



Finalmente l'Unione Europea parla anche dei feriti gravi sulla strada

Da 16 anni si parla di dimezzare la mortalità stradale, ma poco si è detto dei feriti gravi. 135mila nel 2014, secondo la Commissione Europea; che finalmente inizia a occuparsene, con uno studio mirato a creare un database comune e ad analizzare le situazioni ricorrenti, per definirne le politiche di contrasto. E ci sono già le prime raccomandazioni e linee guida.

Il 17 ottobre 2016, il Directorate Generale per Mobilità e Trasporti della Commissione Europea (DG MOVE), ha presentato uno studio sui feriti gravi da incidente stradale nell'Unione Europea. Si tratta della prima ricerca coordinata sul tema dei feriti gravi; categoria per la quale si è ottenuta una riduzione inferiore rispetto a quella dei morti.

Come tutti sapete, nel 2000 è partito un positivo impegno europeo al dimezzamento della mortalità stradale per ogni decennio del Secolo. Fino a oggi però, poco si è parlato di feriti gravi. Addirittura è mancata una definizione univoca di questa categoria. E l'UE non ha mai fissato un obiettivo di riduzione dei feriti. Anzi, solo nel marzo 2016 è stato comunicato il numero ufficiale di feriti definiti gravi dalla Commissione Europea: 135mila nel 2014.

Il punto di partenza dello studio odierno è stato la definizione di ferito grave, individuato come il paziente con punteggio 3 o superiore nella scala "Maximum Abbreviated Injury Scale"; indicato convenzionalmente come MAIS3+. A patto che non fosse sopravvenuta la morte nei 30 giorni successivi all'incidente; altrimenti il paziente sarebbe stato inserito nella statistica dei morti da incidente.

Novi i paesi coinvolti: Austria, Rep. Ceca, Francia, Germania, Italia, Olanda, Spagna, Svezia e Inghilterra. Eterogenei i database utilizzati, abbracciando un periodo dal 2000 al 2014. Si sono pescati e confrontati i dati delle dimissioni dagli ospedali, i rapporti di polizia e, ove presenti, gli studi approfonditi sugli incidenti. Ma fino a oggi i vari paesi si sono mossi in



ordine sparso, e spesso si sono trovati dati non confrontabili. I database nazionali vanno rivisti, e in alcuni casi non c'è un conteggio preciso dei feriti.

Laddove non c'erano dati nazionali disponibili, sono stati usati quelli del Consorzio Iglad (iglad.net), un progetto per l'armonizzazione dei dati degli incidenti avviato nel 2010 dai costruttori di automobili. Per l'Italia i dati utilizzati sono proprio gli Iglad.

Cosa emerge dallo studio

L'obiettivo di trovare dati comuni agli incidenti, per individuare le linee guida utili per prevenirli è evidente. In funzione delle categorie di utenti della strada, si cercano le circostanze più frequenti nell'ambito delle quali si sviluppano gli incidenti; gli altri veicoli coinvolti, le zone, le situazioni, le ferite riportate.

Il tutto analizzando i casi di 10.317 pedoni gravemente feriti, 37.174 ciclisti, 9.186 motociclisti e 21.557 automobilisti.

Così si scopre che in un range che va dal 48 al 58% dei casi, i pedoni non hanno ben guardato prima di attraversare. Dal 22 al 37% non hanno posto attenzione o sono stati spericolati. Nel 21% dei casi non sono stati visti dai conducenti che li hanno investiti. Diverse le lesioni riportate, in funzione del veicolo investitore: i mezzi pesanti fanno più male alla testa, le auto alle gambe se vanno piano, al torace e alla testa se vanno forte.

Per i ciclisti c'è una quasi equa divisione fra uomini e donne: 55 contro 45%. Ma in Inghilterra in bici si fanno male prevalentemente gli uomini: 83%. Differenze si notano sulle fasce d'età. In Repubblica Ceca, Francia, Germania e Olanda si fanno male soprattutto gli anziani, in Olanda e Svezia, ma ancora in Francia, si fanno più male i giovani. Curiosamente, finché non si sono guardati i dati delle dimissioni dagli ospedali, in Francia è sfuggita la casistica (invece ben rappresentata) dei ciclisti che hanno incidenti senza il coinvolgimento di altri veicoli.

I motociclisti feriti sono uomini dal 91 al 96%, nei vari paesi. Sono soprattutto giovani, fra i 18 e i 24 anni. Ma nell'Europa Centrale (SW, D, NL e UK), c'è una forte rappresentanza di 40enni feriti.

Fra le conclusioni dello studio, relativamente ai motociclisti, è interessante trovare il problema di cui parliamo da anni: i motociclisti di ritorno, che a 40 anni tornano alle due ruote senza essere formati. E poi il disegno delle strade e dei relativi arredi, che possono trarre in inganno, o risultare pericolosi in caso di caduta.

E le auto? Qui sembra ci siano due situazioni fra le più importanti: le strade di campagna, dove avvengono la maggior parte degli incidenti gravi, e il ruolo della velocità, laddove superiori i 70 km/h.

Gli incidenti più frequenti indicati sono il frontale su strada extraurbana, o quando si gira a un incrocio. Ma anche il tamponamento quando ci si immette su una strada.

In auto si tende ad avere danni al torace negli incidenti con altre auto, soprattutto se c'è l'uso della cintura, ma non dell'airbag. Ci si fa male alla testa negli urti contro mezzi pesanti. Ci si ferisce gli arti bassi negli incidenti a bassa velocità.

Occhio alle differenze fra paesi. Se si guarda ai morti, l'80% dei guidatori d'auto sono uomini. In Svezia tale percentuale scende al 70%, ma in Grecia, Bulgaria e Romania sale al 95!

Lo studio si conclude con una serie di raccomandazioni

- Ridurre le occasioni di conflitto fra gli utenti deboli e il traffico motorizzato. Quindi più marciapiede, piste ciclabili e separazione delle categorie in strada con semafori
- Riduzione delle velocità laddove ci sono utenti vulnerabili, con incremento delle "Zone30", ma anche di rotonde e plateau in rilievo

- Ostacoli protetti e vie di fuga libere per i motociclisti
- Evitare gli scalini sui tratti di strada utilizzati da mezzi a due ruote

Indicazioni politiche per l'Unione Europea

- Aiutare a creare consapevolezza sulle cause d'incidente
- Sviluppare la conoscenza delle cause d'incidente
- Aiutare gli stati membri diffondendo le best practices
- Stimolare il confronto sulla valutazione dei risultati delle politiche di sicurezza stradale messe in atto dagli stati e organizzare dei forum di confronto
- Definire un target da raggiungere per la riduzione dei feriti gravi, anche da parte dei singoli stati e delle autorità locali
- Sviluppare studi diversi sull'incidentalità e disaggregare i dati

Indicazioni per futuri studi

- Studiare le differenti modalità di mobilità e i rischi relativi
- Rivedere le caratteristiche dei singoli paesi che influenzano l'incidentalità
- Studiare meglio i fattori che determinano i feriti gravi
- Studiare migliori politiche per la riduzione dei feriti gravi
- valutare a mezzo benchmark le differenti politiche di riduzione dei feriti gravi

Allo "Study on Serious Road Traffic Injuries in the EU" (con questa dizione ufficiale è facilmente reperibile su Internet), hanno collaborato il BAST tedesco (Federal Highway Research Institute), lo SWOV olandese (Institute for Road Safety Research), e la Loughborough University inglese. ■

***Presidente dell'Associazione senza fine di lucro GuidaSicuraMoto e giornalista esperto di assicurazioni**