

La Stradale per i giovani

1. Giovani e incidentalità stradale

*di Filiberto Mastrapasqua**

Nel discorso di fine anno, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella si è rivolto direttamente ai giovani: «Troppi ragazzi perdono la vita per incidenti d'auto, a causa della velocità, della leggerezza, del consumo di alcol o di stupefacenti. Quando guidate, avete nelle vostre mani la vostra vita e quella degli altri. Non distruggetela per un momento di imprudenza. Non cancellate il vostro futuro». Già, perché le fasce d'età più a rischio per mortalità e grave lesività, sono proprio i ragazzi tra i 18 e i 24 anni e coprono il 40% di tutti gli incidenti avvenuti in un anno. Numeri e percentuali che devono far riflettere e che per fortuna arrivano con maggiore tempestività rispetto al passato, nonostante sia un fenomeno difficile da analizzare. Innanzitutto la rilevazione dei dati è affidata a una pluralità di soggetti istituzionali (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia locale) che talvolta hanno sistemi di raccolta disomogenei. Questo è uno dei motivi per cui l'Istat, l'Istituto nazionale di statistica, che raccoglie i dati, restituisce al pubblico gli andamenti riferiti a sei od otto mesi prima.

La sicurezza deve tornare a essere una priorità e ci si interroga se eventuali strategie adottate siano più o meno efficaci per la riduzione dell'incidentalità. Tra gli obiettivi della polizia stradale, infatti, c'è l'esigenza di dimezzare i numeri delle vittime sulle strade entro il 2030, concordemente agli impegni assunti in ambito europeo, e di raccogliere e analizzare, quotidianamente, i dati sull'infortunistica per restituire un andamento del fenomeno sempre più conforme a quello fornito dall'Istat. I numeri in possesso del Servizio polizia stradale evidenziano come la situazione pandemica e le misure per contenerla abbiano influenzato l'andamento dell'incidentalità stradale e della mobilità anche nel 2021, con una decrescita del fenomeno rispetto al 2019 (anno pre-pandemia). Infatti, nel corso del 2021, sono stati rilevati 151.875 incidenti a fronte di 172.183 del 2019, secondo l'Istat. Parallelamente, la Stradale, nello stesso 2021, ha rilevato 65.852 incidenti a fronte dei 74.046 del 2019. Le cifre sono variate ma non cambiano, purtroppo, i luoghi dei sinistri: le strade urbane si confermano quelle più pericolose, a causa degli elevati flussi di traffico e della pluralità di mezzi diversi. È vero, però, che anche per il 2022 si conferma il trend di decrescita: sulla base dei dati della Stradale sono stati 70.554 gli incidenti rilevati, rispetto ai 74.046 del 2019.

Le vittime aumentano tra tutti gli utenti della strada rispetto al 2021, e diminuiscono rispetto al 2019. Secondo l'Istat se ne contano 169 tra i conducenti di mezzi pesanti, 695 tra i motociclisti, 471 tra i pedoni, 1.192 tra gli occupanti di autovetture, 67 tra i ciclomotoristi. Per biciclette e monopattini elettrici si registrano ben 229 vittime.

Tuttavia, nonostante l'andamento positivo registrato, in base anche alle cifre fornite dall'Istat, dal 2016 a oggi, siamo ancora lontani dall'obiettivo del 2030: la linea discendente risulta ancora troppo "piatta". La sistematica distorsione della percezione del rischio, tipica della giovane età, e la scarsa esperienza alla guida, portano spesso i ragazzi a sopravvalutare le proprie capacità e a non rendersi conto di quelle che possono essere le conseguenze di comportamenti "azzardati". Diversi studi dimostrano, infatti, che tra i giovani, più si mettono in atto condotte a rischio senza sperimentarne le conseguenze, più si rafforza la convinzione che quel comportamento non sia pericoloso: c'è una sovrastima delle proprie capacità di guida, che termina solo nel momento in cui si verifica un sinistro. Stesso quadro d'incidentalità si registra anche in tutta l'Ue: le fasce d'età più a rischio risultano sempre quelle dei giovani tra i 18 e i 24 anni. Nel 64% dei casi sono responsabili della morte del guidatore o del passeggero al loro fianco, rispetto al 44% della popolazione complessiva. A ridurre in parte il numero dei morti e dei feriti gravi sono anche le numerose normative in materia di sicurezza dei veicoli, come quelle che prescrivono l'utilizzo delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, l'obbligo d'installazione di airbag, i sistemi di antibloccaggio dei freni, ecc. Nella Ue, come in Italia, i dati relativi ai giovani coinvolti nell'arco della settimana, secondo le cifre della Stradale, evidenziano una frequenza maggiore di incidenti nelle giornate di sabato e domenica e negli orari notturni.

Inoltre, dallo studio del fenomeno infortunistico stradale, emerge che le cause di infortunio/scontro

stradale sono dovute, per più del 93%, a cause antropiche e per la parte rimanente (meno del 7%), all'infrastruttura e al veicolo. In effetti, la residualità di quest'ultima è dovuta alle continue e performanti innovazioni tecnologiche che rendono gli assi viari più sicuri e le vetture sempre più smart. Di contro, la velocità eccessiva, la distrazione e il mancato utilizzo delle cinture di sicurezza e degli altri dispositivi di protezione e ritenuta (aspetti legati all'autodeterminazione di ciascuno), continuano a essere considerati le principali cause di incidenti stradali. A provarli, nel 22% dei casi la distrazione, nel 20,4% la velocità, seguita, in circa l'8% dei casi, dal mancato rispetto della distanza di sicurezza. Ma c'è anche un altro allarme: nel nostro Paese i dati evocano l'immagine di un'autentica strage. E le indagini confermano che nel 35 % dei casi è proprio l'alterazione la causa di incidenti stradali con feriti gravi o vittime, dovuta maggiormente al consumo di alcool e a quello di droghe: la condotta umana, al di là dei fattori oggettivi e ambientali, è dunque ancora la causa principale degli infortuni che avvengono sulle strade e delle loro conseguenze. ** direttore del Servizio polizia stradale*

2. Strategie di contrasto

Le cronache raccontano ogni giorno di vite falciate sulla strada, soprattutto di giovani alla guida sotto effetto di alcool e droga. Santo Puccia, direttore della 1^a Divisione del Servizio polizia stradale, spiega le strategie messe in campo dalla Stradale per contrastare questo triste fenomeno: «Nei primi nove mesi del 2022 – evidenzia il direttore – nei 35.652 incidenti rilevati dalla Stradale, nel 5,9% dei casi, almeno uno dei coinvolti era in stato d'ebbrezza, mentre nello 0,9% sotto effetto di stupefacenti. La polizia stradale ha incentrato le proprie strategie di contrasto su determinate tipologie di infrazioni al Cds, predisponendo i servizi di prevenzione delle cosiddette "stragi del sabato sera", controlli svolti dalle 19:00 alle 06:00 nel weekend. L'attività di accertamento prevede l'impiego di medici e sanitari della Polizia di Stato, per il prelievo dei liquidi biologici, direttamente in strada al momento del controllo, e successiva analisi nei laboratori tossicologici della polizia. Inoltre, è stato sperimentato un modello operativo in collaborazione con la fondazione Ania e Austostrade di Italia, che consente l'esecuzione degli accertamenti analitici di secondo livello, direttamente a bordo di camper attrezzati come laboratori chimici mobili. Nel 2022 nel corso dei servizi di contrasto, sono stati effettuati 337 posti di controllo, con l'impiego di 1.716 operatori e 330 tra medici e personale sanitario. Dei 5.618 conducenti, controllati con precursori e alcooltest, 369 sono stati sanzionati poiché avevano un tasso superiore a 0,5 g/l, (ai sensi dell'art. 186, comma 2, Cds, per guida in stato di ebbrezza). Tra i 2.337 soggetti sottoposti ad accertamenti medici, il 4,1% dei controllati (230) avevano assunto droghe. Le successive analisi di laboratorio hanno confermato la positività, ad almeno una sostanza psicoattiva, di 164 conducenti, pari al 71,3% positivi al test di screening. Nello stesso periodo, nelle notti dei fine settimana – conclude Santo Puccia – la Stradale ha impiegato 7.867 pattug

...

Consultazione dell'intero articolo riservata agli abbonati

09/03/2023