



Incidenti stradali in Italia e nella Ue28 tra stagnazione e ripresa. A che punto siamo? I dati recenti in un'istantanea scattata dall'Istat

Il fenomeno dell'incidentalità stradale continua a rappresentare, in Italia e nel mondo, una delle componenti più rilevanti per sicurezza e sanità pubblica in termini di conseguenze sulle persone, responsabilità e costi sociali.

La situazione registrata in Italia negli ultimi anni, purtroppo, non è delle più rosee. A partire dal 2014 ci si trova, infatti, in presenza di un periodo di stagnazione, con un arresto nei guadagni di vite umane rispetto a quanto rilevato nei primi anni della decade per la sicurezza stradale 2010-2020 e di un trend oscillatorio e instabile del fenomeno.

Il 2015 rappresenta il primo anno di rottura della serie positiva registrata dal 2010, con un aumento delle vittime (+1,4% rispetto al 2014); mentre il 2016 torna a far contare, poi, un numero più basso di morti sulle strade, il 2017 presenta nuovamente un aumento. Anche i numeri di incidenti stradali e feriti non mostrano un andamento costante nel tempo.

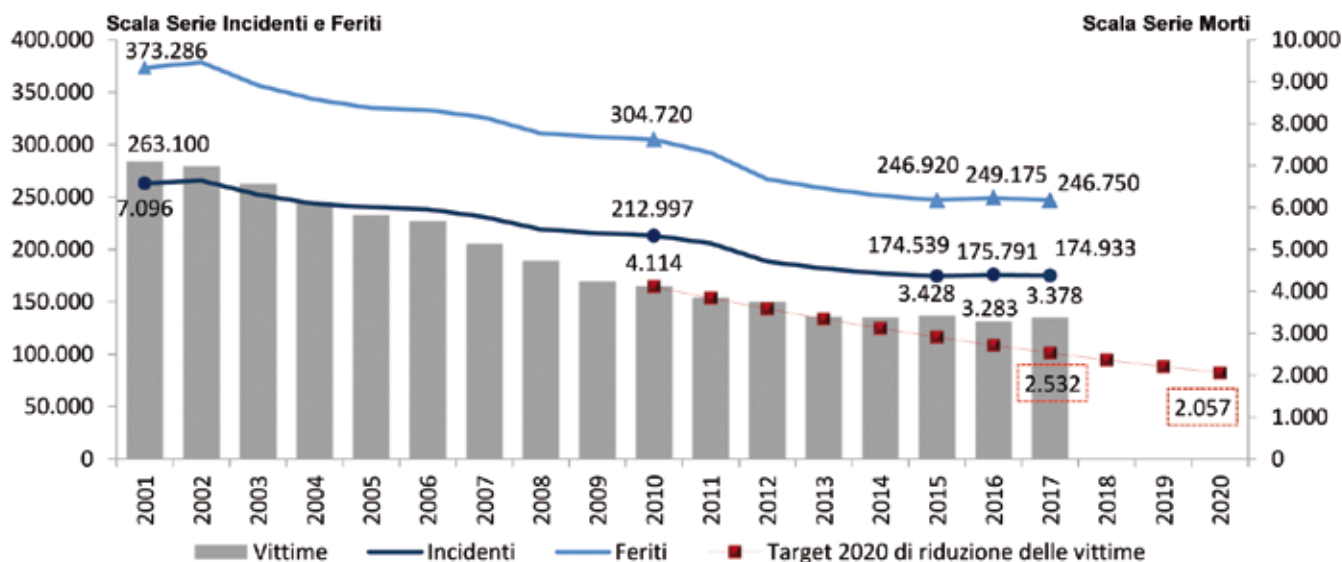
Migliori sembrano essere le notizie per il primo semestre 2018, dato recentemente diffuso dall'Istat. Secondo le stime preliminari il numero di incidenti stradali con lesioni a persone diminuisce, difatti, del 3% sullo stesso periodo dell'anno precedente. Il numero delle vittime della strada torna a diminuire di circa l'8% e anche i feriti calano del 3% circa. Sebbene nel primo semestre 2018 si registri una diminuzione delle vittime sulle autostrade, occorre considerare che nel secondo semestre questa quota è destinata ad aumentare, a seguito dell'incidente stradale avvenuto a Genova il 14 agosto 2018 sul Ponte Morandi della A10 Genova-Savona-Ventimiglia, che ha coinvolto numerosi veicoli e causato 43 vittime. Il sinistro, infatti, rientra nella casistica degli incidenti stradali con lesioni a persone, considerando che i tre fattori che influenzano le circostanze di incidente sono rappresentate proprio dall'uomo e dal veicolo, ma anche dalla strada.

Nel periodo gennaio-giugno 2018 si stima che gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia siano stati 82.942, con 116.560 feriti. La stima preliminare dei morti entro i trenta giorni è pari a 1.480, sono stati 1.613 nel primo semestre 2016.

Per fornire un quadro più completo e dettagliato per indicatori e informazioni torniamo, però, all'analisi dei dati più consolidati e recenti del 2017.

Nel 2017 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 174.933, le vittime 3.378 e i feriti 246.750. Rispetto al 2016 il numero di vittime è aumentato del 2,9%, mentre risultano in diminuzione dello 0,5% gli incidenti e i feriti dell'1,0%. Tra il 2010 e il 2017 le vittime della strada diminuiscono nel complesso del 17,9% (Figura 1).

FIGURA 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Anni 2001-2017, valori assoluti



Ripercorrendo i dati di quasi un ventennio, nel periodo 2001-2017, gli incidenti stradali con lesioni sono diminuiti in totale del 33,5%, le vittime del 52,4% e i feriti del 33,9%. Sebbene risulti più che dimezzato, se confrontato con i livelli del 2001, anno nel quale era pari a 124,5, il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti) aumenta tra il 2016 e il 2017 e passa da 54,2 a 55,8 (Prospetto 1).

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Anni 2001, 2010-2017 valori assoluti, morti per milione di abitanti e variazioni percentuali

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Tasso di mortalità stradale (a)	Variazione % annua delle vittime (b)	Variazione % delle vittime rispetto al 2001 (b)	Variazione % delle vittime rispetto al 2010 (b)
2001	263.100	7.096	373.286	124,5	-	-	-
2010	212.997	4.114	304.720	69,4	-2,9	-42,0	-
2011	205.638	3.860	292.019	65,0	-6,2	-45,6	-6,2
2012	188.228	3.753	266.864	63,0	-2,8	-47,1	-8,8
2013	181.660	3.401	258.093	56,2	-9,4	-52,1	-17,3
2014	177.031	3.381	251.147	55,6	-0,6	-52,4	-17,8
2015	174.539	3.428	246.920	56,3	+1,4	-51,7	-16,7
2016	175.791	3.283	249.175	54,2	-4,2	-53,7	-20,2
2017	174.933	3.378	246.750	55,8	+2,9	-52,4	-17,9

a) Tasso di mortalità stradale (Morti per milione di abitanti). b) Le variazioni percentuali media annua rispetto all'anno precedente o al 2001 o al 2010 sono state calcolate come segue:

$$\left(\frac{M^t}{M^{t-1} \text{ o } 2001 \text{ o } 2010} \right) \square 1 \square * 100$$

Il confronto con i dati internazionali

A differenza di quanto registrato in Italia nel 2017, continua a scendere in Europa (Ue28) il numero delle vittime sulle strade, seppure in misura contenuta rispetto all'anno precedente. Nel complesso 25.315 persone sono decedute in incidenti stradali nel 2017, contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 19,9% e dell'1,6% tra il 2016 e il 2017. Il tasso di mortalità stradale, indicatore utilizzato per effettuare analisi comparative, si attesta, nel 2017, a 49,7 nella Ue28. Con un livello di 55,8 in Italia, il nostro Paese scende al diciottesimo posto nella graduatoria europea, si collocava al quattordicesimo nel 2016. I Paesi più virtuosi rimangono Svezia e Regno Unito (25,3 e 27,1) mentre in coda alla classifica risultano Bulgaria e Romania (99,3 e 96,0 per milione di abitanti).

Dato non troppo confortante è fornito, infine, dalla riduzione media annua del numero di vittime della strada. Tra il 2010 e il 2017 è stata del 3,1% nella Ue28 e del 2,8% in Italia, variazioni di molto inferiori a quelle stimate per raggiungere l'obiettivo europeo di dimezzare il numero di morti in incidenti stradali entro il 2020. Per rispettare il target fissato, nel periodo 2018-2020 il numero di vittime nella Ue e in Italia dovrebbe ridursi, in media annua fino al 2020, di circa il 15%.

I feriti gravi in incidente stradale

Non è ancora stato fissato un target europeo per la variazione prevista in termini di feriti gravi, ma presto questo indicatore sarà oggetto di valutazione delle prestazioni per la sicurezza stradale nel programma 2020-2030. In Italia, come raccomandato dalla Commissione Europea, l'ammontare dei feriti gravi è calcolato a partire dai dati delle Schede di Dimissione Ospedaliera ed elaborati da Ministero della Salute e Istat. Per la codifica dei casi di lesioni gravi viene utilizzata la classificazione MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale), scala di misurazione basata su un punteggio attribuito alla gravità generale del trauma secondo l'importanza delle lesioni per regione del corpo colpita. Nel 2017, in Italia, i feriti gravi sono stati 17.309 (circa il 7% del totale dei feriti), valore pressoché stabile rispetto al 2016 (- 0,1%). Nel periodo 2013-2016 il rapporto tra feriti gravi e decessi è andato progressivamente aumentando fino al 2016, per poi subire una battuta d'arresto e un lieve calo nel 2017. I valori dell'indicatore passano, infatti, da 3,8 feriti per ogni vittima nel 2013 a 5,3 nel 2016 e 5,1 nel 2017.

Incidenti stradali e categorie della strada

Elemento che connota il 2017 è anche il considerevole aumento del numero dei morti in incidenti stradali sulla rete viaria fuori dall'abitato, in particolare sulle autostrade, dove si registra un incremento dell'8% delle vittime e del 3,3% degli incidenti mortali rispetto

al 2016. Sulle altre strade extraurbane l'aumento dei morti è stato più contenuto e pari al 4,5%, su quelle urbane solo dello 0,3%. Gli incidenti e feriti fanno registrare, viceversa, una flessione su strade urbane ed extraurbane, ad eccezione delle autostrade, dove, invece, aumentano lievemente. Parlando di valori assoluti, si sono verificati nel 2017 sulle strade urbane la maggior parte degli incidenti, sono stati 130.461 con 1.467 morti. Sulle autostrade e raccordi e altre strade extraurbane gli incidenti registrati sono rispettivamente 9.395 e 35.077, le vittime 296 e 1.615.

Per fornire un'informazione completa, appare, doveroso sottolineare, comunque, che l'aumento delle vittime sulle autostrade è attribuibile in gran parte all'incidente avvenuto nel gennaio 2017, lungo l'autostrada A4, svincolo di Verona Est, che ha coinvolto un autobus ungherese, causando la morte di 16 studenti.

Circostanze di incidente e violazioni al codice della strada

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida che hanno causato incidenti stradali nel 2017, si confermano, tra le prime cause di incidente, la distrazione, il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo e la velocità troppo elevata. I tre gruppi costituiscono complessivamente oltre 40% dei casi.

Per quanto concerne le contravvenzioni elevate nel 2017, tra le principali violazioni al codice della strada (titolo V - norme di comportamento), escludendo il mancato possesso di documenti validi e della disciplina di fermata e sosta, si confermano il superamento dei limiti di velocità (art.142), l'inosservanza del rispetto della segnaletica (art.146), il mancato uso di cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini (art.172) e il mancato uso di lenti o l'uso improprio di telefoni cellulari o cuffie (art.173). In particolare si registrano aumenti rilevanti per le sanzioni elevate a causa di inosservanza della segnaletica (+7,8%), superamento dei limiti di velocità (+6,9%), mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini (+3,4%).

Il peso consistente sul totale delle infrazioni per distrazione, sempre più legata all'uso di smartphone e altri dispositivi alla guida e il mancato utilizzo di cinture e seggiolini delinea uno scenario preoccupante per la sicurezza stradale. Sebbene la recente introduzione della normativa sull'omicidio stradale (Legge 41/2016) preveda inasprimento delle pene per chi commette reato, non sono ancora state interiorizzate a pieno le norme. Affinché si possa beneficiare dell'effetto deterrenza sperato, oltre che di repressione nei casi estremi, occorre far leva sul ruolo fondamentale della formazione e della cultura della sicurezza stradale, per riportare tutti gli utenti a comportamenti più responsabili sulla strada.

Una rilevante informazione a corredo dei dati cor-

renti sull'incidentalità stradale è fornita, infine, dal Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri e dal Servizio della Polizia Stradale, organi che rilevano circa un terzo del totale degli incidenti stradali con lesioni. I due corpi hanno reso disponibili, infatti, i dati riferiti all'anno 2017 sulle contravvenzioni elevate per guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti in occasione di incidente stradale. Da tali dati si rileva che, su un totale di 58.583 incidenti, rispettivamente il 7,8% e 2,9% risulta correlato ad alcol e droga, percentuali in aumento rispetto al 2015 quando erano pari al 7,6% e al 2,3%.

Anche le Polizie Locali di alcuni Comuni capoluogo (nei cui territori risiedono oltre 17 milioni di abitanti) hanno fornito il numero di sanzioni elevate in caso di incidente stradale con lesioni. Le quote dei sinistri correlati ad alcol e droga, per questi ultimi nel 2017, risultano pari rispettivamente a 3,8% e 0,8%.

Utenti vulnerabili della strada

Gli utenti vulnerabili della strada, purtroppo, continuano a rappresentare oltre il 50% delle vittime registrate. Con una variazione percentuale positiva del 7,0% e del 5,3%, nel 2017 rispetto all'anno precedente, sono motociclisti e pedoni a far registrare gli aumenti più consistenti per morti sulle strade. Gli automobilisti, viceversa, sono la classe di utenti con i maggiori guadagni in termini di riduzione della mortalità negli ultimi 17 anni (-61,9% dal 2001 e -19,6% dal 2010). Da un'analisi di lungo periodo emerge chiaramente anche lo svantaggio per la categoria dei ciclisti, con una riduzione dei decessi pari a solo -30,6% dal 2001. Per questi ultimi occorre tener presente, ad ogni modo, anche il recente aumento dell'utilizzo del mezzo a due ruote per gli spostamenti in città e fuori dall'abitato, circolazione non direttamente quantificabile se non da stime effettuate a livello locale da associazioni e organizzazioni del settore. Proprio a seguito della diffusione di questo nuovo modello di mobilità occorrerebbero, però, anche infrastrutture

dedicate e norme di comportamento adeguate.

Alcune considerazioni conclusive

Il fenomeno dell'incidentalità stradale è sicuramente complesso e il trend temporale condizionato da numerosi fattori; ad influenzarne gli andamenti, oltre alle politiche adottate per la sicurezza stradale, sono anche i modelli di mobilità, le percorrenze stradali, i veicoli circolanti e i consumi di carburante. Come riportato dalla Commissione Europea di recente, per rendere le strade più sicure, si richiede con sempre più vigore l'intervento di tutti gli attori e parti interessate, per intensificare e indirizzare adeguatamente gli sforzi. Da una parte le autorità nazionali e locali dovranno continuare a mettere in campo gli interventi quotidiani e a salvaguardare l'applicazione delle norme, dall'altra l'apporto dell'Europa, con il nuovo programma per la sicurezza stradale 2020-2030, dovrà sostenere, come preannunciato, la realizzazione di una serie di misure concrete per promuovere ulteriori progressi anche in termini di mobilità smart e sostenibile, nella visione di un' "Europa che protegge", come sostenuta dal presidente Juncker. Per monitorare i miglioramenti dei Paesi della Ue, sono in via di definizione indicatori di prestazione della sicurezza stradale, Safety Performance Indicators, che anche l'Italia dovrà prepararsi a fornire e che riguarderanno velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida e efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.

*** Istat - Responsabile per rilevazione e studi sull'incidentalità stradale**

Riferimenti bibliografici:

- (1) Istat - Incidenti stradali – Stima preliminare. Anno 2018. Disponibile sul sito <https://www.istat.it/it/archivio/225376>
- (2) Istat - Incidenti stradali - Anno 2017. Disponibile sul sito: <https://www.istat.it/it/archivio/219637>
- (3) ETSC (European Transport Safety Council). Annual PIN Report. Anno 2018. Disponibile sul sito: <https://etsc.eu/12th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
- (4) European Commission CARE (Community Data Base on Road Accidents) - Brussels 10/4/2018 http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-2761_it.htm