La strada è la prima causa di una vera e propria ecatombe italiana e mondiale

## Nel 2011 gli incidenti hanno falciato 3860 persone oltre a 292 mila feriti

n milione e trecentomila morti; tra i venti e i cinquanta milioni di feriti ogni anno: queste le cifre relative agli incidenti stradali che l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha fornito nel Rapporto del 2011. Analogamente preoccupanti i dati del Rapporto ACI- ISTAT: 3860 morti e 292.000 feriti nello stesso anno. La strada è la prima causa di morte tra i 15 e i 29 anni. Ecco perché la sicurezza stradale rappresenta per ogni Stato civile un fondamentale fattore di sanità pubblica e insieme un'aspettativa dei cittadini che non può essere disattesa.

Sono note le più frequenti cause degli incidenti stradali: velocità eccessiva, consumo di alcool, ma anche stanchezza, guida distratta, andamento indeciso e insufficienza di protezione offerta dai veicoli in caso d'urto. Riguardo a quest'ultimo aspetto, l'analisi degli incidenti mostra che se tutte le automobili fossero concepite per offrire, in caso di incidente, una protezione equivalente a quella delle migliori della loro categoria, la metà delle lesioni mortali e invalidanti potrebbero essere evitate.

di Paolo Prandi



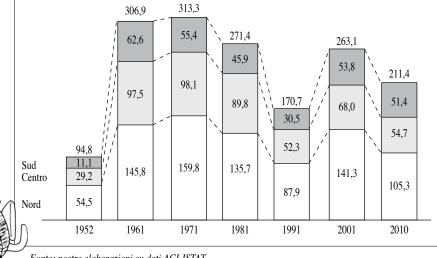
Paolo Prandi

Il parco veicolare italiano, pari a quasi cinquanta milioni di veicoli (un'automobile ogni 0,9 abitanti), è fra i più consistenti a livello europeo. Più veicoli, più incidenti? Fermo restando che il picco degli incidenti stradali si è verificato nel 1971, lo studio ACI-ISTAT del 2012 ha evidenziato una serie di aspetti interessanti: primo fra tutti il fatto che il numero delle vittime dei primi anni Cinquanta è, anche a causa di una rete infrastrutturale ancora agli albori, superiore a quello del 2011, nonostante la significativa diversa entità dei veicoli circolanti.

Questo significa che gli incidenti dipendono solo in parte dal numero di veicoli circolanti e molto di più da una serie di altri fattori, come le condizioni delle sedi stradali e autostradali, le norme del Codice della Strada, il livello formativo, culturale e professionale degli utenti.

È ancora la rilevazione ACI-ISTAT a fornirci i dati in dettaglio. Gli in-

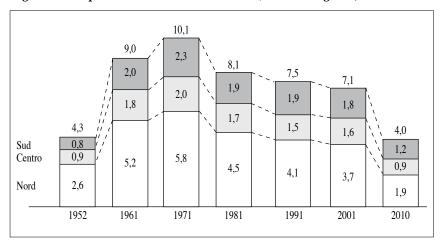
Fig. 1 - Incidenti stradali in Italia (numero migliaia)



Fonte: nostre elaborazioni su dati ACI-ISTAT

## BRESCIA FUTURO

Fig. 2 - Morti per incidenti stradali in Italia (numero migliaia)



Fonte: nostre elaborazioni su dati ACI-ISTAT

cidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane, dove si registrano 4,7 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,1 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade tale indice è pari a 3,1. L'indice di mortalità, inoltre, si mantiene superiore alla media giornaliera (1,9 decessi ogni 100 incidenti) per tutto l'arco di tempo che va dalle 21 alle 7 del mattino. La domenica è il giorno nel quale si registra il livello più elevato dell'indice di mortalità (2,8 morti per 100 incidenti).

La tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale, seguita dal tamponamento, che registra 37.749 casi con 364 morti e 62.389 persone ferite.

L'investimento di pedone rappresenta il 9,3% degli incidenti (19.155 casi), nei quali hanno perso la vita 561 persone e 21.622 sono rimaste ferite.

L'indice di mortalità mostra, tra l'altro, come lo scontro frontale sia la tipologia più pericolosa (4,8 decessi ogni 100 incidenti), seguita dall'urto con ostacolo accidentale (4,2 decessi ogni 100 incidenti), dalla fuoriuscita di strada (3,9 decessi ogni 100 incidenti) e dall'investimento di pedone (2,9 decessi ogni 100 incidenti).

Come ci si sta muovendo a livello

legislativo? Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale attualmente in vigore è stato definito dalla L. n. 144/99. Va realizzato in misura prevalente attraverso forme di concertazione interistituzionale e di partenariato pubblico-privato. Coerentemente con questa impostazione, il Piano ha previsto la costituzione di due organismi: il Comitato Nazionale della Sicurezza Stradale, al quale partecipano le rappresentanze di tutte le Istituzioni interessate alla sicurezza stradale e la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale. alla quale partecipano le rappresentanze delle imprese e del mondo del lavoro, le associazioni civili, le rappresentanze professionali.

L'Italia parte da un livello di investimento economico molto basso rispetto alla media degli altri Paesi, nei quali la spesa pro-capite per la sicurezza è di 5-8 volte superiore rispetto a quella italiana. Di conseguenza il Piano prevede stanziamenti crescenti.

A queste scelte vanno aggiunte le iniziative da parte dei Ministeri della Salute, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Istruzione, nonché dell'ANIA, Fondazione ANIA, Associazione italiana familiari e vittime della strada e moltissime Istituzioni onlus

private e volontaristiche che hanno avviato progetti e iniziative per sensibilizzare l'opinione pubblica sulla criticità di questo fenomeno e per educare tutti i cittadini al rispetto del Codice della Strada.

Ma per migliorare ancora nella direzione di una mobilità più sicura, equa e sostenibile serve un cambiamento prima di tutto "culturale": l'automobile oggi non rappresenta semplicemente un mezzo di trasporto, ma è parte dello stile di vita individuale. Per questo bisogna sviluppare, in alternativa, servizi di mobilità urbana innovativi che vadano oltre il tradizionale trasporto pubblico e che siano più personalizzati, flessibili, comodi e veloci. In futuro si andrà sempre più verso una mobilità come servizio, in sostituzione del regime di proprietà dell'auto. È necessario però che qualcuno inizi a far emergere queste soluzioni per far sì che la forza di una domanda sociale latente riesca a trovare un'offerta adeguata.

