



POLIZIA·
MUNICIPALE¶
MESSINA¶

SICUREZZA¶ STRADALE¶

TENDENZE,¶
STATISTICHE,¶
NUOVE SFIDE¶
Europa, Italia,¶
Area Urbana di Messina¶



Sezione Studi, Formazione e Statistica¶
Agosto 2018¶

“Effugere nemo potest, quod futurum est”
All’Ispettore Capo Giuseppe Palana
(1963-2018)



Sicurezza stradale – Tendenze, statistiche e nuove sfide

Città di Messina - Corpo Polizia Municipale Messina

Questo Report è stato curato dalla Sezione Ricerche, Formazione e Statistica del Corpo di Polizia Municipale sulla base dei dati dei sinistri stradali verificatisi nell'area Urbana della Città di Messina.

Istruttori della pratica

Isp. C. Muscarà Antonino

Isp. C. Ragazzi Rosalba

Per qualunque tipo di informazione riguardante il presente scritto è possibile contattare la Sezione Ricerche, Formazione e Statistica della Polizia Municipale sita in Piazza della Repubblica, Palazzo Satellite, Piano secondo Messina n. tel 0907723782

email: sezionestudipm@comune.messina.it o sezionestudipm.pec@comune.messina.it

Il presente scritto prende spunto dal vademecum 2018 “Road Safety 2018 in the Europe Union. Trends, statistics and main challenges” pubblicato nell’aprile 2018 dall’European Commision Directorate General Mobility and Transport Unit C2 – Road Safety

Documento completato nell’agosto 2018

©Sezionestudipmme2018

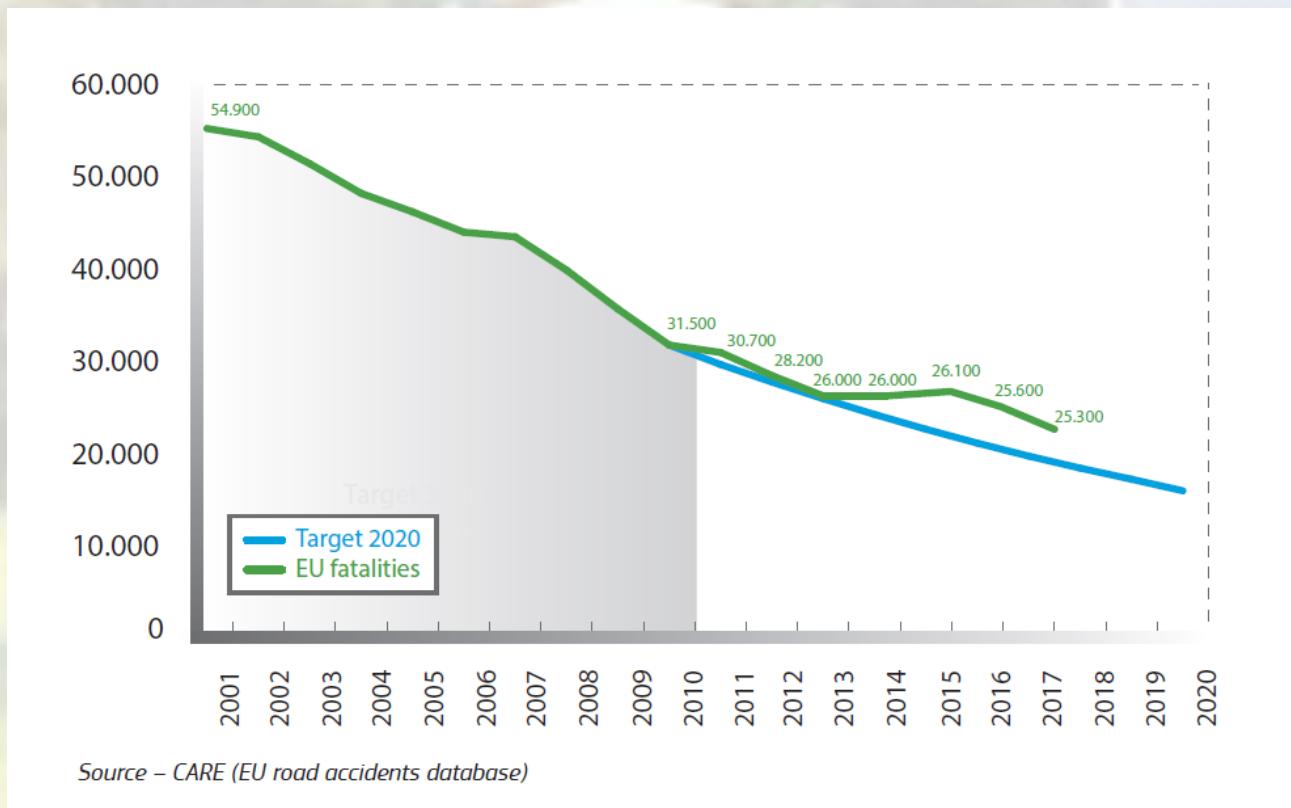
“Let’s continue our work today for safer roads tomorrow!”

Violeta Bulc
EU Commissioner for Transport

EUROPA¹

Nonostante i buoni risultati raggiunti nel decennio 2001-2010, con una diminuzione dei decessi a causa dei sinistri stradali del **42%** (n. morti anno 2010 **31.500**, con un rapporto tra morti/milioni di abitanti di 63), l'Unione Europea ha rinnovato l'obiettivo di dimezzare le morti per incidenti stradali nel decennio successivo, cioè entro il 2020.

Purtroppo gli esiti del 2017 sono stati insoddisfacenti. I morti sono stati **25.300** con una diminuzione del 2% rispetto al 2016 e del "solo" 20% rispetto al 2010. Questi risultati confermano una riduzione troppo contenuta rispetto al traguardo prefissato per il 2020. Tali percentuali, purtroppo, attestano la fase di stallo, che dura ormai da quattro anni e che rende l'obiettivo del dimezzamento praticamente irraggiungibile.



Il grafico mostra come la linea verde, dei decessi in incidenti stradali in Europa, si discosti dal trend previsto (linea blu) per il raggiungimento dell'obiettivo del 2020. La lettura dei dati è stata considerata così negativa che il Consiglio Europeo, per la prima volta, ha deciso di non assegnare a nessun paese il premio per i progressi ottenuti nel campo della sicurezza stradale e di una mobilità sicura e responsabile. Vi è anche da dire, però, che nessuno degli Stati membri ha registrato un tasso di mortalità superiore o uguale a 100 mentre 8 di essi, i più virtuosi, hanno registrato un tasso più basso di 40.

Nel 2017 le performance migliori nel settore della sicurezza stradale le hanno avute, nell'ordine, la Svezia con un tasso di mortalità² pari a (25), la Gran Bretagna (27), l'Olanda (31), la Danimarca(32), l'Estonia (36) e l'Irlanda (33). Di contro i tassi più alti sono stati registrati in Romania (98) e Bulgaria (96) seguite dalla Croazia (80)

¹ Fonte: "Road Safety 2018 in the europe union. Trends, statistics and main challenges" pubblicato nell'aprile 2018 dall'European Commision Directorate General Mobility and Transport Unit C2 – Road Safety

² Rapporto tra numero di morti in sinistri stradali e milioni di abitanti.

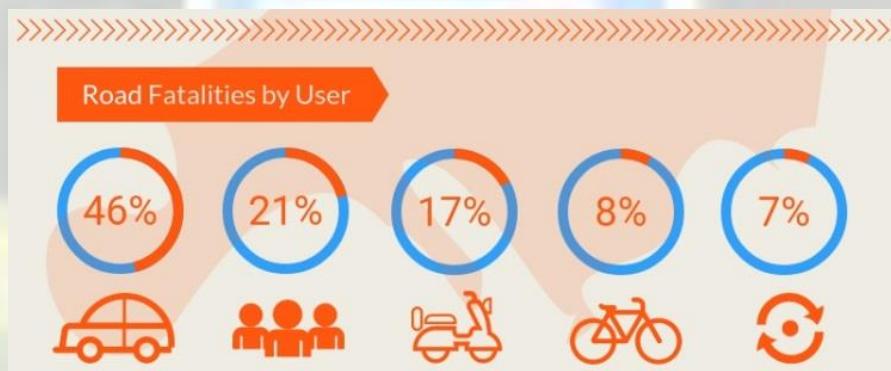
Dall'inizio della decade (2010) la massima diminuzione nel numero di incidenti mortali si è registrata in Grecia (-41%), Estonia (-39%), Lettonia (-38%) e Lituania (-36%). Nello stesso periodo la media europea ha registrato una diminuzione del 20%.

I dati ci dicono che nel 2017, solo 8% dei morti in incidenti stradali avvengono in autostrada, il 37 % in area urbana e il 55% su strade extraurbane.



I passeggeri delle autovetture rappresentano la percentuale di vittime più elevata con il 46%. Il 21% delle vittime sulle strade sono pedoni, il 17% sono i conducenti di ciclomotori e motocicli e l'8% ciclisti.

Quindi in generale, i dati europei, ci dicono, che i sinistri stradali che vedono coinvolti gli utenti deboli della strada (in particolare i pedoni), sono diminuiti in maniera minore rispetto agli incidenti che hanno visto coinvolti gli altri utenti della strada.



Sempre nel 2017 il 14% delle persone morte in incidenti stradali in Europa hanno un'età compresa tra i 18 e i 24 anni, sebbene solo 8% della popolazione appartenga a questa fascia di età.

Gli uomini sono i più largamente rappresentati tra le giovani vittime: infatti l'80% dei giovani morti in incidenti stradali sono di sesso maschile. Questo, secondo il rapporto sulla incidentalità realizzato dal Consiglio Europeo, può essere spiegato:

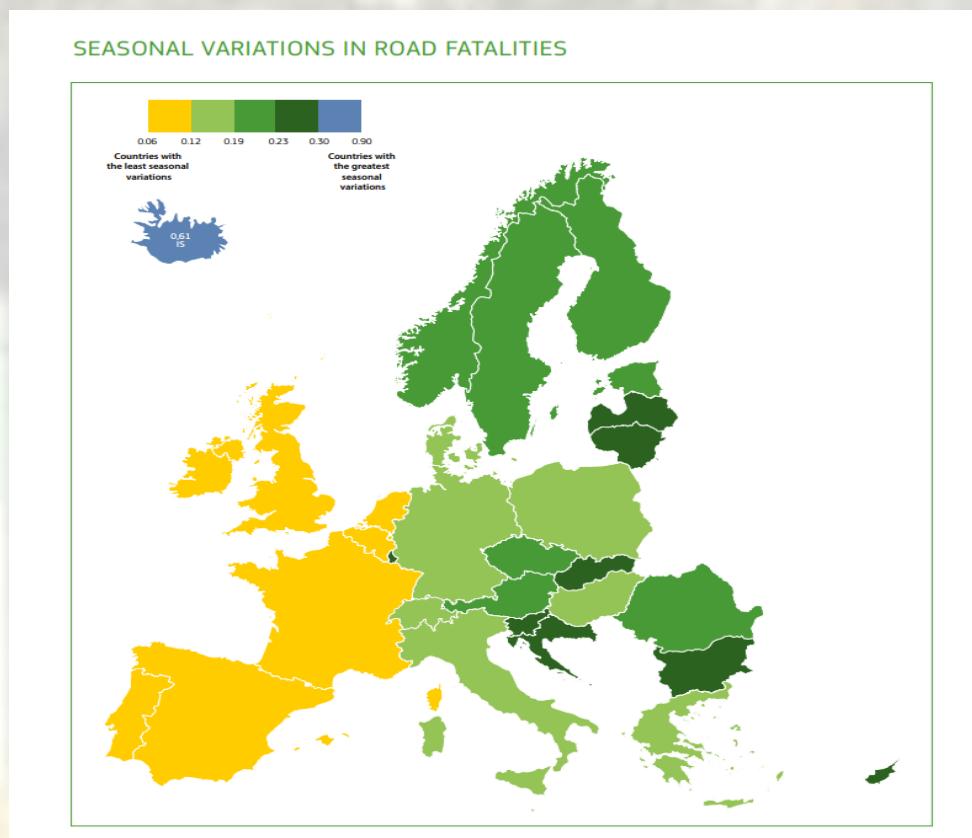
- 1) con il differente comportamento in tema di assunzione del rischio;
- 2) con il fatto che i giovani uomini, statisticamente, fanno viaggi più lunghi rispetto alle giovani donne.

Di contro i conducenti più "anziani" sono rimasti coinvolti in meno incidenti stradali rispetto ai "giovani". Tale categoria, in generale, è una di quelle più sottoposte al rischio di incidenti a causa della loro fragilità e della loro ridotta capacità di reazione ai traumi. Nonostante il numero in termini assoluti di morti sia diminuito nell'arco temporale 2010-2017, la percentuale di anziani coinvolti aumenta. Infatti se nel 2010 i morti nella fascia d'età degli anziani rappresentavano il 18% del totale, nel 2017 la percentuale sale al 26%.

In merito alla distribuzione degli incidenti mortali nel corso dell'anno, vi è da rilevare che la maggiore concentrazione si verifica nel periodo estivo (tra giugno e ottobre) mentre l'incidenza più bassa si verifica

nel mese di febbraio. Ciò, probabilmente, è da attribuire ai modi di viaggiare durante il corso dell'anno: ad esempio, molti viaggi, dettati da motivi ricreativi e di tempo libero, vengono intrapresi più d'estate che d'inverno.

Le variazioni stagionali sono diverse, comunque, per area geografica: le variazioni mensili sono maggiori nei paesi dell'Ovest Europa e inferiori nei paesi del centro e del nord Europa.



In merito alle ore di luce e di buio le statistiche ci dicono che il 64% degli incidenti, in Europa, avviene durante le ore diurne, ma la percentuale è sotto il 50% tra i mesi di novembre e gennaio.

Le variazioni stagionali nelle morti su strada dipendono dal modo in cui ci si muove. Vi sono alcune categorie di utenti che sono particolarmente esposte al rischio di incidenti stradali durante l'inverno mentre altre lo sono di più nella stagione estiva. Ad esempio, i pedoni sono particolarmente colpiti in inverno, specialmente nel mese di dicembre, periodo in cui ci sono meno incidenti mortali. Probabilmente ciò è dovuto alle maggiori ore di oscurità rispetto ai mesi primaverili ed estivi (numero dei decessi tra i pedoni in dicembre è il doppio rispetto a giugno).

La distribuzione oraria delle morti su strada varia a seconda del giorno della settimana e all'ora del giorno. In una settimana ci sono 168 ore così da risultare che lo 0,6% delle morti avviene in ogni ora della settimana.

La distribuzione delle morti per fasce orarie è simile nel periodo che va dal Lunedì al giovedì. In questa prima a parte della settimana, il picco massimo si tocca durante il pomeriggio (tra le ore 18 e le 19) e il numero minimo delle vittime si registra durante la notte. Tale fenomeno riflette l'evoluzione dei volumi di traffico nell'arco della giornata.

Numeri e distribuzione diversa per quanto riguarda il fine settimana. Vi è una concentrazione di vittime nelle prime ore del sabato e della domenica soprattutto per la fascia di età compresa tra i 15 e i 30 anni; ciò riflette ciò le abitudini sociali dei giovani guidatori.

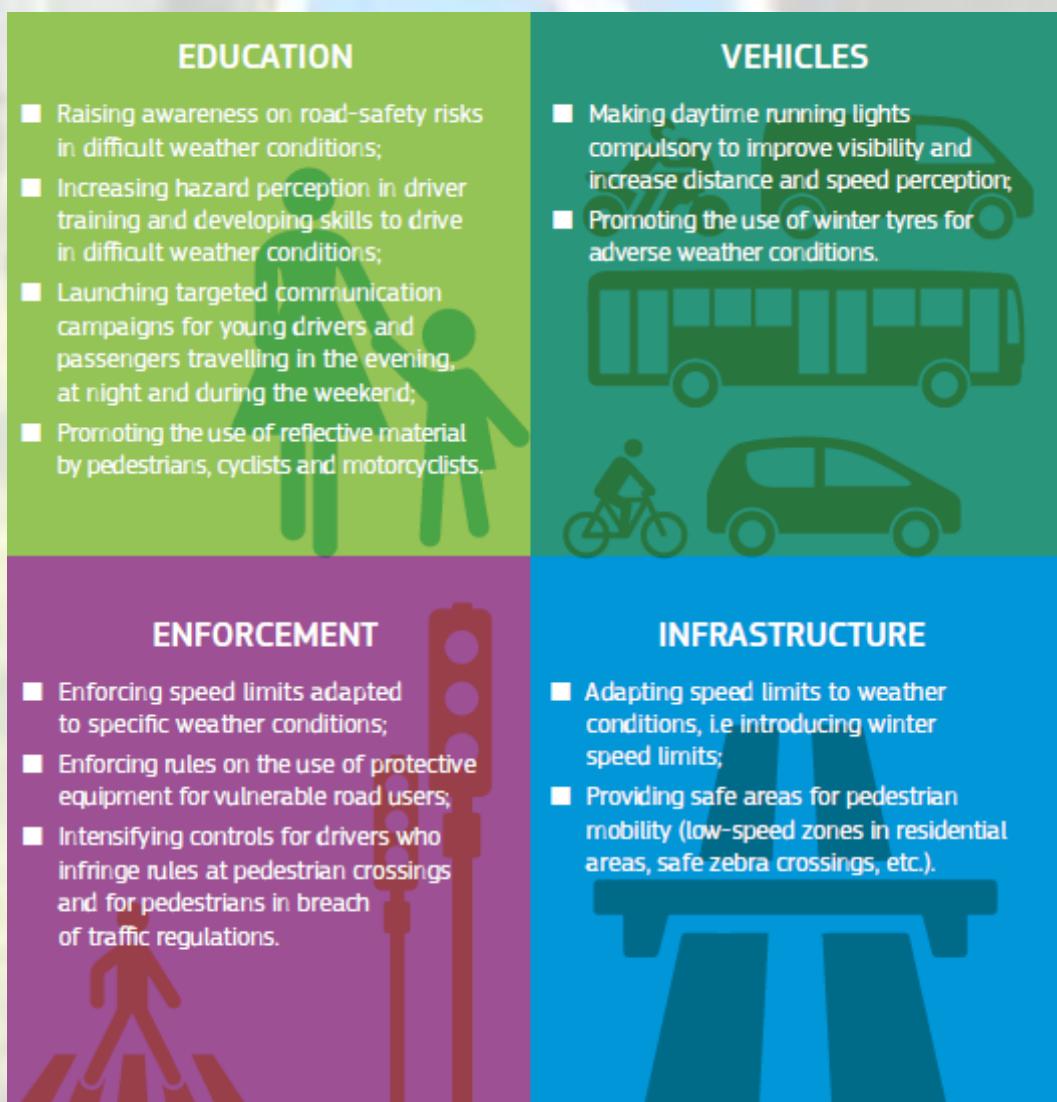
CONCLUSIONI DEL REPORT ANNUALE EUROPEO 2017

E' innegabile che siano stati fatti notevoli progressi nel campo della sicurezza stradale. Basti pensare che la diminuzione nel numero delle vittime è stata del 43% nel periodo 2000-2010 con una ulteriore riduzione del 20% nell'arco temporale tra il 2011 e il 2017. I risultati sono tangibili; tant'è vero che l'Europa è la regione del mondo con il numero di vittime per milioni di abitanti più basso (49).

La riduzione non si è distribuita uniformemente per tutte le categorie di utenti della strada. Purtroppo i decessi tra i pedoni, ciclisti, motociclisti, ciclomotoristi e neo patentati non sono diminuiti.

Per tali categorie i rischi risultano essere concentrati in determinati giorni della settimana o ore del giorno rispetto ai rischi corsi dagli altri utenti della strada che hanno una distribuzione più omogenea nell'arco temporale della giornata e della settimana.

I dati sulla variazioni stagionali, sugli incidenti stradali mortali, sulle fasce d'età e orarie, sulle categorie di utenti coinvolti possono essere utili per mettere a punto misure allo scopo di aumentare la sicurezza sulle strade. Alcune di queste misure possono comprendere una vasta gamma di azioni: dalla educazione ad una migliore progettazione delle strutture, ad un miglioramento degli standard di sicurezza dei veicoli ed ad una migliore gestione sul controllo dei flussi di traffico.



Esempi di misure per la riduzione dei rischi di incidenti stradali suggeriti dalla commissione

Il miglioramento della sicurezza stradale rimane la sfida comune che sarà vinta quando, coloro che coordinano le decisioni in questo settore, i gestori stradali e gli utenti della strada condivideranno la responsabilità di creare un sistema di mobilità sicuro.

Da ultimo vi è da aggiungere che la Commissione Europea ha pubblicato recentemente un piano d'azione strategico per la sicurezza stradale che ha come obiettivo di lungo termine (anno 2030) l'ulteriore dimezzamento del numero delle vittime della strada e dei feriti gravi. Però, l'iter di approvazione di questo piano, prima da parte del Parlamento Europeo e poi da parte dei singoli paesi, sembra essere lungo e tortuoso e rischia di compromettere l'efficacia delle proposte fatte.

Nel mentre, sarebbe auspicabile che gli stati membri adottassero una serie di misure immediate che permettano di raggiungere il benchmark 2030 fissato dalla Commissione con una sostanziale diminuzione del numero delle vittime della strada.

D'altronde, secondo le stime fatte dall'ETSC³ (European Transport Safety Council), il valore monetario medio per decesso in incidente stradale evitato (VPF)⁴ è pari a 2,11 milioni a persona al costo dei fattori. Il calcolo del risparmio nel periodo 2011-2017 rispetto al 2010, in valori monetari nell'UE28 è stimato in **69,4** miliardi di euro.



25 YEARS 1993-2018

³ European Transport Safety Council è una organizzazione non governativa con sede a Bruxelles che dedica la sua attività alla riduzione delle morti e dei feriti nei trasporti

⁴ VPF – Value of Preventing a Fatality valore legato alla prevenzione di un incidente stradale.

ITALIA⁵

Permangono notevoli differenze tra l'Italia e gli altri paesi, che sotto il profilo delle morti sulle strade si colloca al di sopra della media europea. I deceduti in incidenti nel 2017 sono stati **3.378** con un aumento rispetto al 2016 di **95** vittime pari al 2,9%.

In lieve diminuzione il numero degli incidenti stradali che nel 2017 sono stati 174.933 con 246.750 feriti.

Tra le vittime vi è da registrare l'aumento tra i pedoni, 600 con un +5,3%, e tra i motociclisti, 735 con un +11,9%, mentre risulta essere invariato il numero degli automobilisti deceduti, 1.464 con un -0,1%.

In diminuzione gli incidenti e i feriti che, rispettivamente, calano dello 0,5% e del 1,0%. Mentre risulta stabile il numero dei feriti gravi. Infatti, sulla base dei dati delle dimissioni ospedaliere risultano 17.309 con un calo dello 0,1%.

In merito al tipo di strada sulla quale si sono verificati incidenti stradali vi è da registrare un aumento dei decessi sulle autostrade, tangenziali e raccordi autostradali (296 con un +8%) e strade extraurbane (1.615 con un +4,5%). Vi è un aumento minimo nelle strade urbane (1.467 morti +0,3%) mentre nei grandi comuni si registra la tendenza opposta con una sensibile diminuzione dei decessi del (-5,8%).⁶

PROSPETTO 8. INCIDENTI STRADALI E VITTIME PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI. Anni 2017 e 2016, valori assoluti, tasso di mortalità stradale per 100.000 abitanti, variazione percentuale 2017/2010

GRANDI COMUNI	Strade urbane				Strade extraurbane (a)				Tasso di mortalità 2017 (b)	Tasso di mortalità 2016 (b)	Variazione % morti 2017/2010 (c)
	Incidenti 2017	Incidenti 2016	Morti 2017	Morti 2016	Incidenti 2017	Incidenti 2016	Morti 2017	Morti 2016			
Torino	3.037	2.964	37	27	42	49	1	1	4,3	3,2	+31,0
Milano	8.255	8.685	45	45	306	250	8	5	3,9	3,7	-8,6
Verona	1.180	1.217	5	13	133	108	1	1	2,3	5,4	-77,8
Venezia	471	494	5	5	178	192	3	2	3,1	2,7	-27,3
Trieste	831	823	8	4	75	55	2	3	4,9	3,4	-9,1
Genova	4.045	3.984	22	13	234	221	1	-	4,0	2,2	-28,1
Bologna	1.743	1.707	12	13	221	217	3	3	3,9	4,1	-46,4
Firenze	2.552	2.551	10	15	38	87	-	-	2,6	3,9	-60,0
Roma	11.398	11.611	97	105	1.488	1.630	32	35	4,5	4,9	-29,1
Napoli	2.180	2.112	22	27	194	188	3	3	2,6	3,1	-28,6
Bari	1.370	1.328	6	6	202	186	1	2	2,2	2,5	-30,0
Palermo	2.110	2.195	26	25	59	61	1	-	4,0	3,7	-30,8
Messina	694	625	4	11	139	137	1	2	2,1	5,5	-68,8
Catania	1.109	1.140	11	20	61	61	6	-	5,4	6,4	-26,1
Totali	40.975	41.436	310	329	3.370	3.442	63	57	3,8	4,0	-29,1

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi. (b) Tasso per 100.000 abitanti

(c) La variazione percentuale rispetto al 2010 è stata calcolata con la seguente formula: $\frac{(M^1/M^{2010} - 1)}{M^{2010}} \times 100$

I dati raccolti ci dicono che per ogni milione di abitanti, nel 2017, si contano 55,8 morti (contro il 49,7 della media europea), che fa scendere l'Italia dal 14° al 18° posto nella graduatoria Europea.

In merito alle cause che incidono sui sinistri stradali è verosimile che vi siano alcuni comportamenti errati come, la distrazione alla guida, il mancato rispetto delle precedenze e la velocità troppo elevata (che incide per il 40,8% dei casi).

⁵ Fonte: ISTAT- Luglio 2018 Comunicato stampa sui dati relativi agli incidenti stradali anno 2017

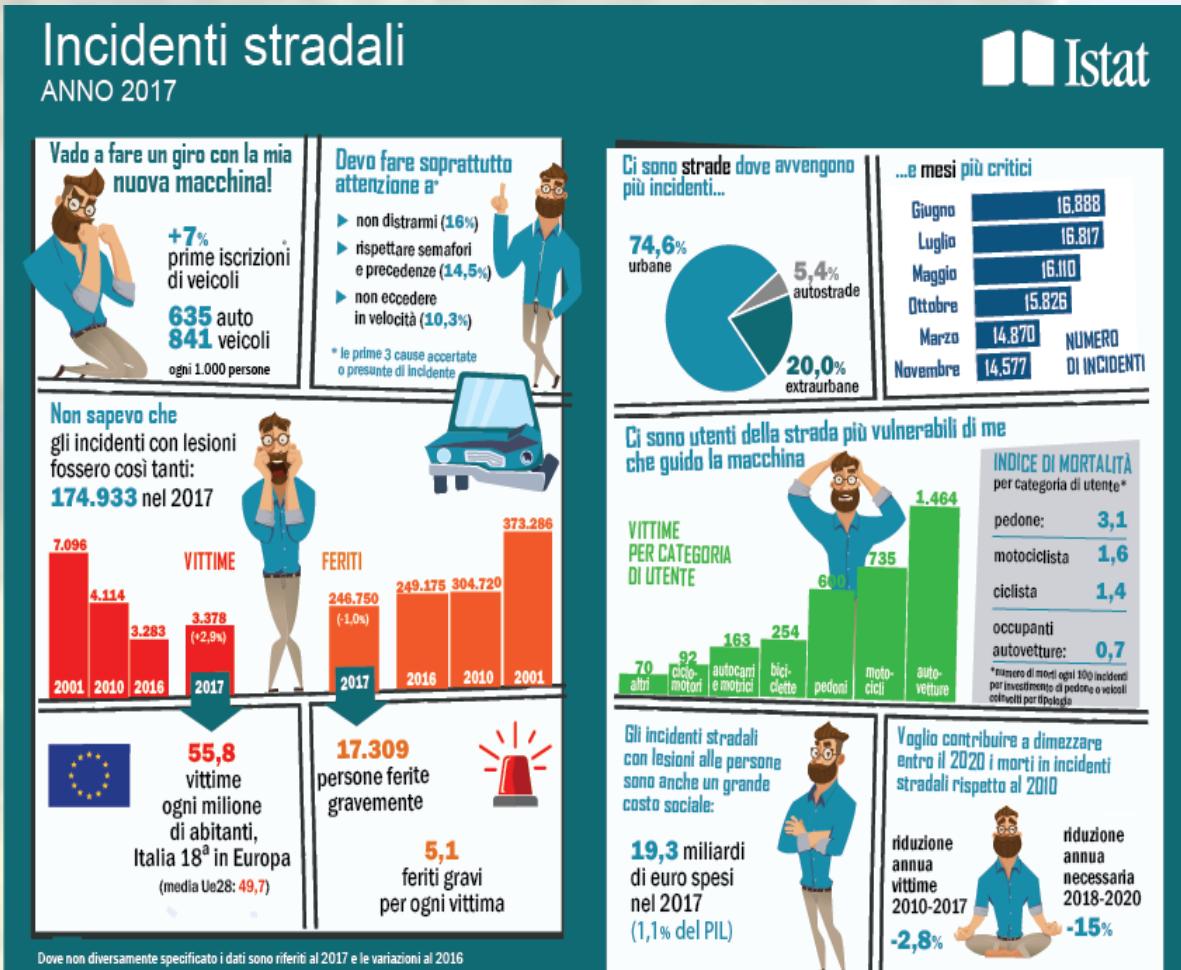
Fonte: "ETSC – Europa in stallo sulla sicurezza" in Onda Verde – La rivista ACI per la mobilità sostenibile numero 18 luglio-agosto 2018

⁶ Fonte. ACI –ISTAT

L'indice di mortalità⁷ per categorie di utenti vede al primo posto i pedoni con 3,1, motociclisti 1,6, ciclisti 1,4 e occupanti di autovetture 0,7.

L'ISTAT calcola anche i costi sociali degli incidenti stradali con lesioni alle persone che nel 2017, solo nel nostro paese, ammontano a **19,3 miliardi** di euro che rappresentano 1,1% del PIL italiano.

Da evidenziare anche il dato sulle persone ferite gravemente, con lesioni permanenti e che porteranno un segno sul proprio corpo dell'incidente stradale per tutta la vita. Solo nello scorso anno sono stati **17.309**, con costi sociali ed economici elevatissimi che si protraggono negli anni.



⁷ Numero di morti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti per tipologia

MESSINA

Preliminariamente, occorre fare una precisazione sulla metodologia applicata nella rilevazione dei sinistri stradali nella nostra città.

Al Corpo di Polizia Municipale è demandata, in via esclusiva, nonostante le notorie carenze di organico, la rilevazione dei sinistri nel territorio comunale.

La Prefettura, al fine di coordinare gli interventi dei vari Corpi di Polizia sul territorio, demanda solo alla Polizia Locale di Messina, così come avviene in tutte le grandi città, il compito della rilevazione e della successiva gestione amministrativo-burocratica e giudiziaria degli incidenti stradali dentro l'area urbana (con la sola esclusione della tangenziale Villafranca - Tremestieri).

Pertanto anche se la segnalazione dell'incidente, in area urbana, arriva alle sale operative di Polizia e Carabinieri, queste informano la Centrale Operativa della P.M. che invia la pattuglia per la rilevazione.

Quindi, i dati presenti nel presente scritto, rappresentano la quasi totalità dei sinistri rilevati sull'intero territorio comunale. Solo a titolo di esempio su 694 incidenti stradali con lesioni nell'area urbana di Messina 680 sono stati rilevati dalla Polizia Municipale.

La Centrale Operativa smista la chiamata alla pattuglia competente per territorio o, nel caso di incidenti stradali gravi o con feriti, al Reparto Infortunistica.

Infatti il Corpo di Polizia Municipale di Messina è dotato di questa speciale squadra che espletta principalmente tre tipi di servizi:

1) rilevazione degli incidenti stradali in genere ed in particolare di quelli gravi, gravissimi e mortali con la successiva gestione della ricostruzione delle dinamiche e la conseguente individuazione delle responsabilità;

2) gestione del database informatico che dal 1998 immagazzina tutti i dati relativi agli incidenti stradali nella nostra città rilevati dalla Polizia Municipale di Messina;

3) deleghe per indagini da parte della Procura della Repubblica relative a incidenti stradali con lesioni o mortali.

In merito al punto 2) occorre fare ulteriori precisazioni: la prima è che non si tratta di un semplice archivio elettronico che gestisce l'incidente stradale solo per estremi, ma si tratta di un data base che archivia tutti dati relativi ai sinistri, ivi compresa la ricostruzione della dinamica, la planimetria del sinistro, i rilievi fotografici oltre agli estremi riguardanti i veicoli, agli utenti coinvolti, ai danni riportati dai mezzi, i luoghi degli incidenti, l'intensità del traffico, la tipologia di strada sulla quale avvengono, l'illuminazione, le condizioni della strada etc.

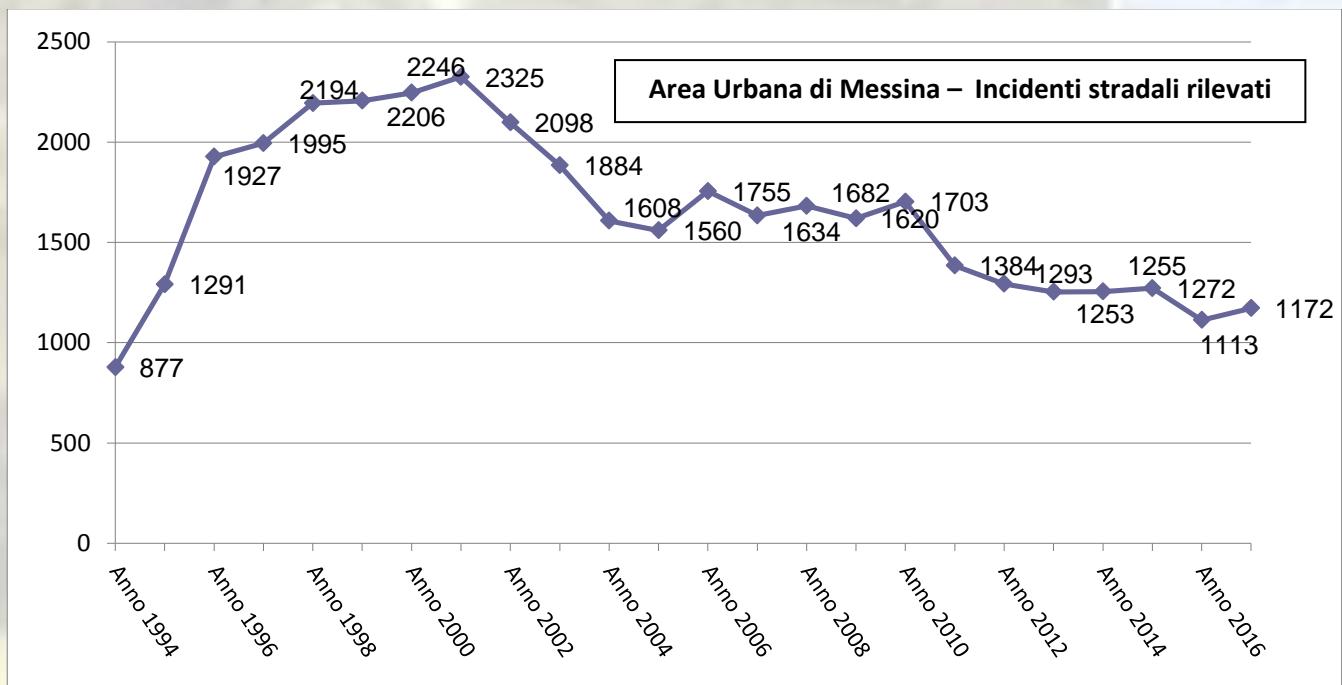
Tale archivio ha già al suo attivo, alla data del 31/12/2017, la catalogazione di 33.319 incidenti stradali.

Il presente lavoro prende in considerazione, come precedentemente evidenziato, esclusivamente i sinistri rilevati dentro l'area urbana del Comune di Messina, con esclusione della sola tangenziale Tremestieri-Villafranca.

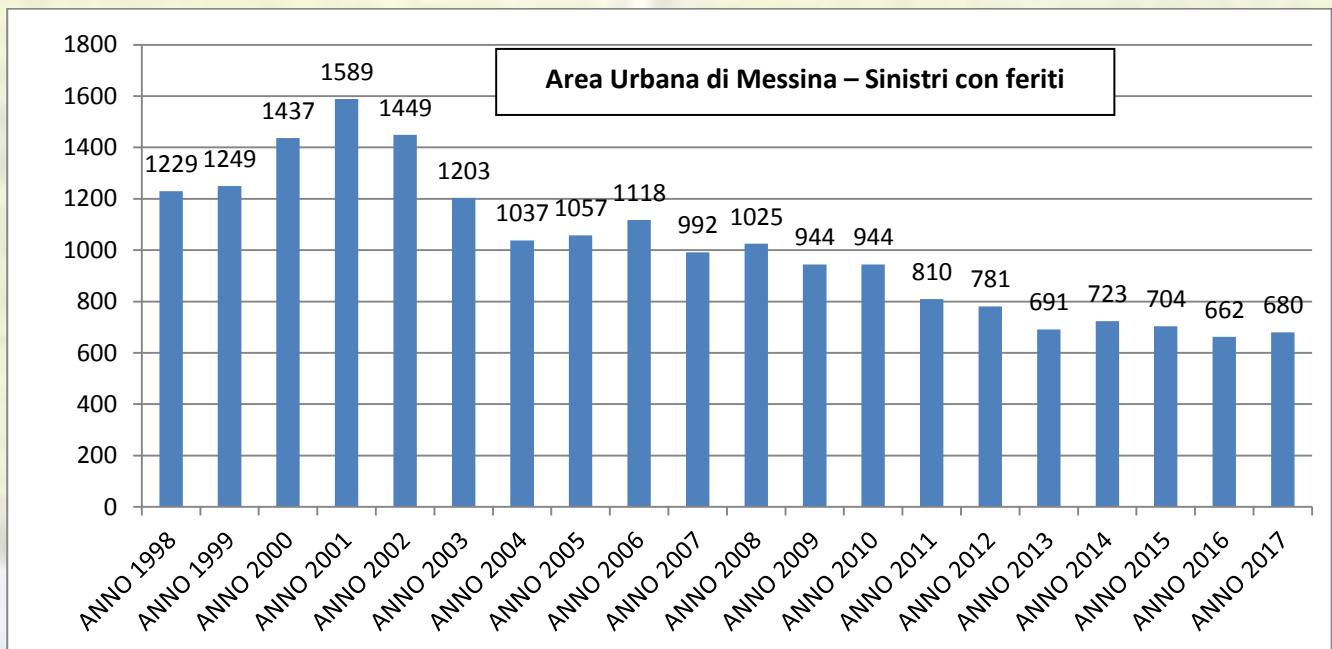
GLI INCIDENTI NELL'AREA URBANA

Nel 2017 sono stati **1.172** contro i 1.113 del 2016 con un aumento rispetto all'anno precedente di 59 sinistri pari al **+5,30%**.

La tendenza alla diminuzione sembra essersi interrotta. Nel periodo 2010-2016 gli incidenti stradali rilevati nell'area urbana hanno subito un sensibile calo passando da 1.703 (2010) a 1.113 (2016) con un decremento del 34,64%. Dopo sette anni con livelli di incidenti sempre in diminuzione il 2017 rappresenta il primo anno in cui si segna il passo con una sensibile ripresa dei sinistri sul territorio comunale.

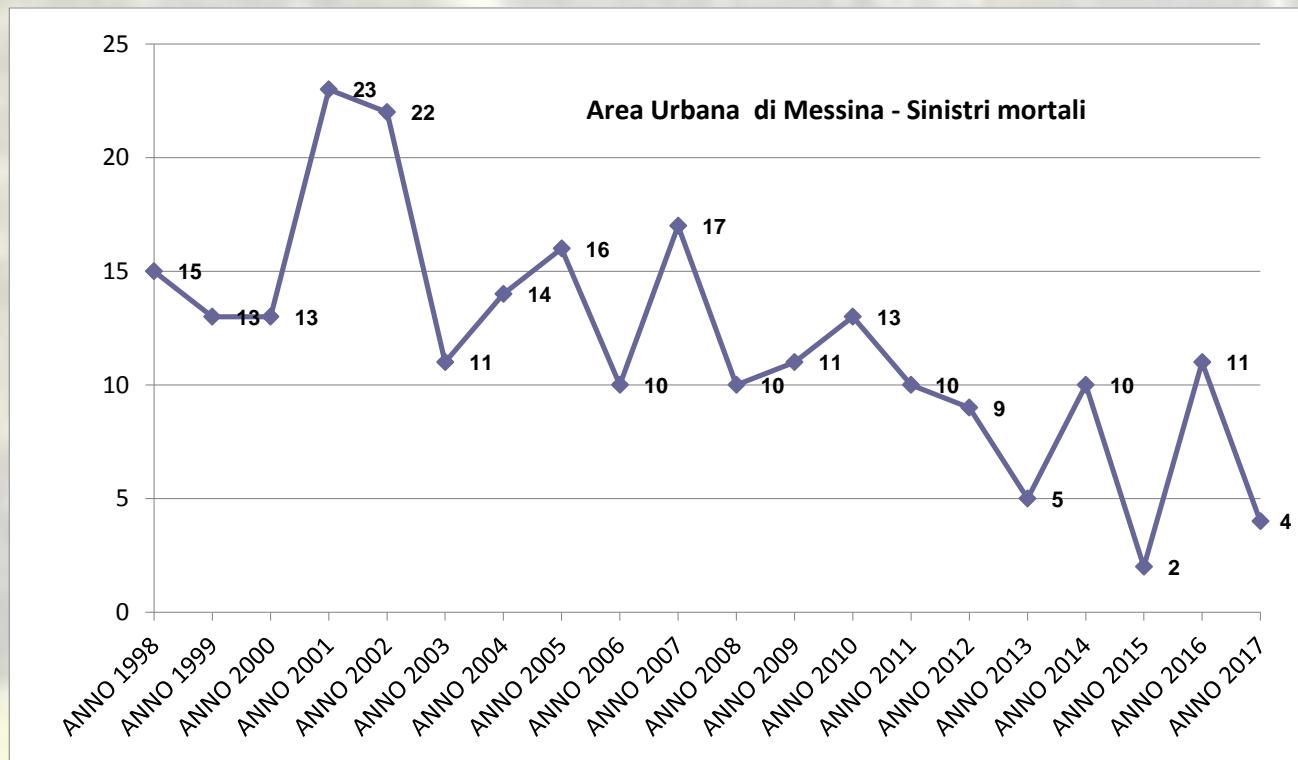


Nonostante l'aumento dei sinistri, il numero dei feriti nel 2017, si è mantenuto stabile rispetto all'anno precedente. Vi è una leggera crescita con 18 contusi in più rispetto all'anno precedente. Sebbene vi sia stato questo lieve aumento, si può che essere soddisfatti del trend positivo se si analizza il periodo 2010-2017 nel suo complesso.



Per quanto riguarda gli incidenti stradali con esito mortale, nel 2017, sono stati 4 con una diminuzione rispetto al 2010 del **68,8%**. Questo dato ha posizionato Messina, subito dopo Verona, come il secondo grande comune italiano con la migliore variazione percentuale, raggiungendo già nell'anno 2017 il benchmark fissato dalla Commissione Europea di diminuzione del 50% dei morti.

Il dato, è ancora più confortante se paragonato con la media dei decessi registrati nel periodo 2011-2017, pari a 7,28 morti l'anno (-44% rispetto al 2010). Se si considera il periodo più ampio (dal 1998) la tendenza positiva sembra essere confermata.



Tali confortanti risultati possono avere diverse spiegazioni. E' indubbio che il miglioramento delle dotazioni di sicurezza dei veicoli hanno sicuramente avuto riflessi positivi sul calo dei decessi e dei feriti.

Per la parte che riguarda la Polizia Municipale sono tre i fattori che a nostro avviso possono avere influito sui risultati con la sensibile riduzione dei morti e dei feriti:

- 1) Il costante e continuo servizio di rilevamento degli eccessi di velocità fatto sul territorio comunale: il numero dei verbali elevati ai sensi dell'art. 142 sono stati 3.017 e i veicoli controllati sono stati **107.001**;
- 2) La puntuale e rigorosa ricostruzione delle dinamiche e la conseguente individuazione delle responsabilità dei sinistri stradali fatte dal personale del Corpo.
Solo nel 2017 su 680 incidenti con feriti sono state elevate 621 verbali al Codice della Strada con la conseguente richiesta, al Dipartimento trasporti Terrestri (ex Motorizzazione), di **387** sospensioni di patente.
- 3) Da ultimo, ma non meno importante, l'attività di prevenzione fatta nelle scuole di ogni ordine e grado con i corsi di educazione stradale ed alla legalità. Sono stati seguiti, nel solo 2017, **12.113** alunni per un totale di **1.567** ore di lezioni.

Altro fattore, esterno alla Polizia Municipale, che ha avuto una influenza positiva sulla riduzione dei sinistri, è il potenziamento del trasporto pubblico locale ed il costante aumento dei passeggeri fruitori dei mezzi. Il tram, insieme alla metroferrovia, è da considerarsi, per molti versi il migliore mezzo di trasporto pubblico

locale: perché trasporta più persone, più in fretta, in maniera più protetta, inquinando meno e non rallenta il traffico visto il numero minore di veicoli privati in circolazione.

Se si confrontano i numeri (periodo 2011-2017) dei biglietti venduti si nota un notevole incremento dei fruitori del mezzo pubblico. Il solo dato sui biglietti venduti ha avuto una variazione, nel periodo preso in visione, del +272%.⁸

Tabella 9 Titoli di viaggio venduti per l'insieme delle modalità di trasporto pubblico.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Biglietti di corsa semplice o a tempo</i>	259.599	212.800	661.500	689.000	894.950	960.024	965.731
<i>Biglietti giornalieri</i>	15.549	11.900	11.150	12.700	18.800	33.593	35.635
<i>Abbonamenti mensili</i>	6.764	7.018	5.648	4.295	6.011	8.042	8.762
<i>Abbonamenti per studenti</i>			3.711	3.688	3.840	4.105	4.116
<i>Abbonamenti annuali</i>	115	98	73	71	81	115	133
<i>Altro</i>	986.548	881.887	299.095	289.297	402.972	511.007	423.690

Figura 11 Biglietti di corsa semplice venduti per l'insieme delle modalità del trasporto pubblico.

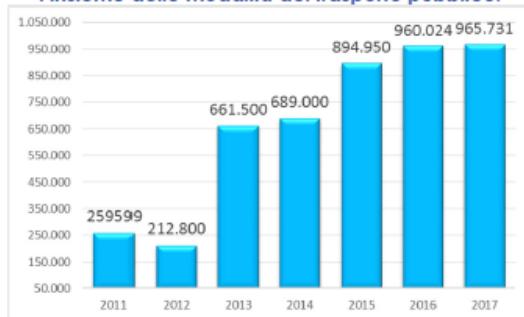


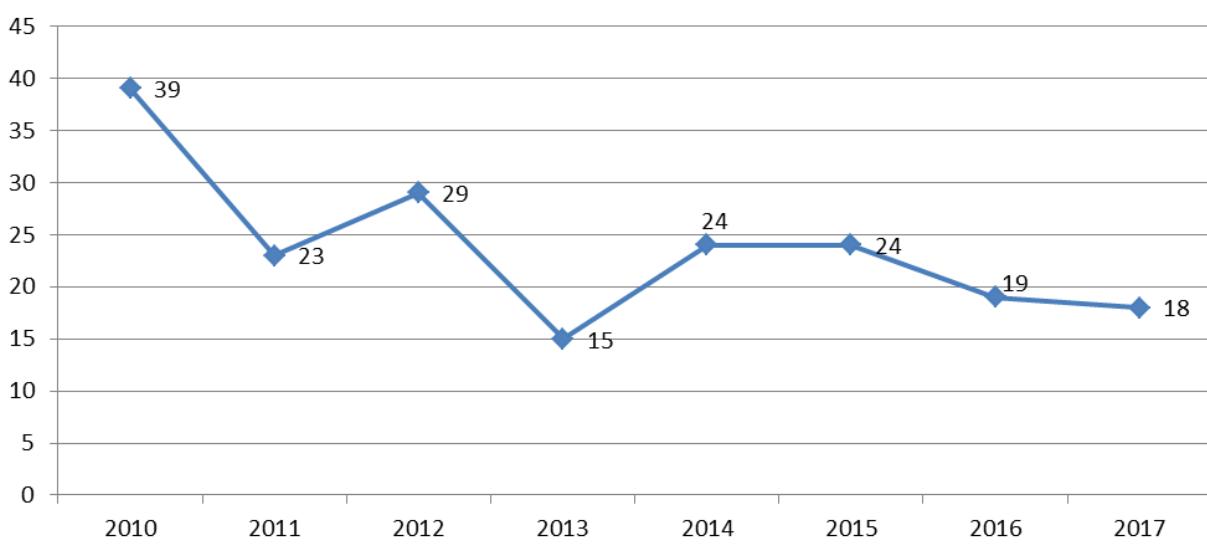
Figura 12 Variazione % rispetto all'anno 2012 dei biglietti di corsa semplice venduti.



Il trend positivo, a conferma del miglioramento della situazione, riguarda anche le prognosi riservate (feriti gravi) che nel periodo 2010 – 2017 passano da 39 a 18 con una sostanziale diminuzione pari al 53,84%.

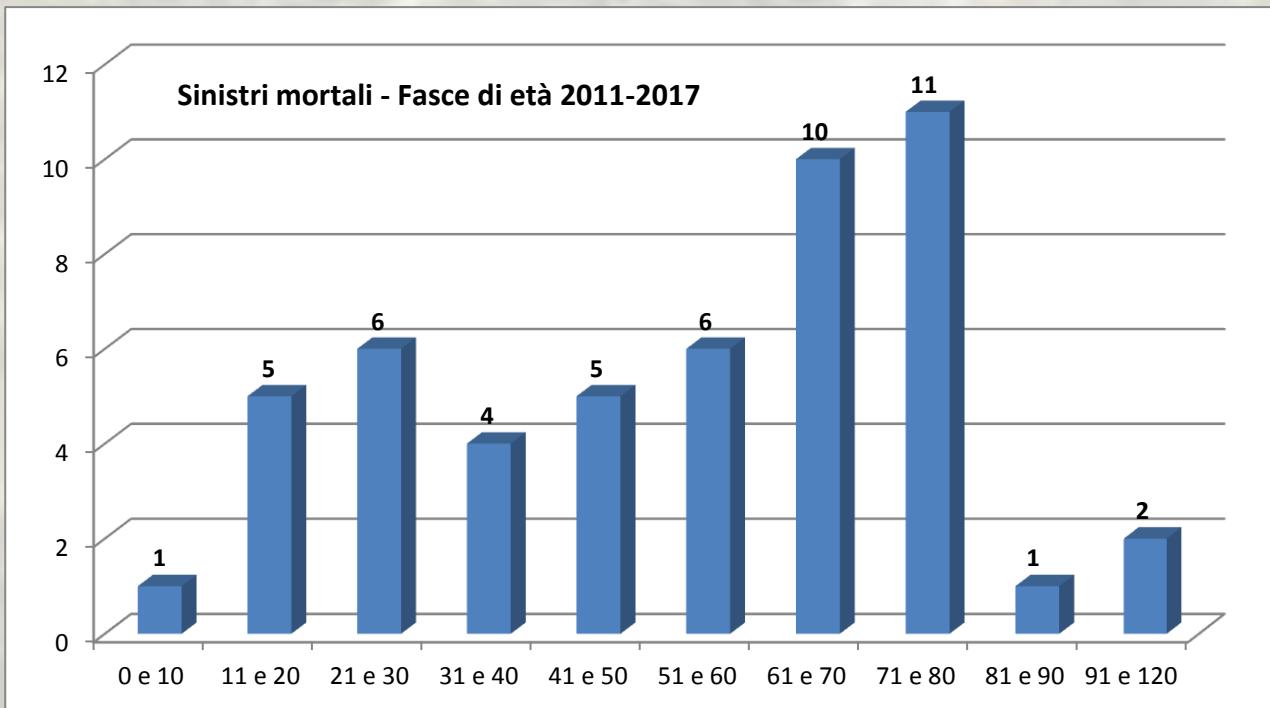
Feriti gravi	2010 n.39	2011 n. 23	2012 n. 29	2013 n. 15	2014 n. 24	2015 n. 24	2016 n.19	2017 n.18
--------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	--------------	--------------

Feriti gravi

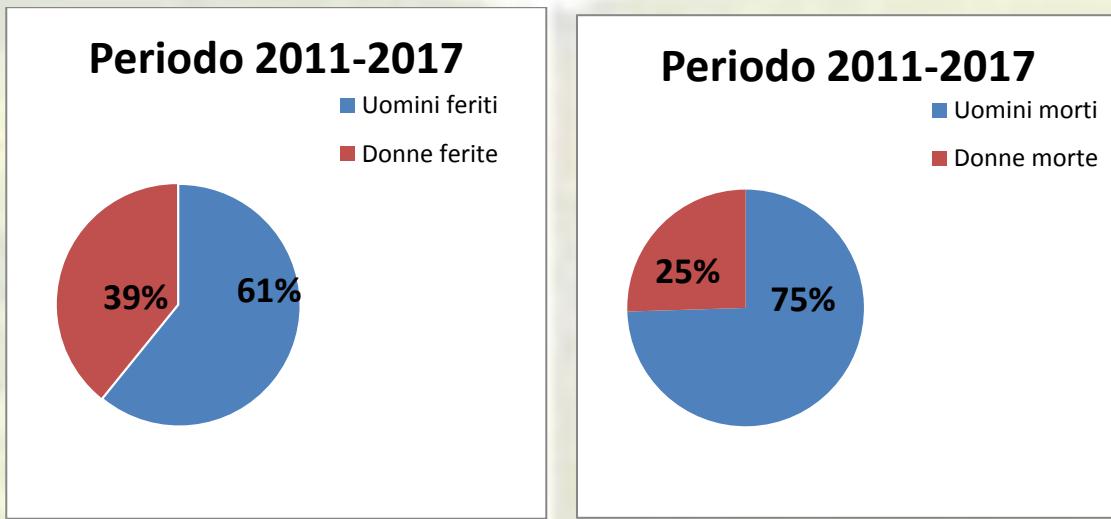


⁸ Comune di Messina – Dipartimento servizi al cittadino servizio Statistica- La città in cifre anno 2017 Territorio, Trasporto pubblico, Rifiuti, Scuola, Turismo, Imprese, Reddito, Prezzi, il comune. Agosto 2018

In merito alle fasce di età per eventi mortali, si evidenzia che nel periodo 2011-2017, la concentrazione dei decessi si è verificata principalmente nelle fasce di età superiori ai 60 anni. Infatti sui 51 morti registrati nell'area urbana di Messina ben 24 (pari al 47,05% del totale), risultano essere concentrati nella fascia di età di coloro che hanno più di 60 anni. Mentre sembra più contenuto il fenomeno dei decessi nelle fasce dei giovani e dei giovanissimi con appena il 11,74% nella età dai 21 ai 30 anni, e il 9,80% nella età dagli 11 ai 20 anni.

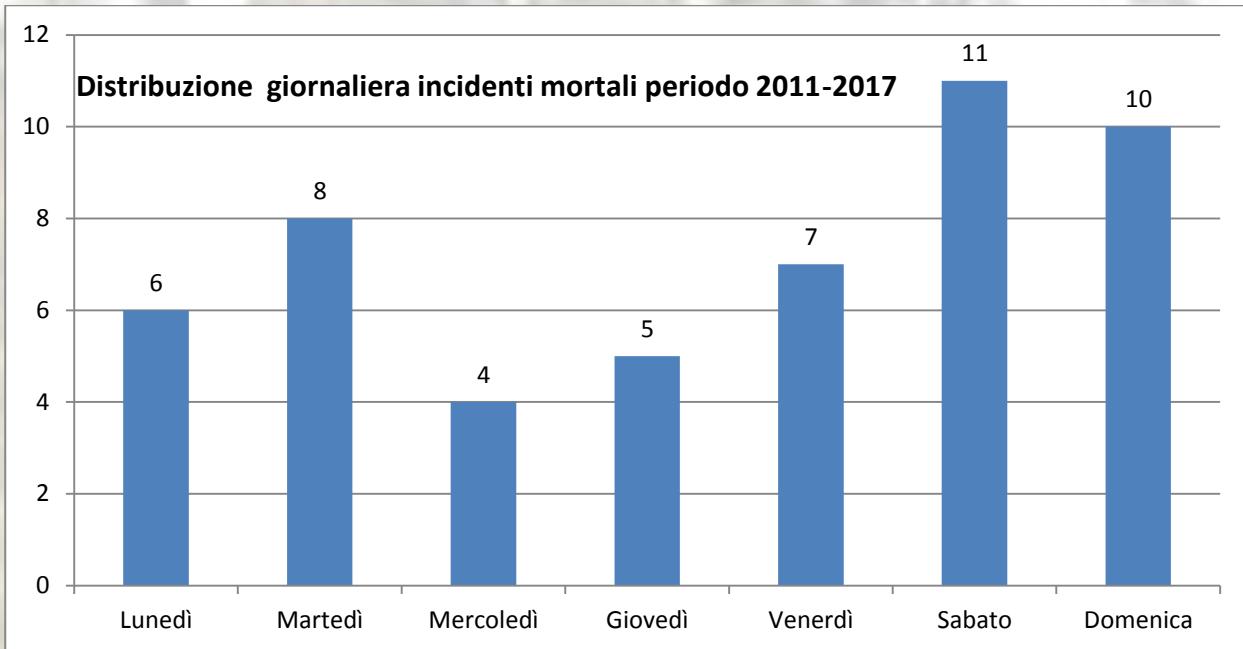


Gli uomini, negli incidenti con feriti e in quelli mortali, sono maggiormente rappresentati rispetto alle donne. Il loro coinvolgimento è maggiore ed addirittura nei sinistri con decessi il rapporto è di 1(donna) ogni 3 (uomini) mentre in quelli con feriti il rapporto è di, quasi, 1 a 2.



Il maggiore coinvolgimento degli uomini rispetto alle donne potrebbe essere dovuto al fatto che i primi percorrono più chilometri rispetto alle seconde usando i veicoli in maniera più continuativa.

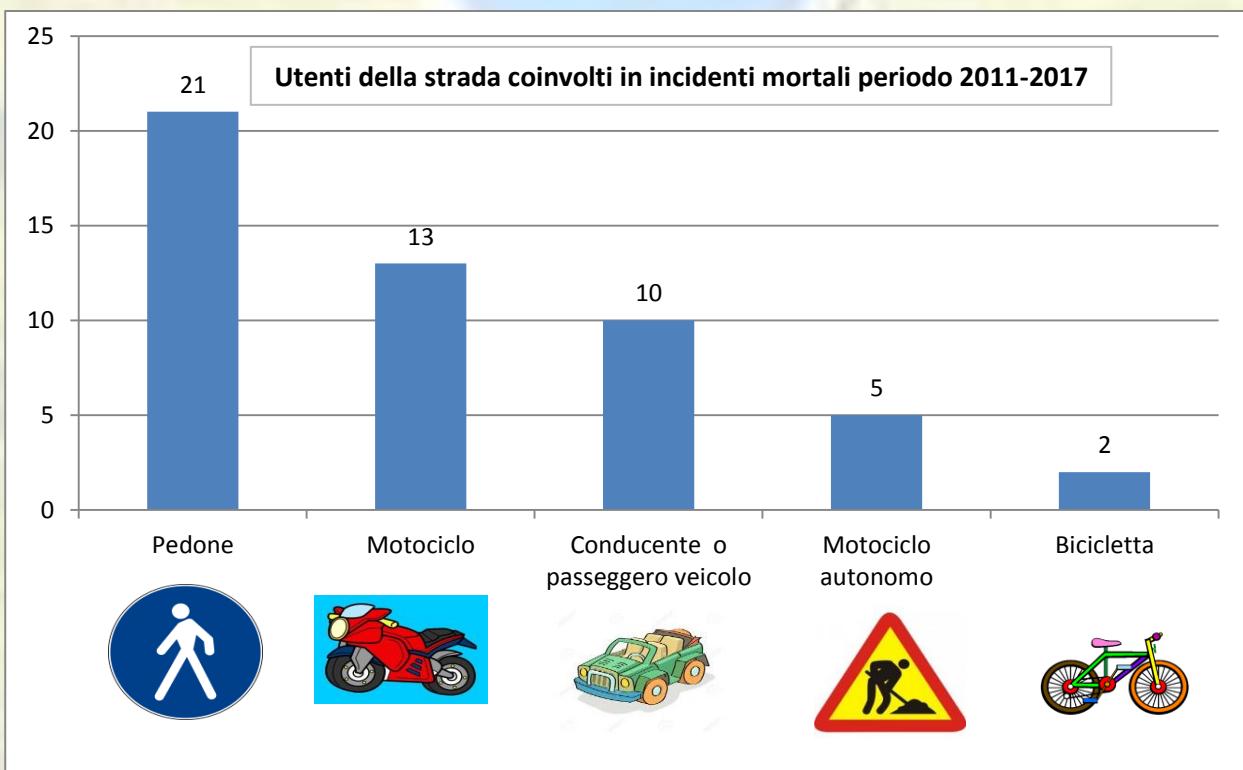
Interessante appare la distribuzione giornaliera dei decessi nei sinistri stradali. Nel periodo 2011-2017 tale tipo di sinistri si concentrano nelle giornate che vanno dal venerdì alla domenica. Infatti sui 51 morti, 28 (pari al 54,9%) si sono verificati nei tre giorni del fine settimana.



Probabilmente tale concentrazione è dovuta a due fattori specifici:

- alle attività di svago che si svolgono prevalentemente nel fine settimana;
- alla maggiore velocità che i veicoli raggiungono quando le strade sono interessate da minori flussi di traffico.

In merito al tipo di utenti della strada coinvolti i dati ci dicono che i sinistri mortali sono concentrati principalmente tra i pedoni (21 decessi su 51), 17 sono conducenti di motocicli (di cui 5 incidenti autonomi), 9 sono conducenti o passeggeri di autoveicoli e 2 sono ciclisti.



CONCLUSIONI

Il numero degli incidenti stradali torna a crescere. In particolare quelli con feriti che passano da 662 del 2016 a 680 del 2017 ed aumenta, anche se lievemente il numero delle persone ferite che passa da 927 a 951 (+2,59%). Bisognerà aspettare i dati del 2018 per capire se siamo di fronte ad una inversione di tendenza oppure se si è trattato di un mero fatto occasionale.

Nonostante questo aumento nel numero degli incidenti registrato nel 2017, il trend dei sinistri mortali tende a diminuire. Sono 4 nel 2017 con una variazione negativa del **63,64%** rispetto all'anno precedente e una diminuzione rispetto al 2010 (benchmark di riferimento della Commissione Europea) del **68,8%** nel numero delle vittime raggiungendo, di fatto, l'obiettivo del dimezzamento prefissato dalla Commissione Europea per il 2020.

Positivo il trend anche per quanto riguarda i feriti gravi (le cd prognosi riservate) passate da 19 a 18 nel periodo 2016-2017 mentre nel periodo 2010 2017 diminuiscono del 53,84% passando da 39 a 18.

Nell'attesa che le direttive contenute nel piano strategico sulla sicurezza stradale della Commissione Europea vengano rese operative, sarebbe opportuno che, nell'immediatezza, gli enti locali, la Prefettura, le Aziende Sanitarie Provinciali, le Istituzioni Scolastiche, gli uffici competenti in materia di viabilità, l'ANAS, e tutti i Corpi di Polizia unissero gli intenti facendo rete al fine di creare un sistema della mobilità protetta e responsabile che abbia come obiettivo la sicurezza sulla strada e i suoi utenti.

