

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 9 - numero 1761 di mercoledì 25 luglio 2007

Recarsi al lavoro sulle due ruote e' un rischio

Non sono i giovani le principali vittime degli incidenti sui motoveicoli. L'andamento del fenomeno dopo l'introduzione della patente a punti. In Italia il 20% di tutti gli incidenti dell'UE.

Publicità

Un adulto, tra 25 e 44 anni, che si sposta sulle strade cittadine per motivi di lavoro: è questa la tipologia nettamente prevalente delle vittime degli incidenti a carico di motocicli e ciclomotori che emerge dalle analisi presentate dalla Segreteria Tecnica della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale nel corso del seminario "La sicurezza della mobilità a due ruote a motore", svoltosi presso il CNEL nei giorni scorsi.

Le analisi hanno preso in esame il periodo 2002-2005, segnato dall'introduzione della patente a punti. Se questa ha portato un calo generale delle vittime e dei feriti della strada, altrettanto non si può dire per le due ruote.

Italia e Europa. Nei tre anni successivi alla patente a punti (2003-2005) gli incidenti a carico di ciclomotori e motocicli hanno determinato 4.334 morti (il 25% del totale nazionale) e 261.944 feriti (il 27%), con un costo sociale di 25.300 milioni di Euro (il 26% del totale).

Rispetto al numero di vittime rilevate nel 2002 (anno di entrata in vigore della patente a punti) nel 2003, nel 2004 e nel 2005:

- i morti in generale si sono ridotti del 19% mentre quelli a carico dei motocicli e ciclomotori sono aumentati dell'11%;

- i feriti in generale si sono ridotti del 7% mentre quelli a carico di motocicli e ciclomotori sono aumentati del 4%.

Solo nel 2005 si è registrata un riduzione di morti e feriti, ma per parlare di una inversione di tendenza bisogna attendere i dati dei prossimi anni.

Dati in linea con quanto accade in Europa, dove dal 1995 al 2005, nell'Unione europea (UE25), la quantità di vittime a carico delle due ruote a motore è rimasta sostanzialmente stabile (in alcuni Paesi è cresciuta) mentre le vittime a carico degli altri mezzi di trasporto si sono ridotte del 34%.

Nell'UE15 (Unione europea prima dei due ultimi allargamenti) gli incidenti a carico delle due ruote a motore nel 2004 hanno determinato circa 6.500 morti.

Nel quinquennio 1999-2004 il dato medio dell'UE indicava una crescita della quota di vittime a carico delle due ruote a motore (dal 16,7% del totale al 20,4% del totale).

Rispetto al complesso delle vittime europee l'Italia raccoglie il 20% delle vittime (la quota più elevata in assoluto), la Francia e la Germania il 16%, il Regno Unito l'11% e la Spagna il 7%. Questi cinque Paesi concentrano il 70% delle vittime su due ruote a motori europee.

Chi. La fascia di età che sostiene l'onere più elevato in termini di vittime è quella compresa tra 25 e 44 anni (51% dei morti), seguita da quella dei giovani di 18-24 anni (17% dei morti). Il 14% delle vittime ha tra 45 e 64 anni; over65 l'8% dei morti in incidenti su moto e motocicli, mentre nella fascia di età dei giovani fino a 17 anni si conta il 9% del totale dei decessi.

"Ciò naturalmente non riduce la gravità dei 400 morti e 41.000 feriti tra i ragazzi con meno di 18 anni (triennio 2003-2005) - affermano gli esperti della Consulta - ma indica che il problema riguarda tutti i cittadini e che l'incidentalità a carico dei più giovani costituisce solo una parte (fortunatamente), e non la maggiore, del problema."

Dove. Gli incidenti a carico delle due ruote a motore si localizzano in netta prevalenza nelle strade urbane (52% dei morti e 88% dei feriti) con una presenza minima in autostrada (4% dei morti e 1,5% dei feriti).

La mobilità su due ruote a motore è quella dove sono presenti in maggiore misura gli spostamenti sistematici per studio e per lavoro.

Oltre i luoghi comuni. Nella presentazione dei dati, è stato evidenziato che "l'età delle vittime, il tipo e le fasce orarie della mobilità prevalente su due ruote a motore, la localizzazione degli incidenti e, soprattutto, le fasce di velocità prevalenti alle quali procedevano ciclomotori e motocicli al momento dell'incidente non si accordano affatto con una interpretazione di incidentalità

determinata in prevalenza da comportamenti trasgressivi e spericolati."

Pubblicità

Ultimo aggiornamento in Banca dati normativa (riservato agli abbonati):

Consiglio di Stato n. 969 del 2007 del 22 febbraio 2007 -giurisdizione giudice ordinario per il lavoratore pubblico infortunato con mansioni a contatto con il pubblico.

▪ Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.