



Uso dei dispositivi di sicurezza su strada in Italia

G

li incidenti stradali (IS) sono ancora oggi un'importante causa di mortalità e morbosità in Italia. Gli ultimi dati mostrano che in Italia vi sono oltre 3300 morti secondari a IS, mentre stime dell'Istituto Superiore di Sanità (ISS) indicano che ogni anno vi siano almeno 80mila ricoveri ospedalieri e circa 800mila accessi in pronto soccorso per questa causa.

Il mancato uso delle cinture di sicurezza, dei seggiolini di ritenuta per bambini e dei caschi per le due ruote motorizzate costituisce certamente un importante fattore di rischio. Vi è ampia evidenza scientifica sul fatto che l'uso di questi dispositivi di sicurezza riduca il rischio di morte e/o di riportare lesioni gravi di almeno il 40%, con una conseguente diminuzione dei costi sociali e sanitari associati.

Per conoscere la prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini e dei caschi su ciclomotore e motociclo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha incaricato l'ISS di condurre uno studio multicentrico osservazionale su strada in un campione di 28 città (almeno una per Regione o Provincia Autonoma) distribuite sul territorio nazionale (16 nel Nord; 4 nel Centro; 8 nel Sud) con una popolazione residente complessiva di oltre 10,3 milioni di abitanti (pari al 17,0% della popola-

zione italiana) e un parco veicoli complessivo di oltre 8,9 milioni di veicoli (17,2% del parco veicoli italiano). Il campione ha interessato città di piccole dimensioni (<50.000 abitanti; 6 siti), di medie dimensioni (50.000-250.000 abitanti; 12 siti) e città di grandi dimensioni (>250.000 abitanti; 10 siti). Per ogni città, l'indagine è stata effettuata nelle aree urbane centrali, e in quelle periferiche. In tre città, Torino al Nord, Roma al Centro e Napoli al Sud, le rilevazioni hanno interessato anche la zona extraurbana. Infine, ogni sito è stato monitorato 4 volte in stagioni diverse, bilanciando i possibili effetti stagionali sui risultati. Per ogni città sono state, quindi, effettuate almeno 8-12 osservazioni includendo un'ampia gamma di tipologie stradali, di flussi di traffico e di aree al fine di ottenere un campione di siti il più rappresentativo possibile. I dati relativi alle cinture di sicurezza anteriori per conducenti e passeggeri sono stati ottenuti da un campione di 14 delle 28 città monitorate.

Da gennaio 2015 a settembre 2017 sono stati osservati 232.283 utenti della strada. Come previsto, il Nord mostra una maggiore prevalenza nell'uso sia delle cinture di sicurezza anteriori (Nord 82,6%, Centro 67,0%, Sud 36,3%), sia delle cinture di sicurezza posteriori (Nord 20,4%, Centro 7,7%, Sud 3,5%), nonché dei sistemi di ritenuta per bambini (Nord 65,5%, Centro 42,7%, Sud 22,2%), mentre l'uso dei caschi sulle due ruote motorizzate mostra ovunque una prevalenza d'uso molto elevata (Nord 100,0%,

Centro 99,6%, Sud 94,0%). I dati mostrano anche una maggiore omogeneità nella distribuzione della prevalenza d'uso nelle aree urbane: ad esempio, la prevalenza di utilizzo varia molto meno in base al contesto urbano rispetto a quanto osservato stratificando i dati per area geografica (Tabella I).

Tabella I. Prevalenza d'uso dei dispositivi di sicurezza per area geografica (Nord, Centro & Sud) e contesto urbano (zona urbana centrale, urbana periferica & extra-urbana)

	Urbana centrale		Urbana periferica		Extra-urbana	
	%	95% CI	%	95% CI	%	95% CI
Casco						
Nord	100.0%	99.99 - 99.99	99.9%	99.83 - 99.99	100.0%	99.27 - 100.00
Centro	99.6%	99.45 - 99.78	99.5%	99.28 - 99.72	99.7%	99.02 - 99.97
Sud	92.7%	92.08 - 93.32	95.3%	94.78 - 95.85	96.7%	95.14 - 97.92
Cinture anteriori						
Nord	82.7%	82.31 - 83.06	84.2%	83.80 - 84.52	80.7%	80.13 - 81.21
Centro	69.2%	68.37 - 70.02	74.1%	73.38 - 74.74	57.7%	56.81 - 58.57
Sud	37.3%	36.65 - 37.86	41.3%	40.68 - 41.98	36.3%	35.14 - 37.50
Cinture posteriori						
Nord	19.4%	17.72 - 21.18	22.1%	20.06 - 24.15	28.3%	17.45 - 41.44
Centro	6.3%	5.02 - 7.72	9.9%	7.89 - 12.11	4.3%	2.10 - 7.85
Sud	3.5%	2.81 - 4.29	4.2%	3.39 - 5.13	0.4%	0.00 - 2.13
Seggiolini						
Nord	64.2%	60.85 - 67.42	68.3%	64.85 - 71.68	62.9%	44.92 - 78.53
Centro	48.1%	43.69 - 52.47	52.2%	49.47 - 54.86	30.5%	23.03 - 38.80
Sud	23.5%	21.05 - 26.12	23.1%	20.43 - 26.04	3.4%	0.92 - 8.38

In un campione ristretto (14 città su 28) è stato monitorato anche l'uso delle cinture di sicurezza anteriori differenziando tra conducente a passeggero: i risultati mostrano come i conducenti utilizzino le cinture di sicurezza più frequentemente dei passeggeri (63,3% contro il 57,4%).

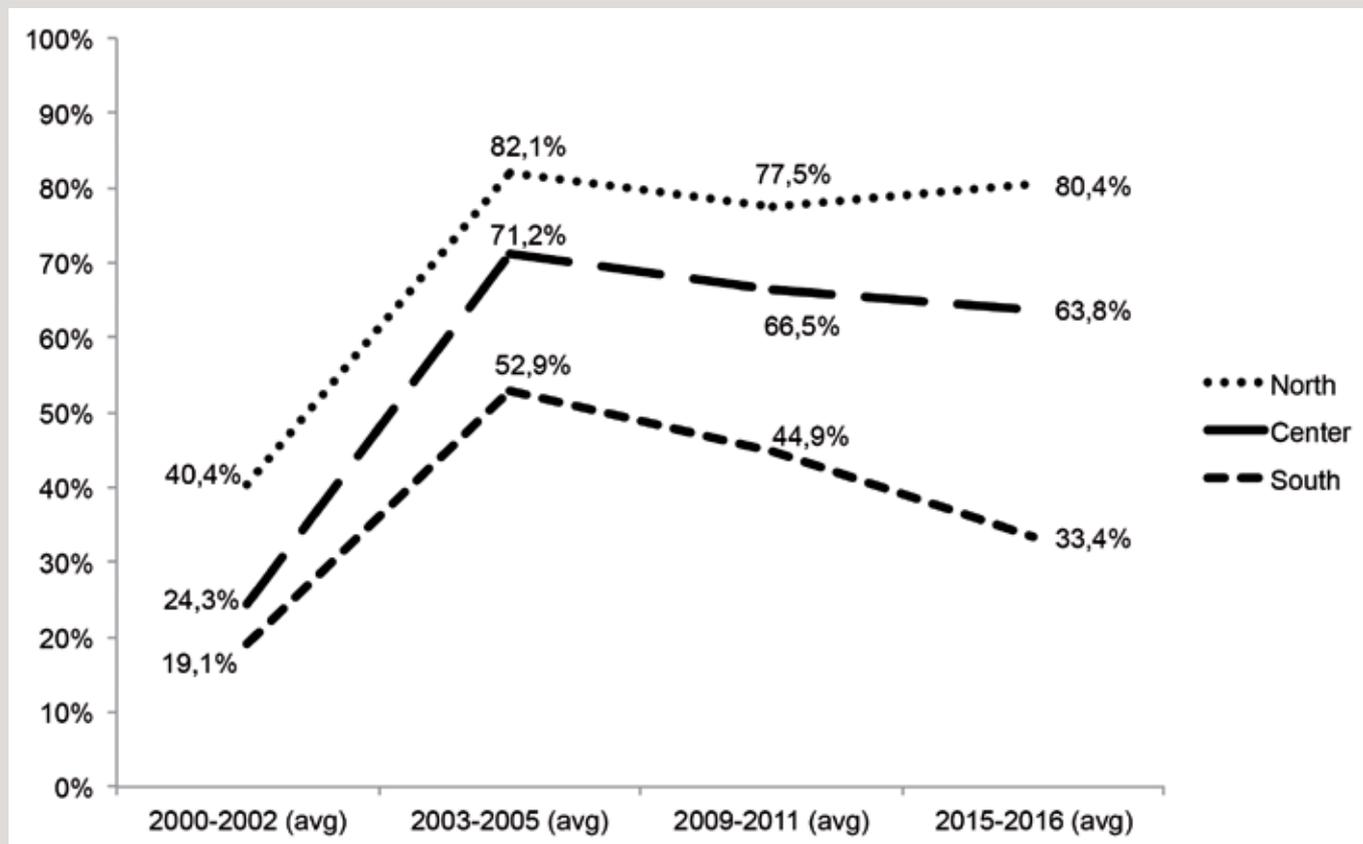
La conoscenza dell'uso effettivo dei dispositivi di sicurezza, unitamente al fattore protettivo esercitato dagli stessi ha consentito di stimare, attraverso la Frazione d'Impatto Potenziale (FIP), quante morti potrebbero essere evitate se tutti utilizzassero i dispositivi di sicurezza. Secondo un rischio relativo stimato pari a 0,6 per tutti i dispositivi di sicurezza (cioè ogni dispositivo riduce il rischio di morte del 40%), e ipotizzando un aumento della prevalenza complessiva dell'uso di tutti i dispositivi dal rispettivo uso corrente al 100,0%, si può stimare una riduzione potenziale di 327 decessi/anno, ovvero circa 1/10 della mortalità per IS osservata con un beneficio economico, in termini di riduzione dei costi socio-sanitari diretti, di ben oltre un miliardo di euro/anno.

I risultati di questo studio sottolineano l'affidabilità degli studi osservazionali su strada nel fornire una stima dell'utilizzo dei dispositivi di sicurezza. A nostra conoscenza, questa è la rilevazione più completa tenendo conto della copertura di tutto il territorio nazionale, dell'intero spettro dei dispositivi di sicurezza e della continuità garantita nel tempo (per le cinture di sicurezza anteriori abbiamo dati che coprono oltre 15 anni).

Promuovere e monitorare l'uso di questi dispositivi deve essere, quindi, l'obiettivo prioritario delle politiche nazionali e locali anche tenendo conto che l'Italia è ben lungi dal raggiungere l'ambizioso obiettivo di dimezzare il numero di vittime degli IS entro il 2020, come indicato nella risoluzione adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite recepita dall'Italia nel Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale.

Nel decennio 2002-2012 in Italia è stata osservata una riduzione del 44,7% della mortalità per IS, in gran parte attribuibile all'introduzione della patente a punti. Ciò è avvenuto in gran parte a seguito di un forte aumento della prevalenza dell'uso delle cinture di sicurezza e del casco sui veicoli a motore in tutte le aree geografiche italiane. Secondo l'attuale indagine, a distanza di quattordici anni il Nord Italia mostra circa la stessa prevalenza (-1,7%), le regioni centrali una leggera diminuzione (-7,4%) mentre il Sud Italia una drastica diminuzione (-19,5%) (Figura 1). Questi risultati hanno implicazioni significative per la salute pubblica e la sicurezza stradale, in quanto si potrebbero salvare più vite umane se si aumentasse l'uso dei dispositivi di sicurezza in questa regione.

Figura 1. Andamento della prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza in Italia per area geografica



Dato che i risultati del monitoraggio su strada indicano un ampio sottoutilizzo delle cinture di sicurezza posteriori e dei sistemi di ritenuta per bambini in tutta Italia e persino delle cinture di sicurezza anteriori nell'Italia meridionale e centrale, esiste ancora un ampio margine per ridurre a breve termine la mortalità e la morbosità legate agli IS, promuovendo e imponendo l'uso di dispositivi di sicurezza. Le nostre stime indicano che tale incidenza di mortalità potrebbe essere ridotta nel breve termine, potenzialmente in misura di almeno il 10% circa, ad esempio solo imponendo l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sui veicoli a motore, con un effetto maggiore prevedibile per il Sud Italia.

***Reparto di Epidemiologia Ambientale e Sociale,
Istituto Superiore di Sanità, Roma**