasto illeso.

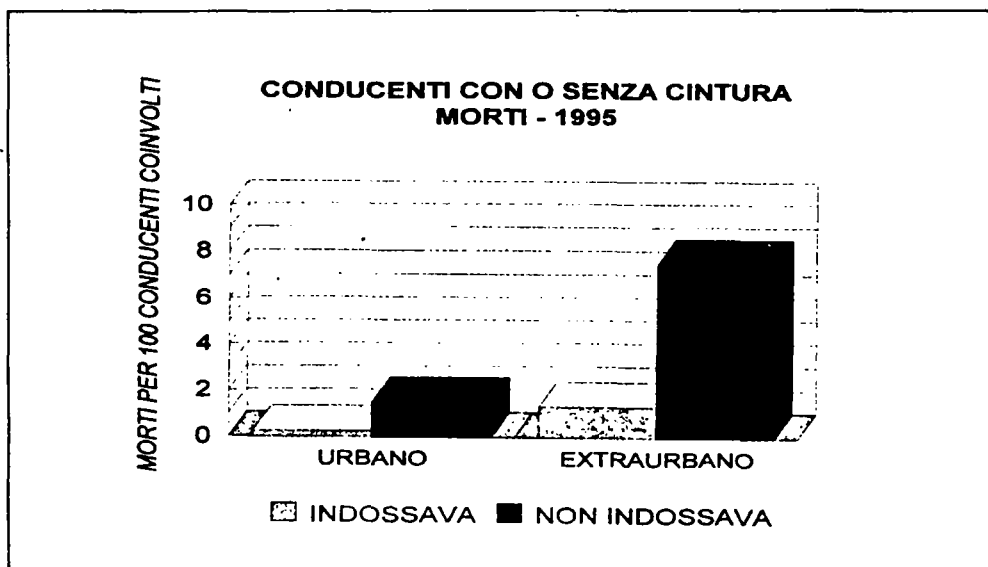
In particolare, l'assenza dell'uso della cintura determina - a parità

⁷⁴Cfr. Ministero dei Lavori Pubblici, Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza stradale, "Profili sociali ed economici della mobilità con riferimento ai problemi della sicurezza stradale", RST, Roma 1996. Si veda in particolare il Doc. 2.3 Quadro interpretativo, Cap. 9, Aspetti comportamentali e sicurezza stradale.

di altre condizioni - un incremento del tasso di morti per incidente pari a:

- 3,5 volte in ambito urbano;
- poco meno di 5 volte in ambito extraurbano, Figura 7.23.

Fig. 7.23

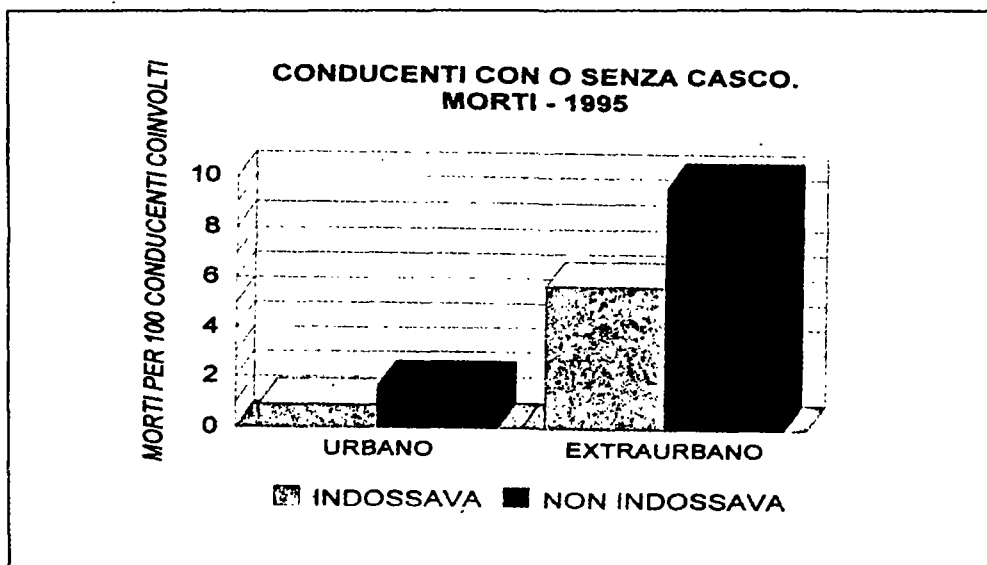


Elaborazione RST - Ricerche e Servizi per il Territorio su dati ISTAT 1996

Considerazioni analoghe possono essere svolte per quanto concerne i ciclomotori e motocicli, **l'incidenza della mortalità tra i conducenti che sicuramente non indossavano il casco, soprattutto in ambito urbano, è doppia rispetto a coloro che lo indossavano.** In particolare oltre il 70% dei conducenti deceduti non indossava il casco. Il fattore di incremento della mortalità, a parità di numero di incidenti, risulta pari a 1,8 in ambito urbano e a 1,7 in ambito extraurbano.⁷⁵ L'incremento delle condizioni di sicurezza degli utenti è testimoniata soprattutto dall'**aumento del tasso di incolumità dei conducenti coinvolti in incidenti** (10,5% tra chi indossava il casco contro il 5,7% di quelli che non lo indossava); si veda la Figura 7.24 alla pagina seguente.

⁷⁵Occorre tuttavia notare che sulla materia non si dispone di rilevazioni affidabili, tanto è vero che l'ISTAT, negli ultimi due anni, non ha pubblicato i dati sull'uso di questi dispositivi di sicurezza ritenendoli in difetto di affidabilità poiché, per una quota non valutabile di incidenti, la presenza o assenza del casco non viene rilevata.

Fig. 7.24



Elaborazione RST - Ricerche e Servizi per il Territorio su dati ISTAT 1996

In sostanza emerge con chiarezza la necessità di rafforzare l'obbligo all'uso di questi dispositivi di sicurezza sia attraverso campagne di sensibilizzazione (e di convincimento), sia attraverso un più rigoroso ed efficace controllo da parte dei corpi di vigilanza.⁷⁶

A tale proposito è necessario rilevare che nelle statistiche ufficiali la **violazione all'obbligo di indossare le cinture di sicurezza non compare tra le venticinque sanzioni più diffuse**, il dato contrasta in modo straordinario con la bassa diffusione di questo dispositivo di sicurezza e sembrerebbe indicare una **sostanziale assenza di controllo da parte dei corpi di polizia**. In ogni caso si ribadisce come **su tutta la materia manchi nel nostro Paese una qualche forma di conoscenza sistematica**.⁷⁷

⁷⁶Il problema è evidenziato anche da diversi Comuni (Bologna, Forlì, Piacenza, Rimini, ecc.) che ritengono necessaria una maggiore sensibilizzazione dei cittadini rispetto al Codice della Strada, la riduzione del limite di velocità a 30 km orari nei centri abitati, l'uso di una strumentazione più efficace per il sanzionamento delle infrazioni all'obbligo delle cinture di sicurezza e al casco.

⁷⁷Sui limiti conoscitivi relativi ai diversi aspetti della sicurezza stradale si veda quanto indicato più avanti nel capitolo 10, "Stato delle informazioni sulla sicurezza stradale" con particolare riferimento al paragrafo 10.3, "Sviluppo e integrazione delle basi informative".

7.5.3 L'impatto dell'obbligo all'uso dei dispositivi di sicurezza sul numero delle vittime da incidenti stradali

Concludiamo queste schematiche considerazioni sull'uso dei dispositivi di sicurezza illustrando l'impatto dell'entrata in vigore dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza sulle vittime degli incidenti stradali.⁷⁸ L'analisi dei dati conduce infatti a risultati non intuitivi e di rilevante interesse.

Nel 1988 veniva fissato l'obbligo all'installazione delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli. Non si tratta ancora dell'obbligo all'uso ma il provvedimento sembra determinare rilevanti effetti, quanto meno sui comportamenti di guida. Nel 1989 infatti il numero di morti passa da 7.480 a 6.910 con una riduzione 570 unità (-7,6%) e il numero di feriti passa da 228.000 a 216.000 con una riduzione di 12.000 unità (-5,2%). Questa evoluzione segna una decisa variazione di tendenza rispetto all'andamento di medio periodo (che è crescente, sia pure con qualche oscillazione). Sebbene dunque una riduzione così notevole possa essere stata determinata da diverse cause sembra ragionevole supporre la presenza di un "effetto annuncio": l'obbligo all'installazione generale della cintura di sicurezza presumibilmente ha richiamato l'attenzione dei conducenti sull'opportunità di comportamenti di guida più prudenti.

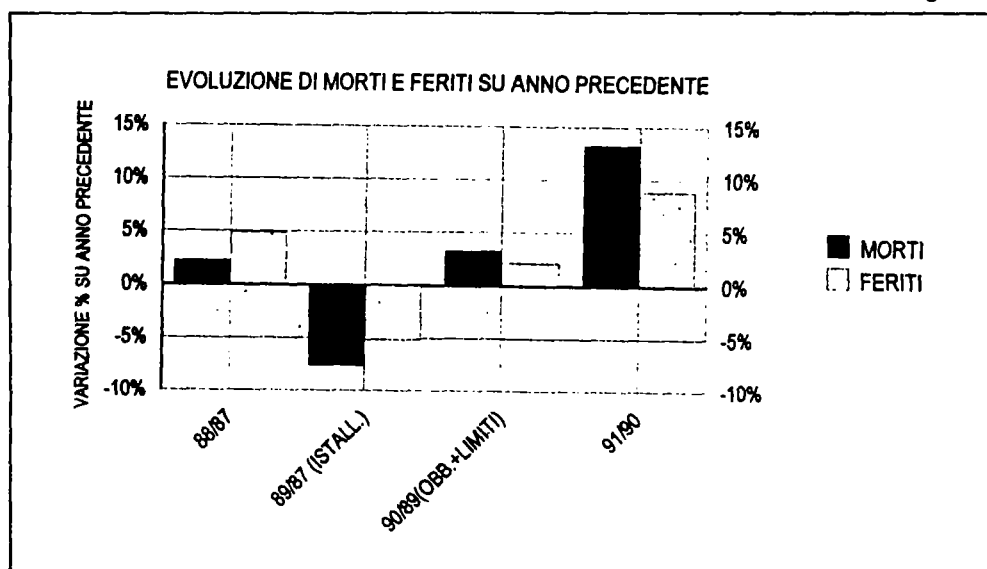
A questo punto, nel 1990, ci si potrebbe aspettare una ulteriore riduzione delle vittime da incidenti stradali a seguito dell'entrata in vigore (1989) dell'obbligo ad **indossare** le cinture di sicurezza. Al contrario i dati rivelano un andamento ben diverso: il numero di morti cresce di 227 unità (+3,3%) e quello dei feriti di 4.659 unità (+2,2%). L'anno successivo, il 1991, la crescita si rafforza ulteriormente: il numero di morti arriva a 8.083 unità con un aumento di 946 rispetto all'anno precedente (+13,3%) e quello dei feriti arriva a 240.688 unità, con un aumento di 19.664 feriti (+8,9%), si tratta del **più intenso incremento registrato negli anni '80 e '90**⁷⁹. In realtà è accaduto che pochi mesi dopo l'emanazione della legge sull'obbligo all'uso delle cinture di sicurezza è stato varato un contraddittorio provvedimento di esenzione dall'obbligo per numerose categorie (per alcune delle quali è assoluta-

⁷⁸Si evita di commentare l'impatto dell'obbligo all'uso del casco poiché riguarda una parte non ampia degli utenti della strada (i conducenti di motocicli e i conducenti di motocicli minorenni) sui quali mancano dati specifici. In tali condizioni, un confronto del numero di vittime prima e dopo l'introduzione dell'obbligo potrebbe facilmente condurre a risultati del tutto fuorvianti.

⁷⁹Si noti tuttavia che tale incremento potrebbe essere stato in parte determinato da alcune modificazioni nella metodologia di raccolta dei dati da parte dell'ISTAT.

mente difficile capire la ratio del provvedimento) ed ha preso piede una intensa campagna tesa a sostenere la scarsa utilità (se non la pericolosità) dell'uso delle cinture di sicurezza, Figura 7.25.

Fig. 7.25



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Tutto ciò sembrerebbe aver generato nei conducenti l'errato convincimento dell'inutilità delle cinture di sicurezza e, più in generale, dell'inutilità di rispettare i limiti di velocità e le molte altre "buone pratiche" che sono alla base di una guida sicura. La crescita del numero delle vittime degli incidenti stradali si svilupperà senza soluzione di continuità per quattro anni, solo nel 1993 ricomincerà a manifestarsi una nuova tendenza alla contrazione.

Con ciò non si intende affatto sostenere che la vicenda normativa e mass-mediologica delle cinture di sicurezza sia l'unica responsabile di questa tendenza, come abbiamo avuto modo di notare tra la fine degli anni '80 e i primi anni '90 quasi tutti i Paesi europei con un sistema di mobilità maturo segnano una inversione di tendenza dalla riduzione alla crescita, alcuni in misura rilevante (Belgio, Germania, Danimarca, Finlandia, Svezia, Lussemburgo, Irlanda e Italia), altri in misura più contenuta (Germania, Austria e Francia). L'unica eccezione è costituita dall'Olanda.⁸⁰ Presumibilmente il fenomeno è stato determinato da diversi fattori interagenti tra loro ma sembra ragionevole pensare che, almeno per l'Italia, tra questi fattori debba essere annoverato anche quello della perdita di credibilità dell'uso della cintura di sicurezza.

⁸⁰Si veda quanto riportato nel precedente paragrafo 1.2, "Il quadro europeo"

8 TIPOLOGIE DI UTENTI E UTENTI A RISCHIO

8.1 GLI UTENTI PER FASCIA D'ETÀ

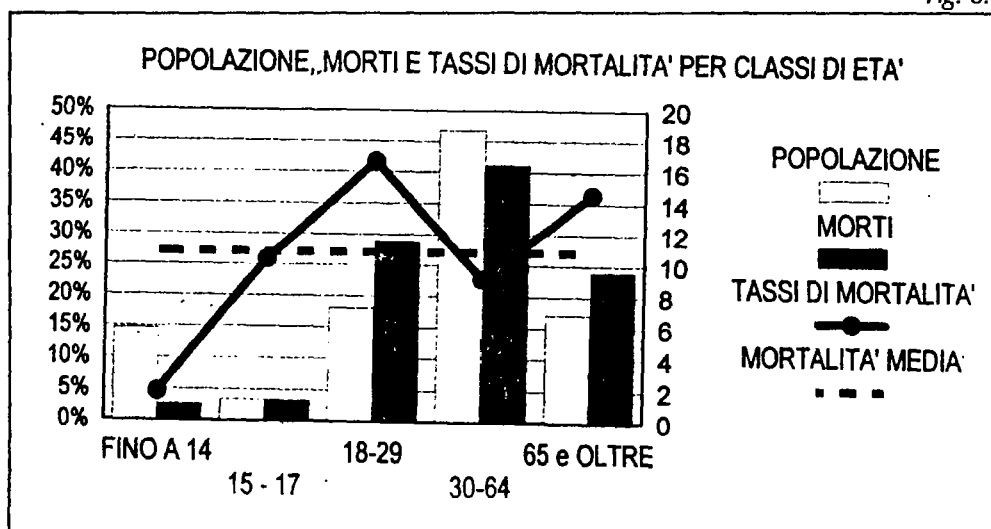
8.1.1 Morti per incidenti stradali per classe di età

L'esame dell'età delle persone coinvolte in incidenti stradali da un lato conferma una opinione diffusa e dall'altro mostra un risultato positivo e di notevole interesse.

La conferma riguarda il fatto che le fasce di età a rischio sono quelle costituite dai **giovani adulti** (tra 18 e 29 anni) e dagli **anziani** (oltre i 64 anni). In termini assoluti infatti nel 1997 il numero maggiore di morti per incidenti stradali (2.459, il 39,5% del totale) lo si registra nella fascia degli adulti (30-64 anni) tuttavia, se si rapporta il numero di morti alla popolazione per classe di età, emerge che i più elevati tassi di mortalità si verificano tra:

- i **giovani** (18-29 anni), che registrano 1.726 decessi (il 27,7% del totale) ma esprimono un **tasso di mortalità di 16,7** che è più elevato di oltre il 50% rispetto a quello medio generale (10,8);
- gli **anziani** (più di 64 anni) con 1.435 morti (il 23,0% del totale) ma un **tasso di mortalità di 14,6** che è quasi il 40% più elevato della media, Figura 8.1.

Fig. 8.1



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Risultano invece nella media le morti per incidenti stradali relative agli adulti (30-64 anni) che fanno registrare un tasso di mortalità leggermente inferiore alla media (9,1) e agli adolescenti (15-17 anni) con un tasso di mortalità del tutto analogo alla media (10,4).

Una considerazione a parte merita l'infanzia, tra i più giovani cittadini italiani (meno di 15 anni) si registrano 158 morti per incidenti stradali, non si tratta di una quota elevata (rappresenta il 2,5% del totale) e il tasso di mortalità specifico è decisamente basso (1,9 morti per 100.000 abitanti, 1/5 della media) ma che anche questa fascia di popolazione debba contribuire al prezzo di vite che annualmente viene pagato è fatto che suscita il più scorato rammarico.

8.1.2 La riduzione delle morti tra i giovani

Il risultato positivo, e di notevole interesse, è costituito dal fatto che mentre nel 1997 il numero di morti per incidenti stradali in generale è leggermente aumentato (+ 0,5%), **tutte le fasce di età più giovani registrano una riduzione:**

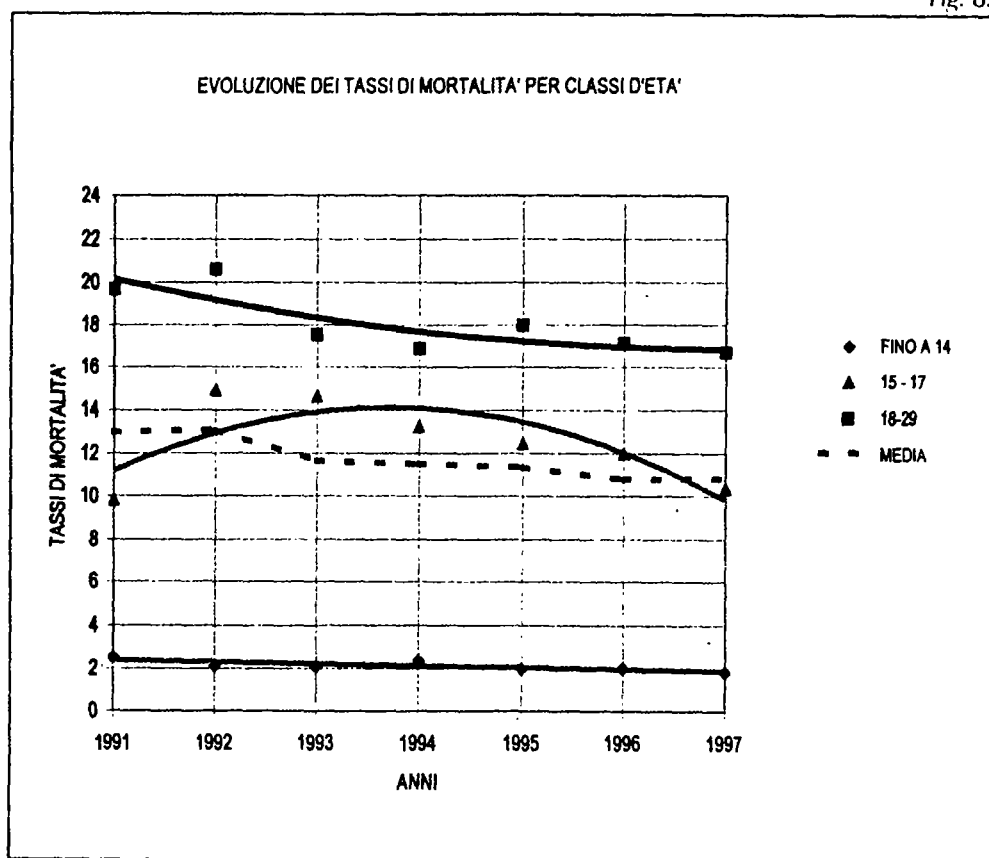
- i morti tra le persone di età inferiore a 15 anni si sono ridotti dell'8,7%, è ancora poco rispetto a ciò che si può auspicare ma si tratta pur sempre di un notevole miglioramento;
- i morti tra i giovani adulti (18 - 29 anni) si sono ridotti di 76 unità (- 4,2%);
- ma è soprattutto tra gli adolescenti (15-17 anni) che si registra il miglioramento più marcato, i morti in questa fascia di età si sono ridotti di 41 unità che in termini percentuali significa una contrazione del 17,0%.

Da notare che la riduzione delle morti per incidenti stradali nelle fasce di età più giovani **non** è determinata dalla riduzione della quota di popolazione giovane se non in misura del tutto marginale.

Il fattore principale, quello che spiega il 73% dell'entità della contrazione, è l'**abbattimento dei tassi specifici di mortalità**. In altri termini, per motivi soggettivi o oggettivi (che allo stato attuale delle conoscenze non è possibile analizzare) nel 1997 i cittadini italiani più giovani hanno fornito un contributo significativamente più basso alle morti per incidenti stradali. Inoltre tale riduzione non sembra il risultato di una evoluzione occasionale quanto di una **tendenza piuttosto stabile** che si è manifestata fin dal 1991. In particolare tra il 1991 e il 1997 la riduzione delle morti tra bambini e ragazzi, se pure di lieve entità, è assoluta-

mente stabile, quella relativa alle morti tra i giovani adulti è più ampia ma va riducendosi di intensità, quella relativa alle morti tra gli adolescenti, dopo la forte crescita del 91-92, mostra una contrazione sempre più rilevante, il miglioramento cioè - esaminato come tendenza - è sempre più consistente (- 25 morti nel 1993; - 47 morti nel 1994; - 31 morti nel 1995; - 21 morti nel 1996 per arrivare a - 41 morti nel 1997); Figura 8.2.

Fig. 8.2



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Sembra legittimo ritenere che almeno parte di questo risultato sia da attribuire alla intensa azione di sensibilizzazione sui temi della sicurezza stradale svolta nei confronti dei più giovani da numerosi organismi e in particolare dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Occorre tuttavia notare che la situazione se da un lato appare seguire un'evoluzione positiva, dall'altro non può essere considerata soddisfacente in assoluto:

- a) gli adolescenti fanno registrare un tasso di mortalità solo leggermente inferiore a quello medio generale;
- b) i giovani adulti fanno ancora registrare un tasso di mortalità che è oltre 1,5 volte superiore a quello medio.

Questi dati misurano una situazione che non può in alcun modo essere considerata un traguardo soddisfacente. In definitiva, per quanto riguarda il contrasto alle morti nelle fasce di età più basse, nel 1997 si sono registrati **successi importanti ma non completi**, l'azione di contrasto ai fattori di mortalità per incidenti stradali dei giovani dovrà essere ulteriormente rafforzata.

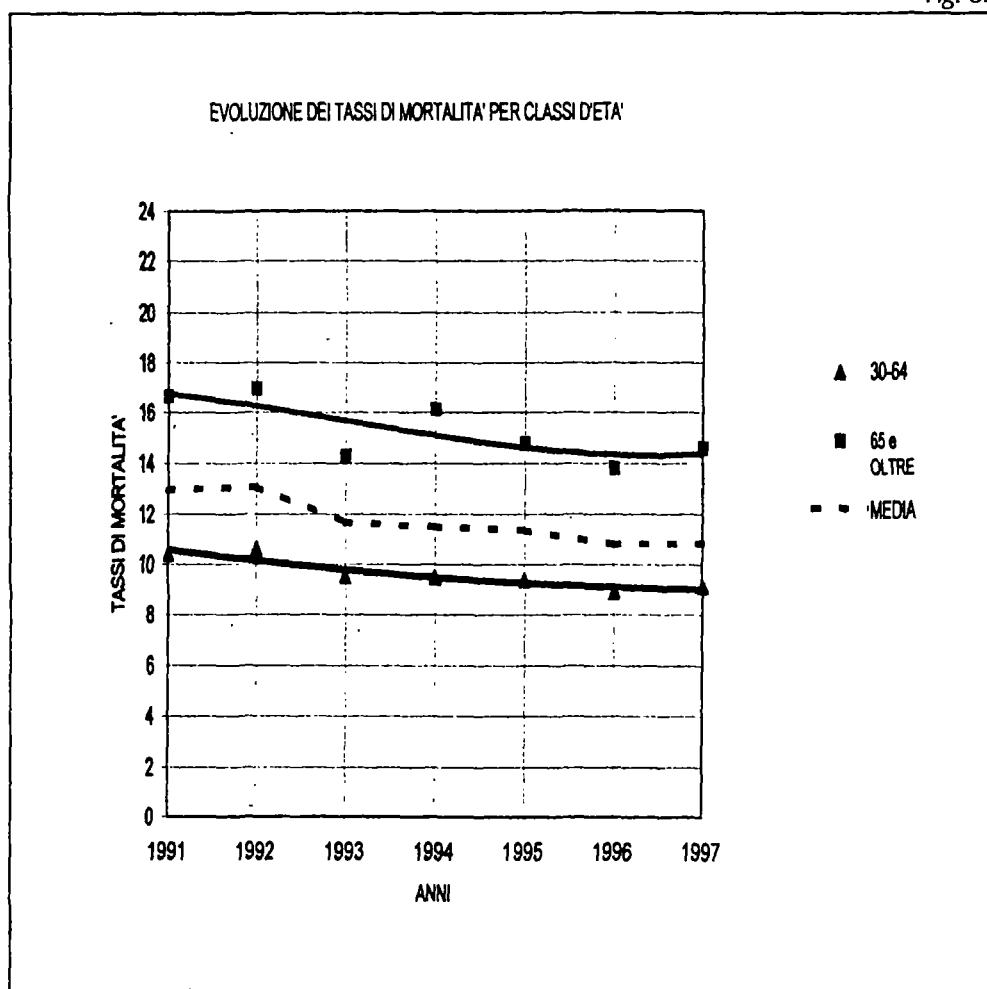
8.1.3 Le morti per incidenti stradali tra gli adulti e gli anziani

Il contributo della popolazione adulta alle morti per incidenti stradali nel 1997 è cresciuto del 3,7%. Tale aumento è determinato in parte dall'incremento della popolazione che rientra in questa fascia di età (+1%) ma in parte ben maggiore dall'aumento del tasso specifico di mortalità (+2,7%). Una situazione del tutto analoga caratterizza il contributo alle morti per incidenti stradali della **popolazione anziana**. In questo caso tuttavia l'aumento del numero di morti è stato pari al 7,8% ed è stato determinato in piccola misura dall'aumento della popolazione specifica (+2,0%) e in misura ben più rilevante (5,8%) dall'aumento del tasso di mortalità specifico e cioè da **un aumento delle condizioni oggettive di rischio di questa fascia di popolazione**, Figura 8.3 alla pagina seguente.

Più in generale, tra il 1991 e il 1997 si è verificato un **progressivo "trasferimento" delle morti per incidenti stradali dalle fasce di popolazione di età giovane a quelle di età più avanzata** che non è determinato, se non in misura assai ridotta, dall'aumento delle classi di popolazione più anziana. Il fenomeno si fa più marcato con l'aumentare dell'età come mostra chiaramente l'analisi dei tassi di mortalità specifici per classe di età svolta dall'Istituto Superiore di Sanità (cfr. la successiva Sezione IV, *"Aspetti socio-sanitari della sicurezza stradale"*). In particolare le classi di età oltre i 70 anni mostrano i tassi di mortalità per incidenti stradali più elevati in assoluto.⁸¹

⁸¹Cfr. la figura 14.4 nel capitolo 14, *"Mortalità"* della successiva sezione IV, *"Aspetti socio-sanitari della sicurezza stradale"*.

Fig. 8.3



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

I dati evidenziano il manifestarsi di una nuova e preoccupante tendenza per contrastare la quale sino ad ora non sono state approntate misure specifiche. Siamo cioè di fronte ad un fenomeno nuovo che sembra necessario analizzare con la massima attenzione sia per valutarne accuratamente la portata e il possibile impatto sociale, sia - soprattutto - per predisporre azioni specifiche di prevenzione e contrasto.