

LE DONNE E L'INCIDENTALITA' STRADALE



ANIA

Fondazione per la
Sicurezza Stradale

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

Indice

INDICE.....	1
PREMESSA	2
1 ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ IN BASE AL SESSO A LIVELLO EUROPEO	7
2. GLI INCIDENTI STRADALI IN ITALIA: UNA CARATTERIZZAZIONE DI GENERE	10
2.1 ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ DEI CONDUCENTI PER SESSO, MESE E CLASSE D'ETÀ	16
2.2 ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ DELLE PERSONE TRASPORTATE PER SESSO, MESE E CLASSE D'ETÀ	18
2.3 ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ DEI PEDONI PER SESSO, MESE E CLASSE D'ETÀ	21
3 I DATI DELLE IMPRESE ASSICURATIVE.....	24
4. EXECUTIVE SUMMARY	26
CONCLUSIONI	28

PREMESSA

È un luogo comune diffuso quello che dice: “Donne al volante ... pericolo costante!!”

Questa affermazione ha radici lontane. Infatti, già nel 205 a.C. i romani proibivano alle donne di guidare il cocchio. Una decisione che le donne contestarono duramente tanto da invadere la capitale ed insorgere contro i senatori, inducendo Marco Catone a cambiare la legge per concedere loro il diritto di guidare.

In tempi più recenti, in Francia, Luigi XV, a seguito dei numerosi incidenti in cui erano coinvolte le donne, decise di proibire la guida delle carrozze alle donne al di sotto dei 30 anni. Il risultato fu sorprendente: tutte le donne smisero di guidare, ma solo perché non volevano ammettere di avere più di trent'anni.

Nonostante il folclore, la fotografia dell'incidentalità stradale italiana ci restituisce un'immagine nitida sulla diversità dei comportamenti alla guida tra i due sessi, ed è impietosa per il genere maschile.

L'evidenza statistica infatti, mostra che le donne sono più prudenti sulla strada e, dunque, meno pericolose degli uomini.

Questa tendenza presente anche in altri Paesi, è confermata da numerosi studi e ricerche. Tra le più importanti se ne ritrova una australiana¹ condotta su 4.200 automobilisti, che tiene conto anche delle denunce di incidenti. La ricerca indica che l'84% degli uomini risulta coinvolto in un incidente stradale, contro il 77% delle donne. Inoltre, gli incidenti che vedono coinvolto il sesso maschile, sono quelli che risultano più gravi, con scontri frontali o ribaltamenti; mentre, per le donne si assiste, principalmente, ad incidenti di minor rilievo come tamponamenti nei centri urbani o urti in retromarcia. Questa tipologia di sinistri comporta, solitamente, soltanto danni alla carrozzeria del mezzo, escludendo danni gravi alla persona.

¹ AAMI Car Insurance Australia, 2007.

John Cheetham, un noto psicologo americano, spiega che quanto appena descritto, risiede nelle diverse caratteristiche comportamentali dell'uomo e della donna; in particolare, le donne hanno una più spiccata attenzione verso il sociale e l'etica rispetto al genere maschile, che a sua volta, si caratterizza per una maggiore aggressività ed impazienza.

Oltre agli aspetti psicologici, sembrerebbe che la tipizzazione dei comportamenti sia legata anche a fattori fisici. Infatti, dall'Inghilterra² arriva la notizia che le donne sarebbero più propense alla guida grazie agli estrogeni che consentono loro di mantenere alto il livello di attenzione e di avere maggiori capacità nell'apprendimento delle regole. La maggiore capacità di interagire con i diversi stimoli esterni, con una concentrazione costante, spiegherebbe perché al gentil sesso riesce più semplice guidare.

In Italia, sul tema è stata condotta una ricerca da Aci/Censis³ in cui è evidenziato il diverso atteggiamento che uomini e donne hanno rispetto alla guida, arrivando, anche in questo caso, alla conclusione che le donne sono più predisposte alla guida rispetto agli uomini. Infatti, quest'ultime sono più fredde nella gestione del mezzo, hanno una maggiore capacità decisionale e una minore aggressività alla guida. Il risultato che ne deriva è un numero minore di incidenti e un comportamento di guida più propenso al rispetto delle norme del codice della strada.

Dunque, il quadro generale che ci consegnano gli studi e le ricerche, è quello di una donna più prudente al volante e con maggiore predisposizione alla guida.

Vediamo se la statistica ufficiale italiana, a tal proposito, conferma questi risultati. Nel 2009, su 4.237 vittime della strada, 926 erano donne, ossia il 22% a fronte di un 78% di vittime di sesso maschile. Dunque, anche in Italia sembrerebbe che le donne fanno incidenti meno gravi.

Una prima spiegazione delle percentuali così diverse sui decessi risiede nel fatto che il numero di maschi patentati è decisamente più elevato di quello delle donne. Questa è anche una conseguenza del fatto che l'uomo risulta essere più autocentrico, mentre la donna è più intermodale: il sesso

² Amarylis Fox, Kay Marshall e Jo Neill, Università di Branford, Cambridge Neuropsychological Test Automated Batterx (Cantab)

³ Aci/Censis, Rapporto Automobile 2008.

maschile, per il 51%, non rinunciarebbe all'uso dell'auto per utilizzare i mezzi pubblici, considerati troppo scomodi⁴.

Questa premessa iniziale non deve, però, far presupporre che le donne abbiano una condotta di guida ineccepibile rispetto a quella degli uomini, perché, in ogni caso, qualche pecca tutta al femminile esiste e genera non pochi danni.

Per esempio, le donne non sono per niente attente alla manutenzione della macchina che, invece, è una delle prime regole da seguire al fine di evitare problemi sulla strada. Esiste ancora l'idea, che la cura dell'auto è un compito prettamente maschile e quindi le donne lo delegano, anche se spesso in ritardo rispetto alle esigenze di manutenzione del mezzo. Il 14,4% delle donne ha ammesso di non aver mai controllato la pressione delle gomme e oltre il 16% delle intervistate dichiara di non aver mai portato l'auto dal meccanico per un controllo nell'arco dell'ultimo anno⁵.

Inoltre, sulla base dei risultati emersi da una recente ricerca demoscopica di Direct Line⁶, è emerso che in Italia una donna su due guida con i tacchi alti e il 24% afferma di non avere problemi a guidare con qualsiasi tipo di scarpe.

Il codice della strada non è esplicito a tal riguardo, ma è pur vero che nell'art. 169 comma 1, si afferma che *“in tutti i veicoli il conducente deve avere la più ampia libertà di movimento per effettuare manovre necessarie alla guida”*. Pertanto, è probabile che un vigile meticoloso possa multare una donna che guida con i tacchi o le infradito, ma al di là della sanzione, calzature non appropriate alla guida possono risultare un pericolo per la propria sicurezza e anche per quella degli altri.

Accanto a questi comportamenti, tipici delle donne, e ancorché i dati sull'incidentalità continuano a mostrare nel tempo un andamento meno preoccupante per il sesso femminile, si stanno affermando cambiamenti sociali e modelli comportamentali per le donne che possono essere causa di una condotta di guida scorretta.

⁴ Aci/Censis, Rapporto Automobile 2008.

⁵ Aci/Censis, Rapporto Automobile 2008.

⁶ Nextplora su commissione del Centro Studi e Documentazione Direct Line, 2010.

A tal proposito, un'indagine condotta nel 2008 della Fondazione Ania, ha messo in evidenza che le donne sono meno propense all'uso della cintura di sicurezza (14,3% contro il 12,6% degli uomini) e usano impropriamente, molto di più degli uomini, il cellulare mentre guidano (14,3% contro il 12,2%).

Inoltre, molto allarmante è il cambiamento, nel corso degli ultimi anni da parte delle donne rispetto all'uso/abuso di alcool, soprattutto tra le più giovani.

Nell'ultima relazione al Parlamento in materia di alcool⁷, il Ministro Fazio ha evidenziato uno scenario davvero allarmante per i giovani. Infatti, è cresciuta nell'ultimo decennio la quota di consumatori che fanno uso di alcoolici fuori pasto e tra questi si rileva un incremento particolarmente preoccupante per le donne (+23,6%). È la ben nota attività di "*binge drinking*"⁸, che ormai coinvolge il 15,5% delle ragazze al di sotto dei 16 anni (18,5% per i ragazzi), per i quali il consumo di alcool dovrebbe essere, invece, pari a zero.

Anche se l'Italia continua ad essere uno tra i paesi europei ad avere la più bassa percentuale di consumo annuo procapite di alcool e ad essere il paese, insieme al Portogallo, con il più alto numero di astemi tra la popolazione, preoccupano le trasformazioni nei modelli comportamentali avvenute nell'arco di pochi anni. Soprattutto, il consumo di alcool al femminile desta preoccupazione, visto che il binge drinking per le giovanissime tra gli 11 e i 15 anni è ancor più diffuso rispetto a quello dei coetanei maschi. Inoltre, per le giovani donne tra i 14 e i 17 anni, l'uso di sostanze alcoliche nell'ultimo quindicennio si è quasi triplicato.

Un altro aspetto fondamentale da mettere in evidenza, è la forte correlazione tra le morti su strada e l'alcool. Sebbene, infatti, la statistica ufficiale per il 2009 abbia eliminato tra le cause di incidentalità quelle correlate all'alcool, l'Istituto Superiore di Sanità stima che ogni anno, complessivamente, in Italia siano 30.000 le morti causate da tutte le bevande alcoliche e riconosce nell'alcool la prima causa di morte tra i giovani fino a 24 anni di età, in relazione agli incidenti

⁷ Settima Relazione al Parlamento sugli interventi realizzati da Ministero e Regioni in materia di alcol, Febbraio 2011.

⁸ Modalità di bere di importazione nordeuropea che implica il consumo di numerose unità alcoliche in un breve arco di tempo.

stradali. Secondo l'analisi dell' ISS-O.N.A.⁹ il 38,1% degli uomini e il 18,4% delle donne hanno avuto un incidente mortale proprio causato dall'abuso di alcool.

Partendo da queste valutazioni preliminari, con il presente studio la Fondazione Ania per la sicurezza stradale si pone come obiettivo l'analisi di genere dell'incidentalità stradale. Ciò oltre a fornire una istantanea del fenomeno consentirà di analizzare le dinamiche e di misurare le tendenze. Questo esercizio fornirà degli utili suggerimenti per interventi specifici di miglioramento della circolazione stradale delle donne.

⁹ Istituto Superiore di Sanità – Osservatorio Nazionale Alcol

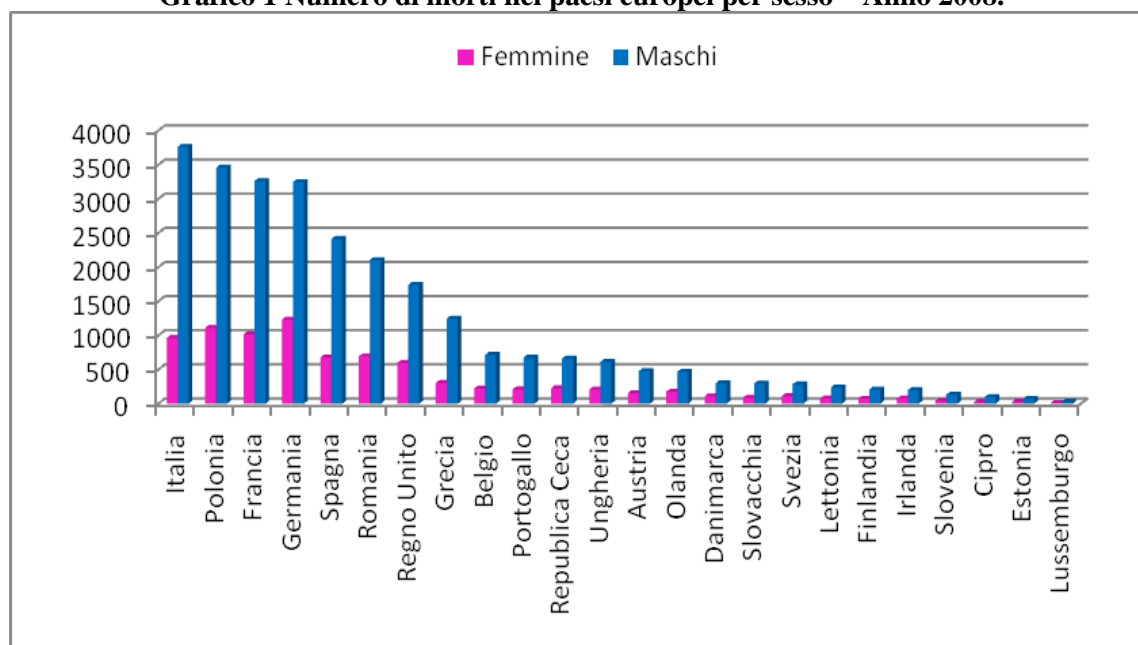
1 Analisi dell'incidentalità in base al sesso a livello europeo

In Europa nel 2008¹⁰ si sono registrati 35.078 morti¹¹ di cui 8.397 donne e 26.681 uomini.

L'Italia risulta essere il paese con il più alto numero di morti maschi in incidenti stradali, mentre per le donne si attesta al quarto posto in questa graduatoria. Il Paese a risultare meno virtuoso per quanto riguarda la mortalità femminile per incidentalità stradale è la Germania con 1.229 vittime, seguita dalla Polonia (1.109 vittime) e dalla Francia (1.013) (Grafico 1).

Il paese più virtuoso, per quanto riguarda il coinvolgimento delle donne nei sinistri, è il Lussemburgo con 8 decessi femminili nell'anno considerato (2008). L'andamento di queste variabili risente delle specifiche tipologie di mobilità che caratterizzano i diversi Paesi. Inoltre, incidono sul dato, anche le differenze culturali delle varie aree territoriali del Vecchio Continente.

Grafico 1 Numero di morti nei paesi europei per sesso – Anno 2008.



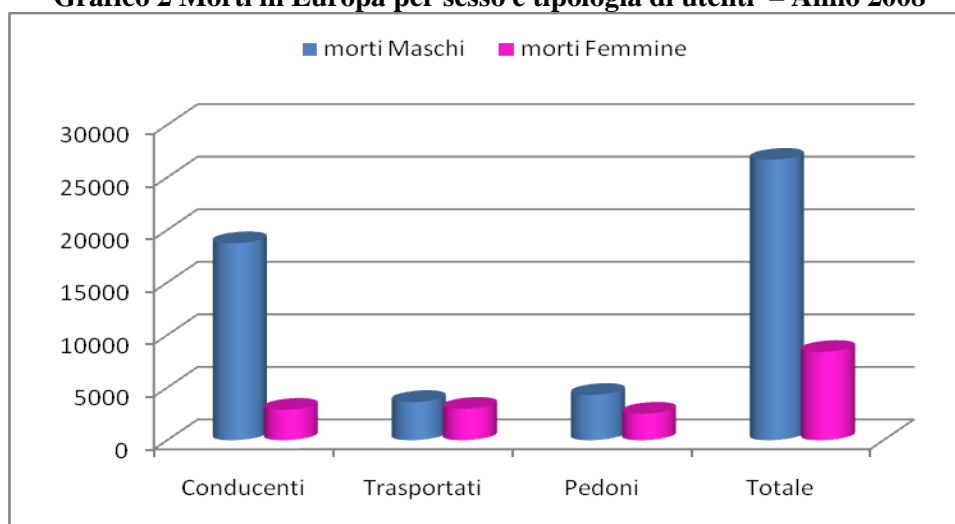
Fonte: CARE, 2010

¹⁰ Va considerato che i dati, a livello europeo, hanno un ritardo di due anni rispetto all'anno in corso per quanto riguarda le disaggregazioni per sesso, età, tipologia mezzi e utenti.

¹¹ I dati a livello europeo possono differire rispetto alle statistiche nazionali, poiché vengono rilevati con modalità differenti.

Differenziando tra conducenti e trasportati, a livello europeo i conducenti maschi hanno la peggio sulle strade con poco meno di 19.000 vittime pari al 53,4% dei morti sul totale Europa, a fronte di una percentuale più esigua per le donne dell'8,2%. Per i trasportati, invece, la percentuale per entrambi i sessi è simile e prossima all'8,5% per le prime e al 10,3% per i secondi. Mentre per i decessi dei pedoni, si registra una percentuale del 12,2% tra gli uomini, e del 7,1% per le donne (Grafico 2).

Grafico 2 Morti in Europa per sesso e tipologia di utenti – Anno 2008

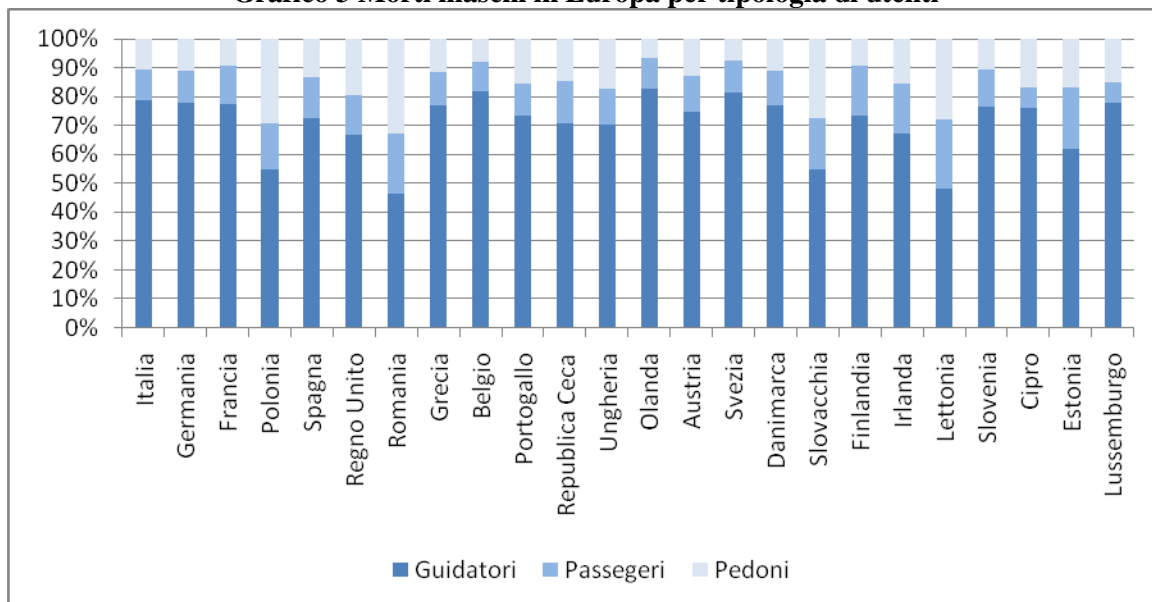


Fonte: CARE, 2010

Germania, Italia e Francia fanno registrare il 48% circa del totale delle donne conducenti decedute; da sola, la Germania ne conta ben il 20,4%.

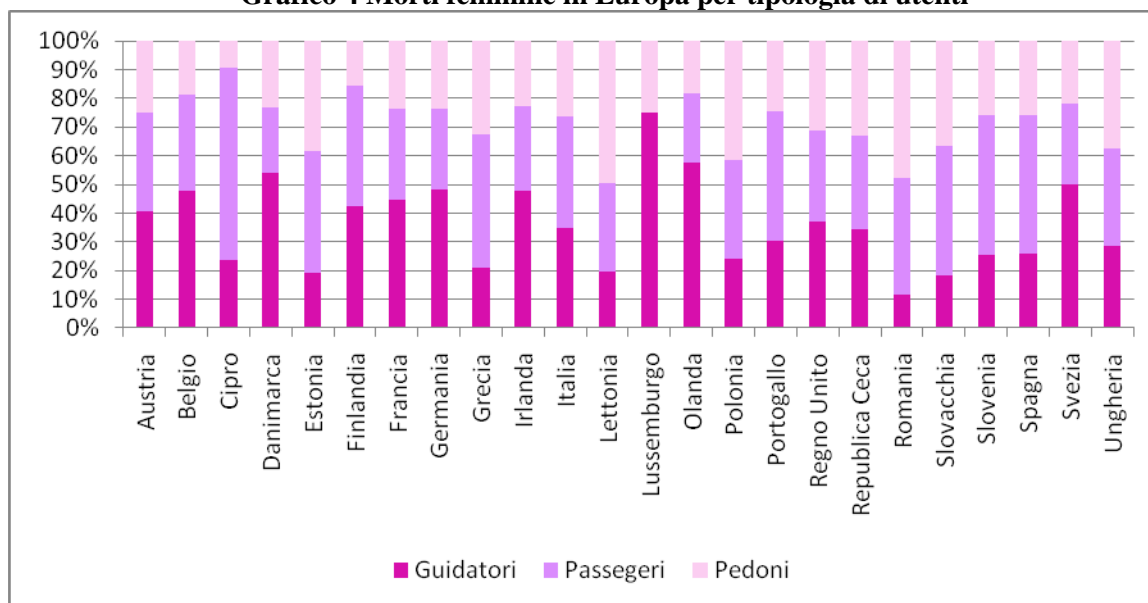
La Polonia, invece, detiene la quota più elevata di tutti gli altri Paesi dell'Europa, sia per i pedoni, con il 18,2% delle donne decedute, sia per le donne trasportate morte a seguito di un incidente stradale, con il 13% circa (Grafico 3).

Grafico 3 Morti maschi in Europa per tipologia di utenti



Fonte: CARE, 2010.

Grafico 4 Morti femmine in Europa per tipologia di utenti



Fonte: CARE, 2010.

2. Gli incidenti stradali in Italia: una caratterizzazione di genere

Secondo quanto misurato dall'Istat, nel 2009 in Italia sono stati rilevati 215.405 incidenti che hanno causato la morte di 4.237 persone, mentre altre 307.258 hanno subito lesioni di diversa entità. Questo significa che ogni giorno, mediamente, si sono verificati 590 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 12 vittime e il ferimento di 842 persone (Tabella 1).

Tabella 1 Incidenti, morti e feriti in Italia – Anni 2001-2009

Anni	Incidenti	Morti	Feriti
2001	263.100	7.096	373.286
2002	265.402	6.980	378.492
2003	252.271	6.563	356.475
2004	243.490	6.122	343.179
2005	240.011	5.818	334.858
2006	238.124	5.669	332.955
2007	230.871	5.131	325.850
2008	218.963	4.725	310.745
2009	215.405	4.237	307.258

Fonte: Aci/Istat 2009

Rispetto al 2008, si riscontra una forte diminuzione soprattutto nel numero delle morti (-10,3%), e una diminuzione meno consistente per i feriti (-1,1%) e degli incidenti stessi (-1,6%).

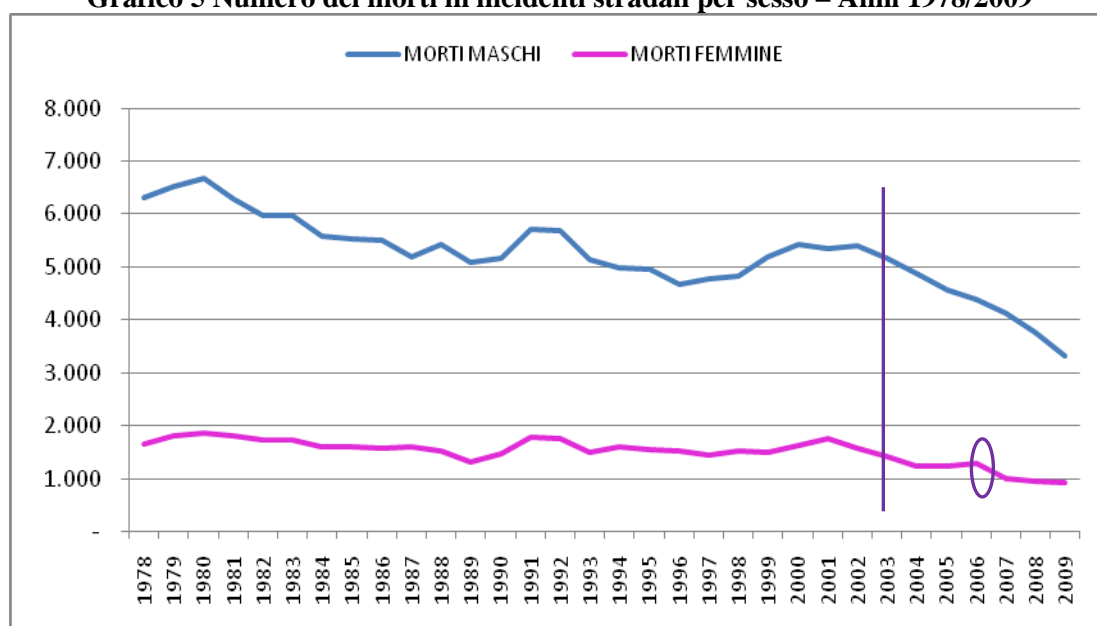
Nell'ottica dell'obiettivo fissato a Lisbona nel 2001, che prevedeva il dimezzamento del numero delle vittime entro dieci anni, gli sforzi anche se apprezzabili, non sono, purtroppo, ancora sufficienti perché l'Italia possa centrare il traguardo. Infatti, negli ultimi nove anni la riduzione complessiva dei morti è stata del 40,3%.

Questi dati di contesto consentono di delineare lo scenario di riferimento dell'incidentalità stradale in Italia. Obiettivo dello studio, però, è quello di capire come si comportano “maschi e femmine” sulle strade.

Analizzando gli incidenti stradali in base al sesso, appare evidente che a morire sulle strade sono soprattutto gli uomini: nel 2009 di 4.237 vittime ben 3.311 erano uomini a fronte di 926 donne. Questa evidenza statistica è abbastanza consolidata: infatti, negli ultimi trent'anni vengono confermati i medesimi andamenti (Grafico 5).

Il grafico 5 mostra l'andamento delle due variabili nel tempo. Mentre la tendenza è analoga, i livelli della mortalità in senso assoluto sono molto differenti tra il sesso femminile e quello maschile: inoltre, nel 2006 per le donne, si registra un incremento nel numero delle vittime femminili con un +2,7%.

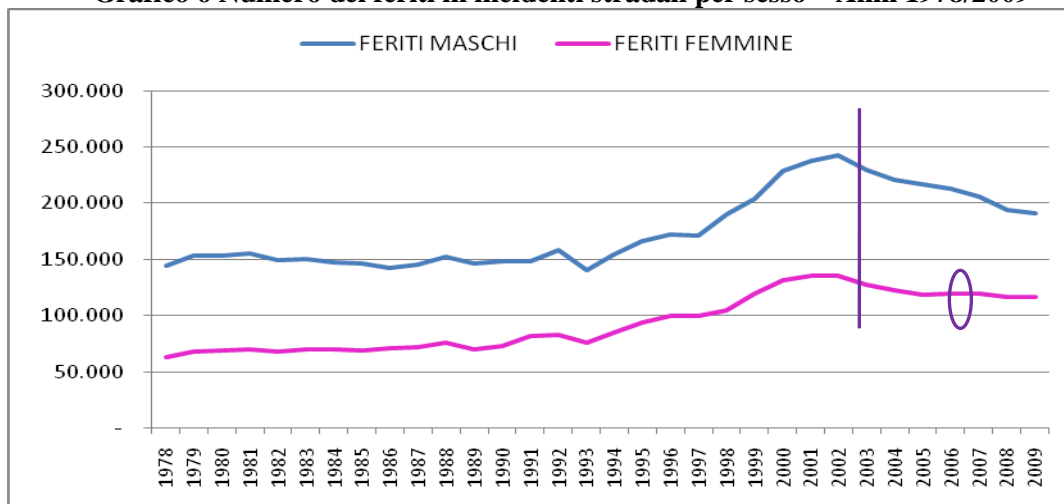
Grafico 5 Numero dei morti in incidenti stradali per sesso – Anni 1978/2009



Fonte: Aci/Istat 2009

Rivolgendo la stessa attenzione ai feriti negli ultimi trent'anni (Grafico 6) si riscontra un analogo differenziale in termini di livelli e una tendenza simile in termini di andamenti. Anche in termini di feriti, il 2006 fa registrare un anomalo incremento dell'1,3% tra quelli di sesso femminile.

Grafico 6 Numero dei feriti in incidenti stradali per sesso – Anni 1978/2009

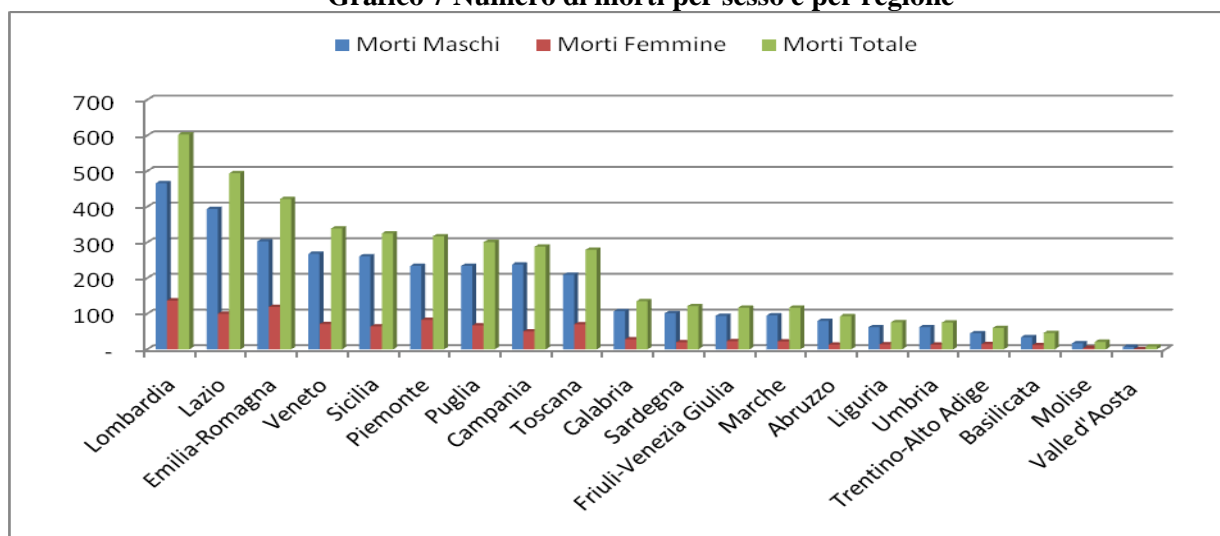


Fonte: Aci/Istat 2009

Scendendo nel dettaglio e analizzando lo stesso scenario con una disaggregazione regionale, possiamo vedere che la regione più sinistrosa, sia per il numero di vittime maschili che femminili, è la Lombardia con 466 uomini e 137 donne. Le donne morte in Lombardia rappresentano il 3,2% sul totale delle vittime femminili in Italia, a seguire troviamo la regione Lazio e l'Emilia Romagna con una quota rispettivamente del 2,4% e del 2,8% sul totale nazionale.

Mentre, le regioni più virtuose, con la più bassa percentuale di vittime femminili, sono la Valle D'Aosta, che ha registrato un solo decesso femminile per il 2009, e il Molise con 4 (Grafico 7).

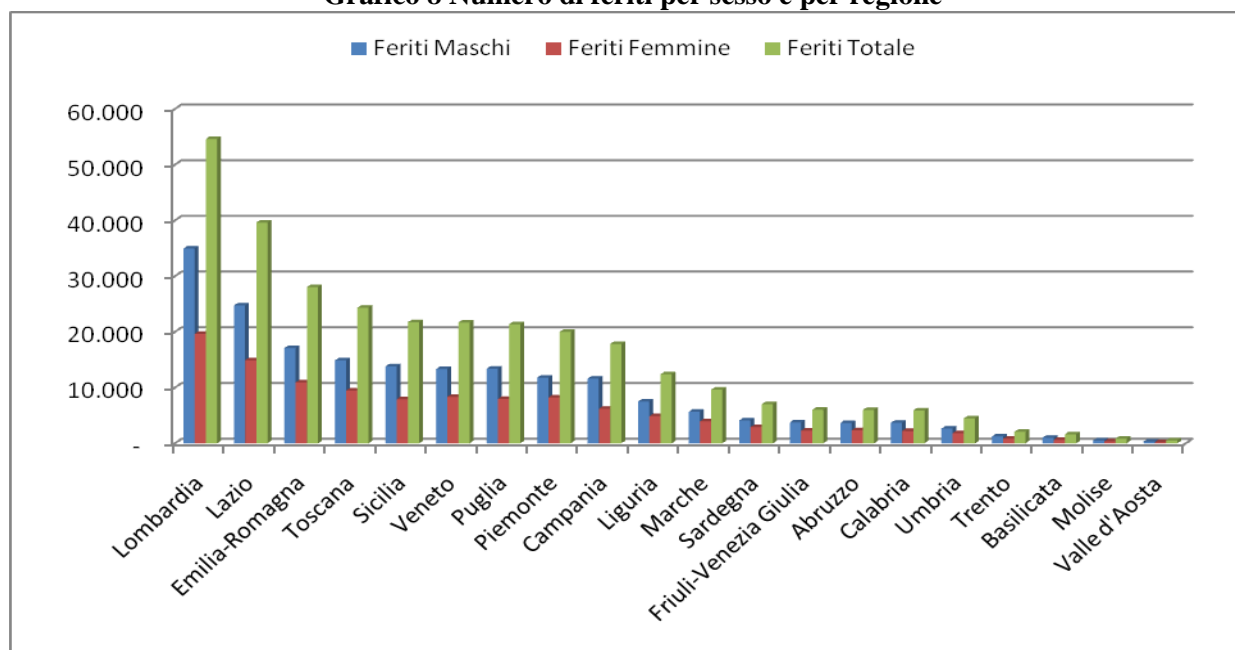
Grafico 7 Numero di morti per sesso e per regione



Fonte: Aci/Istat 2009

Lo stesso accade per il numero di feriti: nel 2009, le regioni che hanno riportato la percentuale maggiore di donne ferite sono la Lombardia, con il 6,4% delle lesioni totali in Italia, il Lazio (4,8%) e l'Emilia Romagna (3,6%). Tra le più virtuose troviamo ancora una volta la Valle D'Aosta e il Molise, con percentuali molto basse (Grafico 8).

Grafico 8 Numero di feriti per sesso e per regione



Fonte: Aci/Istat 2009

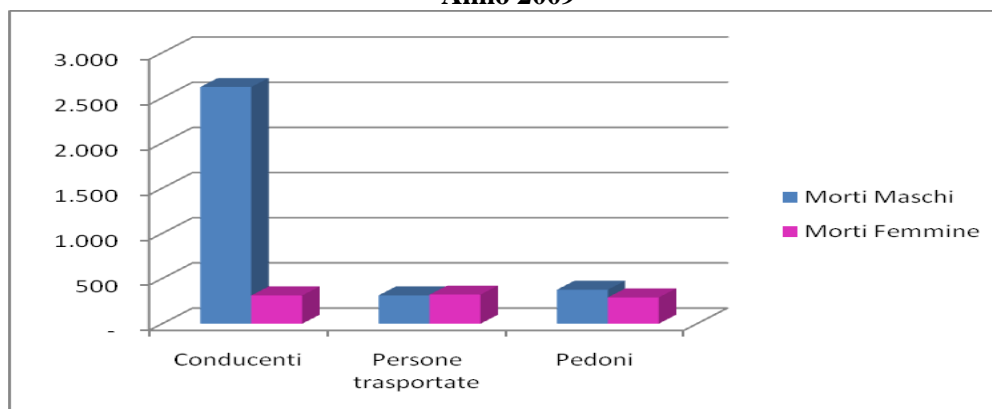
Proseguendo nell'analisi distinguiamo tra conducenti e trasportati coinvolti in incidenti stradali. Nel 2009, il 69,2% dei morti e il 69,4% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai **conducenti** dei veicoli coinvolti, mentre i passeggeri trasportati rappresentano il 15% dei morti e il 24% dei feriti. Altro approfondimento meritano i pedoni, che con il 6,6% dei feriti e ben il 15,7% delle vittime sul totale, rappresentano uno dei segmenti più a rischio in termini di sicurezza stradale.

La quota di vittime donne tra i conducenti, tra le persone trasportate e tra i pedoni è piuttosto simile. Infatti, dal grafico 9, è possibile evincere che il numero di vittime donne si attesta circa sulle 300 unità per tutte le tipologie di utenti della strada. Mentre per gli uomini è evidente come il numero maggiore di morti viene registrato tra i conducenti (2.621 decessi).

Quest'ultimo dato è particolarmente significativo. Mentre muoiono più donne trasportate e pressoché gli stessi pedoni dal punto di vista del sesso, il numero dei morti, tra i maschi conducenti,

è enormemente più elevato di quello delle femmine. Questo è sinonimo di un fattore sociale e psicologico che fa della guida un atto di virilità e, pertanto, appartenente al mondo maschile (Grafico 9).

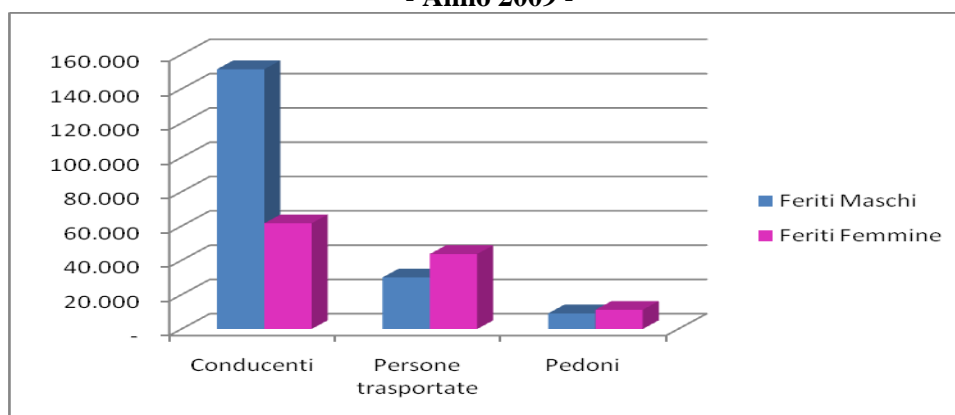
**Grafico 9 Numero di morti per conducenti, persone trasportate e pedoni
- Anno 2009 -**



Fonte: Aci/Istat 2009

Situazione differente, se consideriamo il numero dei feriti: in questo caso, per le donne il numero maggiore di persone che riportano lesioni più o meno gravi, lo si registra per la categoria dei conducenti con 61.640 feriti, seguiti dalle persone trasportate (43.728) e poi dai pedoni (11.222). Per gli uomini si conferma, che il maggior numero di feriti è tra i conducenti (151.476) (Grafico 10).

**Grafico 10 Numero di feriti per conducenti, persone trasportate e pedoni
- Anno 2009 -**



Fonte: Aci/Istat 2009

Verificando le variazioni tendenziali, il 2009 si presenta come un anno abbastanza positivo. Infatti, rispetto al 2008, come illustrato dalla Tabella 2, si registrano diminuzioni significative nel numero di morti per tutte le tipologie di utenti. L'unica eccezione è rappresentata dai pedoni che fanno registrare, tra le donne, un aumento considerevole dei decessi in incidenti stradali (+14%) (Tabella 2).

**Tabella 2 Variazione % del numero di morti per tipologia di utenti e per sesso
 - Anni 2009/2008 -**

Tipologia utenti	Variazione % 2009/2008		
	Maschi	Femmine	Totale
Conducenti	-11,5	-7,9	-11,2
Persone trasportate	-23,4	-13,0	-18,5
Pedoni	-4,3	14,1	2,9
Totale	-12,1	-4,0	-10,4

Fonte: Aci/Istat 2009

La situazione non cambia di molto per quanto riguarda le persone ferite: si registrano diminuzioni nel numero delle persone lese nei sinistri, anche se con percentuali meno consistenti rispetto a quanto è accaduto per i decessi. Solo per le donne ferite, tra i pedoni, si registra un aumento dello 0,7% tra il 2009 e il 2008 (Tabella 3).

**Tabella 3 Variazione % del numero dei feriti per tipologia di utenti e per sesso
 - Anni 2009/2008 -**

Tipologia utenti	Variazione % 2009/2008		
	Maschi	Femmine	Totale
Conducenti	-1,3	-0,2	-0,9
Persone trasportate	-2,9	-0,5	-1,5
Pedoni	-4,1	0,7	-1,5
Totale	-1,7	-0,2	-1,1

Fonte: Aci/Istat 2009

2.1 Analisi dell'incidentalità dei conducenti per sesso, mese e classe d'età

Tra i conducenti deceduti i più colpiti risultano essere le persone comprese nella fascia d'età tra i 30 e i 44 anni, sia per le donne che per gli uomini, anche se con uno scarto elevatissimo tra i due sessi: infatti, nel range d'età preso in esame, si rileva che i conducenti maschi morti rappresentano il 24,5% del totale delle vittime, a fronte del 2,5% delle conducenti donne. A seguire, si registra un'alta percentuale di morti anche per la classe d'età degli over 65 anni, dove per gli uomini si riscontra il 18% di vittime, mentre per le donne il 2,4%. (Tabella 4).

Tabella 4 Numero di conducenti morti per classe di età e sesso - Anno 2009

Classe d'età	Maschi	Femmine	Maschi % sul tot dei conducenti morti	Femmine % sul tot dei conducenti morti
Fino a 5 anni	-	-	0	0
6 - 9	2	1	0,1	0,0
10 - 14	14	2	0,5	0,1
15 - 17	68	5	2,3	0,2
18 - 20	136	20	4,6	0,7
21 - 24	231	25	7,9	0,9
25 - 29	252	33	8,6	1,1
30 - 44	720	73	24,5	2,5
45 - 54	342	48	11,7	1,6
55 - 59	162	14	5,5	0,5
60 - 64	123	22	4,2	0,7
65 ed oltre	544	70	18,5	2,4
Imprecisata	27	-	0,9	0
Totale	2.621	313		2.934

Fonte: Aci/Istat 2009

La distribuzione per età si presenta con caratteristiche simili anche quando si tratta del numero dei feriti; infatti, la classe d'età più colpita è quella tra i 30 e i 44 anni, che per gli uomini conta il 22,8% dei feriti sul totale e per le donne il 10,5%. A seguire, in questo caso, è la classe d'età compresa tra i 45 e 55 anni, con il 10,2% per gli uomini e il 4,5% delle donne (Tabella 5).

Tabella 5 Numero di conducenti feriti per classe di età e sesso - Anno 2009

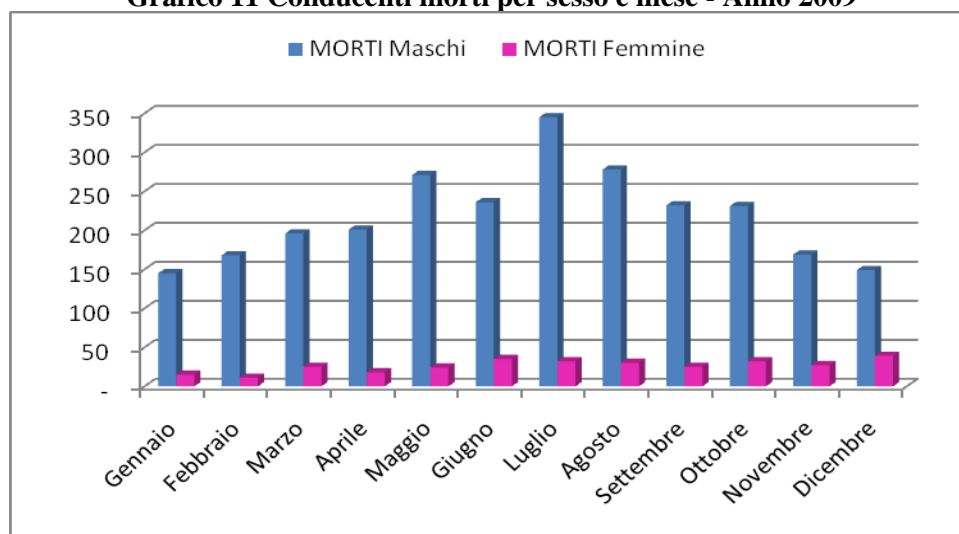
Classe d'età	Maschi	Femmine	Maschi % sul tot dei conducenti morti	Femmine % sul tot dei conducenti morti
Fino a 5 anni	15	5	0,0	0,0
6 - 9	132	34	0,1	0,0
10 - 14	1.314	342	0,6	0,2
15 - 17	8.030	1.949	3,8	0,9
18 - 20	11.902	4.126	5,6	1,9
21 - 24	14.985	6.293	7,0	3,0
25 - 29	17.398	7.978	8,2	3,7
30 - 44	48.656	22.383	22,8	10,5
45 - 54	21.690	9.488	10,2	4,5
55 - 59	6.994	2.616	3,3	1,2
60 - 64	5.513	2.006	2,6	0,9
65 ed oltre	12.975	3.698	6,1	1,7
Imprecisata	1.872	722	0,9	0,3
Totale	151.476	61.640		213.116

Fonte: AcI/Istat 2009

Singolare è il dato dell'incidentalità per periodo dell'anno e per sesso.

In linea con quanto accade per la mortalità stradale in senso generale, anche per i conducenti maschi il mese dell'anno in cui si registra il numero maggiore di vittime è il mese di luglio. Per le donne, invece, il mese fatale è dicembre. (Grafici 11).

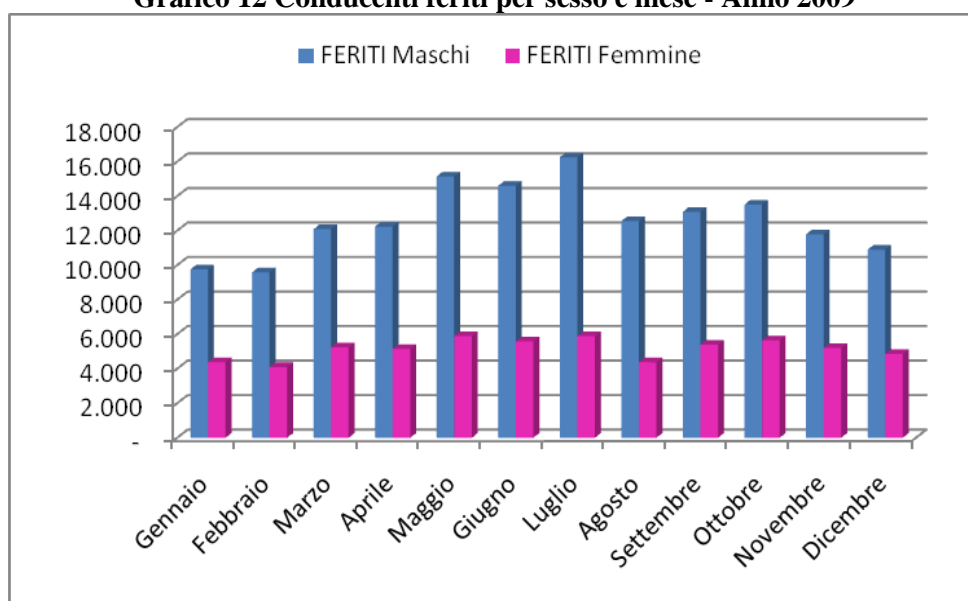
Grafico 11 Conducenti morti per sesso e mese - Anno 2009



Fonte: AcI/Istat 2009

Per i feriti uomini il mese di luglio continua ad essere il mese più critico, differentemente dalle donne che riportano lesioni con una frequenza maggiore nel mese di maggio (Grafico 12).

Grafico 12 Conducenti feriti per sesso e mese - Anno 2009



Fonte: Aci/Istat 2009

2.2 Analisi dell'incidentalità delle persone trasportate per sesso, mese e classe d'età

Prendendo in esame le persone trasportate e considerando gli stessi dati scelti per i conducenti, si può evidenziare che tra gli uomini, i più colpiti sono quelli tra i 30 e i 44 anni (55 decessi), mentre tra le donne la percentuale maggiore di decessi si registra nella categoria delle over 65 anni (80 vittime, il 12,6% del totale delle persone trasportate decedute). Probabilmente, le donne di questa fascia d'età o non hanno la patente o preferiscono rinunciare a guidare. Infatti, una ricerca Asaps¹² evidenzia che tra gli ultrasessantenni i maschi rappresentano il 67,9% dei patentati e con l'aumentare dell'età questa quota aumenta sempre di più: si passa dal 58,6% nella fascia 60-64 anni, all'85,6% oltre gli 80. Quindi, ancorché più longeva, la donna anziana patentata è meno frequente da trovare rispetto all'uomo. Se si sposta l'attenzione sulle altre fasce d'età, i giovani uomini tra i 25 e i 29 anni sono quelli che, quando trasportati, muoiono di più, mentre per le donne la classe d'età è quella tra i 30 e i 44 anni. (Tabella 6).

¹² Il Centauro, 2008.

Tabella 6 Numero di morti delle persone trasportate, per classe di età e sesso - Anno 2009

MORTI				
Classe d'età	Maschi	Femmine	Maschi %	Femmine %
Fino a 5 anni	6	6	0,9	0,9
6 - 9	5	3	0,8	0,5
10 - 14	7	9	1,1	1,4
15 - 17	30	16	4,7	2,5
18 - 20	36	28	5,7	4,4
21 - 24	40	33	6,3	5,2
25 - 29	44	19	6,9	3,0
30 - 44	55	41	8,6	6,4
45 - 54	18	31	2,8	4,9
55 - 59	12	14	1,9	2,2
60 - 64	10	17	1,6	2,7
65 ed oltre	36	80	5,7	12,6
Imprecisata	15	25	2,4	3,9
Totale	314	322	636	

Fonte: AcI/Istat 2009

La distribuzione appena descritta presenta delle differenze sostanziali se prendiamo in considerazione le persone che riportano lesioni più o meno gravi causate da incidenti stradali. Infatti, al contrario di quanto accade per i conducenti, in questo caso si evidenziano valori decisamente più alti per le donne. Vediamo che dai 15 anni ai 65 ed oltre, le donne rappresentano, sul totale, il 46% dei feriti, a fronte del 29% complessivo degli uomini. La classe d'età con la più alta concentrazione di feriti è quella tra i 30 e i 44 anni, con 5.310 feriti tra i maschi e 8.212 tra le femmine (Tabella 7).

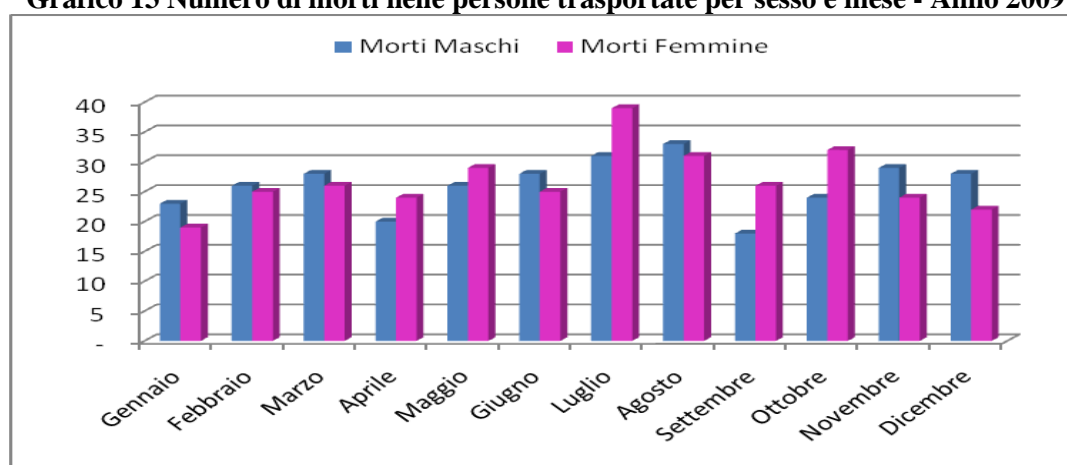
Tabella 7 Numero di feriti nelle persone trasportate per classe di età e sesso - Anno 2009

	Maschi	Femmine	Maschi %	Femmine %
Fino a 5 anni	1.410	1.319	1,9	1,8
06-set	1.206	1.179	1,6	1,6
ott-14	1.618	1.692	2,2	2,3
15 - 17	2.262	2.456	3,1	3,3
18 - 20	3.585	3.869	4,9	5,2
21 - 24	3.282	4.051	4,4	5,5
25 - 29	2.965	3.984	4	5,4
30 - 44	5.310	8.212	7,2	11,1
45 - 54	1.814	4.230	2,5	5,7
55 - 59	549	1.740	0,7	2,4
60 - 64	488	1.627	0,7	2,2
65 ed oltre	1.212	3.948	1,6	5,3
Imprecisata	4.387	5.421	5,9	7,3
Totale	30.088	43.728	73.816	

Fonte: AcI/Istat 2009

Osservando i dati dell'incidentalità in base al sesso e al mese dell'accadimento, il mese dell'anno in cui si registra il numero maggiore di donne trasportate decedute è luglio (39 vittime, il 12,1% sul totale delle vittime), mentre per gli uomini, il mese più critico è agosto, con 33 decessi che rappresentano il 10,5% dei decessi maschili (Grafico 13).

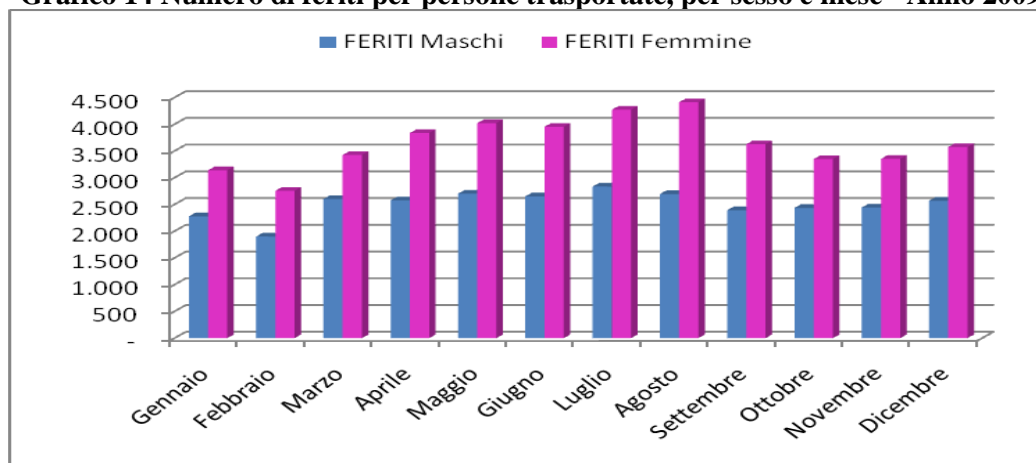
Grafico 13 Numero di morti nelle persone trasportate per sesso e mese - Anno 2009



Fonte: Aci/Istat 2009

Per i feriti accade esattamente il contrario: per gli uomini, luglio continua ad essere il mese più critico, con 2.835 persone che subiscono lesioni più o meno gravi negli incidenti stradali, mentre per le donne si registra il maggior numero di persone con lesioni nel mese di agosto, con 4.412 feriti (Grafico 14).

Grafico 14 Numero di feriti per persone trasportate, per sesso e mese - Anno 2009



Fonte: Aci/Istat 2009

2.3 Analisi dell'incidentalità dei pedoni per sesso, mese e classe d'età

L'andamento dell'incidentalità secondo il genere non può non tenere conto degli utenti più deboli della strada: i pedoni. In primis, indipendentemente dal sesso, i pedoni che muoiono di più sono gli over 65 anni. Probabilmente, ciò è dovuto al fatto che le persone “anziane” smettono di guidare, soprattutto nei centri urbani, scegliendo di andare a piedi o di usare i mezzi pubblici. Inoltre, ancora più spesso, i problemi fisici legati all'avanzare dell'età, come la perdita dell'udito o l'abbassamento della vista, si combinano con riflessi più lenti al presentarsi di eventuali pericoli. Per esempio, secondo le statistiche, in Italia più di 6 milioni di persone hanno problemi di udito e il 37% non ne è consapevole, non avendo mai effettuato una visita specialistica (Aci). Inoltre, l'Università Bicocca di Milano indica nella miopia una possibile causa di incidenti stradali.

Dalle Tabelle 8 e 9 si evince che la classe d'età over 65, fa registrare, tra i pedoni, sia il numero maggiore di morti che di feriti.

Tabella 8 Pedoni morti per classe di età, sesso - Anno 2009

	Maschi	Femmine	Maschi %	Femmine %
Fino a 5 anni	3	4	0,4	0,6
6 - 9	1	1	0,1	0,1
10 - 14	3	4	0,4	0,6
15 - 17	1	1	0,1	0,1
18 - 20	10	4	1,5	0,6
21 - 24	13	3	1,9	0,4
25 - 29	16	7	2,4	1,0
30 - 44	42	19	6,3	2,8
45 - 54	40	20	6,0	3,0
55 - 59	19	11	2,8	1,6
60 - 64	25	16	3,7	2,4
65 ed oltre	184	197	27,6	29,5
Imprecisata	19	4	2,8	0,6
Totale	376	291	667	

Fonte: Aci/Istat 2009

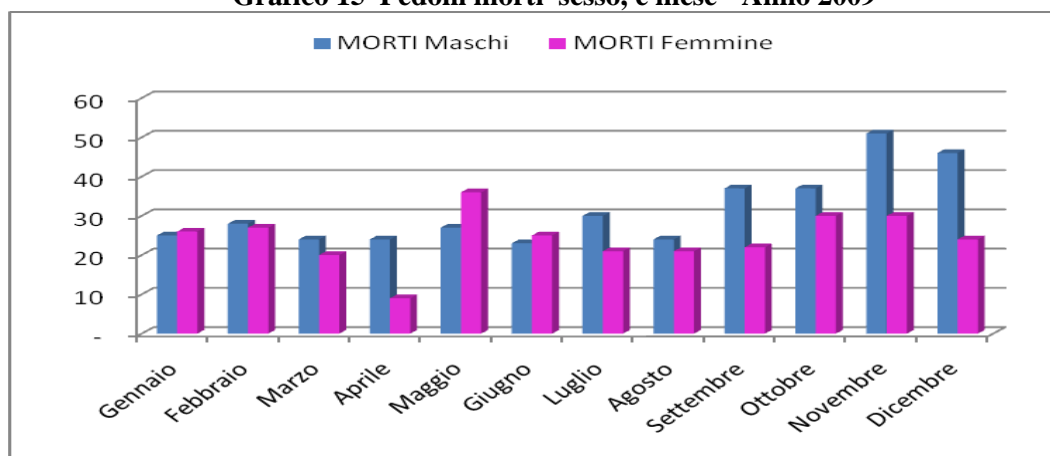
Tabella 9 Pedoni feriti per classe di età, sesso - Anno 2009

	Maschi	Femmine	Maschi %	Femmine %
Fino a 5 anni	314	182	1,5	0,9
6 - 9	312	208	1,5	1,0
10 - 14	494	465	2,4	2,3
15 - 17	307	427	1,5	2,1
18 - 20	290	355	1,4	1,7
21 - 24	345	427	1,7	2,1
25 - 29	492	538	2,4	2,6
30 - 44	1.660	1.852	8,2	9,1
45 - 54	1.047	1.366	5,2	6,7
55 - 59	470	629	2,3	3,1
60 - 64	489	730	2,4	3,6
65 ed oltre	2.555	3.647	12,6	17,9
Imprecisata	329	396	1,6	1,9
Totale	9.104	11.222		20.326

Fonte: AcI/Istat 2009

Contrariamente a quanto si potrebbe presupporre, per quanto riguarda la mortalità dei pedoni in relazione ai mesi e al sesso, essa risulta molto più elevata durante i mesi più freddi dell'anno, in particolar modo ottobre, novembre e dicembre. Facendo, invece, delle considerazioni in base al sesso i "pedoni donne" muoiono di più nel mese di maggio (36 vittime, il 12,4%), mentre per gli uomini il mese più critico è quello di novembre con 51 morti, pari al 13,6% delle vittime totali (Grafico 15).

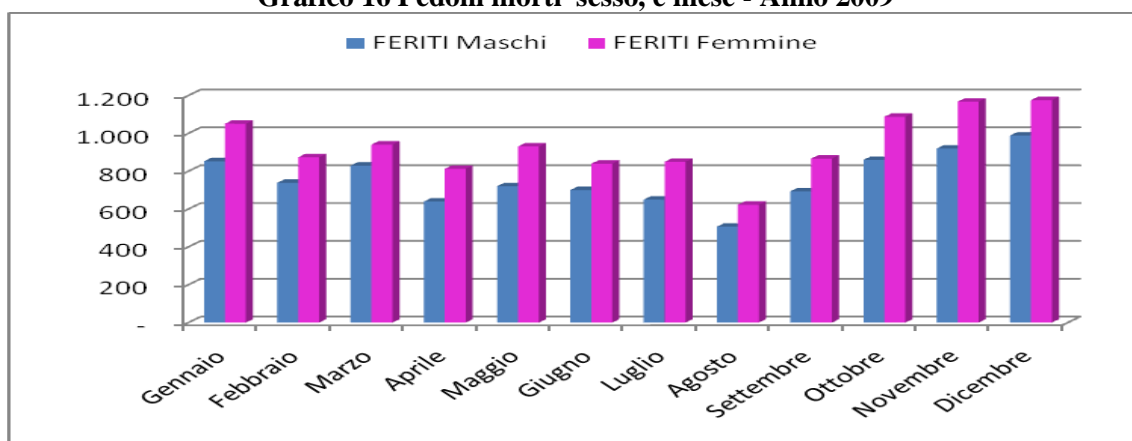
Grafico 15 Pedoni morti sesso, e mese - Anno 2009



Fonte: AcI/Istat 2009

Per quanto riguarda i pedoni feriti in relazione a mesi dell'anno, vediamo che ancora una volta i mesi più freddi costituiscono un problema per questa categoria di utenti. Nel mese di dicembre, tra i pedoni risultano ferite 2.165 persone, tra cui 1.176 donne contro 989 maschi. Inoltre, sono le donne a far registrare il numero più consistente tra i feriti durante tutto l'arco dell'anno (11.222 vs 9.104) (Grafico 16).

Grafico 16 Pedoni morti sesso, e mese - Anno 2009



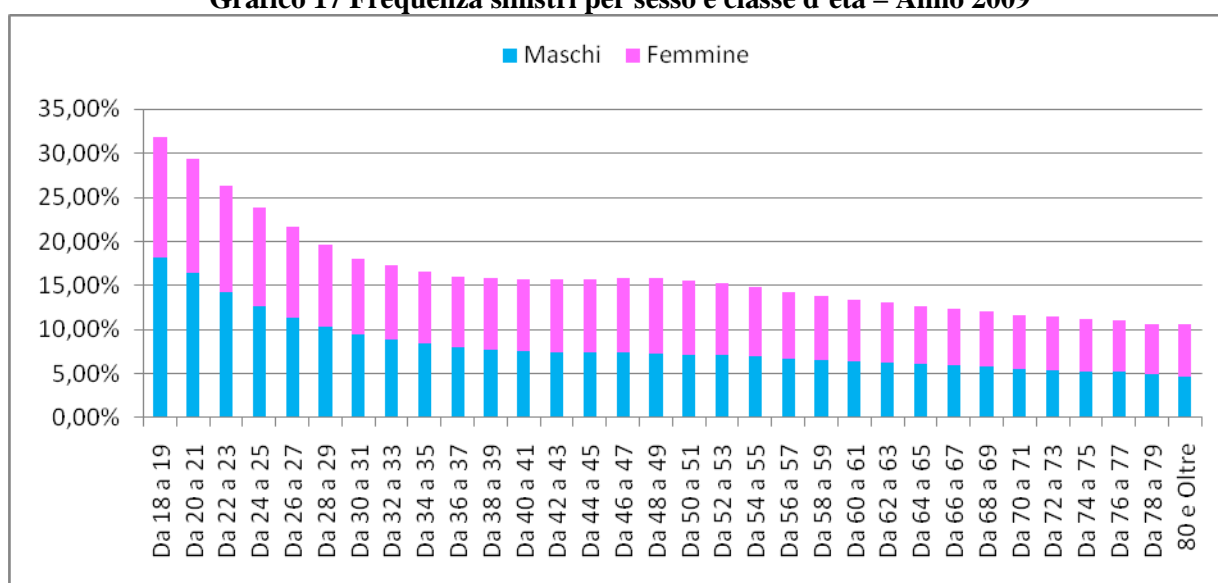
Fonte: Aci/Istat 2009

3 I dati delle Imprese Assicurative

I dati delle Imprese Assicurative, che tengono conto del sesso, mostrano per l'Italia uno scenario totalmente differente da quello fornito dai dati Aci/Istat.

Prendendo in esame le statistiche del 2009 infatti, possiamo vedere che ad avere una frequenza sinistri¹³ più elevata, nel complesso, risultano essere le donne (Grafico 17).

Grafico 17 Frequenza sinistri per sesso e classe d'età – Anno 2009



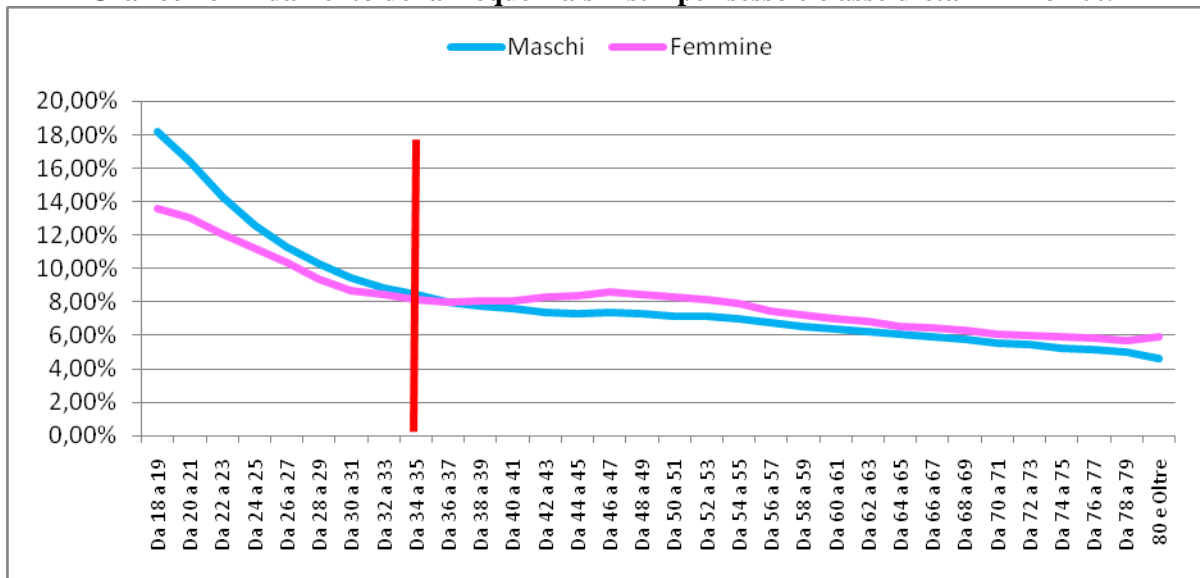
Fonte: Ania

Scendendo nel dettaglio, statisticamente le donne giovani provocano meno incidenti dei loro coetanei solo fino a 35 anni. Dai 18 ai 35 anni infatti, le donne hanno una frequenza sinistri decisamente più bassa, soprattutto tra i 18 e i 19 anni, mentre i maschi fanno registrare una frequenza sinistri pari al 18,2% a fronte di un 13,6% delle donne.

Ma è pur vero, che dai 36 agli 80 anni ed oltre, le donne fanno registrare una sinistrosità sempre più alta rispetto a quella degli uomini. Se ci riferiamo alla gravità degli incidenti, le donne provocano sinistri di minore entità: infatti, il costo medio dei sinistri per gli uomini risulta essere di 3.770 euro a fronte dei 3.499 euro medi delle donne.

¹³ La frequenza sinistri è calcolata dal rapporto del numero dei sinistri sui veicoli assicurati.

Grafico 18 Andamento della frequenza sinistri per sesso e classe d'età – Anno 2009



Fonte: Ania

4. Executive summary

Lo studio condotto si è concentrato sull'analisi dell'incidentalità in base al sesso, per approfondire il rapporto esistente tra le donne e la sicurezza stradale. Le evidenze rilevate sono le seguenti:

- in Europa, si sono registrati 35.078 morti¹⁴, di cui 8.397 erano donne e 26.681 erano uomini. L'Italia è il Paese con il più alto numero di morti maschi in incidenti stradali, mentre per le donne si trova al quarto posto di questa graduatoria. Il paese a risultare meno virtuoso per quanto riguarda la mortalità femminile è la Germania con 1.229 vittime, seguita dalla Polonia (1.109 vittime) e dalla Francia (1.013).
- In termini di mortalità rispetto al sesso, in Italia muoiono soprattutto gli uomini: nel 2009 di 4.273 vittime, 3.111 erano uomini (il 73,4%) a fronte di un numero più esiguo pari a 926 vittime tra le donne (il 21,9%). Questa tendenza è riscontrabile con gli andamenti degli ultimi trent'anni.
- La Lombardia è la regione con il numero più elevato di vittime in senso assoluto, sia per gli uomini che per le donne (466 uomini e 137 donne). Le donne morte in Lombardia rappresentano il 3% circa sul totale delle vittime in Italia; lo stesso accade per i feriti.
- In Italia nel 2009, il 69,2% della morti è costituito dai conducenti, il 15,7% dai pedoni e il 15% dai passeggeri. Rispetto al totale delle vittime, le donne rappresentano nel segmento dei conducenti, il 7,4%, il 7,6% per i passeggeri e il 6,9% per i pedoni.
- Tra i **conducenti** la classe d'età più colpita, sia per i morti che per i feriti, è quella ricompresa tra i 30 e i 44 anni, sia per gli uomini che per le donne. Per i conducenti maschi

¹⁴ Database CARE 2008: i dati a livello europeo possono differire rispetto alle statistiche nazionali, poiché hanno differenti modalità di rilevazione.

il mese più critico è luglio con, rispettivamente, 345 vittime e 16.254 feriti. Per le donne invece, il mese sfavorevole è dicembre con 39 decessi e maggio con 5.894 persone ferite.

- Tra le **persone trasportate**, i più colpiti sono quelli compresi tra i 30 e i 44 anni per gli uomini (55 decessi), mentre per la donna la percentuale maggiore di vittime si registra nella classe d'età over 65 (80 vittime). Per quanto riguarda i feriti, le donne fanno registrare valori decisamente superiori rispetto agli uomini, tanto che se prendiamo in esame le donne dai 15 anni in su che riportano lesioni a seguito di un incidente stradale, vediamo che da sole rappresentano quasi la metà del totale dei feriti. Rispetto al mese, luglio continua ad essere il momento più critico per le donne trasportate (39 vittime), mentre agosto è il mese peggiore per gli uomini (33 decessi). Per i feriti, tra le persone trasportate accade esattamente il contrario: per le donne il mese sfavorevole è agosto con 4.412 persone lese, mentre luglio lo è per gli uomini con 2.835 feriti.
- Per i **pedoni**, la classe d'età decisamente più colpita negli incidenti stradali, per ambedue i sessi, è quella relativa agli over 65, sia per i morti che per i feriti: essi rappresentano il 58,1% delle vittime e il 30,5% dei lesi. In relazione ai mesi, il periodo più critico per i pedoni è quello invernale per gli uomini (51 morti), mentre per le donne è maggio con 36 vittime. Rispetto ai feriti le “donne pedone” fanno registrare un numero più elevato rispetto agli uomini durante tutto l'arco dell'anno.
- I dati assicurativi evidenziano uno scenario contrastante rispetto alla statistica fornita dall'ACI e dall'Istat. Infatti, ad avere una maggiore frequenza sinistri sono le donne. Solo fino ai 35 anni gli uomini mostrano un andamento peggiore rispetto alle donne. Al contempo, però, il costo medio del risarcimento per sinistri provocati dalle donne è più basso di quello maschile: 3.499 vs 3.770 euro.

Conclusioni

Dall'analisi si rileva che gli andamenti della mortalità si differenziano molto dal punto di vista del sesso della persona coinvolta. La fotografia dei dati Aci/Istat mostra che ad essere maggiormente coinvolti negli incidenti stradali sono gli uomini. Mentre dal punto di vista dei dati assicurativi le donne sono in genere più prudenti, nel senso che provocano più sinistri, ma meno gravi. Questa tendenza però, potrebbe essere smentita nel corso dei prossimi anni vista la tendenza sempre più frequente verso comportamenti devianti da parte del gentil sesso.

Consultando unicamente il dato assicurativo, salta all'attenzione un aspetto particolarmente significativo: le donne fino ai 35 anni sembrano guidare meglio, facendo registrare una frequenza sinistri minore rispetto al genere maschile.

Recentemente, la Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha stabilito che dal 21 dicembre 2012 non sarà più attuabile la discriminazione delle polizze in base al sesso. Infatti, le Imprese Assicuratrici forti dei dati statistici si erano basate su una deroga comunitaria al principio di uguaglianza fra i sessi per differenziare i premi della copertura assicurativa sugli incidenti auto anche in base al sesso. La direttiva 2004/113/CE però vietava qualsiasi discriminazione in base al sesso per ciò che attiene l'accesso a beni e servizi e alla loro fornitura: quindi, in linea di principio essa vietava di prendere in considerazione il criterio del sesso per calcolare i premi e le prestazioni assicurative. Con la deroga questo principio era venuto meno, ma dal 2012 non sarà più possibile modulare le polizze in base al sesso degli utenti.

Inoltre, un altro aspetto sociale emerso dalla ricerca, è che gli uomini guidano più delle donne e questo rispecchia una caratteristica culturale propria dei Paesi mediterranei, dove l'atto del guidare è una dimostrazione di virilità e le donne muoiono di più quando trasportate. Non a caso in Germania si registra il maggior numero di decessi tra le donne. Dunque,.

Proprio perché guidano meno ma sono più prudenti e rispettose delle regole, a fini di un maggior livello di sicurezza stradale, le donne possono svolgere un fondamentale ruolo di dissuasione verso l'uomo quando guida per evitare che assuma comportamenti scorretti di guida che possono mettere a rischio la propria e l'altrui vita.

