

OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE
 ALLA SICUREZZA STRADALE
 IL PRESIDENTE
MAURO SORBI
BOLOGNA, 15 GENNAIO 2021
REGIONE EMILIA-ROMAGNA. INCIDENTI MORTALI AL 31 DICEMBRE 2020 – DATI PROVVISORI
ANNO 2020

DATI INCIDENTALITA' al 31 DICEMBRE 2020 - PERSONE DECEDUTE										FERITI: DATI MEDIATICI
PROVINCIA	AUTOMO BILISTI	AUTISTI MEZZO PESANTE*	MOTOCICLIS TI SCOOTERISTI	CICLISTI	PEDONI	ALTRI **	TOTALE	MASCHI	FEM MINE	FERITI: DATI 118
BOLOGNA	23	1	11	3	6		44	39	5	1.144
PIACENZA	11	4	4	2	3		24	19	5	170
PARMA	7	1	1	1			10	7	3	161
REGGIO EMILIA	3		6	2	3		14	12	2	476
MODENA	14	2	5	4			25	23	2	126
FERRARA	1	1	4	2	2		10	10		115
RAVENNA	4		5	1	2		12	11	1	162
FORLI' - CESENA	4	2	5	4	3		18	16	2	156
RIMINI	1	1	2	1	2		7	7		83
TOTALE	68	12	43	20	21		164	144	20	2593
DATI PROVVISORI										

ANNO 2019

DATI INCIDENTALITA' STRADALE 2019 - PERSONE DECEDUTE E FERITE										FERITI: DATI ISTAT
PROVINCIA	AUTOMOBILISTI	MEZZO PESANTE*	TI SCOOTERISTI	CICLISTI	PEDONI	ALTRI**	TOTALE	MASCHI	FEMMINE	FERITI: DATI ISTAT
BOLOGNA	21	9	19	11	8	0	68	52	16	5.197
PIACENZA	6	2	6	2	5	1	22	21	1	1.466
PARMA	10	4	7	4	7	1	33	29	4	2.034
REGGIO EMILIA	8	3	10	4	5	0	30	29	1	3.503
MODENA	25	5	8	10	9	0	57	44	13	2.001
FERRARA	14	2	6	7	4	0	33	24	9	1.423
RAVENNA	19	1	7	10	3	2	42	31	11	2.208
FORLI' - CESENA	22	0	7	7	7	0	43	34	9	2.410
RIMINI	6	0	4	5	9	0	24	19	5	2.150
TOTALE	131	26	74	60	57	4	352	283	69	22.392
DATI ISTAT DEFINITIVI										
*Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.										
**Sono inclusi nella categoria Altri utenti della strada: Autobus o filobus in servizio urbano, Autobus di linea o non di linea in extraurbana, Tram, Macchine agricole, Motocarri e motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli ignoti perché datsi alla fuga, Quadricicli.										

 Viale A. Moro, 30
 40127 Bologna

 tel 051.527.3294
 cellulare 338 222 6857

 Email: mauro.sorbi@regione.emilia-romagna.it
 Email certificata: viabilita@postacert.regione.emilia-romagna.it
<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/osservatorio>

Il 2020 è stato un anno caratterizzato dalla comparsa e persistenza della pandemia denominata Covid-19.

I periodi di lockdown e delle restrizioni più o meno ampie hanno inciso su tutti gli aspetti sociali, flussi di traffico compresi.

Gli effetti sul traffico stradale sono scaturiti da significative riduzioni degli spostamenti (scuole chiuse o parzialmente aperte, possibilità di smartworking, ...) e da modifiche della propensione a utilizzare il trasporto pubblico.

Le riduzioni di traffico sono state più significative nelle strade locali rispetto a quelle destinate alla grande circolazione, considerato che l'Emilia-Romagna e Bologna sono zone centrali e di attraversamento per chi deve transitare verso nord da sud e viceversa.

Queste premesse per spiegare che la riduzione dei decessi avvenuti a seguito di incidente stradale in Emilia-Romagna nel 2020 (164) rispetto ai 352 nel 2019 non è da imputarsi a comportamenti virtuosi, ma a condizioni straordinarie ed irripetibili (speriamo) dovuti alla presenza del virus Covid-19 e alle conseguenti azioni per limitarne la diffusione.

Segnaliamo, inoltre, che nel 2020 è stata autorizzata la presenza di dispositivi di e-mobility, in primis i monopattini.

Le 164 persone decedute nel 2020 (352 nel 2019) sono così suddivise per tipologia di utente della strada:

ANNO 2020

68 automobilisti
43 motociclisti
21 pedoni
20 ciclisti, di cui **uno su monopattino**
12 autista di mezzo pesante

144 maschi
20 femmine

ANNO 2019

131 automobilisti
74 motociclisti
57 pedoni
60 ciclisti
26 autisti mezzi pesanti
4 altri

283 maschi
69 femmine

Il 2020 è un anno molto importante per la sicurezza stradale: al 31 dicembre si è chiuso il decennio relativo al secondo obiettivo di dimezzare i parametri degli Stati membri dell'Unione Europea relativi all'incidentalità stradale, rispetto a quelli del 2010.

Per quanto attiene quello più importante, i decessi, la nostra regione ha centrato l'obiettivo, perché non avrebbe dovuto superare le 203 unità.

L'obiettivo è stato centrato, ma va considerato che tale cifra è stata raggiunta considerando i mesi di lockdown e le restrizioni a seguito degli atti sia del Presidente del Consiglio che delle Autorità locali.

La pandemia ha profondamente mutato la vita di tutti e la mobilità ha subito uno stop come non era mai successo.

Nel periodo di lockdown il tasso di mobilità (percentuale di persone che hanno compiuto almeno uno spostamento in giornata, ad eccezione dei tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti) è scesa al 32%, contro l'85% ante Covid-19, impattando pesantemente anche sulla lunghezza media degli spostamenti (40%).

Le conseguenze sono un ridotto rischio, di essere soggetto o oggetto di incidenti stradali, come attestano i dati sopra riportati.

In sintesi, emergono diminuzioni che nella regione Emilia-Romagna toccano anche punte del 91,8% (90% in Italia) durante il mese di aprile; mediamente il decremento degli incidenti stradali è stato dell'80,3% a marzo e dell'85,8% ad aprile (72% a marzo e 85% ad aprile in

La Commissione europea persegue e rafforza il suo obiettivo di azzerare il numero dei decessi entro il 2050 (vision zero), perché gli incidenti stradali sono “assassini silenziosi”.

Da pochi giorni è uscito un suo documento sulla sicurezza stradale che si sofferma su:

- Acquisizione della patente di guida: esami più severi che riguarderanno non solo la conoscenza del Codice della Strada ma anche l'acquisizione della consapevolezza dei rischi quando si è sulla strada;
- Finalmente si comincia a parlare di formazione post patente, anche perché la popolazione invecchia e necessita di corsi obbligatori di aggiornamento

Ha stato stabilito, inoltre, che dal 2022 sia obbligatoria la presenza del dispositivo “alcol lock”, misuratori che attraverso l'analisi del fiato dell'autista segnalano se si superano o meno i parametri alcolemici. In caso di superamento del limite il mezzo non si accende.

Già dal 2021, in alcuni casi specifici (aver causato gravi incidenti per alcolemia) sarà obbligatorio l'installazione.

Sulle auto sarà presente il dispositivo isa per autoregolare la velocità in alcuni tratti stradali e la scatola nera per la registrazione degli incidenti.

Ricordiamo che in Italia finalmente da quest'anno i proventi dei dispositivi che tengono sotto controllo il sistema viario (per eccesso di velocità) avranno l'obbligo di essere utilizzati per accrescere la sicurezza stradale.

ANALISI DELLE PROBABILE CAUSE E CONCAUSE

DISTRAZIONE: è causa o concausa di comportamenti che creano incidentalità; oltre l'81%.

Ci sono tre grandi cause di distrazioni alla guida:

- **Distrazioni manuali:** tutte quelle azioni che non ci fanno tenere saldamente il volante con due mani come: maneggiare sigarette, navigatori, rasoi, trucchi, usare un cellulare, bere bibite o mangiare.
- **Distrazioni visive:** tutte quelle azioni che ci fanno allontanare lo sguardo dalla strada come: guardare il navigatore, leggere un sms, cercare qualcosa.
- **Distrazioni cognitive:** tutte quelle azioni che ci fanno perdere la concentrazione alla guida come: pensare a problemi, ripassare mentalmente un discorso, organizzare la giornata.

•

MANCATO RISPETTO DELLA DISTANZA DI SICUREZZA è un'altra causa di incidentalità. Segnaliamo che il nostro Codice **non riesce ancora a quantificare la distanza di sicurezza obbligatoria** e viene addebitata l'infrazione di “insufficiente distanza di sicurezza” **solo dopo che è avvenuto un tamponamento** e le Forze dell'Ordine hanno verificato che la distanza era insufficiente.

Così si va avanti all'infinito senza mai prevenire i tamponamenti.

Il 45% degli incidenti è dovuto a tamponamenti, e spesso sono coinvolti i mezzi pesanti.

Ci chiediamo perché il Governo non inserisca degli incentivi per facilitare lo svecchiamento del parco automezzi pesanti, con la conseguente presenza su strada di camion dotati dei sistemi di sicurezza all'avanguardia ed in grado di ridurre drasticamente questa causa di incidentalità.

ABITUDINARIETA' DEL PERCORSO: altro particolare di non poco conto, perché porta ad un “distacco” della attenzione alla guida e ad una (falsa) sicurezza psicologica sulla “conoscenza” del percorso inducendo ad una minore attenzione”.

AGGRESSIVITA' STRADALE: I vari esponenti delle Forze dell'Ordine affermano che è in costante aumento il fenomeno della aggressività tra i vari utenti della strada con insulti e minacce verbali e gestuali rivolte in particolare alle donne e agli anziani anche per futili motivi. La presenza di questa cosiddetta **road rage – rabbia stradale** è anche causa di mancanza di attenzione alla guida.

ABUSO DI ALCOL E SOSTANZE STUPEFACENTI: Guidare sotto l'influenza di alcol e stupefacenti incrementa il rischio di incidente del 35,9 volte e da recenti statistiche risulta che quasi il 50% degli incidenti stradali mortali abbia proprio come concausa l'abuso di alcool e di sostanze stupefacenti.

La novità è che il fenomeno colpisce prevalentemente la fascia di età over 40, mentre si è ridotto quello delle cosiddette “stragi del sabato sera”.

La mobilità sostenibile, la “Vision Zero (zero morti sulle strade)”, la sicurezza di tutti gli utenti sono obiettivi di una società civile.

Mauro Sorbi