

Il settore dei mezzi pesanti in relazione all'incidentalità e la sicurezza stradale



ANIA

Fondazione per la
Sicurezza Stradale

Le Compagnie di Assicurazione per tutelare
la vita e prevenire gli incidenti stradali



Sommario

1. L'INCIDENTALITA' DEL TRASPORTO PESANTE IN EUROPA.....	3
2. IL TRASPORTO PESANTE IN ITALIA	9
1.1 I dati Aci/Istat	10
1.2 I dati assicurativi sul trasporto pesante.....	14
1.3 I flussi di traffico sulle autostrade.....	16
CONCLUSIONI.....	17

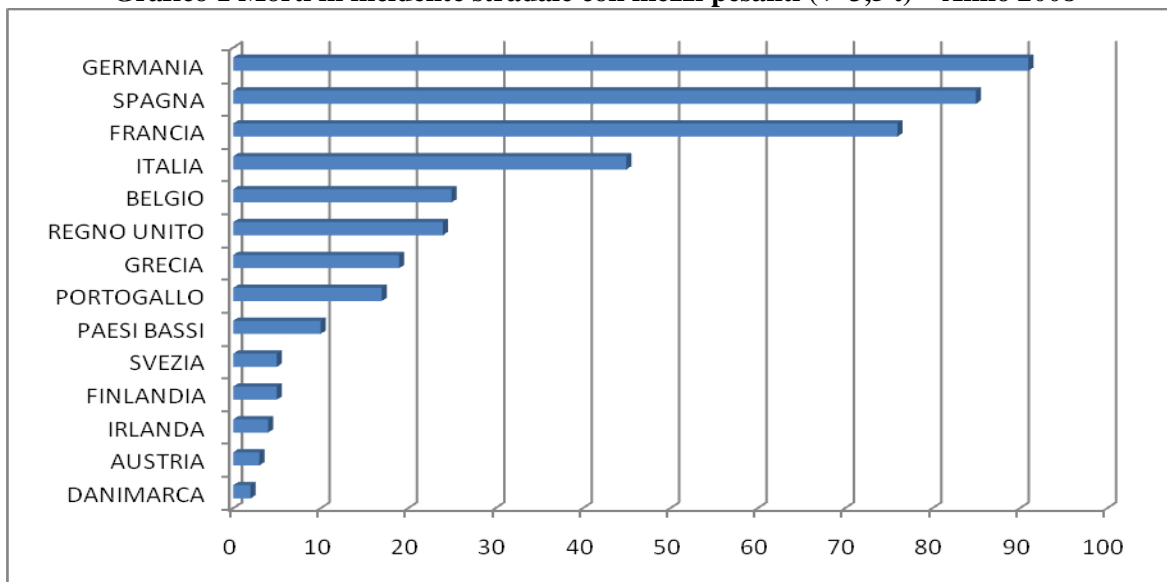
1. L'INCIDENTALITA' DEL TRASPORTO PESANTE IN EUROPA

Per trasporto pesante si intende il traffico veicolare dei mezzi superiori o inferiori ai 35 quintali. È opinione diffusa che questa tipologia di mezzi è quella che provoca il maggior numero di incidenti stradali. Eppure, questo comparto, in Europa pesa sulla mortalità totale per incidenti stradali “solo” per il 1,8%¹.

Per questa ragione, la Fondazione Ania per la sicurezza stradale ha ritenuto opportuno svolgere un'analisi che consenta di analizzare l'incidentalità del settore in modo da capirne le reali tendenze.

A livello europeo² i Paesi che mostrano un andamento critico nella categoria dei mezzi oltre le 3,5 tonnellate, sono la Francia, la Spagna e la Germania. Infatti, analizzando i dati nel dettaglio (Grafico 1), risulta che il maggior numero di morti in incidenti stradali per questa tipologia di mezzi si registra in Germania (91 vittime), seguita dalla Spagna (85), dalla Francia (76) e dall'Italia (45). I Paesi più virtuosi, invece, sono, Danimarca (2), Austria (3) e Irlanda (4). L'Italia si colloca al 4° posto con 45 morti.

Grafico 1 Morti in incidente stradale con mezzi pesanti (> 3,5 t) – Anno 2008



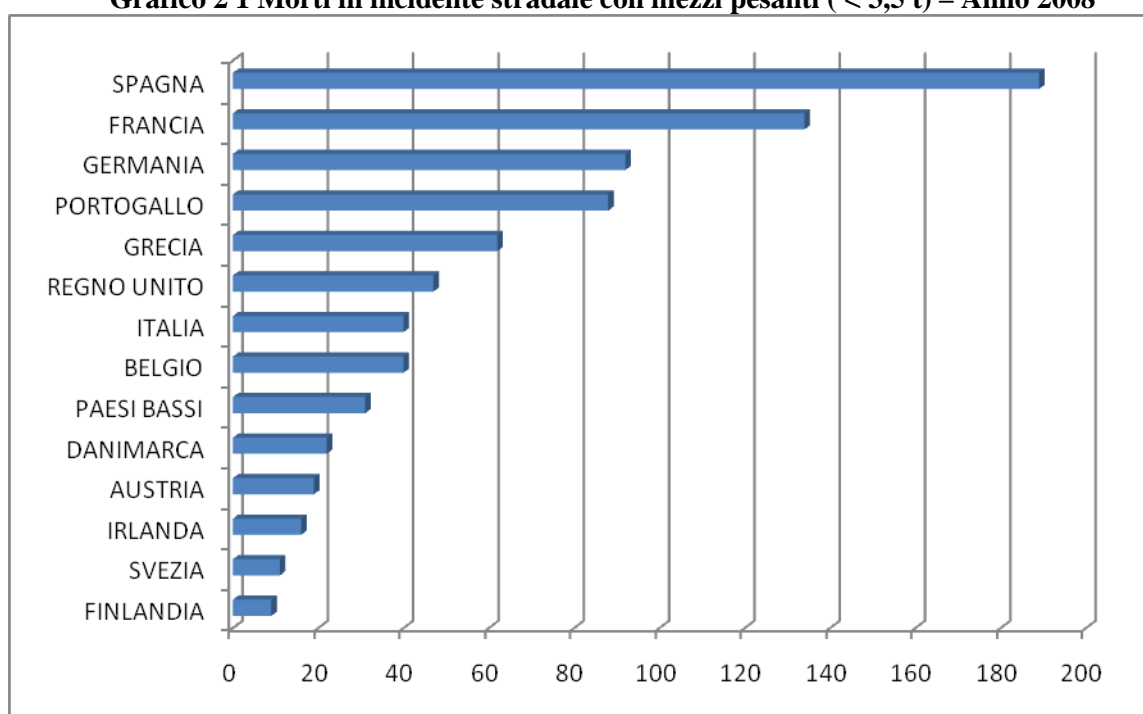
Fonte: CARE

¹ Il dato è stato calcolato prendendo in riferimento la fonte CARE che differisce da ACI/Istat poiché vengono ricompresi i soli autotrasportatori morti.

² I dati contenuti nel database del CARE non conteggiano tutte le vittime a causa di incidenti che vedono coinvolti i mezzi pesanti. Vengono, per esempio, tralasciati i pedoni uccisi. Per tale ragione il dato non corrisponde al totale delle vittime calcolate dall'ACI/Istat che invece conteggiano i decessi avvenuti in ogni circostanza.

La situazione non sembra cambiare molto, se consideriamo il comparto dei mezzi pesanti inferiori alle 3,5 tonnellate: sono infatti, sempre Spagna, Germania e Francia a mostrare una situazione di maggiore criticità. In questo caso però (Grafico 2), la maglia nera nel 2008 viene assegnata alla Spagna con 189 vittime, seguita dalla Francia con 134 morti e dalla Germania con 92 decessi. L'Italia con 40 vittime, si colloca, nella classifica UE14, al 7° posto.

Grafico 2 1 Morti in incidente stradale con mezzi pesanti (< 3,5 t) – Anno 2008



Fonte: CARE

Dopo aver analizzato l'incidentalità dei mezzi pesanti con riferimento alle due categorie in cui vengono solitamente classificati, si è proceduto a verificare l'andamento complessivo della mortalità del settore.

Il risultato che si evidenzia nell'ultimo decennio, mostra che quanto evidenziato per il 2008, non sia una novità (Tabella 1). Sono sempre gli stessi Paesi a segnalarsi per il numero maggiore di morti in incidenti stradali che coinvolgono i mezzi pesanti. In particolare, continua ad essere la Spagna ad

avere la quota maggiore di vittime con una media nel decennio di 430,8 morti all'anno; seguita dalla Germania con una media di 234,7 morti e dalla Francia con 198,9.

L'Italia si colloca al 5° posto con una media di 137,3 morti all'anno.

Tabella 1 Andamento della mortalità sui mezzi pesanti Anni 1999-2008

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Media 1999/2008
SPAGNA	506	516	475	515	476	443	385	394	324	274	430,8
GERMANIA	279	279	230	244	236	233	213	235	215	183	234,7
FRANCIA	254	201	222	212	192	146	146	207	199	210	198,9
PORTOGALLO	182	199	167	158	168	130	151	116	95	105	147,1
ITALIA	204	190	172	157	143	113	126	99	84	85	137,3
GRECIA	150	144	122	95	112	93	87	105	70	81	105,9
REGNO UNITO	118	129	125	135	120	114	116	96	117	71	114,1
BELGIO	62	72	76	55	42	50	60	50	74	65	60,6
PAESI BASSI	59	60	58	47	63	24	31	30	42	41	45,5
DANIMARCA	30	26	24	34	22	16	25	26	28	24	25,5
AUSTRIA	26	28	39	31	42	43	35	31	26	22	32,3
IRLANDA	22	16	26	20	27	26	22	18	32	20	22,9
SVEZIA	19	24	20	21	19	10	17	16	15	16	17,7
FINLANDIA	14	25	15	17	24	16	18	10	19	14	17,2
TOTALE	1.925	1.909	1.771	1.741	1.686	1.457	1.432	1.433	1.340	1.211	1590,5

Fonte: CARE

La Spagna è il Paese meno virtuoso sia per la media di morti nel decennio considerato sia per il numero di morti negli anni più recenti. Va però sottolineato che la Spagna dal 1999 al 2008 fa registrare un calo molto consistente delle vittime per incidente stradale in cui è coinvolto un mezzo pesante (-45,8%). Ma dalla tabella 2 si evidenzia che è l'Italia a segnalarsi per la miglior performance in termini di calo del numero morti nel decennio 99-2008: -58,3%, e ciò nonostante l'aumento della mortalità dell'1,2% tra il 2008 e il 2007.

Rivolgendo l'attenzione alla variazione tendenziale 2008/2007 è il Regno Unito con un calo del 45% dei decessi ad essere il paese più virtuoso seguito dall'Irlanda (-37,5), dalla Finlandia (-26,3) e dalla Grecia (-15,7).

Tabella 2 Variazione % del numero di morti in cui sono coinvolti i mezzi pesanti

	Var % 1999/2008	Var %2007/2008
AUSTRIA	-15,4	-15,4
BELGIO	4,8	-12,2
DANIMARCA	-20,0	-14,3
FINLANDIA	0,0	-26,3
FRANCIA	-17,3	5,5
GERMANIA	-34,4	-14,9
GRECIA	-46,0	15,7
IRLANDA	-9,1	-37,5
ITALIA	-58,3	1,2
PAESI BASSI	-30,5	-2,4
PORTOGALLO	-42,3	10,5
REGNO UNITO	-39,8	-39,3
SPAGNA	-45,8	-15,4
SVEZIA	-15,8	6,7
UE14	-35,1	-9,6

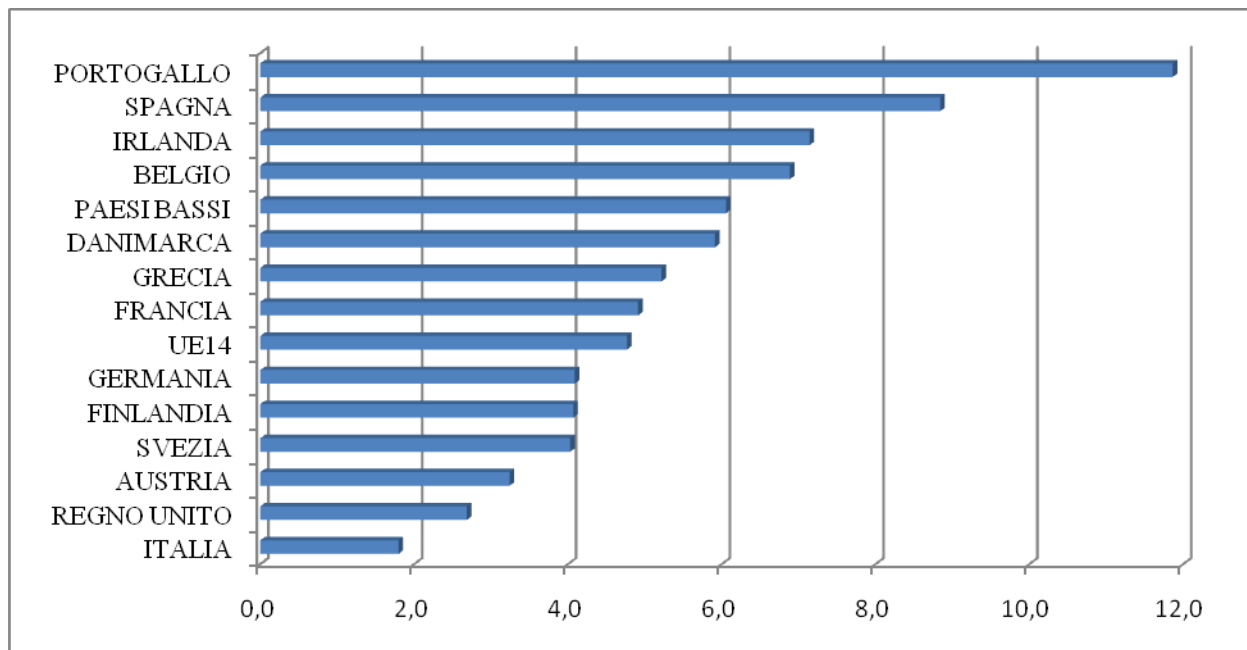
Fonte: CARE

L'analisi delle tendenze non consente un'immediata valutazione della reale gravità del fenomeno che può essere meglio percepita relativizzando il numero totale dei mezzi pesanti circolanti rispetto al totale delle vittime per incidente stradale in ogni singolo paese.

In questo caso, la graduatoria si modifica sostanzialmente e pone il Portogallo nella posizione peggiore con il 12% circa della mortalità stradale del Paese a fronte di una media UE14 di circa il 4,8%. Oltre al Portogallo al di sopra della media UE14 si pongono paesi come la Spagna (8,8), l'Irlanda (7,1), la Grecia (5,2) e la Francia (4,9).

In questa speciale classifica l'Italia si segnala come il paese più virtuoso di tutta l'Europa con appena l'1,8% dei decessi che vedono il coinvolgimento di un mezzo pesante sul totale decessi. Anche la Germania (4,1) e il Regno Unito (2,7) si pongono al di sotto della media UE14.

**Grafico 3 Peso della mortalità sui mezzi totali rispetto alle vittime totali in incidenti stradali
- Anno 2008 -**

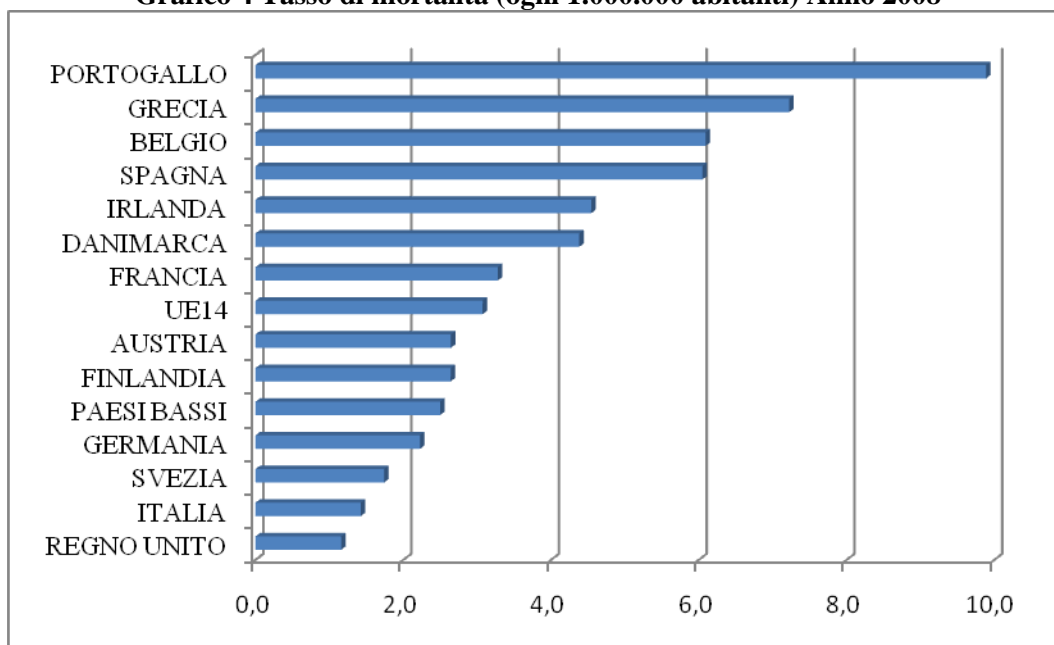


Fonte: CARE

Nell'analisi dell'incidentalità uno degli indicatori che meglio consente il raffronto tra le performance di ciascun paese rispetto agli altri, è il tasso di mortalità³. Esso infatti, permette il confronto del numero dei decessi rispetto alla popolazione e quindi omogeneizza il fenomeno. La classifica che risulta è molto simile a quella già vista nel grafico 3 con il Portogallo che si riconferma come il Paese più a rischio facendo registrare 10 decessi ogni 1.000.000 di abitanti a fronte di una media europea del (3,1). Al di sopra della media UE14 si pongono anche la Grecia con 7,2 morti, il Belgio e la Spagna con 6,1 morti. Anche per questo indicatore, l'Italia, insieme al Regno Unito, si mostra come la nazione più virtuosa con, rispettivamente, 1,4 e 1,2 decessi ogni 1.000.000 di abitanti.

³ Il tasso di mortalità viene calcolato dal rapporto tra il numero dei morti in incidente stradale sulla popolazione.

Grafico 4 Tasso di mortalità (ogni 1.000.000 abitanti) Anno 2008



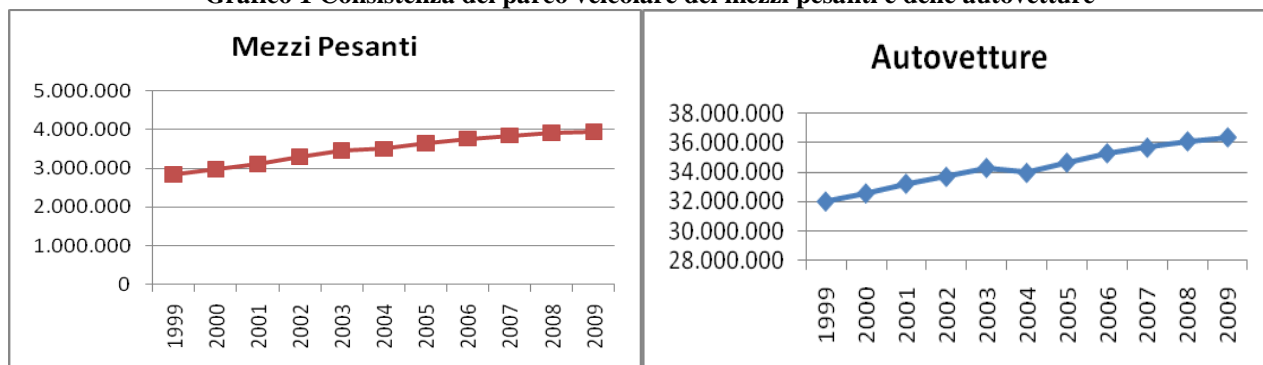
Fonte: CARE

Dunque, il confronto europeo ci consegna una prima conclusione significativa e cioè che fatta eccezione per l'Italia i paesi in cui il trasporto merci su gomma si presenta come la modalità maggiormente diffusa sono anche quelli in cui il peso percentuale della mortalità rispetto alla mortalità complessiva per incidente stradale e rispetto alla popolazione è più consistente.

2. IL TRASPORTO PESANTE IN ITALIA

Il comparto degli autocarri/motocarri, secondo i dati Aci, rappresenta il 9% circa dell'intero parco veicolare italiano, ma è anche quello che, nell'ultimo decennio, ha fatto segnare un aumento del numero dei mezzi circolanti del 40% circa: la percentuale è di gran lunga superiore rispetto a quella delle autovetture che, pur rappresentando il 75,7% dell'intero parco veicolare, sono aumentate "solo" del 13,5% nello stesso arco temporale (Grafico 1).

Grafico 1 Consistenza del parco veicolare dei mezzi pesanti e delle autovetture



Fonte: Aci, Autoritratto 2009

Una così massiccia presenza dei mezzi pesanti connessa al consistente incremento dei flussi di traffico, spiega il fatto che oltre il 90% del traffico merci avviene su gomma. Questo fattore comporta una crescita della probabilità di incidente legata a questa tipologia di mezzi. Perciò il comparto necessita di misure specifiche di intervento che ne possano accrescere i livelli di sicurezza sulle strade.

Inoltre, guidare automezzi pesanti richiede un ambiente di lavoro sicuro, che rispetti le norme in materia di sicurezza sul lavoro⁴. Infatti, dalle statistiche INAIL si ricava che dei 790.000 infortuni sul lavoro denunciati nel 2009, ben 50.168 sono stati causati da circolazione stradale in occasione di lavoro e 93.137 sono avvenuti in "itineri"⁵. In termini percentuali corrisponde al 6,3% circa degli incidenti che hanno coinvolto autotrasportatori, commessi viaggiatori, addetti alla manutenzione

⁴ Sicurezza stradale: programma d'azione europeo per la sicurezza stradale (2003-2010).

⁵ In "itineri" è la definizione Eurostat che identifica gli infortuni sul lavoro avvenuti nel percorso "casa-lavoro-casa".

stradale, nell' esercizio della loro attività lavorativa. Nello specifico, i casi mortali riguardanti gli incidenti avvenuti in itinere sono stati 283, il 27% circa del totale delle vittime sulla strada durante le ore di lavoro, e ancorché nel 2009 si assista ad una riduzione del 2,7% rispetto all'anno precedente, il problema rimane, comunque, di proporzioni preoccupanti⁶.

1.1 I dati Aci/Istat

Secondo gli ultimi dati disponibili elaborati dall'Acì e dall'Istat per il 2009, il settore dei mezzi pesanti⁷ è stato causa, in valore assoluto, di 12.748 incidenti che hanno provocato 254 morti e 10.453 feriti; gli incidenti, inoltre, hanno visto coinvolti 25.452 veicoli.

**Tabella 1 L'incidentalità del trasporto pesante – Anno 2009 –
(Valori assoluti valori %)**

	2009	2008	Var % 2009/2008
Incidenti	12.748	13.836	-7,9
Morti	254	291	-12,7
Feriti	10.453	11.204	-6,7
Veicoli coinvolti	25.452	27.725	-8,2

Fonte: Acì/Istat 2009

Rispetto al 2008, si riscontra una forte diminuzione soprattutto nel numero dei morti, -12,7%, e una diminuzione consistente sia per il numero dei feriti, -6,7% che per il numero degli incidenti, -7,9%.

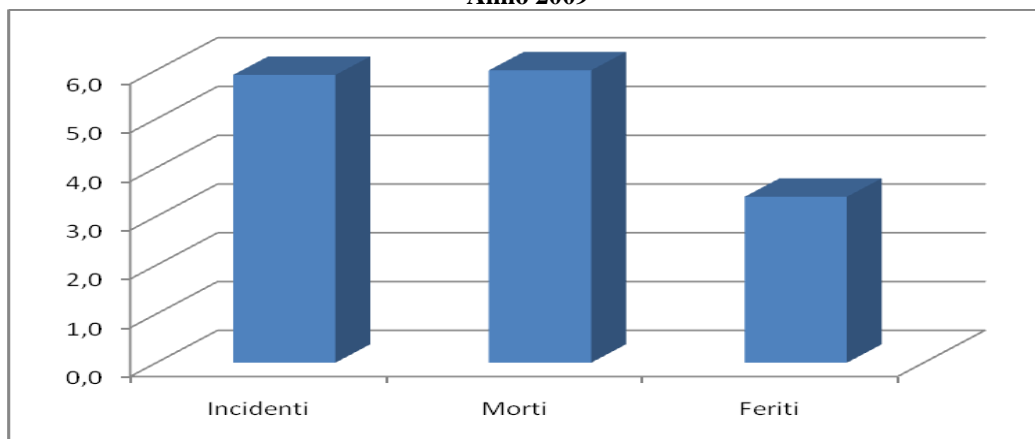
Conseguentemente anche il numero dei veicoli coinvolti in incidente stradale è sceso notevolmente, con una riduzione dell' -8,2%.

La quota percentuale fatta registrare da questa particolare categoria di veicoli rispetto al totale dei numeri dell'incidentalità italiana è del 5,9% per gli incidenti del 6% delle vittime e del 3,4% per i feriti (Grafico 2).

⁶ Dati INAIL, Andamento degli infortuni sul lavoro, 2009.

⁷ Il settore mezzi pesanti ricomprende: Autocarri < 3,5 t; Autocarri >3,5 t; Autocarri di peso imprecisato; Autotreni con rimorchio; Autosnodati/Autoarticolati; Veicoli speciali.

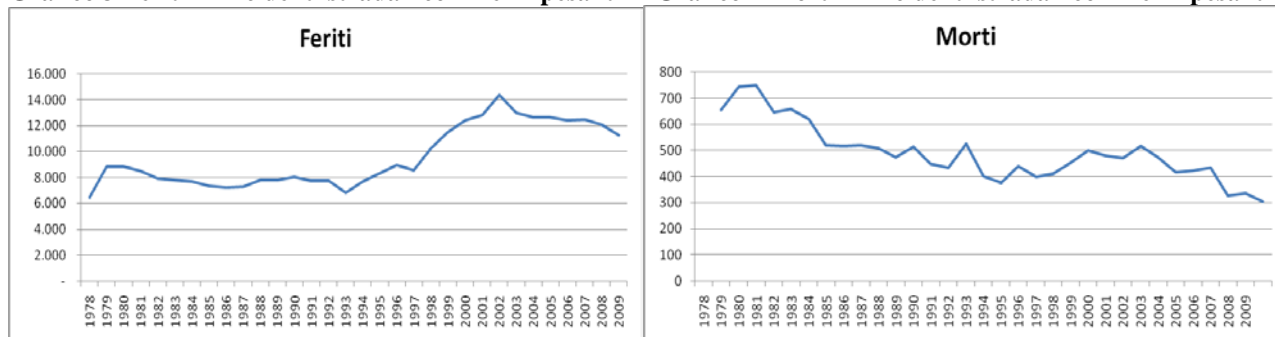
Grafico 2 Incidenti, morti e feriti dei mezzi pesanti sul totale dei numeri dell'incidentalità - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Da mettere in evidenza, è l'andamento, piuttosto altalenante, dell'incidentalità che coinvolge questa categoria di veicoli (Grafici 3 e 4). Negli ultimi trent'anni, i morti sulle strade con coinvolgimento di mezzi pesanti, sono diminuiti del 53,4% (nel '78 le vittime erano 654, nel 2009 305) mentre, i feriti sono aumentati del 74% circa (va ricordato, che il numero complessivo dei feriti per gli incidenti stradali, è aumentato del 48% circa, quindi i mezzi pesanti fanno registrare un incremento di oltre un terzo rispetto alla media di tutte le tipologie di veicolo; nel 2009 sono stati 11.280, trent'anni prima 6.486).

Grafico 3 Feriti in incidenti stradali con mezzi pesanti* **Grafico 4 Morti in incidenti stradali con mezzi pesanti***



*Autocarri, autotreni ed autoarticolati, compresi i motocarri.

Fonte: Aci-Istat

Questa situazione viene confermata se si scorre l'ultimo trentennio in tre decenni: sia nell'88, che nel '98 che nel 2009, assistiamo da un lato ad una costante diminuzione per quanto riguarda i morti, mentre dall'altro ad un aumento progressivo dei feriti. Sostanzialmente, quindi, nel corso degli anni sono diminuiti gli incidenti mortali, probabilmente grazie alle migliori condizioni sia infrastrutturali che dei veicoli stessi, mentre aumentano gli incidenti un po' meno gravi che generano feriti. Probabilmente il miglioramento delle infrastrutture, i mezzi sempre più sicuri, l'introduzione di normative più severe e maggiori controlli, da parte delle forze dell'ordine, sono tutti elementi che hanno contribuito a rendere meno pericolosi gli incidenti, facendo registrare meno morti.

**Tabella 2 Variazioni dell'ultimo trentennio di morti e feriti per il trasporto pesante
- Anni 1978/2009**

	Var 1988/1978	Var 1998/1988	Var 2009/1998
Morti	-27,5	-4,2	-32,8
Feriti	+20,6	+30,7	+10,3

Fonte Aci-Istat

Si segnalano una inversione di tendenza, invece, se consideriamo la variazione 2008/2007; infatti, in questo periodo i morti sono aumentati del 3% circa e i feriti diminuiscono del 4%: questo sta ad indicare che gli incidenti che coinvolgono i camion sono stati più gravi. Difficile riuscire a capirne le cause. Per questo, sempre più spesso, si ricorre ad analisi ad *hoc* per cercare, in qualche modo, di indagare più nel dettaglio il fenomeno, per esempio attraverso indagini campionarie, che consentano di estrapolare punti cardine su cui poi far leva per tarare azioni di sicurezza stradale. Per l'ultima variazione disponibile 2009/2008, invece, la situazione sembra attenuare le criticità con una diminuzione significativa sia per il numero delle vittime, -9%, che per il numero dei feriti, -6,7%.

In questa direzione va l'indagine condotta, nel 2008, dal CIRSS di Pavia⁸, che attraverso delle aree campione per tutta l'Europa, ha cercato di identificare le cause più frequenti degli incidenti che coinvolgono i mezzi pesanti. L'analisi ha dimostrato che il 91,7% degli incidenti stradali che

⁸ CIRSS, Lo studio ETAC, European Truk Accident Causation, Studio scientifico sulle cause degli incidenti coinvolgenti i mezzi pesanti in Europa, 2008.

vedono coinvolti i mezzi pesanti sono riconducibili al comportamento scorretto dei conducenti dei veicoli che vengono coinvolti. Di questi, il 50% degli incidenti monitorati sono attribuibili interamente al conducente del mezzo pesante, che solo in rari casi fa registrare un tasso alcolemico superiore al limite consentito (l'1,1% contro il 5,6% dei conducenti degli altri veicoli), e una percentuale pari a zero di conducenti risultati positivi ai test per le droghe (contro lo 0,8% dei conducenti degli altri veicoli).

Stanchezza, colpi di sonno, l'inosservanza delle regole del codice della strada, l'alta velocità, le distrazioni alla guida, sono le cause principali di incidentalità. Infatti, se andiamo a verificare la tipologia degli incidenti registrati vediamo come il 43,6% dei sinistri sono avvenuti per tamponamenti, cambio di corsia e per investimento del pedone, tutti fattori che di fatto possono essere ricondotti ad una mancanza d'attenzione da parte del guidatore; oppure, l'inosservanza delle regole in prossimità degli incroci o i sorpassi pericolosi, che costituiscono il 40,6% degli incidenti che vedono coinvolti più veicoli, possono essere ricondotti ancora una volta a comportamenti errati del conducente (Tabella 3).

Tabella 3 Tipologia degli incidenti dei mezzi pesanti

	Numero	%
A solo	40	6,4
Più veicoli coinvolti	581	93,6
γ a un incrocio	173	27,9
γ tamponamento	128	20,6
γ cambio corsia	117	18,8
γ sorpasso	79	12,7
γ investimento pedone	26	4,2
γ altro	58	9,3
Totale	621	100

Fonte: Cirss, Lo studio ETAC, European Truck Accident Causation, 2008

Sono numerosi gli studi che mettono in evidenza come colpi di sonno e stanchezza sono dei pericoli incombenti per i “camionisti”; in particolare, un'analisi condotta dallo *European Transport*

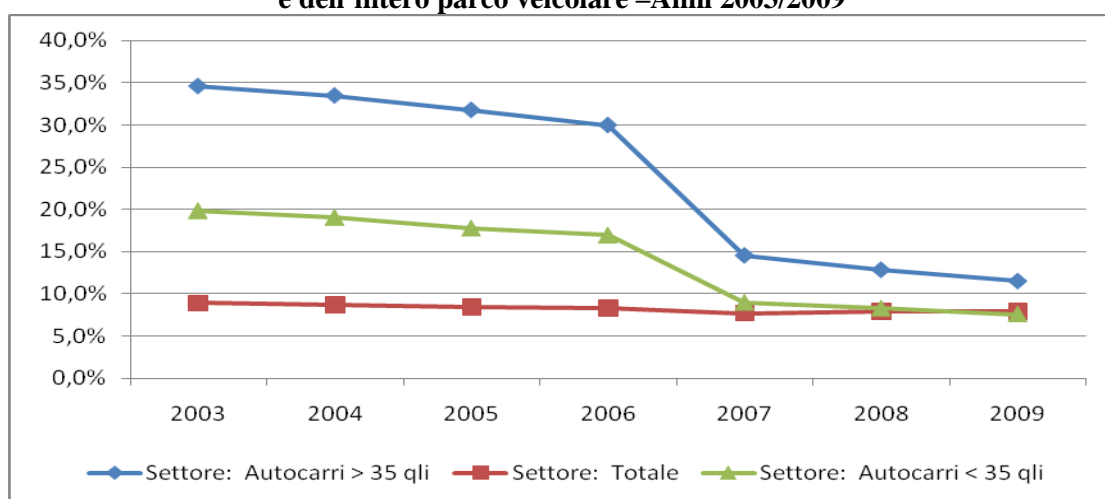
Safety Council ha dimostrato che il 20% degli incidenti con veicoli industriali sono stati determinati dalla stanchezza. Sempre in questa analisi è stato riscontrato che a circa la metà dei conducenti di camion a lunga percorrenza è successo almeno una volta di avere un colpo di sonno alla guida.

Mentre, una quota limitata (5%), ma pur sempre significativa, degli incidenti è stata provocata da difetti tecnici del veicolo, concentrati soprattutto su problemi all'impianto frenante e ai pneumatici, difetti che aumentano in percentuale al crescere dell'età del parco veicolare.

1.2 I dati assicurativi sul trasporto pesante

Prendendo in esame i dati assicurativi, lo scenario appare più confortante. Infatti, la frequenza sinistri⁹ del settore degli autocarri, sia quelli superiori che quelli inferiori alle 3,5 tonnellate, negli ultimi anni ha registrato una progressiva diminuzione. Nello specifico, nel 2009 per i mezzi superiori alle 3,5 tonnellate si è registrata una frequenza sinistri del 11,5%, mentre nel 2008 era stata del 12,9%; significativa, anche la diminuzione dei veicoli inferiori alle 3,5 tonnellate che passano dall'8,3% del 2008 al 7,6% del 2009.

Grafico 5 Andamento della frequenza sinistri del settore mezzi pesanti e dell'intero parco veicolare –Anni 2003/2009



Fonte: Ania, RC Auto.

⁹La frequenza sinistri è data dal rapporto tra il numero dei veicoli e degli incidenti avvenuti.

Dal grafico 5, possiamo rilevare che, anche se all'inizio del periodo di osservazione (2003) il settore dei mezzi pesanti registrava una condizione di incidentalità più critica rispetto al settore automobilistico nel suo complesso, negli anni, i "tir" hanno raggiunto risultati soddisfacenti nella diminuzione dei sinistri. Infatti, il settore dei mezzi pesanti, soprattutto quelli > alle 3,5 tonnellate, nel 2003 registravano una frequenza estremamente maggiore rispetto al settore veicolare nel suo complesso – la frequenza sinistri degli autocarri era del 34,6%, mentre quella dell'intero parco veicolare era del 8,9% - ma la tendenza alla diminuzione dei primi è stata, nel corso del tempo, veramente significativa. A testimonianza di quanto appena detto, possiamo notare come la "linea blu" (autocarri > 3,5 tonnellate) negli ultimi sei anni scende drasticamente, mentre la linea rossa (totale parco circolante) ha un andamento piuttosto costante.

In particolar modo, la riduzione più significativa si registra tra il 2006 e 2007, anno in cui è stato introdotto il sistema tutor che ha praticamente dimezzato le vittime in autostrada (che di fatto è la tipologia di strada con la maggiore percorrenza da parte dei tir). Inoltre, le norme sempre più stringenti (è stato introdotto il divieto di sorpasso da parte dei tir in molte tratte autostradali o il divieto assoluto di circolazione in alcuni giorni particolari), l'introduzione della patente a punti e i tempi di guida rigidamente controllati con i tachigrafi digitali, hanno contribuito a creare migliori condizioni per aumentare i livelli di sicurezza stradale.

Rimane purtroppo il fatto, che proprio per ragioni legate alla tipologia strutturale dei veicoli, le conseguenze degli incidenti provocati dai mezzi pesanti sono spesso gravissime. A dimostrazione di quanto detto, possiamo prendere come indicatore il costo medio degli incidenti. Il settore degli autocarri nel 2009 ha registrato un costo medio di 4.161 euro, un valore molto superiore alla media del totale di tutti i veicoli pari a 3.721 euro (tabella 4). Inoltre, mentre il costo medio dei risarcimenti nel suo complesso rispetto, al 2008, ha avuto un aumento nei costi dello 0,9%, per il trasporto pesante tale indicatore è aumentato dell'1,7%. Solo il settore delle minicar ha avuto per il 2009 un incremento superiore (+16,8).

Tabella 4 Costo medio dei sinistri stradali – Anni 2009/2008
Valori assoluti e variazioni %

	Autovetture	Motocicli	Minicar	Autobus	Autocarri	Totale veicoli
2008	3.506	5.622	3.343	4.113	4.093	3.687
2009	3.526	5.295	3.903	4.047	4.161	3.721
Var % 2009/2008	0,6	-5,8	16,8	-1,6	1,7	0,9

Fonte: ANIA

La provincia che nel 2008 ha fatto registrare la frequenza sinistri più alta per gli autocarri superiori alle 3,5 tonnellate è stata quella di Napoli (19,14%), seguita da Caserta (16,03%); mentre, per quelli inferiori alle 3,5 tonnellate troviamo Napoli al primo posto con una frequenza sinistri di 12,9% e nella seconda posizione c'è Genova con il 12,66%.

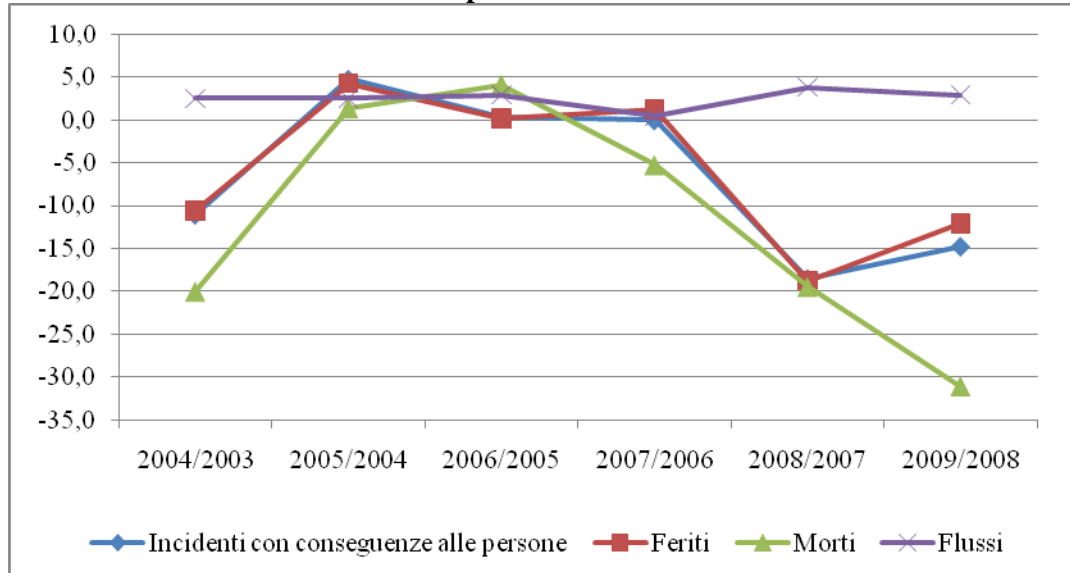
1.3 I flussi di traffico sulle autostrade

Il trasporto su gomma rappresenta circa **il 90%** del trasporto merci totale; ed avviene, in modo particolare, sulla rete autostradale. Per questo, è utile misurare la relazione tra i flussi di traffico per questa tipologia di strada, i veicoli e l'incidentalità di tali mezzi. Si potrebbe, infatti, ritenere che, una diminuzione degli incidenti - che di fatto è stata registrata negli ultimi anni - possa essere stata favorita da una possibile diminuzione del numero di veicoli circolanti sulla rete autostradale dovuta alla recessione economica che ha colpito tutti settori merceologici.

A tale scopo, sono stati usati i dati Aiscat che ogni mese forniscono una relazione dettagliata sull'andamento dei flussi veicolari, distinti tra veicoli leggeri e pesanti e gli incidenti che quotidianamente avvengono sui tratti controllati.

Dal grafico 6, i dati evidenziano come non sia riscontrabile nessuna relazione tra l'incidentalità e l'andamento dei flussi di traffico, che, tra l'altro, rimangono, negli ultimi anni, sostanzialmente costanti.

Grafico 6 Andamento su variazioni percentuali degli incidenti, feriti, morti e flussi dei mezzi pesanti sulla rete autostradale



Fonte: AISCAT

Questo raffronto ci consente di evidenziare che non è certo che al crescere del traffico non corrisponde, necessariamente, un aumento della sinistrosità o viceversa. Invece, con opportune strategie, condotte al fine di migliorare le condizioni di sicurezza, si può arrivare a risultati soddisfacenti in termini di sicurezza stradale, a prescindere dai flussi veicolari. Per esempio, con l'introduzione nel 2006 del sistema tutor, risulta che, nonostante i flussi siano leggermente aumentati, sia gli incidenti che i feriti che i morti diminuiscono drasticamente. In tal caso, viene confermata l'equazione che al diminuire della velocità, corrisponde la diminuzione del numero e della gravità degli incidenti. Al contrario, nel periodo 2009/2008, mentre i flussi tendono leggermente a diminuire, i feriti e gli incidenti aumentano rispetto all'anno precedente.

CONCLUSIONI

Lo studio condotto sull'incidentalità dei mezzi pesanti in Europa e in Italia ha prodotto le seguenti evidenze:

- I mezzi pesanti superiori alle 3,5 tonnellate fanno registrare il maggior numero di vittime in Germania (91 vittime), in Spagna (85) e in Francia (76); l'Italia si colloca al 4° posto con 45 morti.
- Considerando i mezzi pesanti alle 3,5 tonnellate sono Spagna, Grecia e Francia a mostrare la situazione di maggiore criticità con, rispettivamente, 189, 134 e 92 vittime. L'Italia si colloca in questo caso al 7° posto con 40 persone decedute.
- Se si considera l'ultimo decennio (2008-1999), risultano sempre gli stessi paesi ad avere il numero più elevato di vittime per questa tipologia di veicoli. In particolare, la Spagna mostra la quota maggiore di morti con 430,8 vittime all'anno. L'Italia nella classifica del decennio si colloca al 5° posto con 137,3 morti all'anno.
- Considerando la variazione percentuale del decennio 2008/1999, è l'Italia a mostrarsi il paese più virtuoso con il 58,3% di vittime in meno, seguita dalla Grecia (-46%) e dalla Spagna (45,8%). Prendendo l'ultima variazione disponibile, 2008-2007, invece Portogallo, Svezia e Francia mostrano un aggravarsi della mortalità dei mezzi pesanti con un aumento delle vittime rispettivamente del 10,5%, 6,7% e del 5,5%. Anche l'Italia presenta un peggioramento delle condizioni di sicurezza stradale con un aumento dei decessi dell'1,2%.
- Per quanto riguarda il tasso di mortalità dei mezzi pesanti, a mostrare la condizione peggiore nel 2008 è il Portogallo con 10 morti ogni milione di abitanti, mentre l'Italia e la Gran Bretagna presentano la condizione migliore con rispettivamente 1,4 e 1,2 morti ogni 1.000.000 di abitanti.
- I dati assicurativi mostrano per l'Italia una situazione positiva per i mezzi pesanti sia per quelli superiori alle 3,5 tonnellate che per quelli inferiori alle 3,5 tonnellate. Infatti, la frequenza sinistri passa dal 12,9 del 2008 all'11,5 del 2009 per i mezzi > 3,5 t e da 8,3 a 7,6 per quelli < ai 3,5 t.

L'incidentalità dei mezzi pesanti mostra un andamento in continuo miglioramento. Nonostante il fatto che l'incidenza sull'incidentalità totale sia relativamente bassa, nell'immaginario collettivo i "camion" continuano ad essere il pericolo maggiore per la circolazione stradale. Un'indagine

demoscopica commissionata da Mercedes-Benz ha analizzato le opinioni degli italiani a tal riguardo mettendo in evidenza come più di 7 italiani su 10 ritengono i tir colpevoli degli incidenti stradali. Le cause vengono attribuite per il 70% alla loro presunta pericolosità, per il 63% all'inquinamento che essi generano e per il 56% alla presunta "prepotenza" dei camionisti.

Eppure, secondo i dati Aci/Istat 2009, i mezzi pesanti generano solo il 6% delle vittime totali, nonostante negli ultimi 25 anni il trasporto su gomma di merci e persone sia cresciuto del 300% e il numero dei veicoli circolanti sia aumentato del 330%.

Ciò significa che ad un aumento del parco circolante non corrisponde un aumento dell'incidentalità, grazie, forse, ad una maggiore accortezza e sensibilità da parte dei conducenti, e a politiche specifiche sulla sicurezza stradale.

