

Ravenna - Il luogo in cui perse la vita il piccolo Gionatan La Sorsa di 4 anni, investito e ucciso sulle strisce pedonali da un pirata della strada il 22 giugno 2014



TRASGRESSIONI STRADALI E VIOLENZE STRADALI

I^ parte

UNA QUESTIONE DI FONDO

Gli episodi di fuga dal luogo dell'incidente continuano ad aumentare: +9,3% nei primi 8 mesi del 2015; +18,4% tra il 2011 e il 2014, con una crescita annuale costante (fonte: Osservatorio ASAPS). Nello stesso periodo (2011-2014) gli incidenti stradali con vittime sono passati da 205.638 a 174.400, con una riduzione di -15,2% (dati Istat). Due andamenti così largamente e stabilmente divergenti non sono occasionali, ci danno una importante indicazione che merita un approfondimento per affrontare più efficacemente una delle azioni più odiose e infamanti, analoga alla violenza su minori, donne, anziani, inabili e a poco altro. In effetti, ci sono elementi per sostenere che la fuga dall'incidente non costituisce un comportamento riconducibile alle disattenzioni e alle trasgressioni più o meno occasionali al Codice della Strada ma ha altre radici, riconducibili ai comportamenti violenti e irresponsabili realizzati anche, ma non solo, nell'ambito del trasporto stradale.

La questione di fondo è: quali e quanti incidenti sono riconducibili alla violenza stradale? come tracciare un confine tra gli incidenti riconducibili ad atti violenti e gli incidenti riconducibili ai fattori di rischio tipici della incidentalità stradale (distrazione, trasgressioni più o meno gravi del CdS, trascuratezza nell'adottare stili di guida sicuri, disinformazione, stato psico-fisico del conducente, strade inadeguate, discipline del traffico carenti, etc.). Individuare un confine tra trasgressioni stradali e violenze stradali consente di distinguere due fenomeni simili nella forma (l'incidente stradale) ma nettamente diversi nella sostanza e di adottare strumenti di prevenzione e di contrasto differenziati e specifici.

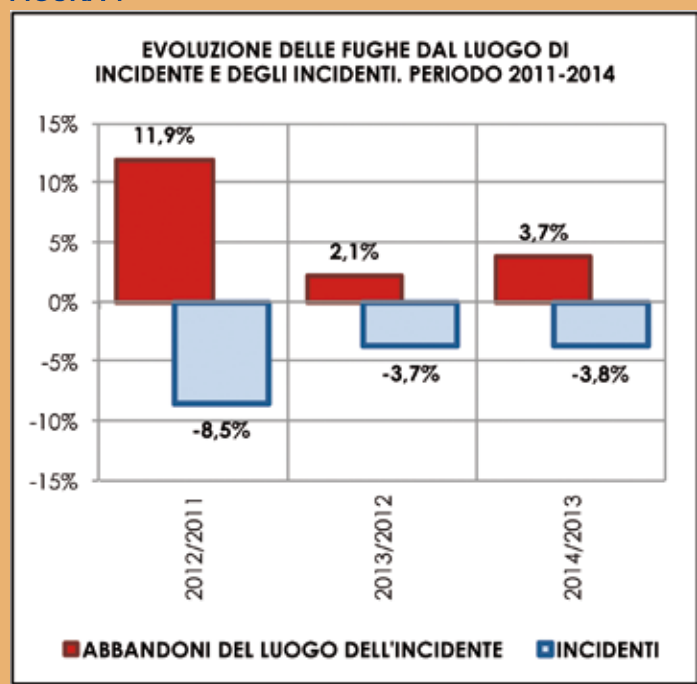
LE DIMENSIONI DEL FENOMENO E LA SUA EVOLUZIONE

Le fughe dal luogo dell'incidente sono un fenomeno gravissimo quantitativamente limitato: nel 2014 su 174.400 incidenti stradali con vittime l'Osservatorio ASAPS ha rilevato 1.009

fughe dal luogo dell'incidente: lo 0,6% (ma l'Osservatorio ASAPS rileva solo gli episodi con conseguenze più gravi. Ndr). Voglio essere chiaro, i limiti quantitativi non sminuiscono la gravità e la rilevanza sociale del fenomeno. Gli omicidi di tipo mafioso denunciati dalle forze dell'ordine nell'ultimo triennio sono stati meno di 60 l'anno, non per questo la mafia cessa di essere un fenomeno di assoluto rilievo sociale, basato su comportamenti violenti gravi e sistematici che colpiscono tutta la collettività.

Lo stesso vale per le fughe dall'incidente stradale. Il punto è, che nel 2011, le fughe dall'incidente hanno riguardato lo 0,4% degli incidenti totali, siamo di fronte ad un fenomeno che aumenta rapidamente e stabilmente, anno dopo anno, sia in termini relativi che in termini assoluti, in controtendenza rispetto all'incidentalità stradale; **figura 1**.

FIGURA 1



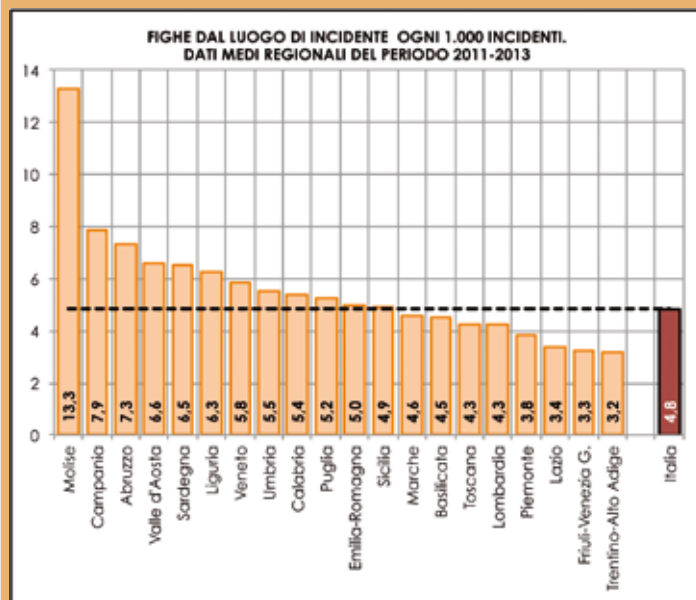
C'è poi da considerare che gli incidenti con fuga hanno una caratteristica assolutamente anomala: un indice di gravità di 8,9 morti per 100 vittime complessive che, nel primo semestre 2015 sale a 10,6; valori elevatissimi che non hanno alcun riscontro non solo con la media nazionale (1,3 morti per 100 vittime) ma neanche con l'incidentalità che avviene nelle condizioni di maggiore rischio, come quelli che si verificano nella notte fonda / alba (tra le 00:00 e le 06:00) dove si contano 2,5 morti per 100 vittime o sulle 100 tratte stradali più pericolose del Paese, che solo in pochissimi casi superano il valore di 5 morti per 100 vittime complessive. Soffermiamoci su questo dato: la fuga dal luogo dell'incidente non è, ovviamente, la causa che lo determina, ne è piuttosto l'infamante conclusione ma solo quando il responsabile dell'incidente ne ha la possibilità (non sempre esiste l'opportunità materiale di fuggire e sicuramente non fuggono i responsabili che muoiono o riportano ferite gravi).

Dobbiamo dunque supporre che esista un insieme di incidenti di estrema gravità (8 volte più gravi della media) più ampio di quelli con fuga, al termine dei quali, in alcuni casi, si verifica la fuga del responsabile, in altri no. All'origine di questo insieme di incidenti ci sono sicuramente trasgressioni al CdS molto gravi (come la guida in stato di forte ebbrezza, la velocità eccessiva, il mancato rispetto dello stop o del semaforo, la guida contromano, etc.) spesso combinate tra loro, altrimenti non si determinerebbe un indice medio di gravità tanto elevato. D'altro lato lo stesso Osservatorio ASAPS indica che, tra i fuggitivi individuati nelle ore o nei giorni successivi, il 18% risultava ancora in stato di ebbrezza. Tra questi incidenti di estrema gravità e tutti gli altri c'è solo una diversità di grado o esistono differenze più profonde?

L'esame dei dati regionali fornisce qualche indizio interessante

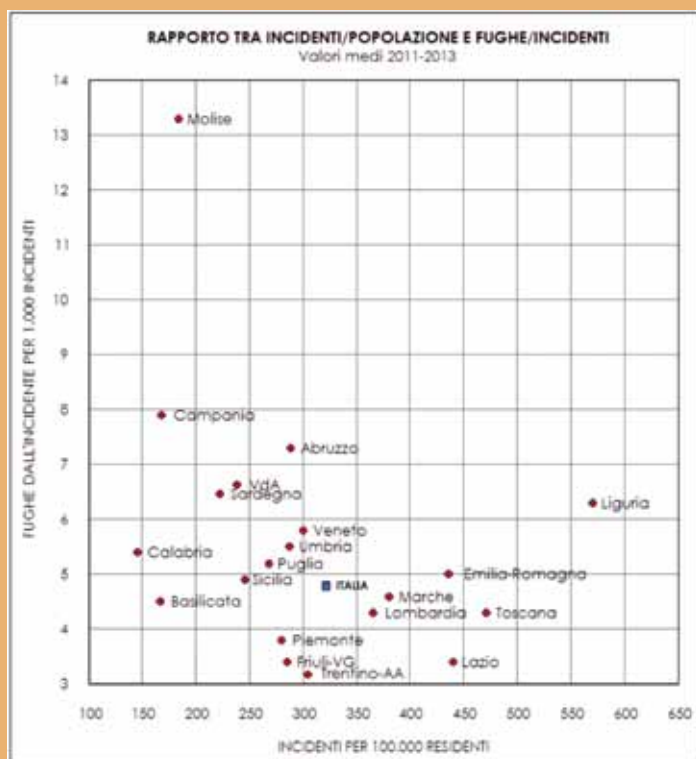
Nel triennio 2011-2013 la quota media nazionale di fughe dall'incidente è stata lo 0,5% ma in regioni come il Trentino-Alto Adige e il Friuli e Venezia Giulia le fughe si attestano sullo 0,3% degli incidenti complessivi mentre nel Molise si arriva all'1,3% (quota oltre 4 volte più alta di quella del Trentino-Alto Adige); in Campania allo 0,8% e in Abruzzo allo 0,7%; **figura 2**.

FIGURA 2



Inoltre, i tassi di fuga più alti si rilevano in regioni dove i tassi di incidentalità sono più bassi. Sempre nel Molise si rileva uno dei più bassi tassi di incidentalità (184 incidenti per 100.000 abitanti, contro una media nazionale di 322) con un tasso di fuga pari allo 1,3%; in Campania, con un tasso di incidentalità ancora più basso (168 incidenti per 100.000 abitanti) il tasso di fuga è dello 0,8%. Per contro, in Toscana si rilevano 471 incidenti per 100.000 abitanti (quasi 3 volte più che in Molise) ma il tasso di fuga è lo 0,4% (1/3 di quello rilevato in Molise); una condizione analoga si rileva nel Lazio, dove a fronte di 440 incidenti per 100.000 residenti il tasso di fuga si attesta sullo 0,3%; **figura 3**.

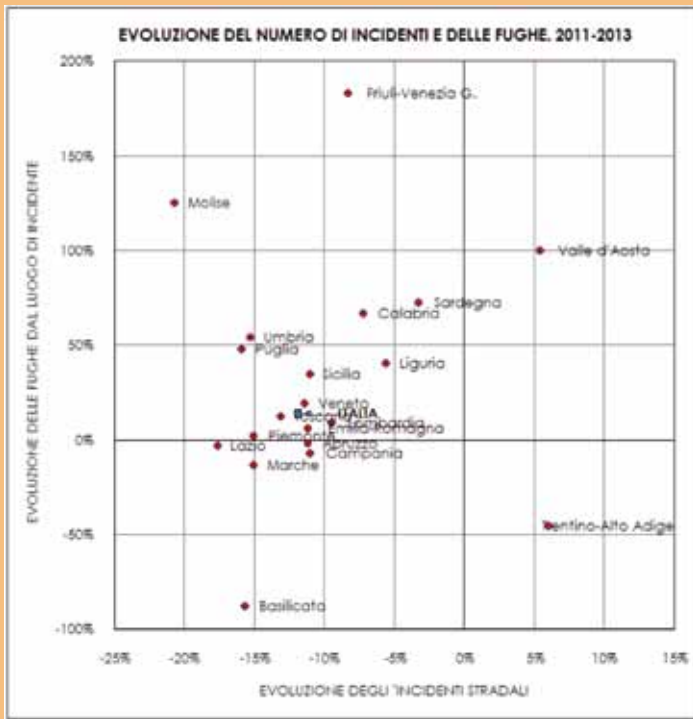
FIGURA 3



Inoltre, l'evoluzione degli incidenti e quella delle fughe seguono dinamiche assolutamente indipendenti: in valle d'Aosta crescono entrambi; nel Trentino Alto Adige gli incidenti aumentano e le fughe diminuiscono; in 5 regioni diminuiscono entrambi (Abruzzo, Campania, Lazio, Marche e Basilicata); nelle rimanenti 13 regioni (Friuli Venezia Giulia, Sardegna, Liguria, Calabria, Sicilia, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, etc.) gli incidenti diminuiscono ma le fughe aumentano; **figura 4**.

Questi dati – e altri che omettiamo per brevità – non sono compatibili con una interpretazione della fuga dal luogo dell'incidente come fenomeno generato da una quota casuale di cittadini responsabili di un incidente stradale che, presi dal panico e, magari, in stato di ebbrezza o privi della copertura assicurativa, perdono il controllo e fuggono. Sicuramente esiste una componente casuale ma non è quella prevalente

FIGURA 4

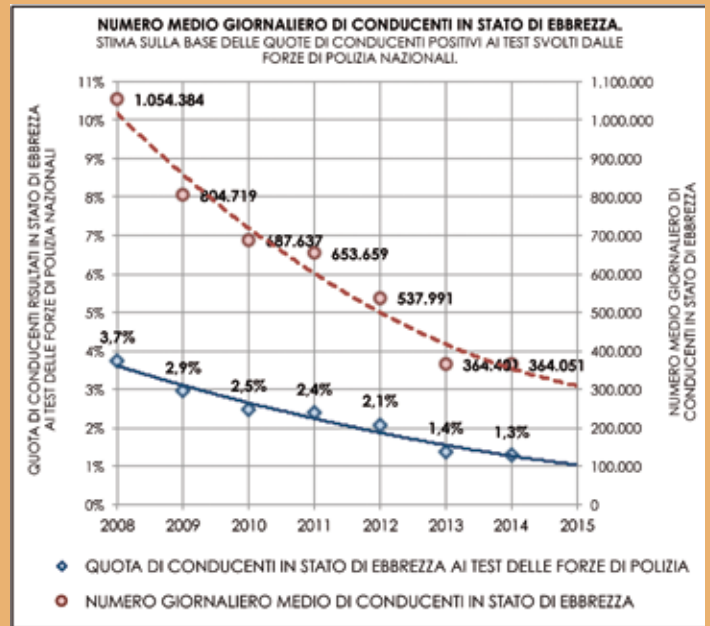


poiché altrimenti le fughe dal luogo dell'incidente avrebbero più e meno la stessa evoluzione del numero degli incidenti, il livello medio di gravità degli incidenti non sarebbe 8 volte più elevato della media, la distribuzione per regione sarebbe più proporzionale al numero di incidenti, ai tassi di incidentalità, alla loro evoluzione e, soprattutto, l'evoluzione delle fughe risentirebbe delle politiche di sicurezza stradale, cosa che non accade, come vediamo di seguito.

IL CONFRONTO CON LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

Il confronto tra l'evoluzione delle fughe dal luogo di incidente e la guida in stato di ebbrezza fornisce ulteriori elementi di valutazione. Polizia Stradale e Arma dei Carabinieri ogni anno effettuano più di 1,5 milioni di controlli etilometrici (il massimo è stato raggiunto nel 2011 con 1,8 milioni); altri ne fanno le Polizie Locali. I risultati dei test rivelano che i conducenti in stato di ebbrezza siano passati dal 3,7% del totale nel 2008 all'1,3% nel 2014 (ricordiamo che in questo anno la quota di conducenti fuggiti, successivamente identificati e risultati in stato di ebbrezza è stata del 18%, circa 14 volte più elevata). Poiché in Italia il numero medio giornaliero di conducenti di autovetture, motocicli e ciclomotori è passato (anche a causa della crisi economica) dai 28 milioni del 2008 ai 27 milioni del 2014 (dati del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti), la quota di test etilometrici positivi implica che, mediamente, ogni giorno sulle nostre strade nel 2008 circolavano 1.100.000 conducenti in stato di ebbrezza, nel 2009 erano scesi a 800.000; nel 2010 erano 690.000 e così di seguito fino al 2014, con 360.000 conducenti/giorno in stato di ebbrezza. In valori assoluti la riduzione è ancora

FIGURA 5



più impressionante e premia le politiche nazionali e locali di informazione, di sensibilizzazione, di supporto ai conducenti per il rientro a casa, di controllo, dissuasione e repressione, realizzate negli ultimi anni; **figura 5**.

Resta il fatto che l'anno scorso le nostre strade sono state percorse mediamente ogni giorno da 360.000 conducenti in stato variamente avanzato di ebbrezza. Situazioni analoghe sono state rilevate:

- nel Regno Unito (fonte: Dipartimento per i Trasporti) con il 3,1% di conducenti in stato di ebbrezza nel 2012 e il 3,0% nel 2013 (ma in questo Paese la polizia esegue pochi test, circa 100.000 l'anno, mirati su conducenti sospettati di guidare in stato di ebbrezza e le quote risultano necessariamente più ampie di quelle dei test occasionali);
- in Spagna (fonte: Direzione Generale del Traffico del Ministero dell'Interno) dove nel 2013 sono stati effettuati 6,4 milioni di controlli etilometrici (non sarebbe interessante ragionare sulle risorse e sulle condizioni che consentono alla polizia spagnola di effettuare 138 controlli ogni 1.000 abitanti mentre in Italia, con un cospicuo impegno, non se ne riescono a fare più di 28?) con 105.225 esiti positivi, l'1,6% del totale (in Italia, nello stesso anno, erano l'1,4%);
- in Francia (fonte: Observatoire Nationale Interministériel de la Sécurité Routière - ONISR) dove nel 2010 i conducenti in stato di ebbrezza erano il 3,4% (in Italia in quell'anno ne venivano rilevati il 2,5%).

Tornando al nostro Paese, la drastica riduzione del numero medio giornaliero di conducenti in stato di ebbrezza concorre significativamente alla riduzione generale degli incidenti stradali anzi, ne costituisce un fattore traente. Per inciso,

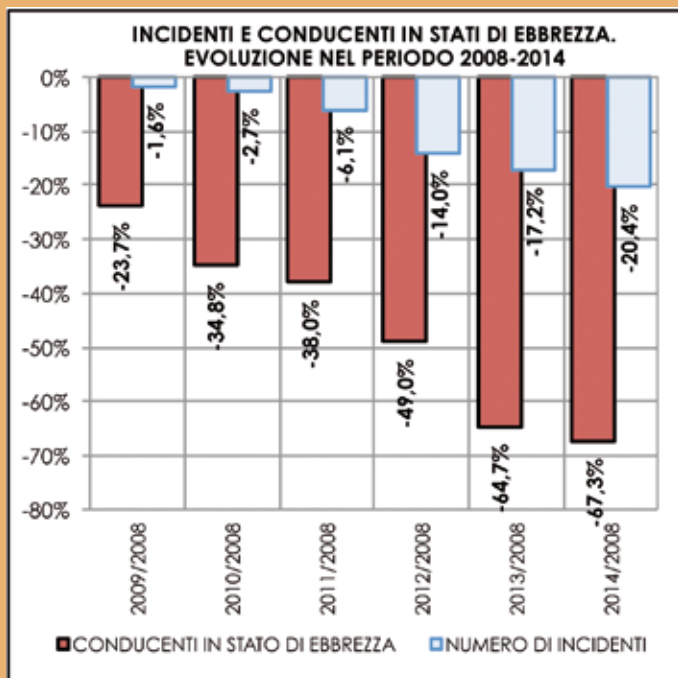
questi dati non ci autorizzano affatto a considerare risolto o di secondaria importanza il fenomeno della guida in stato di ebbrezza, per almeno due ordini di motivi.

A. Nei Paesi dove si identificano gli incidenti alcool-correlati (quelli dove almeno uno dei conducenti coinvolti risulta in stato di ebbrezza) la quota di morti in incidenti alcool-correlati è compresa tra il 20% e il 30% (Francia, 2013: 29%; Regno Unito, 2012: 18%; Spagna, 2013: 29%; USA, 2013: 26%). Dunque, una piccola quota di conducenti in stato di ebbrezza genera quote molto elevate di incidenti mortali con un fattore di moltiplicazione che varia da 8 a 18 volte. Se questo fattore valesse anche per l'Italia la mortalità in incidenti alcool-correlati nel 2014 sarebbe stata tra il 10% e il 24% di quella totale; la misura reale non la conosciamo perché il nostro è uno dei pochissimi Paesi sviluppati che non dispongono di dati sull'incidentalità alcool-correlata, l'Istat ne ha sospeso la diffusione dal 2009 e negli anni precedenti (2007 e 2008) registrava l'1,8% di incidenti alcool-correlati e il 2,8% di morti in incidenti alcool-correlati laddove in Francia, negli stessi anni, ne venivano rilevati 10 volte tanti (il 28%). Le sostanziali carenze dei dati raccolti dall'Istat limitano gravemente le possibilità di individuare le più efficaci misure di contrasto.

B. Sappiamo che in alcuni Paesi l'allentamento dell'impegno in questa materia si è risolto nella stabilità o nella crescita della quota di conducenti in stato di ebbrezza. Se si vuole migliorare il risultato attuale è necessario proseguire e rafforzare l'impegno in questo settore.

Tornando al tema di queste considerazioni, l'incidentalità generale e la guida in stato di ebbrezza costituiscono due fenomeni coerenti e collegati da una relazione di tipo causa-effetto, dove la più intensa riduzione dei conducenti in stato di ebbrezza, determinata anche dalle politiche di sicurezza stradale poste in essere in questo settore, trascina verso il basso la meno intensa riduzione degli incidenti stradali, **figura 6.**

FIGURA 6



IL CONFRONTO CON LE "STRAGI DEL SABATO SERA"

Il fenomeno delle "stragi del sabato sera" ci fornisce ulteriori elementi di valutazione. Anche in questo caso in Italia non disponiamo di una rilevazione specifica del fenomeno ma possiamo valutarlo esaminando il numero di incidenti che accadono nella notte del venerdì (in realtà ci riferiamo alla notte del venerdì tra le 22:00 e le 24:00 e del mattino della sabato, tra le 0:00 e le 6:00) e nella notte del sabato (tecnicamente tra le 22:00 e le 24:00 del sabato e le 0:00 e le 6:00 della domenica). Sono 16 ore durante le quali, nel triennio 2010-2012, si sono verificati mediamente 1.860 incidenti ogni ora (63 dei quali con esito mortale) per un totale di 29.765 incidenti (1.000 con esito mortale). Si tratta, anche in questo caso, di un fenomeno di dimensioni limitate ma di grande rilevanza sociale.

Gli incidenti che per brevità chiameremo "del sabato sera" (ma che avvengono nei tempi indicati sopra) costituiscono il 4,9% del totale; molti meno di quelli che si verificano negli orari dove prevalgono gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola (31,5% del totale) o dove prevalgono gli spostamenti per lavoro e per servizi (29,1%). Sono anche meno di quelli che accadono nelle ore diurne del sabato e della domenica, quando prevalgono gli spostamenti per incontri, acquisti, gite familiari di fine settimana, etc. (16,4%) nonché di quelli che avvengono nella fascia tipica delle uscite serali (tra le 20:00 e le 24:00, senza contare i giorni del venerdì del sabato, tempi nei quali prevarrebbero gli spostamenti "del sabato sera") per incontrare parenti e amici, per andare al cinema o a cena fuori, etc. (un altro 14,0%).

Quantitativamente, gli incidenti e le vittime "del sabato sera" equivalgono a quelli che si verificano durante gli spostamenti tra le 00:00 e le 06:00 dal lunedì al venerdì, caratterizzati da una elevata presenza di spostamenti per il trasporto di merci e per lavoro (3,6%); **figura 7.**

FIGURA 7



Ma gli incidenti "del sabato sera" sono quelli – con il più elevato livello di gravità: 2,5 morti su 100 vittime complessive (media nazionale: 1,3; ore diurne: 1,2; ore degli incontri serali: 1,5). Come si vede, la gravità media degli incidenti "del sabato sera" è estremamente elevata (il doppio della media) ma resta assolutamente distante dal livello di gravità degli incidenti con fuga (8 volte più alta della media).

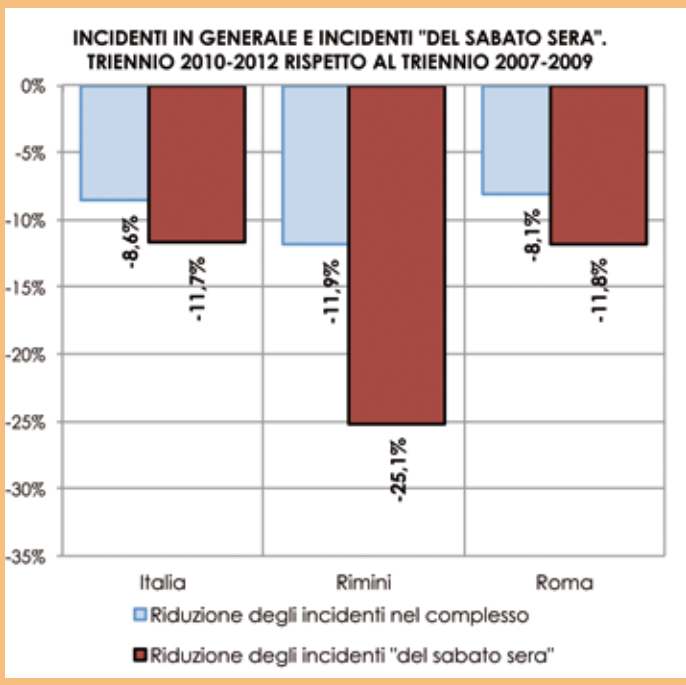
Inoltre l'evoluzione degli incidenti "del sabato sera" è coerente

con l'evoluzione generale dell'incidentalità stradale, anzi, gli incidenti "del sabato sera" si riducono in misura molto più ampia dell'incidentalità in generale. Il triennio 2010-2012, rispetto a quello precedente, segna una riduzione di -11,7% contro una riduzione dell'incidentalità generale di -8,6%.

Ma l'aspetto più rilevante è che la riduzione dell'incidentalità "del sabato sera" supera il -25% in province dove, accanto ad una intensa opera di informazione e sensibilizzazione, sono state realizzate misure di controllo, prevenzione e dissuasione molto pervasive e sono stati offerti servizi alternativi per il rientro a casa. Cito, per i molti casi virtuosi, quello della provincia di Rimini, dove la riduzione degli incidenti "del sabato sera" (-25,1%) risulta oltre due volte più ampia della riduzione media nazionale degli incidenti "del sabato sera" e 2,5 volte più ampia della riduzione del numero complessivo degli incidenti stradali nella provincia (-11,9%).

Al contrario in aree dove l'azione di informazione e sensibilizzazione è stata più limitata, le misure di prevenzione, controllo e dissuasione sono state meno pervasive, l'offerta di servizi alternativi per il rientro a casa meno efficace, la riduzione degli incidenti "del sabato sera", non procede oltre la media nazionale. Cito, sempre per tutti, il caso della provincia di Roma, dove gli incidenti "del sabato sera" si sono ridotti meno del -11,8%; **figura 8**.

FIGURA 8



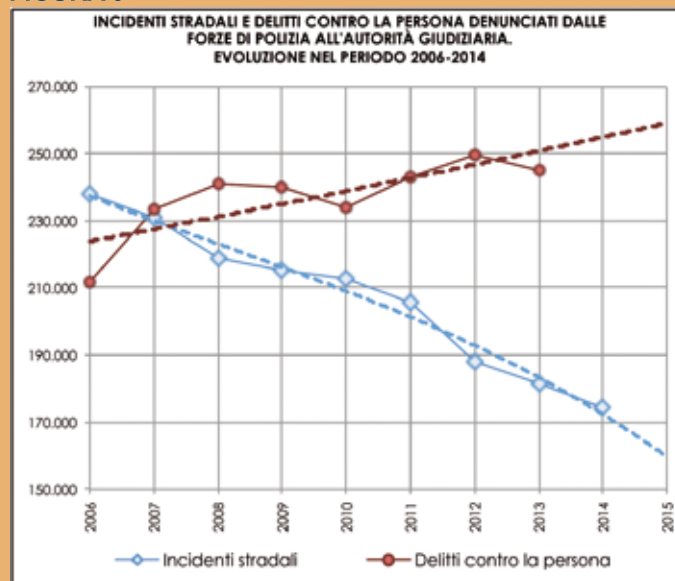
POLITICHE DI SICUREZZA E RIDUZIONE DELL'INCIDENTALITÀ PIÙ GRAVE

Dunque, la guida in stato di ebbrezza e le "stragi del sabato sera" sono fenomeni in forte riduzione e, ciò che più conta, la loro riduzione è correlata alla completezza e all'efficacia delle politiche di sicurezza stradale (misure integrate di informazione, sensibilizzazione, supporto al conducente, controlli, dissuasione e repressione). Tutto ciò non accade

per le fughe dal luogo dell'incidente, che non solo evolvono in controtendenza ma sono anche insensibili alle politiche di sicurezza stradale.

In definitiva, le informazioni disponibili allo stato attuale ci indicano chiaramente che le fughe dal luogo dell'incidente costituiscono un fenomeno con caratteristiche strutturali e dinamiche che lo differenziano nettamente sia dall'incidentalità stradale in generale, sia dall'incidentalità stradale più grave che si determina con la guida in stato di ebbrezza e nei rientri "del sabato sera". C'è un divario strutturale netto tra incidentalità generale e quella con fuga dall'incidente, la cui evoluzione appare analoga a quella dei delitti contro la persona, anche questi in crescita; **figura 9**.

FIGURA 9



Sotto questo aspetto le fughe dal luogo dell'incidente rappresentano la parte visibile di un insieme più ampio di incidenti di altissima gravità, che comprende sia una parte di incidenti dove il responsabile si è trovato nelle condizioni materiali e soggettive per fuggire, sia una parte di incidenti dove il responsabile non ha avuto l'opportunità di fuggire.

Per saperne di più, per misurare questo insieme di incidenti ad altissima gravità, sarebbe necessario disporre di molte altre informazioni. In effetti le statistiche dell'Istat comprendono il dato sui veicoli non noti che, in teoria, sono quelli che a causa della fuga dal luogo dell'incidente non possono essere identificati dalle forze di polizia. Alcuni test di confronto con i dati dell'Osservatorio ASAPS indicano però che si tratta di dati non coerenti: in una stessa regione, da un anno all'altro i dati Istat sui veicoli non noti fanno registrare radicali variazioni in aumento e in diminuzione, risultano di volta in volta ampiamente superiori e poi ampiamente inferiori a quelli relative alle fughe dal luogo dell'incidente registrate dall'Osservatorio ASAPS, con variazioni casuali che – stando ai pochi test effettuati – li rendono inutilizzabili. ■

Segue prossimo numero

***Direttore della RST srl.**