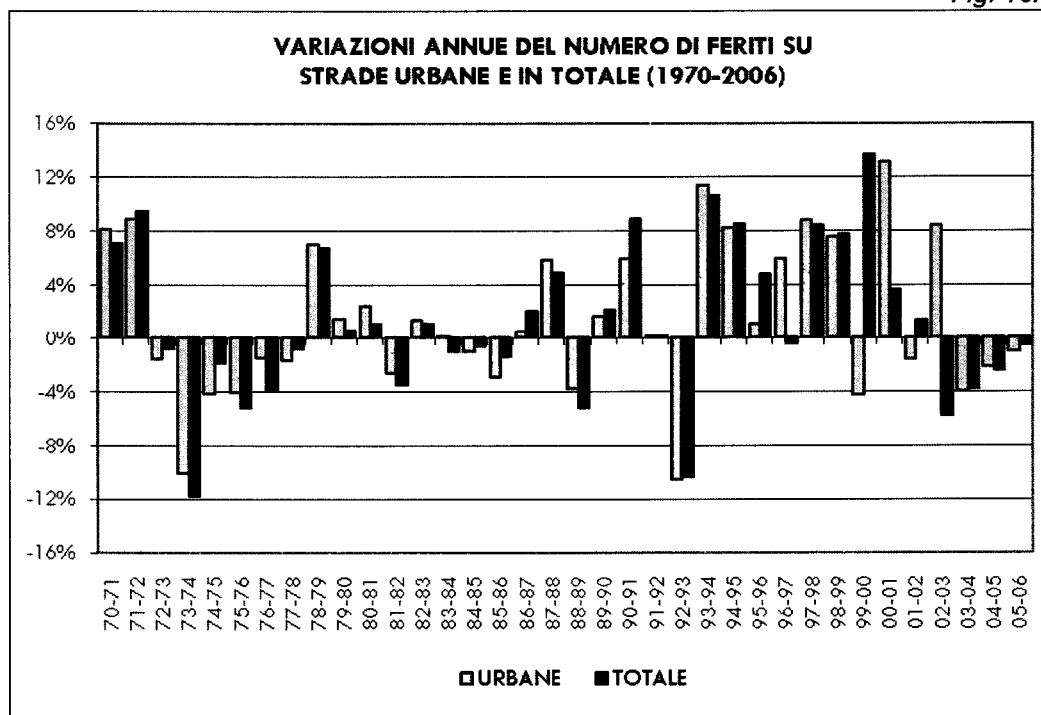
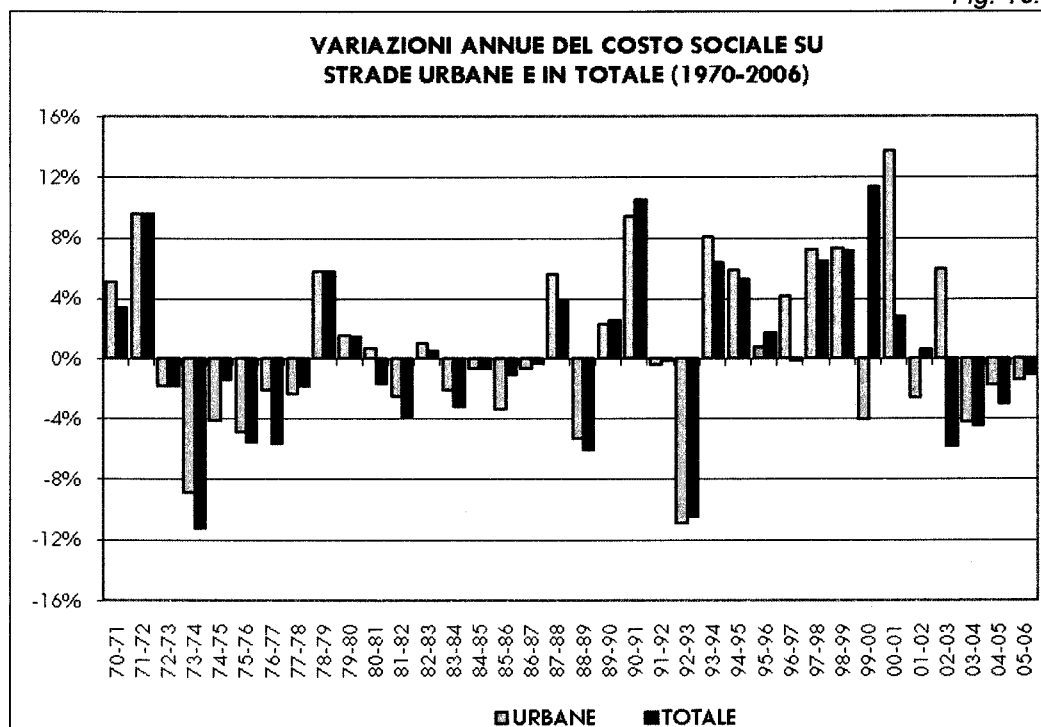


Fig. 16.7



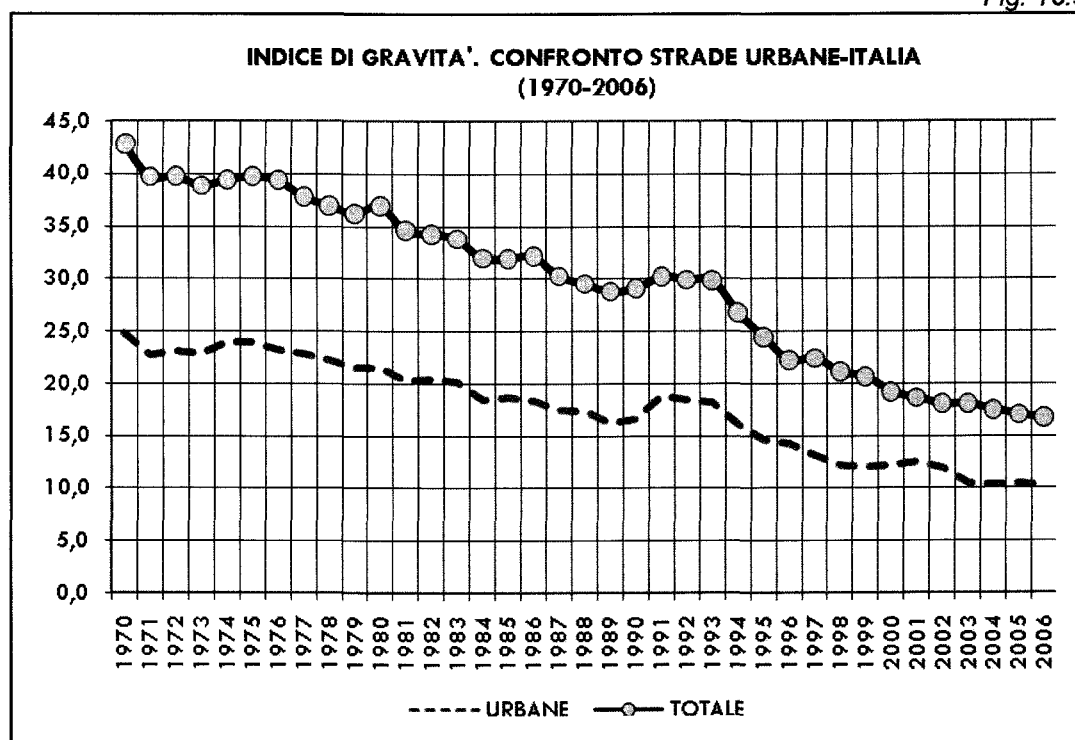
Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

Fig. 16.8



Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

Fig. 16.9



Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

17 GLI ATTRAVERSAMENTI URBANI

17.1 COORDINATE GENERALI

Per "attraversamenti urbani" si intende qui l'insieme delle strade statali, regionali e provinciali che sviluppano il loro tracciato entro l'abitato urbano.

A partire dal 2000⁵ queste strade hanno raccolto complessivamente oltre 6.302 morti (il 13,9% del totale) 267.723 feriti (il 10,8%) per un costo sociale complessivo pari a 28.489 milioni di euro (l'11,6%). Si tratta in sostanza di una quota del tutto rilevante delle vittime occorse nel Paese soprattutto in considerazione del fatto che costituiscono tipologicamente un *unicum* con le strade urbane propriamente definite. In effetti, sommando le vittime di incidenti stradali localizzati sugli attraversamenti urbani con quelle determinate dagli incidenti in area urbana si nota come nel periodo considerato il numero di morti sale ad oltre 20.000 (il 44,1% della mortalità complessiva dal 2000), il numero di feriti ad oltre 1,8 milioni (il 73,1%) e il costo sociale ad oltre 160 milioni di euro (il 65,7% del totale).

In sostanza, le vittime negli attraversamenti urbani hanno costituito dal 2000 al 2006 circa 1/4 delle vittime in ambito urbano.

Questa circostanza è ancora più grave laddove si consideri che per definizione gli attraversamenti urbani (strade statali, regionali e provinciali all'interno del perimetro urbano definito ai sensi del Codice della Strada) esistono **solo nelle strutture insediative con meno di 10.000 abitanti** poiché nelle altre le strade statali, regionali e provinciali vengono riclassificate in strade comunali urbane.⁶

Nell'ultimo anno tali proporzioni non sembrano essersi modificate più di tanto, pur essendosi ridotto complessivamente l'ammontare di morti e feriti su questa tipologia di strada. Nel 2006 in effetti si registrano:

- 712 morti pari al 12,6% del totale nazionale, il 28,5% del totale dei morti in ambito urbano;
- 32.700 feriti pari al 9,8% dei feriti complessivi a livello nazionale e al 13,5% dei feriti in ambito urbano;
- 3.399 milioni di euro, pari al 10,5% del totale nazionale, il 16% del costo sociale registrato sulla rete urbana nel suo complesso.

⁵ Non sono disponibili dati per anni precedenti.

⁶ In realtà esistono strade statali, regionali e provinciali in attraversamento urbano anche nelle strutture insediative con più di 10.000 abitanti, a causa dei ritardi di riclassificazione e altri problemi burocratici.

Tab. 17.1

MORTI IN ATTRAVERSAMENTI URBANI. 2000-2006								
	Attr. urb.	Str. urbane	Tot. urbano	Totale	Attr. urb.	Str. urbane	Attr./ urbane Tot	Totale
2000	1.060	2.107	3.167	7.061	15,0%	29,8%	33,5%	100,0%
2001	1.092	2.259	3.351	7.096	15,4%	31,8%	32,6%	100,0%
2002	1.008	2.075	3.083	6.980	14,4%	29,7%	32,7%	100,0%
2003	900	1.846	2.746	6.563	13,7%	28,1%	32,8%	100,0%
2004	784	1.812	2.596	6.122	12,8%	29,6%	30,2%	100,0%
2005	746	1.842	2.588	5.818	12,8%	31,7%	28,8%	100,0%
2006	712	1.782	2.494	5.669	12,6%	31,4%	28,5%	100,0%
Totale	6.302	13.723	20.025	45.309	13,9%	30,3%	31,5%	100,0%

Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

Tab. 17.2

FERITI IN ATTRAVERSAMENTI URBANI. 2000-2006								
	Attr. urb.	Str. urbane	Tot. urbano	Totale	Attr. urb.	Str. urbane	Attr./ urbane Tot	Totale
2000	43.758	224.880	268.638	360.013	12,2%	62,5%	16,3%	100,0%
2001	44.519	232.320	276.839	373.286	11,9%	62,2%	16,1%	100,0%
2002	42.052	228.703	270.755	378.492	11,1%	60,4%	15,5%	100,0%
2003	37.355	222.717	260.072	356.475	10,5%	62,5%	14,4%	100,0%
2004	34.446	215.263	249.709	343.179	10,0%	62,7%	13,8%	100,0%
2005	32.893	211.555	244.448	334.858	9,8%	63,2%	13,5%	100,0%
2006	32.700	209.342	242.042	332.955	9,8%	62,9%	13,5%	100,0%
Totale	267.723	1.544.780	1.812.503	2.479.258	10,8%	62,3%	14,8%	100,0%

Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

Tab. 17.3

COSTO SOCIALE IN ATTRAVERSAMENTI URBANI. 2000-2006								
	Attr. urb.	Str. urbane	Tot. urbano	Totale	Attr. urb.	Str. urbane	Attr./ urbane Tot	Totale
2000	4.698	19.488	24.187	36.340	12,9%	53,6%	19,4%	100,0%
2001	4.799	20.248	25.047	37.366	12,8%	54,2%	19,2%	100,0%
2002	4.500	19.725	24.225	37.587	12,0%	52,5%	18,6%	100,0%
2003	4.004	18.965	22.969	35.385	11,3%	53,6%	17,4%	100,0%
2004	3.628	18.369	21.997	33.792	10,7%	54,4%	16,5%	100,0%
2005	3.461	18.138	21.599	32.756	10,6%	55,4%	16,0%	100,0%
2006	3.399	17.892	21.291	32.408	10,5%	55,2%	16,0%	100,0%
Totale	28.489	132.826	161.315	245.634	11,6%	54,1%	17,7%	100,0%

Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

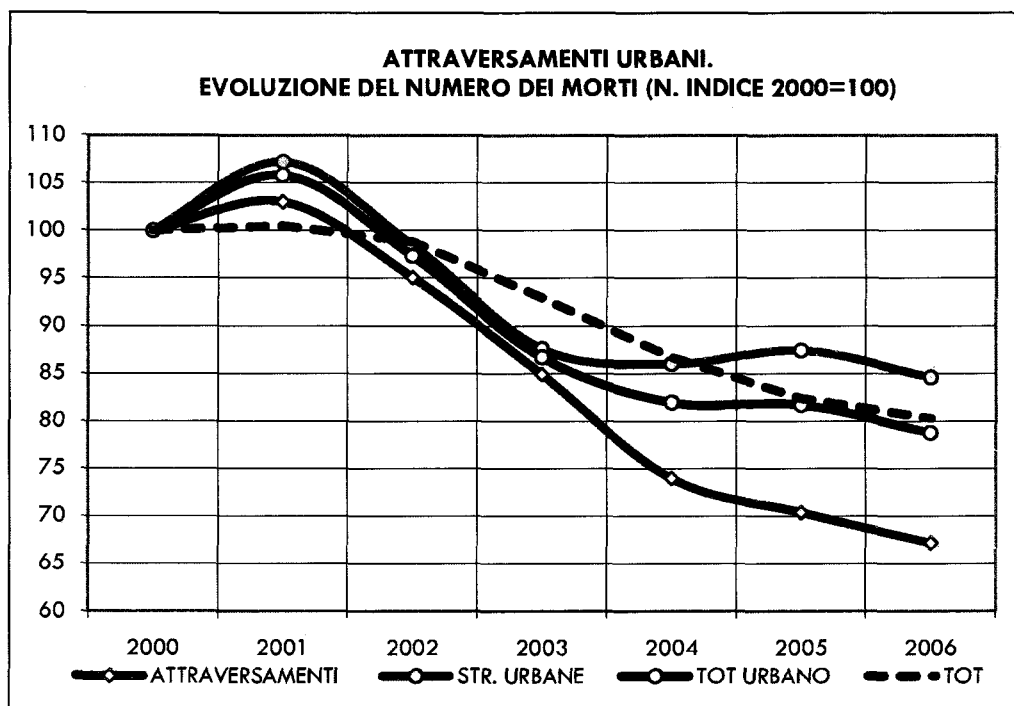
17.2 LA DINAMICA EVOLUTIVA

A partire dal 2000 le vittime di incidenti stradali su attraversamenti urbani mostrano una contrazione più intensa di quella registrata sulla rete stradale urbana nel suo complesso e a livello nazionale.

In particolare si nota quanto segue.

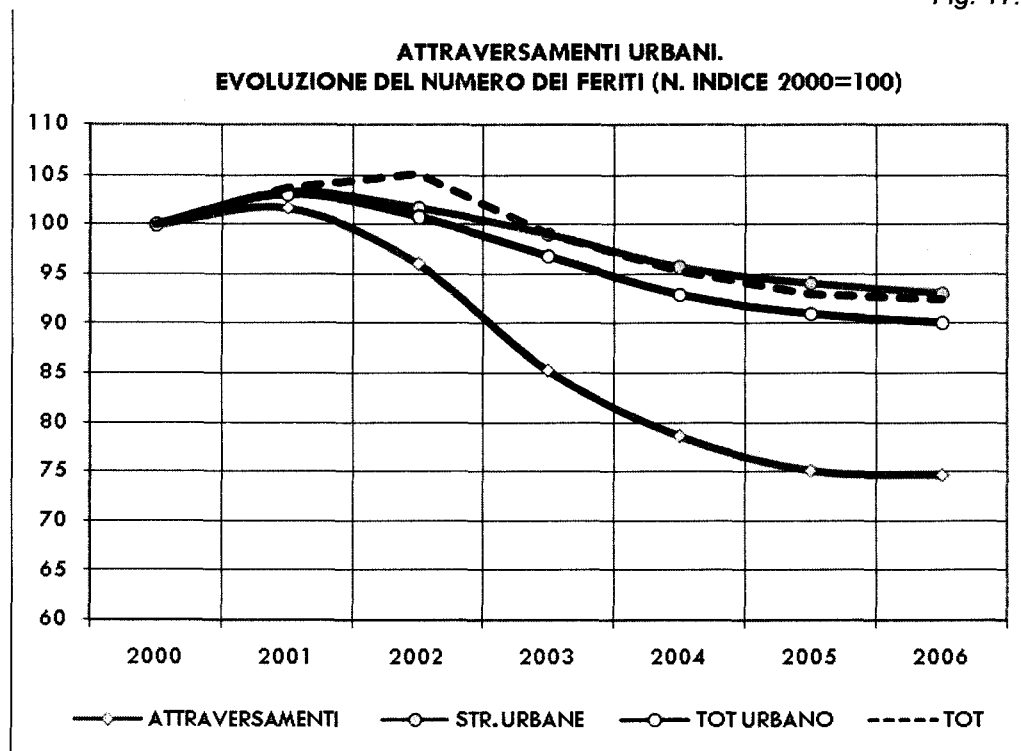
- Il **numero di morti** si è ridotto mediamente in misura del 5,5% all'anno (da 1.060 nel 2000 a 712 nel 2006). Tale quota di riduzione appare decisamente più consistente rispetto a quanto verificato sulle strade urbane (-2,6%), sulle strade urbane nel loro complesso (attraversamenti + strade urbane propriamente dette) che fanno segnare un -3,5%, sia rispetto alla media nazionale (-3,3%).
- Il **numero di feriti** si è contratto mediamente in misura del 4,2% (da 43.758 feriti a 32.700 nel 2006). Anche in questo caso l'entità della riduzione appare decisamente più intensa rispetto a quella registrata per le strade urbane (-1,2%), alle strade urbane nel loro complesso (-1,7%) e alla media nazionale (-1,3%).
- **L'ammontare del costo sociale** è passato da 4.698 milioni di euro nel 2000 a 3.399 milioni di euro nel 2006 con una riduzione dunque pari a -4,6%. Nello stesso periodo le strade urbane e quelle urbane nel loro complesso hanno ridotto l'ammontare complessivo del costo sociale rispettivamente dell'1,4 e del 2,0%, mentre a livello nazionale la riduzione è stata nell'ordine dell'1,8%.

Fig. 17.1



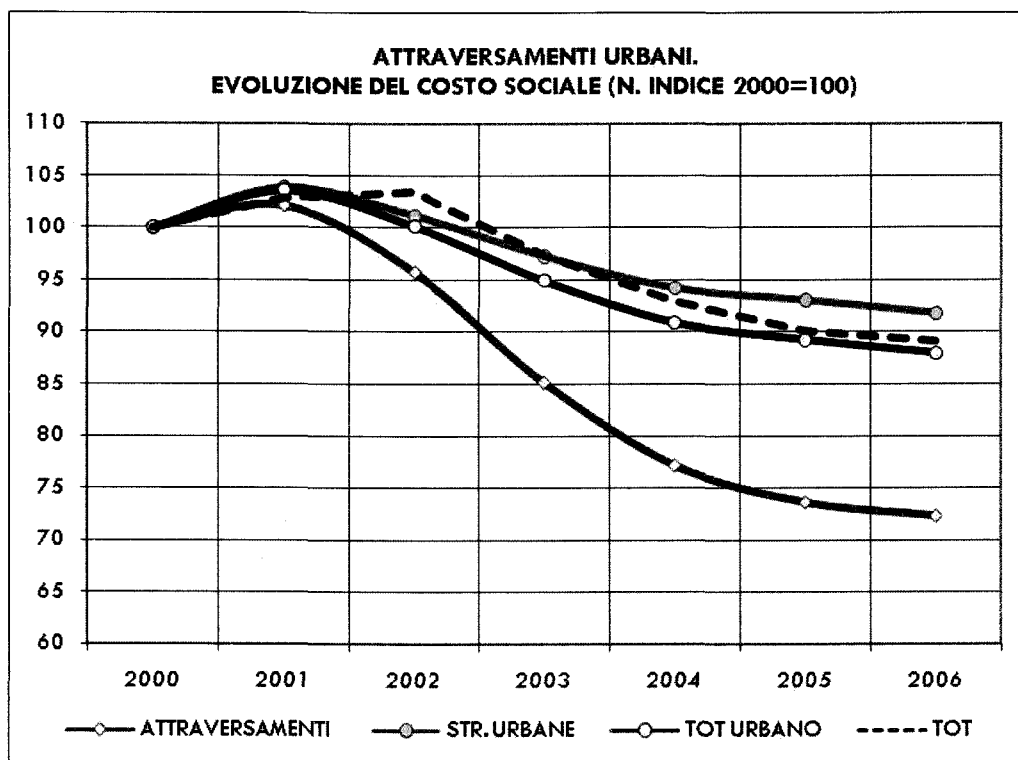
Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

Fig. 17.2



Elaborazione RST su dati Istat, anni vari

Fig. 17.3



PAGINA BIANCA

Sezione **5**

I PROFILI SOCIALI

18 MASCHI E FEMMINE

La popolazione maschile fornisce un contributo di vittime nettamente più ampio di quello femminile sia in termini di mortalità (4.392 morti, il 78% del totale), sia in termini di ferimento (212.979 feriti, il 64% del totale), con un costo sociale pari a 21.798 milioni di Euro (il 67% del totale). I dati mostrano che la popolazione maschile non solo fornisce un contributo di vittime da 2 a 3 volte più ampio di quello fornito dalla popolazione femminile, ma anche che gli incidenti che coinvolgono la popolazione maschile sono mediamente 2 volte più gravi di quelli che coinvolgono la popolazione femminile (Indice di Gravità⁷ "maschile" = 20,2; Indice di Gravità "femminile" = 10,5).

Tab. 18.1

MORTI, FERITI, COSTO SOCIALE E INDICE DI GRAVITÀ PER GENERE. 2006							
	VALORI ASSOLUTI			QUOTE SUL TOTALE			INDICE DI GRAVITÀ
	Morti	Feriti	Costo sociale	Morti	Feriti	Costo sociale	
Maschi	4.392	212.979	21.798	77,5%	64,0%	67,3%	20,2
Femmine	1.277	119.976	10.610	22,5%	36,0%	32,7%	10,5
Totale	5.669	332.955	32.408	100,0%	100,0%	100,0%	16,7

Elaborazioni RST

L'analisi ponderata delle vittime sulla popolazione, condotta sui tassi di mortalità, ferimento e costo sociale pro capite evidenzia ancora un maggiore peso relativo dell'"incidentalità maschile". In particolare:

- il tasso di mortalità maschile è pari a 15,3 morti per 100.000 abitanti che risulta essere 1,6 volte superiore al valore medio nazionale e ben 3,6 volte il tasso di mortalità registrato per le femmine (4,2 morti per 100.000 abitanti);
- il tasso di ferimento dei maschi è pari a 741,6 feriti per 100.000 abitanti, pari a 1,3 volte il valore medio nazionale quasi il doppio del valore medio attribuibile alla componente femminile;
- il costo sociale pro capite è pari a 759 milioni di euro, pari a 1,4 volte il valore medio nazionale e dunque, oltre il doppio di quello medio registrato per le femmine (348,9 milioni di euro).

⁷ Rammentiamo che l'indice di gravità misura il numero di morti ogni 1.000 vittime (morti+feriti).

Tab. 18.2

TASSI DI MORTALITÀ, FERIMENTO E COSTO SOCIALE PRO CAPITE. 2006						
	TM	TF	CsP	TM	TF	CsP
Maschi	15,3	741,6	759,0	159	132	138
Femmine	4,2	394,5	348,9	44	70	64
Totale	9,6	563,1	548,1	100	100	100

Elaborazioni RST

E' evidente che questi dati presentano un qualche margine di approssimazione se non adeguatamente rapportati all'ammontare complessivo dei conducenti abilitati alla guida di veicoli a motore (patenti attive) che sono nettamente più diffuse nella popolazione maschile. A questo proposito si nota che:

- il numero di morti per 100.000 patenti è nel 2006 mediamente pari a 16,1. Per quanto riguarda i maschi si registra un valore superiore di 1,4 volte (21,8 morti per 100.000 patenti), mentre le femmine presentano un indicatore pari alla metà di quello medio nazionale (8,4 morti per 100.000 abitanti) poco meno del 40% di quello maschile;
- il numero di feriti per 100.000 patenti è pari a 943,0. In riferimento ai maschi l'indicatore sale a 1.059,4 (1,1 volte la media nazionale), mentre in riferimento alle femmine è pari a 697,8, l'80% circa della media nazionale;
- il costo sociale è mediamente pari a 917,8 euro per patente. In relazione ai maschi l'indicatore sale a 1.084,3 (1,2 volte la media nazionale), mentre nel caso delle femmine l'indice scende a 697,8 euro per patente l'80% circa della media nazionale.

Tab. 18.3

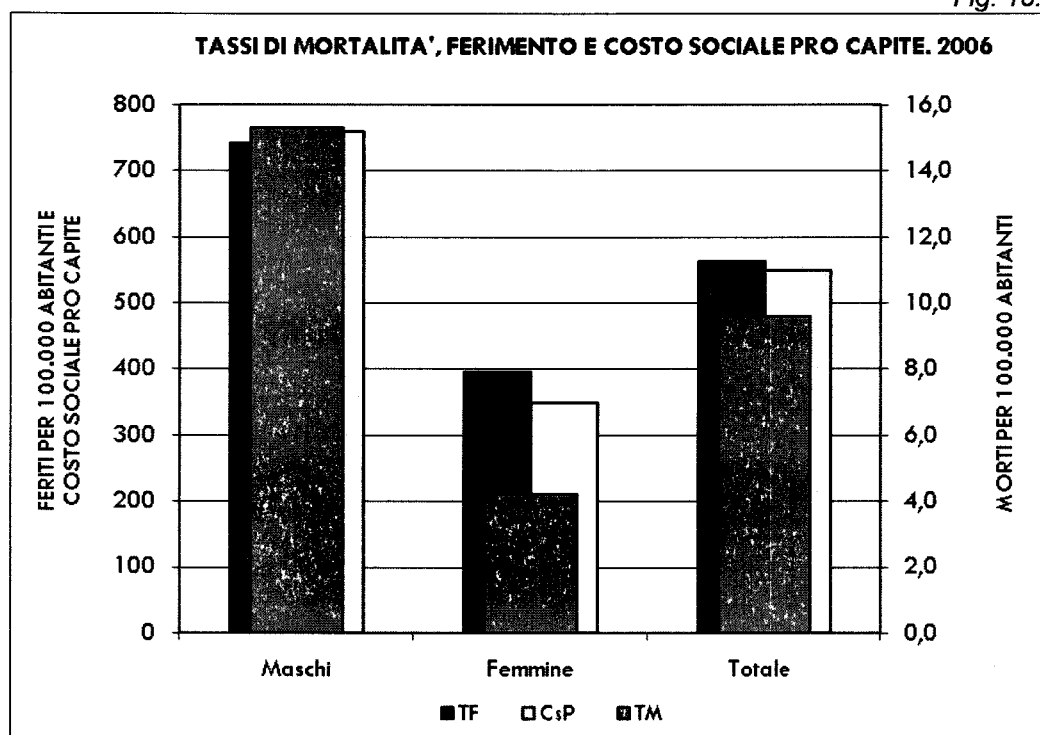
TASSI DI MORTALITA', FERIMENTO E COSTO SOCIALE IN RAPPORTO ALLE PATENTI. 2006						
	Vittime e costo sociale per 100.000 patenti			Scarto sulla media (Totale=100)		
	TMP	TFP	CsPP	TMP	TFP	CsPP
Maschi	21,8	1.059,4	1.084,3	135	112	118
Femmine	8,4	789,0	697,8	52	84	76
Totale	16,1	943,0	917,8	100	100	100

Elaborazioni RST

In sostanza, rapportando le vittime al numero di conducenti abilitati risulta che i conducenti maschi hanno una incidenza di vittime e costo sociale mediamente 1,6 volte più elevata di quella espressa dalla popolazione femminile, restando pienamente confermata

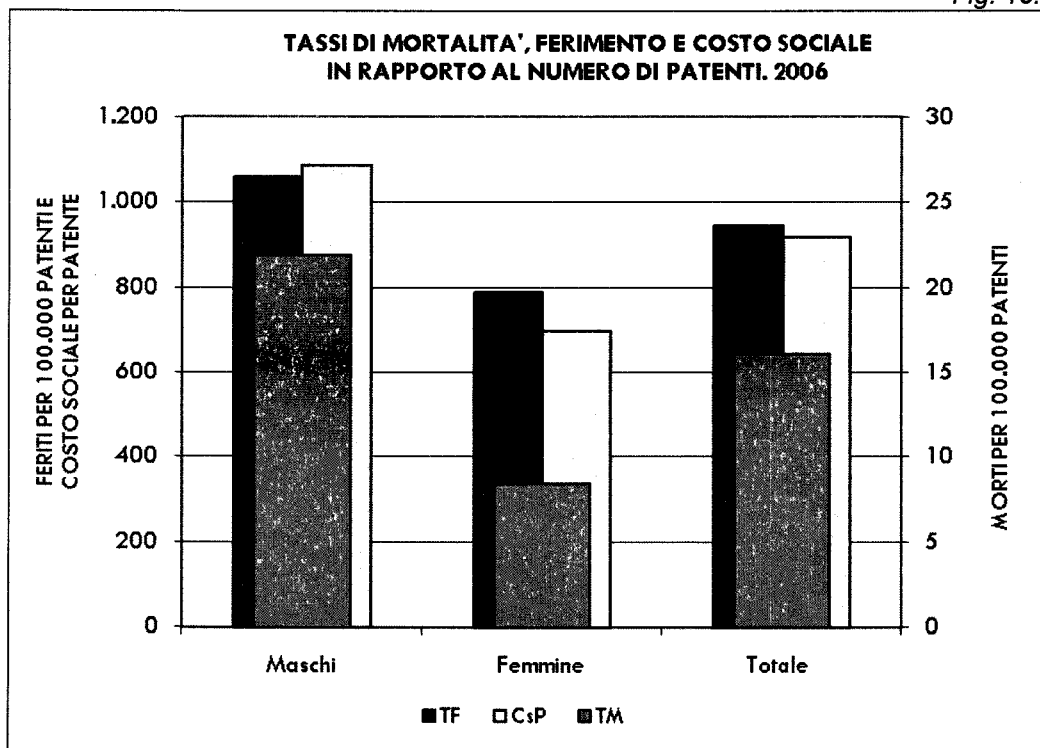
la gravità nettamente più elevata degli incidenti a carico della popolazione maschile.

Fig. 18.1



Elaborazioni RST

Fig. 18.2



Elaborazioni RST

19 PROFILI SOCIALI: LE CLASSI D'ETÀ

In questo capitolo viene analizzata l'incidentalità in relazione alle diverse fasce di età delle vittime. In relazione alla diversa collocazione e al diverso ruolo svolto dai cittadini in funzione dell'età, la popolazione è stata distinta in otto classi:

- I. bambini, fino a 14 anni;
- II. adolescenti, da 14 a 17;
- III. giovanissimi, da 18 a 20;
- IV. giovani, da 21 a 24;
- V. giovani adulti, da 25 a 29 anni;
- VI. adulti, da 30 a 44 anni;
- VII. maturi, da 45 a 64;
- VIII. anziani, 65 e oltre.

19.1 PREMESSA

La distribuzione delle vittime e il livello medio di rischio varia fortemente nelle diverse fasce di età. Ciò è determinato da tre ordini di fattori.

In primo luogo le diverse fasce di età hanno una differente e specifica "collocazione" nel sistema della mobilità:

- ai bambini è riservato il ruolo di passeggeri e - in misura sempre più ridotta - di pedoni e ciclisti;
- gli adolescenti iniziano a gestire autonomamente la propria mobilità come utilizzatori di ciclomotori e, dopo i 16 anni, di motocicli di limitata potenza;
- i giovanissimi costituiscono la massima parte (poco meno della totalità) dei neopatentati;
- i giovani rappresentano i conducenti con poca esperienza di guida;
- i giovani adulti, gli adulti, la popolazione matura e gli anziani rappresentano gli utilizzatori prevalenti del sistema della mobilità.

In secondo luogo le diverse fasce di età esprimono tipi di mobilità differenti: tra le prime 3 o 4 fasce di età prevalgono i percorsi casa-scuola, tra quelle intermedie prevalgono i percorsi casa-lavoro;

nell'ultima prevalgono spostamenti non sistematici; nella fascia di età compresa tra 18 e 29 anni incidono molto gli spostamenti per il divertimento durante il venerdì e il sabato notte ma questo tipo di mobilità è presente in modo rilevante anche nella fascia di età successiva.

In terzo luogo le diverse modalità di spostamento (a piedi, in bicicletta, in ciclomotore, in motociclo, in autovettura, coi mezzi pubblici) si distribuiscono in modo del tutto diseguale: l'autovettura rappresenta il mezzo prevalente per le fasce intermedie e per i bambini (ovviamente, come passeggeri); nella mobilità ciclopedonale è prevalente la popolazione anziana; negli spostamenti su ciclomotore c'è una sempre più netta prevalenza della popolazione di età compresa tra 14 e 17 anni mentre nella mobilità su motociclo negli ultimi anni accanto alle fasce più giovani (tra 18 e 24) sono sempre più presenti la popolazione adulta e matura (da 25 a 64 anni).

Tutto ciò per dire che i tassi medi di rischio delle diverse classi di età non sono determinati unicamente dalla psicologia e dagli atteggiamenti prevalenti nelle diverse fasce di età (come, ad esempio, la trasgressività degli adolescenti e dei giovanissimi che, però, alla prova dei fatti non trova un pieno riscontro nelle rilevazioni svolte dei corpi di polizia stradale che individuano gli utenti più trasgressivi – e che compiono le trasgressioni più gravi – tra le fasce di età dei giovani adulti e degli adulti) ma anche da molti altri fattori che non dipendono dai singoli soggetti.

19.2 LA DISTRIBUZIONE DELLE VITTIME NELLE CLASSI DI ETÀ

La maggior parte delle vittime si concentra in due fasce di età:

- la popolazione adulta (tra 30 e 44 anni) dove si contano 1.389 morti (il 26% del totale) e 99.532 feriti (il 31% del totale) con un costo sociale di 9.262 milioni di Euro (il 30% del totale);
- e la popolazione matura (tra 45 e 64 anni), dove si contano 1.116 morti (il 21% del totale) e 61.572 feriti (il 19% del totale), con un costo sociale di 6.087 milioni di Euro (il 20% del totale).

Nel complesso queste due classi di età raccolgono dunque la **metà delle vittime degli incidenti stradali**. Peraltro occorre notare che le due classi di età in questione esprimono esattamente la metà della popolazione.

Un'altra fascia di età dove si registrano molte vittime, e in particolare molti morti, è costituita dagli anziani. La popolazione con 65 anni e oltre esprime 1.220 morti (il 23% del totale) e 27.509 feriti (il 9% del totale, con un costo sociale pari a 3.725 milioni di Euro (il 12% del totale). Si noti che il netto divario tra la quota di morti (23%) e quella di feriti (9%) è riconducibile alla maggiore vulnerabilità della popolazione anziana che a parità di impatto subisce traumi più gravi che, con più elevata ricorrenza, si traducono in decessi.

Il quarto raggruppamento per numero di vittime è costituito dai giovani adulti (25-29 anni) dove si misurano 587 morti (11% del totale) e 41.208 feriti (il 13% del totale), con un costo sociale di 3.851 milioni di Euro (il 12% del totale).

Nel complesso queste quattro classi di età raccolgono il 79% dei morti, il 72% dei feriti e il 74% del costo sociale (mentre in termini di popolazione costituiscono il 76% del totale).

La molto eterogenea fascia dei giovani (il 24% della popolazione italiana) contribuisce al rimanente 21% dei morti e 28% dei feriti. Questa composizione risulta affatto stabile negli ultimi sette anni e sembra indicare che **il diffuso convincimento che incidenti stradali e vittime riguardano prevalentemente la popolazione più giovane non trova conforto nei dati**. In realtà, occorre distinguere tra:

- a) i bambini (meno di 14 anni) che costituiscono il 13% della popolazione ed esprimono quote relativamente ridotte di vittime (86 morti, meno del 2% del totale e 10.757 feriti, poco più del 3% del totale);
- b) gli adolescenti (14-17 anni nella definizione di comodo che ne abbiamo dato) che costituiscono il 4% della popolazione ma esprimono 210 morti (il poco meno del 4%) e 20.025 feriti (il 6% del totale);
- c) i giovanissimi e i giovani (tra 18 e 24 anni) che costituiscono poco più del 7% della popolazione ma esprimono 825 morti (più del 15% del totale) 59.074 feriti (il 18% del totale), con un costo sociale pari a 5.498 milioni di Euro (il 18% del totale).

Fermo restando che anche una sola vittima tra la popolazione più giovane ci appare innaturale e inaccettabile, i dati indicano che il problema dei giovani - da un punto di vista meramente quantitativo - si concentra sostanzialmente tra i 4,3 milioni di cittadini di età compresa tra 18 e 24 anni che costituiscono il 7% della popolazione ma esprimono il 18% delle vittime degli incidenti stradali. Occor-