

Incidenti stradali¹ 2016 in provincia di Parma²

In collaborazione con:

Regione Emilia-Romagna, Carabinieri, Polizie Municipali, Polizia Stradale, Polizia Provinciale

Per inquadrare le coordinate generali della questione, partiamo da una breve panoramica sul 2015 a livello nazionale (ultimi dati disponibili a questa scala territoriale) con cenni sulla posizione in Europa.

Nel 2015, in Italia si sono verificati **174.539 incidenti stradali** con lesioni a persone, che hanno provocato **la morte di 3.428 persone e 246.920 feriti, di cui 15.901 feriti gravi³**.

Rispetto all'anno precedente, cresce il numero di decessi (+1,4%), e questo accade per la prima volta dal 2001. Sale notevolmente il numero di feriti gravi (+6,4%), mentre scendono gli incidenti (-1,4%), e i feriti (-1,7%).

Alcuni esperti hanno spiegato l'aumento dei decessi e dei feriti gravi con la crescita delle distrazioni alla guida, a partire dall'utilizzo degli smartphone. Fatto che sembra confermato dal numero di multe elevate da Polizia Stradale e Carabinieri: 48.524 infrazioni commesse nel 2015 per il mancato utilizzo di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare, il 20,9% in più rispetto al 2014.

Il 2015 ha visto un **aumento delle vittime della strada anche nella UE a 28 Paesi, 26.311 (+1,6%), con una media di 52 morti per milione di abitanti.**

L'Italia si colloca peggio della media, con 56,4 morti per milione di abitanti, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia se vogliamo limitarci ai soli Paesi europei più grandi.

Scendendo alla scala territoriale regionale, e facendo un confronto tra la nostra provincia e le altre province dell'Emilia-Romagna sui dati 2015 (anche in questo caso ultimo anno disponibile per

¹ Dati provvisori diffusi in base all'art. 11 (Utilizzo e diffusione) del Protocollo di intesa tra Istat, Ministero dell'Interno, Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, Unione delle Province d'Italia, Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale.

² Parliamo di incidenti stradali secondo la definizione ufficiale data dall'ISTAT e dall'Eurostat, vale a dire di quelli avvenuti su strade e piazze aperte alla pubblica circolazione e che hanno comportato danni alle persone. Non sono presi in considerazione quindi gli incidenti con danni alle sole cose.

Dopo la validazione della Regione e dell'ISTAT questi dati diventano quelli ufficiali sull'incidentalità.

La rilevazione avviene nell'ambito di un progetto regionale denominato MISTER (Monitoraggio Incidenti Stradali Emilia-Romagna).

Questa annotazione è necessaria per identificare in modo corretto l'oggetto di cui stiamo parlando in questo caso. In effetti, vengono diffusi da altri Enti anche dati sugli incidenti che hanno un oggetto diverso, in genere derivanti da procedimenti amministrativi, e che quindi non sono direttamente confrontabili con i dati ISTAT, anche se possono fornire molte informazioni interessanti.

³ I feriti gravi in incidenti stradali sono calcolati dall'ISTAT, sulla base delle linee guida della Commissione Europea, a partire dalle informazioni presenti sulle Schede di Dimissione Ospedaliera (SDO). La scala dei traumi utilizzata è il MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale). Un ferito grave è definito con punteggio MAIS 3+ (ossia il valore uguale o superiore a 3 su una scala di 5 livelli di ferite non mortali); per fare un esempio, è classificata con MAIS 3 una frattura esposta dell'omero.

l'intera regione), vediamo come il nostro territorio abbia l'indicatore migliore, con 225 incidenti/100.000.

Per quanto riguarda i dati del nostro territorio nell'anno 2016, aggiornati, quindi, di un anno rispetto a quelli dell'intero Paese e della regione, registriamo che **in provincia di Parma nel 2016 si sono verificati 1.543 incidenti stradali (42 in più dell'anno precedente), che hanno provocato 2.056 feriti e 21 decessi (minimo storico), 11 in meno del 2015.**

Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire **il dimezzamento dei morti per incidenti** stradali, con una particolare attenzione, nel decennio in corso, **agli utenti deboli** (o vulnerabili)⁴.

In provincia di Parma nel 2016 i decessi si sono ridotti di quasi il 70% rispetto all'anno 2001. Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2011-2016) in provincia di Parma le vittime della strada si sono ridotte del 42%.

Questo è avvenuto in presenza di un continuo aumento di mezzi circolanti, e in particolare di motocicli (+78% tra il 2001 e il 2015), che sappiamo essere tra i mezzi maggiormente coinvolti negli incidenti stradali. I mezzi diversi dai motocicli sono comunque cresciuti in media nello stesso periodo del 15%.

Tra il 2011 e il 2016 il numero più alto di decessi (102) si è registrato tra conducenti e passeggeri di autovetture⁵, e mezzi pesanti; seguono motociclisti (37), ciclisti (21), pedoni (19), ciclomotori (3). Gli utenti deboli sono, però, esposti a rischi tangibilmente più elevati rispetto agli utilizzatori di altre modalità di trasporto. L'indice di mortalità (numero di decessi ogni 100 incidenti) per i motociclisti è quasi 4 volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (categoria di riferimento), quello per i pedoni è quasi triplo. Nonostante il maggior rischio che corrono gli utenti deboli, si è avuta nell'ultimo anno una **diminuzione nel numero complessivo dei coinvolti in incidenti (687, -3,4% rispetto all'anno precedente), determinato dal forte calo del numero di ciclisti coinvolti, ma con un aumento nelle altre categorie, in particolare tra i pedoni (159 persone).**

Anche **il numero dei deceduti tra gli utenti deboli è in calo, raggiungendo il minimo storico di 10.**

Particolarmente alto è stato nell'ultimo anno il calo dei ciclisti feriti sulle strade urbane del comune di Parma, passati da 225 a 168 nel corso dell'ultimo anno. Ma anche nei comuni

⁴ Utenti deboli o vulnerabili: pedoni, ciclisti e utenti di ciclomotori e motocicli.

⁵ Le autovetture rappresentano circa il 75% dei veicoli in circolazione ogni anno sulle strade italiane.

diversi dal Capoluogo, seppur con un calo meno pronunciato, si raggiunge il minimo storico dei ciclisti feriti (sempre sulle strade urbane).

Ricordiamo inoltre, che accanto al target di dimezzare le vittime entro il 2020, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione Europea hanno raccomandato l'adozione di misure e politiche volte a ridurre il numero di feriti in incidenti stradali con lesioni gravi e invalidanti.

Facendo una stima, sulla base del rapporto tra feriti gravi e morti rilevato in Italia, avremmo avuto nel 2016 nel nostro territorio, a fronte di **21 morti**, circa **97 feriti gravi, in diminuzione rispetto agli anni scorsi.**

Il costo sociale⁶ su tutte le strade parmensi (escluse le autostrade, che veicolano per lo più un traffico di puro transito attraverso il ns. territorio) **registra nel 2016 una diminuzione di circa 6 milioni di euro (-4,6%) rispetto al 2015, mentre rispetto al 2005 la diminuzione è del 30%, con un “risparmio” di circa 52 milioni di Euro.**

Sulle sole strade gestite dalla Provincia il costo sociale nell'anno 2016 è stato di circa 40 milioni di euro, in diminuzione di oltre 10 milioni rispetto all'anno precedente (-20,6%), e con un calo rispetto all'anno 2005 di 23,5 milioni di euro (-36,9%).

Per dare un'idea delle dimensioni del fenomeno incidenti stradali nel nostro Paese, il costo sociale per l'Italia nel 2015 è stato di circa 17,5 miliardi di euro.

Questo, tra le altre considerazioni possibili, ci indica quanto è importante, anche dal punto di vista economico, investire sulla sicurezza stradale.

Approfondimenti

Passando all'analisi delle varie tipologie di strada, nel 2016 sulle strade urbane⁷ si sono verificati 983 incidenti (63% del totale) con una diminuzione del 3,6% rispetto all'anno scorso, anche sulle autostrade si registra una diminuzione di incidenti, 88 nel 2016 (6% del totale) contro i 104 del 2015 (-15,4%), al contrario sulle strade extra-urbane gli incidenti aumentano del 25,2% (377 incidenti nel 2015 e 472 nel 2016), raggiungendo il 30,6% del totale.

L'indice di mortalità continua quindi ad essere piuttosto elevato sulle strade extraurbane, **3,0** decessi ogni 100 incidenti, mentre si attesta a **0,5** sulle strade urbane. Il valore che riguarda le autostrade (2,3) si abbassa notevolmente rispetto al 2015 quando si attestava a 5,8.

⁶ Il costo sociale è un indicatore molto significativo, che cerca di dare una quantificazione delle varie conseguenze dirette o indirette che derivano dall'incidente, consentendo una valutazione sintetica e combinata delle conseguenze dei sinistri.

Nel costo sociale sono compresi i costi umani (ad es. i danni morali ai superstiti delle persone decedute e i danni biologici), quelli sanitari, la perdita della capacità produttiva, i danni materiali e gli altri costi (ad es. quelli amministrativi e assicurativi). La quantificazione che abbiamo utilizzato indica un costo di 1.503.990 € per deceduto, 42.219 € per ferito e 10.986 € per incidente.

⁷ Strade comunali, provinciali e statali su cui vige il limite del 50 km/h

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti (252, pari al 16,3% del totale). Il lunedì, il mercoledì e il sabato presentano la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (5 ciascuno, pari al 71,4% del totale). Gli indici di mortalità più elevati li troviamo, infatti, per questi tre giorni. Il valore più alto in assoluto riguarda il sabato (2,3).

Durante l'arco della giornata un primo picco dell'indice di lesività (feriti ogni 100 incidenti) si registra alle 7 del mattino, un secondo alle 14 ed un terzo alle 18. I valori più elevati si registrano, però, durante le ore notturne, in particolare a mezzanotte, alle 3 e alle 4. Per quanto riguarda le vittime l'indice di mortalità più elevato è tra le 5.00 e le 6.00 del mattino (10 persone perdono la vita ogni 100 incidenti che si verificano in questa fascia oraria).

Nel periodo 2010-2016 sono morte 224 persone in provincia di Parma per incidenti stradali; analizzando la struttura per sesso ed età è evidente quanto siano meno coinvolte le donne, solo il 20% dei decessi complessivi.

Per gli uomini, le classi di età in cui si registra il maggior numero di decessi sono quella compresa tra i 60 e 64 anni e quella fra i 45 e i 49 (entrambe 21). Segue la fascia di età 50-54 anni (17). Per le donne, il numero più elevato di morti è uguale per ben sette classi quinquennali d'età (4 decessi in ciascuna di esse).

L'analisi per classe di età del numero di morti ogni 100 mila abitanti mostra i dati nettamente più svantaggiosi di giovani e anziani.

Conclusione

Facendo un'analisi per comune, ed escludendo i dati delle autostrade, appare piuttosto evidente che le zone con una maggiore densità di incidenti sono quelle del capoluogo e di buona parte della cintura. Questo non significa che queste siano necessariamente le strade a maggior tasso di pericolosità, perché per fare una valutazione di questo tipo bisognerebbe incrociare i dati degli incidenti stradali con quelli dei flussi di traffico.

Questo ci introduce all'ultima analisi, quella sulla collocazione cartografica degli incidenti.

E' necessario fornire alcuni dati per delineare lo scenario complessivo in cui siamo chiamati a muoverci, e questo già fornisce alcune indicazioni delle difficoltà conseguenti.

In provincia abbiamo questi numeri:

Superficie complessiva: **kmq 3.447, la seconda dopo la provincia di Bologna, la terza per estensione non arriva ai 2.700 kmq,**

di cui:

Montagna: 1.499 il 44% circa di tutta la superficie provinciale, la percentuale più alta di tutta la regione;

Collina: 1.086;

Pianura: 862.

107 strade provinciali, che si estendono per circa **1.400 Km**

446.987 Abitanti

Comuni: **45** di cui **15 montani** e **16 di collina**

Comuni con più di 10.000 abitanti: **8**

Disponiamo di alcuni dati che potrebbero essere utilizzati, da parte di tutti i soggetti attivi sulla sicurezza stradale, per ottimizzare l'utilizzo di risorse sempre più scarse, e individuare i punti a maggior rischio sui quali concentrare le attività:

Innanzitutto i dati georeferenziati dei singoli incidenti stradali visibili grazie ad un applicativo cartografico che la Regione Emilia-Romagna mette a disposizione degli interessati nell'ambito del **progetto MISTeR**. Le localizzazioni sono quelle che le FF.OO. forniscono in fase di registrazione del sinistro. Come possiamo vedere, si parte da una vista provinciale (volendo anche regionale) per poi scendere sempre più nel dettaglio, fino ad individuare i tratti o gli incroci maggiormente a rischio. Cliccando su ogni "pallino", poi, è possibile avere diverse informazioni come la data, l'orario, il costo sociale, o la tipologia di incidente per esempio "il coinvolgimento di pedoni" ecc.. Per individuare al meglio i tratti più a rischio, i dati dell'incidentalità dovrebbero essere incrociati con quelli dei flussi di traffico rilevati dalle postazioni collocate sulle principali strade, e con le matrici origine-destinazione degli spostamenti casa-lavoro.

Naturalmente, le risultanze di queste analisi dovrebbero essere messe a confronto con l'esperienza diretta degli operatori attivi sulle strade, che sono quelli che dovrebbero fornire la validazione finale. Sono processi complessi, tanto più in una fase di continua emergenza, data, appunto dalla scarsità di risorse, umane e finanziarie.

Tuttavia, crediamo sia utile divulgare l'esistenza di questi dati ed il loro possibile utilizzo, e ci rendiamo disponibili nei confronti degli altri Enti a fornire le elaborazioni che ci verranno eventualmente chieste.