



Tante ombre e poche luci sui dati ISTAT degli incidenti stradali anno 2023

C

ome ogni anno a luglio, ecco pubblicati i dati ACI-Istat relativi ai sinistri stradali, mortali e con feriti, rilevati da tutti gli organi di polizia stradale, nell'anno solare 2023. Dati che sono chiaramente insoddisfacenti per quanto riguarda gli obiettivi europei del decennio 2021-2030, con una richiesta di Bruxelles all'Italia di riduzione del 50% di morti, feriti e sinistri, dato che con l'andamento attuale verrà raggiunto forse nel 2050.

L'Italia non riesce a focalizzare pienamente il tema della sicurezza stradale, della tutela dell'utenza vulnerabile, della lotta attraverso controlli sistematici alle stragi nei finesettimana, sempre anticipate

dal nostro osservatorio che in tempo reale comunica, ciò che verrà (ahinoi) confermato un anno dopo. A dir la verità, nell'ultimo anno sono aumentati i controlli su strada, merito del Servizio Polizia Stradale, del Comando Generale dell'Arma Carabinieri, della Guardia di Finanza, e delle migliaia di Polizie Locali, nuovamente dotate delle "armi" migliori come l'etilometro, il telelaser, ma anche i precursori per l'abuso di sostanze stupefacenti. La politica poi, come evidenziato anche dall'editoriale del nostro presidente Giordano Biserni, si è fermata ancora una volta: un disegno di legge con importanti novità nel codice della strada che procede a modalità "lumaca" al Senato della Repubblica, sorpassato nei lavori parlamentari dai tanti decreti-legge da convertire, e che se va tutto bene sarà approvato definitivamente prima di Natale.

I dati

Entriamo ora nel dettaglio dei tantissimi dati, che intendiamo elaborare grazie ad una approfondita disamina delle centinaia di tabelle pubblicate.

Il 2023 è stato caratterizzato da una stabilizzazione nella mobilità rispetto al 2022, anno nel quale era stato rilevato un netto incremento, in termini di spostamenti registrati, rispetto al periodo delle fasi più acute della pandemia. Sul fronte dell'incidentalità stradale – ed è una delle poche buone notizie - lieve miglioramento per il numero delle vittime rispetto all'anno precedente, con 3.039 morti in incidenti stradali in Italia (-3,8% rispetto all'anno precedente), 224.634 i feriti (+0,5%) e 166.525 gli incidenti stradali (+0,4%). I valori sono in lieve aumento rispetto al 2022 per incidenti e feriti, ma in diminuzione per le vittime. Occorre ricordare che la pandemia ha avuto ancora una coda rispetto alla mobilità, ora totalmente ripresa, e se raffrontiamo i dati al 2019 si registra, invece, una diminuzione nel confronto per incidenti, vittime e feriti (rispettivamente -3,3, -4,2% e -6,9%).

Utenti più a rischio

Se guardiamo alle categorie più a rischio, le vittime aumentano nel 2023 per i conducenti di monopattini e di biciclette e biciclette elettriche, stabili i pedoni e in diminuzione gli altri utenti. Si contano 1.332 vittime tra gli

occupanti di autovetture (-3,1%), 734 tra i motociclisti (-6,0%), 68 tra i ciclomotoristi (-2,9%), 485 tra i pedoni (0,0%). Tra gli occupanti di autocarri si registrano 112 deceduti (-32,5%), mentre per le biciclette e le biciclette elettriche le vittime sono 212, in aumento rispetto al 2022 quando erano 205 (+3,4%). Altro tema particolarmente attenzionato dai mass-media è quello della micromobilità elettrica dove aumentano gli infortunati tra gli utenti di monopattini elettrici (conteggiati dal 2020): gli incidenti stradali che li vedono coinvolti passano da 2.929 nel 2022 a 3.365 nel 2023, i feriti da 2.787 a 3.195, mentre i morti (entro 30 giorni) sono 21 (nel 2022 erano 16). Guardando alla tipologia di strada, sulle urbane, autostrade e strade extraurbane gli incidenti stradali e i feriti risultano in lieve aumento o stabili rispetto al 2022, con valori ancora tutti in diminuzione rispetto all'anno di riferimento 2019. Le vittime diminuiscono in confronto al 2022 in tutti gli ambiti stradali, con un calo consistente, in particolare, per le autostrade (-19,0%); sulle strade urbane il calo è dello 0,3%, sulle strade extraurbane del 3,9%. Inutile dire che i "tutor" in autostrada continuano a dare uno straordinario contributo alla pubblica incolumità, e le attuali battaglie sugli strumenti di contrasto all'alta velocità, possono portare solo ad un peggioramento di questo importante risultato.

Le "solite" cause

Le cause principali degli incidenti stradali si mantengono sempre le stesse: la distrazione da cellulare e smartphone, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 36,5% dei casi (80.057), valore stabile nel tempo. La guida troppo veloce è il comportamento più sanzionato dopo la sosta vietata e rappresenta il 37% del totale delle violazioni del codice della strada. In lieve calo le sanzioni per mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini (fondamentale sarà continuare a divulgare campagne di sensibilizzazione, a fronte di un forte incremento di quelle per mancato uso del casco. Rimane elevato il numero di sanzioni per uso improprio di dispositivi in auto e aumentano le sanzioni per guida in stato di ebbrezza, soprattutto la quota elevata dalle Polizie Locali, tornata ad avere un consistente numero di etilometri sulle autovetture.

Istat ha evidenziato come il costo sociale degli incidenti stradali con lesioni a persone, rilevati da Polizia Stradale, Polizia locale e Carabinieri, calcolato con parametri aggiornati da Istat e ACI nel 2023, ammonta a quasi 18 miliardi di euro nel 2023 (1% del Pil nazionale), a cui aggiungere i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (circa 4,3 miliardi di euro stimati da ANIA), per una cifra pari a circa 22,3 miliardi di euro. Sappiamo però che questi dati sono lontani dalla realtà, rispetto anche a quanto pubblicato su questa rivista con una analisi effettuata recentemente dall'Associazione Lorenzo Guarneri.

Italia male in Europa

Dobbiamo poi guardare anche alle strade europee dell'Ue27, perché nel 2023 le vittime sono state 20.365,

contro 20.685 del 2022, 22.761 del 2019 e circa 30mila nel 2010. La diminuzione nel 2023 è stata molto contenuta e pari a -1,5% sull'anno precedente, mentre si registra un calo del 10,5% rispetto al 2019. Per ben 16 Paesi della Ue27 è stata registrata una diminuzione del numero delle vittime rispetto all'anno precedente, con variazioni percentuali negative che variano tra -38,5% a -0,2%. Quelle più consistenti sono registrate per Malta (-38,5%), Lussemburgo (-27,8%) e Belgio (-10,6%). Si registrano invece aumenti in 11 paesi, con variazioni comprese tra +41,6% e 0,6%. Le più consistenti sono state rilevate per Lituania (+33,3%), Lettonia (+25,7%) e Irlanda (+19,4%). Il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti) si attesta a 45,4 nella Ue27 e a 51,5 in Italia. Il nostro Paese si conferma – in peggioramento – nella parte bassa della classifica, al diciannovesimo posto nella graduatoria europea, a pari merito con la Polonia.

Vittime ed età

Le vittime di incidenti stradali sono state 3.039 nel 2023: 2.416 uomini (79,5%) e 623 donne (20,5%). I conducenti deceduti ammontano a 2.135 (1.907 uomini e 228 donne), i passeggeri a 419 (195 uomini e 224 donne) e i pedoni a 485 (314 uomini e 171 donne). Guardando la distribuzione per età, le vittime risultano concentrate nelle classi 20-29 anni e 45-59 anni per gli uomini, e oltre i 55 anni per le donne. Gli aumenti più consistenti rispetto al 2022 si registrano però, nel complesso, per le classi di età oltre i 70 anni, con un aumento più rilevante per la fascia 75-79 anni (+23,6%), (quasi tutti pedoni, i più indifesi sulla strada e spesso lasciati morire da pirati stradali senza scrupoli) ma anche per i bambini tra 5 e 9 anni di età (da 8 a 13 vittime) e i 45-49enni (+1,8%).

I bambini

Come ASAPS, siamo particolarmente sensibili agli utenti più piccoli e i dati ufficiali del 2023 parlano in modo negativo, per la quota di bambini da 0 a 14 anni deceduti in incidente stradale (entro il 30esimo giorno): sono 41 nel 2023, dei quali 28 tra 5 e 14 anni, in aumento rispetto agli anni precedenti. Il valore, che non accenna a diminuire, risulta più alto persino di quello registrato nel 2019; i bambini 0-14 deceduti erano infatti 39 nel 2022, 28 nel 2021, 37 nel 2020 e 35 nel 2019. Occorrono campagne informative e sui mass-media, come le radio, ma anche sui social network, con efficaci azioni di sensibilizzazione all'utilizzo corretto dei dispositivi di protezione in auto e – di pari passo - vanno aumentate le attività di controllo e sanzionatorie. L'obiettivo di vision zero per i bambini è quindi ancora molto lontano e anche i dati dei primi sei mesi dell'anno 2024, confermano la triste tendenza.

Micromobilità elettrica e biciclette

Gli incidenti stradali con lesioni a persone che hanno coinvolto almeno un monopattino elettrico sono stati 3.365 nel 2023, erano 2.929 nel 2022, 2.101 nel 2021 e 564 nel 2020 (rilevati a partire da maggio dello stesso anno); le vittime sono state 21; nel 2022 erano state 16 e nel 2021 nove, più un pedone investito e dece-

duto, una nel 2020. I feriti tra conducenti e passeggeri su monopattino sono 3.195 (3.056 conducenti e 139 passeggeri), mentre i conducenti illesi sono 300; 182 i feriti tra i pedoni investiti. Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 1.391 sinistri (1.113 nel 2022, 691 nel 2021 e 240 nel 2020), con 12 vittime tra conducenti e passeggeri dei mezzi e 2 pedoni deceduti (21 le vittime nel 2022, 13 nel 2021 e 6 nel 2020), 1.367 feriti e 53 pedoni infortunati. Le biciclette non elettriche sono state coinvolte in 15.118 incidenti (15.981 nel 2022, 15.771 nel 2021 e 13.240 nel 2020) con 200 morti e 4 pedoni deceduti (185 nel 2022, 211 nel 2021 e 169 nel 2020), 14.665 feriti e 371 pedoni feriti. Nel 2023 in totale, sono stati oltre 16.000 gli incidenti con almeno una bicicletta (elettrica e non) e 3.365 quelli con almeno un monopattino, che hanno causato complessivamente 233 vittime, 6 pedoni deceduti e 19.833 feriti, con 606 pedoni investiti e feriti.

Vittime

Le vittime aumentano nel 2023 per i conducenti di monopattini e di biciclette e biciclette elettriche, rimangono stabili tra i pedoni e in diminuzione per gli altri utenti. Si contano 1.332 vittime tra gli occupanti di autovetture (-3,1%), 734 tra i motociclisti (-6,0%), 68 tra i ciclomotoristi (-2,9%), 485 tra i pedoni, stesso numero del 2022, a riprova che occorrono maggiori controlli agli attraversamenti pedonali, perché le mancate precedenza ai pedoni, costano ben 8 punti dalla patente. Tra gli occupanti di autocarri si registrano 112 deceduti (-32,5%).

Ambiti stradali

Nel 2023 si registra un lieve aumento degli incidenti stradali e feriti o stabilità su tutti gli ambiti stradali, rispetto al 2022, ancora tutti in diminuzione i valori rispetto all'anno di riferimento 2019. Per gli incidenti sulle autostrade l'aumento è del 5,5% e del 6,6% per i feriti. Pressoché stabili i valori su strade urbane ed extraurbane. Le vittime diminuiscono su tutte le tipologie di strada, in particolare sulle autostrade che hanno un calo molto consistente (-19,0%). Sulle strade extraurbane si registra un calo dei deceduti del 3,9% e sulle strade urbane dello 0,3%. Nel confronto con il 2019 i valori sono ancora tutti in diminuzione, nel complesso -3,3% per gli incidenti e -4,2% per le vittime, ma si arriva ad una diminuzione del 22,9% dei deceduti per incidente stradale sulle autostrade. La distribuzione percentuale mostra che gli incidenti avvengono con maggior frequenza sulle strade urbane (73,3%), mentre il maggior numero di vittime si concentra sulle strade extraurbane (48,4%). Sulle autostrade si registrano, invece, il 5,3% degli incidenti e il 7,9% dei deceduti, ma gli investimenti fatti dalle concessionarie sia in termini di infrastrutture e manutenzioni, oltre che sui "tutor", permettono di avere risultati molto importanti.

Tasso di mortalità

Nel 2023 il numero di morti per 100mila abitanti risulta

più elevato della media nazionale (5,2) in ben 13 regioni, da 7,0 della Sardegna, a 5,3 dell'Umbria. Viceversa, il tasso di mortalità è sceso più della media nazionale in Basilicata, Sicilia, Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste, Campania, Lombardia e Liguria (valori dei tassi da 5,0 a 3,6).

Grandi comuni

L'analisi dell'incidentalità stradale nei grandi Comuni italiani è importante perché consente di individuare elementi utili per le politiche sulla sicurezza stradale locale, a cui i sindaci e amministratori locali devono propendere, anche con investimenti economici, derivanti dai proventi delle sanzioni. I grandi Comuni selezionati da ISTAT sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania. Nel 2023 gli incidenti stradali in tali aree rappresentano il 25,5% del totale (42.496), le vittime il 14,1% (429), la popolazione residente il 15,9% e il parco veicolare il 14,4% (7.886.298 veicoli). Nel 2023 il numero delle vittime nei grandi Comuni è stato pari a 429 ed è purtroppo aumentato del 10,0% rispetto al 2022, in controtendenza rispetto alla diminuzione in Italia (-3,8%), con molti utenti vulnerabili uccisi. Anche nel confronto con il 2019 si rileva un aumento del 22,2% (-4,2% in media nazionale). Il tasso di mortalità stradale sale a 4,6 per 100mila abitanti, da 4,2 del 2022 e 3,4 del 2021, contro una media nazionale di 5,2, e varia tra 2,3 di Genova a 12,0 di Venezia, qui però a seguito del grave incidente del bus precipitato dal cavalcavia a Mestre.

Una delle principali novità dei dati ACI-Istat 2023 riguarda le c.d. "matrici di collisione", calcolate anche per ambito stradale, per le vittime e i feriti, con valori assoluti e percentuali. Le matrici di collisione sono costruite con una tecnica accurata che considera i decessi in incidente stradale (entro 30 giorni) e i feriti per veicolo occupato o pedone e le tipologie di veicolo con il quale si è entrato in collisione durante l'incidente. Se prendiamo ad esempio i pedoni, possiamo verificare che 6 sono stati investiti mortalmente da ciclisti, 4 da ciclomotoristi, 33 da motociclisti, 353 da autovetture, 37 da autocarri (con meno di 3,5 t.), 28 da autocarri (con portata superiore alle 3,5 t.), 14 da autobus e tram e 10 da altre tipologie di veicoli.

Dalla lettura dei tanti dati sopra riportati si comprende come la sicurezza stradale in Italia abbia ancora troppe ombre. I dati parziali del primo semestre dell'anno 2024 non sono confortanti. A Palazzo qualcuno vuole dare un segnale? ■

***Comandante Corpo Polizia Municipale di Verona
Dirigente Unità Organizzativa
Protezione Civile Comune di Verona**