



Facciamo luce sulle vere cause degli incidenti Il mistero nei dati ISTAT - ACI della reale incidenza di alcol e droga

S

e vogliamo cercare di affrontare in maniera seria e permanente un problema che crea dei danni alla salute, come quello della violenza stradale, che ogni anno uccide migliaia di persone e ne ferisce centinaia di migliaia, dovremmo capire bene quali sono le cause principali che determinano i danni maggiori. Tutto questo per iniziare ad aggredirle con attività, che in ambito della "Safety" nei campi dell'educazione (Education); norme e controlli (Enforcement) e infrastrutture e tecnologia (Engineering).

Su questi ci dovrebbe aiutare il lavoro di Istat-ACI, ma andando a guardare il Rapporto 2022 incidenti stradali di Istat-ACI¹, pubblicato nel luglio 2023 non troviamo un grande aiuto in questo, anzi diverse mancanze e confusioni.

Per prima cosa mancano completamente le cause (quelle che Istat-ACI chiama circostanze) **relative alle condotte di guida che causano scontri che provocano feriti gravi e morti.**

Il colpo di frusta da piccolo tamponamento ha sicuramente un impatto diverso sulla persona e sulla società rispetto alla lesione midollare che porta alla paralisi degli arti inferiori. Ma questo ragionamento pare non essere di interesse per Istat-ACI. L'istituto di statistica si concentra sull'indicazione delle circostanze che hanno portato alla collisione relative a tutti i 165.889 scontri con lesioni riportati da Istat-ACI (che ricordo sono il 34% in meno di quelli effettivamente accaduti nel 2022, ben 254.358, come riportato dalle assicurazioni²)

Nella infografica pubblicata (figura 1) Istat-ACI indicano le prime tre circostanze mettendole in ordine. Ma siamo poi così sicuri che siano queste le prime tre cause e non ci sia altro? E che sia questo l'esatto ordine nel caso di scontri che provocano feriti gravi e morti?



Figura 1 – Prime tre circostanze indicate da Istat-ACI nel rapporto 2022

La tabella che Istat-ACI hanno pubblicato per il 2022 relativa agli scontri con feriti è la seguente (figura 2)

PROSPETTO 5. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE PER CATEGORIA DELLA STRADA¹⁵

Anno 2022, valori assoluti (V.A.) e composizione percentuale (a)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	20.159	12,7	12.542	21,4	32.701	15,0
Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo	25.995	16,3	3.845	6,6	29.840	13,7
- procedeva senza rispettare lo stop	9.204	5,8	1.596	2,7	10.800	5,0
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	6.762	4,3	896	1,5	7.658	3,5
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	8.523	5,4	1.232	2,1	9.755	4,5
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	1.506	0,9	121	0,2	1.627	0,7
Procedeva con velocità troppo elevata	12.886	8,1	7.430	12,7	20.316	9,3
- procedeva con eccesso di velocità	12.455	7,8	7.150	12,2	19.605	9,0
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	431	0,3	280	0,5	711	0,3
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	8.750	5,5	6.483	11,1	15.233	7,0
Manovrava irregolarmente	12.572	7,9	4.216	7,2	16.788	7,7
Svoltava irregolarmente	4.014	2,5	585	1,0	4.599	2,1
Procedeva contromano	3.113	2,0	1.786	3,1	4.899	2,3
Sorpassava irregolarmente	2.974	1,9	1.425	2,4	4.399	2,0
Ostacolo accidentale	2.498	1,6	2.222	3,8	4.720	2,2
Animale domestico o selvatico urtato	160	0,1	333	0,6	493	0,2
Veicolo fermo evitato	703	0,4	527	0,9	1.230	0,6
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	7.025	4,4	160	0,3	7.185	3,3
Busho, ecc. evitato e urtato	394	0,2	508	0,9	902	0,4
Circostanza imprecisata	35.086	22,1	6.496	11,1	41.582	19,1
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1.892	1,2	504	0,9	2.396	1,1
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	5.977	3,8	1.932	3,3	7.909	3,6
Comportamento scorretto del pedone	5.328	3,4	571	1,0	5.899	2,7
Totale comportamento scorretto del conducente e del pedone	149.516	94,0	51.565	88,2	201.081	92,4
Altre cause	9.518	6,0	6.928	11,8	16.446	7,6
Totale cause (b)	159.034	100,0	58.493	100,0	217.527	100,0

(a) Sono incluse nel prospetto tutte le circostanze registrate per i primi due veicoli coinvolti. Per ogni veicolo possono essere indicate fino a tre tipologie di circostanze.

(b) Il totale cause è riferito al numero complessivo delle cause accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente, comunicate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo. Il dettaglio delle singole voci in tabella è riferito alle sole circostanze legate ad inconvenienti di circolazione.

Figura 2 – Tabella di dettaglio delle cause accertate o presunte di scontri con lesioni 2022 Istat-AC

Si può notare subito qualcosa di strano nell'elenco. Non è ordinato. Su 217.527 cause accertate o presunte (ne possono essere indicate più di una per ognuno dei 165.889 scontri dichiarati da Istat) **la causa che è maggiormente indicata è "circostanza imprecisata" che con 41.582 segnalazioni prenderebbe di gran lunga il primo posto raggiungendo quasi il 20% dei casi.**

Ma come è possibile che siano così tanti i casi nei quali l'operatore che rileva il sinistro non è in grado di fornire una causa presunta nel riportare l'evento all'Istat? Il dubbio è che spesso, soprattutto nel caso di scontri che coinvolgono solo un veicolo, non si ponga molta attenzione a indicare la causa dato che non ci saranno implicazioni di tipo legale/civile. È comunque una prassi sbagliata e che andrebbe corretta.

Discorso a parte lo meritano la guida in stato di ebrezza e/o sotto l'effetto di stupefacenti. Come indicato nel report Istat-ACI relativo al 2022 queste "circostanze" non vengono più riportate da Istat ACI dal 2009 (vedi testo seguente in corsivo)

A partire dai dati riferiti all'anno 2009, l'Istat non include, nel prospetto 4, i dati sugli incidenti stradali dettagliati per le circostanze legate allo stato psicofisico. Ad oggi, la fornitura all'Istat di tale informazione da parte degli organi di rilevazione appare ancora non completamente esaustiva [...]

Quindi a partire dal 2009 Istat-ACI non hanno in alcun modo lavorato affinché questa importante informazione venisse raccolta e trasmessa in maniera appropriata dai rilevatori. L'unico passo in avanti che è stato fatto è quello di indicare nel report annuale (come riportato di seguito in corsivo) i dati della Polizia Stradale e Carabinieri, che rilevano solo il 33% degli scontri riportati ad Istat (il restante 67% è rilevato dalle Polizie municipali).

Da tali fonti (Polizia e Carabinieri) risulta che su un totale di 56.284 incidenti con lesioni osservati dai due Organi di rilevazione, in 5.577 casi almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti era in stato di ebbrezza mentre in 1.671 casi era sotto l'effetto di stupefacenti. Il 9,9% e il 3,0% degli incidenti rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale nel complesso è correlato quindi ad alcol e droga

Se sommo le due percentuali (9,9% Alcol e 3,0% droga) ottengo la presenza di una guida sotto l'effetto di alcol e droga sul 12,9% degli scontri con lesioni rilevati da Polizia e Carabinieri. Posso assumere che la % sia la stessa su quelli rilevati dalle Polizie municipali (e faccio un errore sicuramente per difetto dato che è ragionevole pensare che il fenomeno della guida sotto l'effetto di alcol e droga sia più diffuso in ambito urbano che in autostrada o su strade extraurbane) Otterrei dunque che la **circostanza "guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti" sarebbe presente in 23.476 scontri, entrando di diritto nelle prime tre cause per tutti gli scontri con lesioni.**

Altri dati citati ad esempio dall'Istituto Superiore della Sanità indicano che uno scontro con feriti su 4 (quindi il 25%) è attribuibile alla guida sotto l'effetto di alcol³ con una percentuale che arriva al 30/35% nei mortali⁴. Purtroppo, non conosciamo il dato reale ma possiamo affermare a ragione che **la guida in stato di ebbrezza, spesso accompagnata anche da assunzione di stupefacenti, rappresenta una delle prime tre cause di scontri con feriti gravi e morti sulla strada.**

Allora perché continuiamo a dire che la prima causa degli incidenti stradali è la distrazione? **Perché secondo me rappresenta un modo semplice per descrivere il fenomeno e allontana le re-**

sponsabilità reali che non piacciono né al mondo dell'auto né a quello del vino: l'alta velocità e la guida in stato di ebbrezza.

Nel 2022 sono avvenuti in Italia 1.816.843 scontri fra mezzi denunciati alle assicurazioni⁵. È molto diverso indicare le cause che provocano quasi due milioni di scontri fra mezzi (dove la distrazione può essere un fattore determinante negli scontri con soli danni o feriti leggeri ad esempio) rispetto ad **analizzare gli scontri che provocano feriti gravi e morti dove la velocità e la guida in stato di ebbrezza fanno sicuramente da padrone.**

Perché accade tutto questo? La spiegazione che sono portato a dare, dopo tanti anni di lavoro su questo tema, è solo economica-sociale. Siamo e siamo stati per tanto tempo un paese costruttore di auto e moto - forti nel settore dei mezzi sportivi ad alte prestazioni - e siamo fra i primi produttori al mondo di vino. Questa potenza economico-sociale presente a livello paese con tanti operatori del settore, pubblicità e investimenti, condiziona e ha condizionato (anche in modo indiretto) il legislatore e chi ci amministra. Per questo dare troppa evidenza alla enormità del fenomeno dei morti e feriti sulle nostre strade, legato principalmente alla velocità e all'alcol, non va bene. Considerare la prima causa degli "incidenti" la distrazione, spesso attribuita esclusivamente ai dispositivi elettronici, non danneggia una "nostra industria" e tiene ai margini le vere cause che potrebbero invece colpire un tessuto sociale che porta voti (chi beve vino e ama andare veloce in auto e moto). Personalmente non credo che questo condizionamento sia diretto, frutto di corruzione o altro. Molto probabilmente è semplicemente un adeguarsi al "sentiment" della popolazione. È il frutto di una politica più attenta al consenso che alla giusta amministrazione di una cosa pubblica. L'ultima speranza di un cambiamento è che le nuove generazioni, sicuramente più attente all'ambiente e alla sostenibilità futura, aprano gli occhi e vadano a colpire le vere cause della violenza sulle nostre strade e riescano così a salvare tante vite. ■

***Vice presidente
Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus**

1 - https://www.istat.it/it/files//2023/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2022_IT.pdf

2 - Pagina 175 report ANIA 2022 <https://www.ania.it/documents/35135/0/LAssicurazioneItaliana-2023+WEBVER.pdf/68ffb7ef-d05a-ffe-0ee5-d3c43987829c?version=1.0&t=1688648107342>

3 - [h#ps://www.epicentro.iss.it/alcol/alcol_ebp](https://www.epicentro.iss.it/alcol/alcol_ebp)

4 - [h#ps://www.ars.toscana.it/aree-dintervento/problemi-di-salute/incidenU-stradali-domesUci-e-balneari/incidenU-stradali/news/2475-incidenU-stradali-alcol-correlaU-daU-preoccupanU-dalla-commissione-europea.html#:~:text=L'IsUtuto%20superiore%20di%20Sanit%C3%A0,a#esterebbe%20a%20circa%201.100%2D1.300](https://www.ars.toscana.it/aree-dintervento/problemi-di-salute/incidenU-stradali-domesUci-e-balneari/incidenU-stradali/news/2475-incidenU-stradali-alcol-correlaU-daU-preoccupanU-dalla-commissione-europea.html#:~:text=L'IsUtuto%20superiore%20di%20Sanit%C3%A0,a#esterebbe%20a%20circa%201.100%2D1.300)

5 - Pagina 168 - [h#ps://www.ania.it/documents/35135/0/LAssicurazioneItaliana-2023+WEBVER.pdf/68K7ef-d05a-0ee5-d3c43987829c?version=1.0&t=1688648107342](https://www.ania.it/documents/35135/0/LAssicurazioneItaliana-2023+WEBVER.pdf/68K7ef-d05a-0ee5-d3c43987829c?version=1.0&t=1688648107342)