



[www.asaps.it](http://www.asaps.it)

Gen-Feb-Mar - N. 1/2022



Supplemento trimestrale  
alla rivista il Centauro - Organo Ufficiale ASAPS



**Centauro**



**Osservatorio il Centauro**  
 Supplemento alla rivista il Centauro  
 Organo Ufficiale A.S.A.P.S.  
 Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale

**Anno 29 - Gennaio-Febbraio-Marzo 2022 N° 1**  
 Iscrizione Tribunale Forlì/Cesena n. 1/95 del 26.01.95

**Direttore Responsabile**  
 Giordano Biserni

**Redazione**  
 c/o ASAPS - Via Consolare, 1 - 47121 Forlì  
 Tel. 0543.704015 - Fax 0543.701411  
 www.asaps.it - sede@asaps.it

**Editrice**  
 Sapidata S.p.A.  
 Via Biagio di Santolino n.78  
 47892 - Acquaviva  
 Repubblica di San Marino  
 Tel. 0549.999779 - Fax 0549.956133  
 www.sapidata.sm - info@sapidata.net

**Grafica - Impaginazione**  
 Adhoc di Michaela Albergi  
 info@adhoc-comunicazione.it

**Comitato di Redazione**  
 Giordano Biserni, Francesco Corvino,  
 Lorenzo Borselli, Roberto Rocchi,  
 Franco Medri, Maurizio Marchi,  
 Giovanni Fontana, Luigi Altamura,  
 Antonio Vernia, Giuseppe Moriconi,  
 Gianluca Fazzolari, Raffaele Chianca

**Fotografia**  
 Fabio Blaco - Vincenzo Coraggio -  
 Autori vari

**Informazioni per abbonamenti a il Centauro**  
 Tel. 0543/704015  
 Fax 0543/701411

Articoli, fotografie, disegni e manoscritti anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
 E' vietata la riproduzione. Asaps © 1991 - 2022

## Sommario

- 3 Editoriale
- 5 Osservatorio ASAPS  
Pirateria stradale anno 2021
- 7 Osservatorio contromano anno 2021
- 8 Osservatorio pedoni: il bilancio parziale anno 2021
- 11 Osservatorio Ciclisti Anno 2021
- 12 Monopattini - I dati 2021
- 13 Incidenti sulla rete autostradale nel 2021
- 13 Incidenti mortali con veicoli finiti in acqua 2021
- 14 Osservatorio ASAPS  
Incidenti con animali anno 2021

# Abbonati a il Centauro



Il periodico ufficiale ASAPS, il Centauro tratta in maniera approfondita temi di attualità di forte rilevanza sociale legati alla sicurezza stradale:

- Informazioni, articoli, inchieste e osservatori sulla sicurezza stradale e sul codice della strada
- Tutte le novità sul codice della strada
- News e Giurisprudenza
- Le novità sul trasporto di mezzi pesanti
- Risposte ai quesiti e rubriche dei lettori



## Le modalità per abbonarsi

Le quote di abbonamento dovranno essere versate mediante:

**Bonifico bancario a:**  
 Banca di San Marino  
 Filiale di Gualdicciolo  
 IBAN: SM80C0854009809000090172411  
 Codice BIC: MAOI SM SM

**Intestato a**  
 Sapidata S.p.A.  
 Via Biagio di Santolino n.78  
 47892 - Acquaviva  
 Repubblica di San Marino

**email:** abbonamentoilcentauro@sapidata.net

**Informazioni per abbonamenti** Tel. 0543/704015 - Fax 0543/701411

**il Centauro, la rivista ufficiale dell'ASAPS, anche On line**  
 disponibile gratuitamente per i soci ASAPS 2022



Editoriale

# Ci piace dare i numeri...

Parte un supplemento de il Centauro con una raccolta periodica dei dati in tempo reale dell'Osservatorio ASAPS sulla Sicurezza stradale

di Giordano Biserni\* e Lorenzo Borselli\*\*

**N**oi siamo l'ASAPS e ci piace *dare i numeri*. Lo abbiamo sempre fatto, ma stavolta lo facciamo in grande. O meglio: lo facciamo dando il nostro massimo, condensando in un'unica pubblicazione supplemento della nostra rivista il Centauro, tutte le evidenze dei nostri osservatori, divenuti col trascorrere degli anni (e sono ormai più di trenta) il vero termometro della (in)sicurezza stradale italiana, terrificante spia della violenza che si consuma quotidianamente sulle nostre strade. Prima di farlo, però, vogliamo fare una premessa lessicale e chiarire che nei nostri numeri, in quelli che affiorano dal conto che facciamo ogni giorno, c'è semplicemente la nostra missione, che consta di "fornire numeri, cifre, statistiche riguardo a un determinato fenomeno" – usiamo la definizione che della locuzione (*dare i numeri*, appunto) dà il Grande Dizionario Italiano dell'Uso.

Siamo stati bravi, in questi trent'anni: abbiamo individuato le tematiche, scelto le fattispecie di violenza stradale su cui investigare (lavorando contemporaneamente sulla valutazione empirica della nostra quotidiana esperienza operativa integrando però in tempo reale i dati della statistica ufficiale), selezionato le voci e, infine, isolato le fonti.

Agli inizi hanno provato perfino ad impallinarci con l'arma del discredito, accusandoci nemmeno troppo velatamente di fornire dati incompleti, ma su una cosa non potevano certo attaccarci: i nostri eventi non saranno nemmeno tutti quelli effettivamente accaduti, ma di essi sappiamo davvero tutto. Nome, cognome, età delle vittime, scenari evolutivi, provvedimenti assunti, primi esiti. Ed è ciò che è sufficiente per misurare la febbre, individuare l'infezione e proporre addirittura la cura.

Alla fine, se ogni giorno sui giornali del Paese (a volte anche sulle testate estere), potete avere contezza di quanti contromano in autostrada, di quante piraterie stradali, di quante vittime negli incidenti con animali, nei cantieri stradali, di quanti bambini sono morti, e perfino di quanti contadini sono vittima del ribaltamento dei trattori, oppure di quanti operatori di polizia dello Stato e polizie locali sono aggrediti (sbirri pikkiati), di quanti muoiono in servizio e perché, beh... è solo perché l'ASAPS tiene i conti e poi *dà i numeri*. E li interpreta, perché per



ogni evento infortunistico di quelli osservati abbiamo età, genere, condizioni psicofisiche dei coinvolti, orari e stato dell'infrastruttura.

Ma sì, dai, come dovrebbero fare le agenzie governative dei Paesi moderni, di quelle interministeriali sul modello francese, spagnolo, portoghese, svizzero, austriaco, tedesco, inglese: di tutti fuorché del nostro. E sapete perché questo è possibile? Per una somma di fattori molto semplici: per l'aiuto che ci date sostenendoci con l'iscrizione, per la dedizione di un manipolo di ormai anziani ex poliziotti e di alcuni loro colleghi un po' più giovani (ma di poco eh...) ancora in servizio, per l'apporto di splendide persone che abbiamo incontrato per strada e, lo diciamo con amarezza, per il know-how che la gloriosa Polizia Stradale, quella di un tempo purtroppo molto diversa da quella decisamente più ridimensionata di oggi, ci ha dato, in termini di formazione e di esperienza. E se qualcuno ci dice che non è vero, occhio: possiamo sempre *dare i numeri* e smentirlo.

*\*Presidente ASAPS*

*\*\*Responsabile comunicazione ASAPS*



## Tutti gli Osservatori dell'ASAPS

- Pirateria Stradale
- Contromano
- Incidenti pedoni
- Incidenti Ciclisti
- Stragi fine settimana
- Incidenti in Monopattino
- Incidenti in moto
- Incidenti con animali
- Incidenti in autostrada
- Incidenti plurimortali
- Incidenti bambini
- Bimbi investiti nei cortili
- Morti Verdi
- Sbirri Pikkiati
- Veicoli caduti in acqua
- Incidenti italiani estero
- Incidenti cantieri stradali
- Osservatorio aggressioni su strada
- Osservatorio Lancio Sassi
- Osservatorio caduti in servizio per incidenti stradali

- Supplemento trimestrale della rivista il Centauro organo ufficiale dell'ASAPS
- Per il momento sarà sfogliabile solo on line e anche in formato Pdf
- Sarà inviato alla mailing list dei soci ASAPS, agli enti territoriali, alle Istituzioni interessate

**Se qualche sponsor volesse darci una mano sarebbe ben accetta...**

# Osservatorio ASAPS Pirateria stradale anno 2021



**S** secondo l'Osservatorio ASAPS nel 2021 sono stati **1.017** gli episodi di pirateria stradale gravi, erano stati 892 nel 2020, **+125 (+14%)**. I morti nell'anno appena trascorso sono stati **110** e **1.141**

le persone ferite.

Nel 2020 i morti erano stati 92 e i feriti 1.037. L'aumento delle vittime mortali è del **19,6%**, quello dei feriti è del **10%**.

L'**88,7%** dei casi è avvenuto di giorno e l'**11,3%** di notte. Ma per le sole piraterie mortali le percentuali cambiano e salgono al **22,9%** di notte e sono state il **77,1%** di giorno.

“  
**1.017 episodi gravi (+14%) con 110 morti (+19,6%) e 1.141 feriti (+10%)**  
”

Nel **56,9%** dei casi il pirata viene poi individuato dalle forze di polizia che rilavano il sinistro. Quelli che scappano perché pensano di farla sempre franca si sbagliano di grosso. L'identificazione infatti schizza addirittura oltre il **71,4%** nei casi delle piraterie mortali! In più si devono aggiungere gli autori delle omissioni di soccorso individuati a distanza di tempo di cui l'Osservatorio non è venuto a conoscenza.

Le “piratesse” sono state solo **70**, in pratica il **12,1%**.

I ciclisti vittime mortali di pirati sono stati **16** e **159** i feriti, i pedoni deceduti sono stati **53** e i feriti **346**. Lo scorso anno i ciclisti morti erano stati **12** e i pedoni uccisi **50**.

Un solo bambino è rimasto vittima della pirateria stradale.

I positivi all'alcol o alla droga sono stati il **13,8%**, ma va precisato che in questo caso ci si riferisce ai soli casi in cui il pirata è stato identificato immediatamente dopo l'incidente.

I pirati stranieri sono stati il **14,9%** del totale.

Il maggior numero di fughe con omissione di soccorso è stato registrato anche nel 2021 in Lombardia con **171** episodi con morti o lesioni gravi, seguono il Lazio con **91**, l'Emilia Romagna con **88**, la Campania con **87**, il Veneto con **80**, la Toscana **78** e Puglia **76**. Troviamo poi la Sicilia con **67**, le Marche con **53**, il Piemonte con **50**, la Sardegna con **42**, la Liguria **40**, il Friuli Venezia Giulia con **24**, l'Abruzzo con **23**, la Calabria con **15**, il Trentino Alto Adige con **12**, l'Umbria con **10**, il Molise con **6**, infine la Valle d'Aosta e la Basilicata con **2**.

ASAPS

# 10 anni di Pirateria Stradale 2012 -2021

**1.170 morti e 12.090 feriti in 12.090 episodi gravi.  
Individuato il 55% dei pirati, ma il 70% nei casi  
mortalì**

L'Osservatorio sulla Pirateria stradale è uno dei primi attivati fra i 20 Osservatori curati dall'ASAPS. Ogni sei mesi l'associazione forlivese pubblica i report degli episodi principali. Ma nel caso della Pirateria stradale l'ASAPS ha voluto fissare una istantanea dei 10 anni relativi alla raccolta dei dati dal 2012 al 2021.

Il report del decennio ci dice che sono stati **1.170** i lenzuoli bianchi stesi sull'asfalto a causa del più bieco dei comportamenti umani sulle strade, la fuga dopo l'investimento o lo scontro. I feriti sono stati **12.090** nei **10.370** episodi con conseguenze gravi (l'Osservatorio registra ovviamente solo gli eventi nei quali le persone perdono la vita o riportano significative lesioni). Nella maggior parte, circa il 65%, le vittime mortali si contano ovviamente fra i pedoni e i ciclisti.

Nel 55% dei casi il pirata della strada è stato individuato quasi sempre a distanza di poco tempo dall'incidente. Per i soli casi mortali la percentuale degli identificati dalle forze di polizia sfiora il 70%. Si devono poi aggiungere i casi della identificazione a distanza di molto tempo degli autori delle omissioni di soccorso, dei quali l'Osservatorio non viene a conoscenza.

Le cause della fuga sono sempre le solite: mancanza della assicurazione, conducenti ubriachi o drogati, paura di perdere la patente o delle reazioni dei parenti.

La media nei 10 anni presi in considerazione è di **117** morti ogni anno con il record di **130** nel 2012 e la cifra minima di **92** nel 2020 per gli ovvi motivi legati al lockdown.

Teniamo conto che nei casi di non identificazione del pirata e in quelli in cui lo stesso non risulta assicurato, dovrà intervenire per ristorare i danni il Fondo vittime della strada, alimentato da tutti gli altri assicurati in regola. Con le conseguenze immaginabili sui costi.

ASAPS

## “Pirateria stradale” - Report 2012/2021

ANNO	EPISODI	MORTI	FERITI	AUTORE IDENTIFICATO
2012	953	130	1.111	569
2013	973	114	1.168	543
2014	1.009	119	1.224	583
2015	1.087	146	1.254	611
2016	1.192	115	1.428	659
2017	1.113	118	1.256	597
2018	1.005	111	1.136	505
2019	1.129	115	1.335	599
2020	892	92	1.037	473
2021	1.017	110	1.141	579
<b>TOTALE</b>	<b>10.370</b>	<b>1.170</b>	<b>12.090</b>	<b>5.718</b>

Fonte: Osservatorio ASAPS

# Osservatorio contromano anno 2021

**N**el 2021 l'Osservatorio ASAPS ha registrato **119** episodi su strade e autostrade che hanno causato **21** morti e **212** feriti. L'Osservatorio archivia esclusivamente i contromano dai quali emergano danni fisici alle persone. Di questi contromano **40 (33,6%)** si sono verificati in autostrade e strade a carreggiate separate, sulla rete ordinaria gli episodi sono stati **79 (66,4%)**. Gli episodi mortali sono stati complessivamente **20 (16,8%)** nei quali **21** persone hanno perso la vita. I feriti per i contromano del 2021 sono stati **212**.

Dei **119** episodi registrati **104** si sono verificati di giorno (**87,4%**) e **15** di notte (**12,6%**).

E' stata accertata l'ebbrezza da alcol o l'uso di stupefacenti in **16** conducenti coinvolti pari al **13,4%**.

**2** conducenti sotto l'effetto di droga, **12,5%** del totale degli ebbri.

Undici i contromano conseguenza di operazioni di P.G. (conducenti inseguiti dalle forze di polizia), pari al **9,2%**.

Le donne che hanno guidato contromano sulle strade italiane sono state **7 (5,9%)**. Gli anziani sono coinvolti nel **14,3%** degli episodi, **17** in tutto. In questo caso la percentuale sui soli mortali è al **20%**. Gli stranieri nel 2021 guidavano il veicolo contromano in **17** casi, **14,3%**.

Altro dato significativo rilevato dall'Osservatorio "Contromano" ASAPS riguarda la percentuale dei contromano (qui non registrati) nei quali l'impatto e le successive gravi conseguenze sono stati evitati dall'intervento delle forze di Polizia intervenute, a volte anche



**119** episodi su strade e autostrade che hanno causato **21** morti e **212** feriti  
Sono stati **40** gli episodi su autostrade e superstrade **33,6%**  
Protagonisti dei contromano **13,4%** ubriachi, **14,3%** stranieri, **14,3%** anziani (ma al **20%** per i mortali)

con manovre che hanno messo a rischio la vita degli operatori stessi.

Le Regioni che si segnalano per il maggior numero di contromano vedono nettamente in testa nel 2021 Campania e Puglia con **15** episodi, segue la Lombardia con **11**, Veneto e Lazio con **10**, Liguria, Emilia Romagna e Sardegna **8**, la Toscana **7**, la Sicilia **6**, il Trentino A. A. **5**, le Marche **4**, il Piemonte e l'Abruzzo con **3**, l'Umbria e il Molise **2**, infine, Calabria e Friuli V. G. con **1** episodio.

L'ASAPS insiste è arrivato il momento di intervenire con ulteriori innovativi sistemi di allarme acustico, visivo o tattile per evitare al massimo questi drammatici e spesso fatali impatti oltre alla preziosa informazione fornita da Isoradio.

# Osservatorio pedoni: il bilancio parziale anno 2021



**A**SAPS comunica i dati dell'anno 2021, attraverso la prima stima preliminare, relativa ai decessi per investimenti di pedoni, con il proprio "Osservatorio Pedoni" che si è aggiunto agli altri (pirateria, contromano, stragi delle notti del fine settimana, incidenti con bambini, sbirri pikkiati ecc.), incidenti rilevati dalle Forze di Polizia e dalle Polizie Locali con il coinvolgimento degli utenti "vulnerabili" della strada.

I dati sono provvisori e non ricomprendono i decessi avvenuti in ospedali a distanza di tempo. Sulla scorta di quanto rilevato negli anni passati a questa stima preliminare occorrerà aggiungere un percentuale tra il 30% e il 35% di feriti gravi, che sono deceduti nelle terapie intensive degli ospedali italiani. Questi numeri sono stati raccolti tra i referenti di ASAPS sul territorio nazionale e dai mass-media, e sono ovviamente parziali (anche se indicativi), in quanto i dati che verranno poi ufficializzati da ACI-Istat terranno conto solo dei decessi avvenuti entro trenta giorni dall'incidente. Nel secondo anno caratterizzato dall'emergenza dovuta alla pandemia da "Covid-19" con un consistente calo dalla circolazione stradale nei primi mesi del 2021 e di conseguenza del numero di sinistri in Italia, dal 1° gennaio al 31 dicembre sono morti in Italia 271 pedoni, 75 donne e 196 uomini. La stima preliminare del 2020 era stata di 240 (150 uomini e 90 donne). I pedoni deceduti erano 239 cittadini italiani e 32 stranieri.

## DIFFERENZE CON ANNI PRECEDENTI

Rispetto all'anno 2018, con 612 morti, all'anno 2019, 534 decessi, all'anno 2020 che ha visto 409 croci sulle strade italiane (fonte Aci-Istat), il fenomeno ha avuto una forte riduzione solo a causa della pandemia, con una media di 20 vite perdute al mese, ma il 2021 con la prima stima preliminare ha invece mostrato una media di 22 pedoni morti ogni mese. Va ricordato l'anno nero per i pedoni, il 2002, prima dell'introduzione della patente a punti, quando fu raggiunto il picco di 1.226 decessi.

## MESI PIU' E MENO A RISCHIO

Il numero più elevato di decessi è avvenuto ad agosto,

con ben **29** decessi, seguito dallo scorso dicembre con **28** pedoni morti. Nel gennaio 2020 era avvenuta la strage di pedoni in provincia di Bolzano, a Lutago, con sette giovani vite spezzate, a causa di un automobilista 27enne, ubriaco con un tasso alcolemico superiore 4 volte oltre al limite, che non ha avuto ancora una condanna in Tribunale, mentre l'assicurazione ha offerto 10 milioni di euro ai coinvolti. Il mese con minor numero di decessi è stato aprile con 18 decessi, il mese delle riaperture dopo il lockdown più morbido. Con il ritorno alla normalità grazie alle vaccinazioni, in particolare tra agosto e dicembre, e la riconquista della vita di tutti i giorni e la totale riapertura di attività commerciali ed imprenditoriali dopo l'emergenza "coronavirus", si è tornati a numeri ordinari che hanno inciso sulla sicurezza stradale, con ben **103** decessi nel terzo quadrimestre del 2021.

## ETA' DEI DECEDUTI

Dall'analisi dell'ASAPS sull'età dei deceduti, emerge che ben **11** avevano meno di 18 anni (il più piccolo solo 18 mesi, investito dall'auto del



**271 pedoni morti sulle strade italiane (erano stati 240 nel 2020): 22 al mese (20 nel 2020) 49 causati da pirati (furono 33 nel 2020) 1 ogni 5 Lazio e Veneto regioni con maggior numero di decessi**

padre). Ma è tra gli ultra 65enni che si è contata una vera strage, con 133 decessi, di cui 59 oltre gli 80 anni, e un anziano di ben 96 anni morto sulle strisce pedonali. In pratica chi esce di casa ed ha più di 65 anni e va a piedi ha un rischio altissimo di essere investito rispetto ai più giovani, con il 50% dei casi individuati dall'Osservatorio Pedoni 2021. Ben 12 i casi i pedoni sono stati investiti mentre andavano a gettare le immondizie vicino casa, soprattutto nelle ore serali e notturne. In 5 casi addirittura dagli stessi camion della raccolta rifiuti. Si conferma perciò un altissimo rischio per i pedoni over 65 anni,

che hanno minori riflessi, lentezza nei movimenti e soprattutto percepiscono il pericolo in modo limitato rispetto ad una persona più giovane. ASAPS da anni chiede campagne di sensibilizzazione proprio sul tema degli anziani e dei pericoli sulle strade, come quello di utilizzare abbigliamento retroriflettente soprattutto nei mesi invernali, quando le giornate sono più corte ed il sole cala prima.

### CAUSE ACCERTATE E PROBABILI

Premesso che solo dopo accertamenti sanitari urgenti molti automobilisti risultano alterati alla guida, nei 271 decessi della stima preliminare anno 2021, si è accertato immediatamente che in 12 casi il conducente investitore era ubriaco, 5 volte aveva assunto stupefacenti, e in ben 49 sinistri il conducente è fuggito (rispetto ai 33 casi accertati nel 2020), lasciando la vittima a terra esanime, senza prestare soccorso, con un comportamento criminale, nonostante l'inasprimento delle sanzioni penali, aggravate dalla legge sull'omicidio stradale. ASAPS ha accertato così che ogni 5 incidenti mortali con pedoni, uno è provocato da un "pirata della strada". Grazie ad indagini tecnologiche, potenziamento della videosorveglianza e anche ad utili testimonianze, nel 75% dei casi questi soggetti vengono individuati dagli organi di polizia stradale ed assicurati alla giustizia, con processi anche più rapidi rispetto al passato. Va precisato che i casi di guida alterata saranno sicuramente in numero più elevato, perché spesso i singoli conducenti vengono sottoposti a successive analisi del sangue da parte degli organi di polizia stradale, per accertarne le condizioni. La forte preoccupazione però oltre alla pirateria in aumento è quella di sinistri provocati dalla guida distratta, quella che fa dire al conducente "non l'ho visto". ASAPS ha esaminato in almeno il 20% dei decessi tale causa, spesso provocata dalla "sbornia del terzo millennio", cioè l'uso indiscriminato del cellulare alla guida, soprattutto nella messaggistica istantanea e nelle dirette sui social network. ASAPS, da anni, chiede l'inasprimento delle sanzioni amministrative per l'uso del cellulare alla guida, con la sospensione della patente alla prima violazione, e chiede con forza che tale comportamento sia inserito nelle aggravanti specifiche dei reati di lesioni personali stradali e omicidio stradale, considerato che il Legislatore del 2016 l'ha dimenticato. Nonostante le numerose audizioni in Parlamento anche per l'approvazione del decreto "Infrastrutture" dello scorso novembre, non è stata

minimamente presa in considerazione tale ipotesi di sospensione immediata della patente.

### **REGIONI PIU' A RISCHIO**

Le Regioni più a rischio per i pedoni sono il Lazio con 37 decessi ed il Veneto sempre con 37 pedoni morti (oltre che raddoppiati rispetto al 2020 con i 15 accertati nella prima stima preliminare 2020), seguita dalla Lombardia e dall'Emilia Romagna con 29 morti. Seguono la Toscana con 19 e la Campania con 18, la Puglia con 16, il Piemonte con 13. In fondo alla classifica con il minor numero di pedoni deceduti, la Basilicata con 2, la Provincia Autonoma di Bolzano e il Molise con un decesso e la Valle d'Aosta senza pedoni che hanno perso la vita sulle strade valdostane.

### **PLURIMORTALI E CASI PARTICOLARI**

Sono stati due i sinistri con 2 vittime, in calo rispetto ai sette episodi del 2020. Episodi incredibili poi sono avvenuti con un caso in cui il guidatore era minorenne e privo di patente, e ben tre casi di investimenti nei garages di casa con l'auto non correttamente fermata che ha ucciso i proprietari.

### **PEDONI RICOVERATI IN CODICE ROSSO**

ASAPS ha calcolato in 1.011 i casi, in netto aumento rispetto al 2020, in cui il pedone è stato ricoverato in codice rosso presso le rianimazioni e i reparti di terapie intensive, oberati di casi legati al virus "Covid-19", dove poi alcuni hanno perso la vita, mentre altri sono stati salvati dai sanitari ma menomati a vita, con un costo sociale di molti milioni di euro.

### **VEICOLI INVESTITORI E CATEGORIE LAVORATIVE PIU' A RISCHIO**

Come in una guerra sulle strade, anche i mezzi più ecologici come le biciclette e i monopattini possono provocare vittime tra i pedoni. Nell'anno 2021 la maggior parte degli investitori era alla guida di autovetture, ma in 43 casi guidavano autocarri (di cui - abbiamo visto - ben 5 casi di mezzi delle nettezza urbana), in 12 casi alla guida di motocicli, in 3 casi alla guida di autobus, ma anche di una ruspa, di una microcar, di una bicicletta come avvenuto a Scandicci nei confronti di un 86enne e i due casi di Milano e Cesena dove a morire sono stati due anziani investiti da monopattini. Nel 2021 abbiamo avuto ben sette decessi tra operai

che operavano nei cantieri e due poliziotti della Polizia Stradale deceduti nell'adempiamento del dovere, tutti investiti da veicoli in transito.

ASAPS con la prima stima preliminare 2021 dell'Osservatorio Pedoni vuole fornire uno spaccato della sicurezza stradale in tempo reale in Italia, con una analisi dell'utente vulnerabile per eccellenza. In un momento in cui i dati del "Covid-19" schiacciano tutte le notizie, vogliamo riportare l'attenzione anche sul tema della sicurezza stradale, tema perso per strada proprio dalla politica che nell'anno appena chiuso non ha voluto introdurre sanzioni più pesanti ad esempio verso chi usa il cellulare alla guida. Quante vite si potevano salvare? Un incidente ogni 5 è provocato dalla distrazione, lo confermano le tante casistiche e ricostruzioni dei sinistri. Lanciamo poi nuovamente l'allarme sulla "pirateria stradale". Quasi 50 corpi sono stati lasciati morire sulle strade italiane con la fuga dell'investitore, 4 famiglie al mese hanno pianto un cadavere abbandonato lungo il ciglio della strada, con una crudeltà disumana. Lo diciamo da anni che siamo tutti pedoni e vedere che i dati tornano a salire nonostante la pandemia ci preoccupa molto. E dovrebbe preoccupare anche tutti i membri del Parlamento a cui lanciamo l'ennesimo appello, perché subito dopo la nomina del Presidente della Repubblica, ci sia un provvedimento straordinario che preveda sanzioni e modifiche al Codice della Strada, che quest'anno compie 30 anni dall'approvazione, con un mondo della viabilità e mobilità totalmente cambiato rispetto agli anni '90. Non possiamo poi dimenticare gli oltre 1.000 casi di pedoni che sono stati ricoverati nelle rianimazioni e terapie intensive, dove poi sono deceduti o che sono stati dimessi con disabilità permanenti, che rappresentano un altro dato su cui riflettere. In Italia le strisce pedonali non sono luogo "sacro" in materia di sicurezza stradale come in tutti gli stati europei, e ci domandiamo quando sarà possibile sanzionare in automatico con telecamere (una sorta di PedoveloX) ed agenti la mancata precedenza proprio sugli attraversamenti pedonali. Serve maggiore attività repressiva sulle strade, servono più divise, visto che le norme prevedono ben otto punti decurtati dalla patente in caso di mancata precedenza. In questi primi giorni dell'anno sono stati ben quattro i pedoni morti, in un nuovo interminabile e triste conteggio delle croci.

# Osservatorio Ciclisti Anno 2021

**A**SAPS – Associazione Sostenitori e Amici Polizia Stradale – comunica i dati dell'Osservatorio Ciclisti per l'anno 2021, il secondo contrassegnato dalla pandemia, osservatorio che si aggiunge agli altri 20 (pirateria, contromano, incidenti con animali, stragi delle notti del fine settimana, incidenti con bambini, sbirri pikkiati ecc.), con gli incidenti rilevati dalle Forze di Polizia e dalle Polizie Locali con i decessi di una utenza tra le più deboli della strada. Questa stima preliminare dell' "Osservatorio Ciclisti" fotografa i sinistri a livello nazionale, evidenziando anche l'andamento rispetto agli anni precedenti. Va infatti ricordato come il numero di deceduti tra i ciclisti nel 2019, prima della pandemia, era di 253, rispetto a quelli del 2018 con 219. Nel 2020 ci sono stati 169 morti tra gli utenti delle biciclette, in netta flessione rispetto all'anno precedente, un calo legato al "Covid-19".

Ma i dati della stima preliminare contano per tutto l'anno 2021 ben **180** morti, a cui si andrà ad aggiungere almeno un ulteriore **30%** di ciclisti, perché deceduti in ospedale nei 30 giorni successivi il sinistro. Dal 1° gennaio al 31 dicembre 2021 sono morti infatti in Italia **180** ciclisti, **162** uomini e **18** donne. L'emergenza "coronavirus" e l'introduzione delle limitazioni alla mobilità anche per il 2021 non hanno avuto particolare effetti sui ciclisti, e anche per questa utenza debole si segnalano gravissimi comportamenti come quello della pirateria stradale.

Questi dati sono stati raccolti tra i referenti di ASAPS sul territorio nazionale e dai mass-media, e sono ovviamente parziali (anche se indicativi), in quanto i dati che verranno poi ufficializzati da ACI-Istat terranno conto dei decessi avvenuti entro trenta giorni dall'incidente. Sono poi ben 989 i casi di investimenti di ciclisti ricoverati in codice rosso in prognosi riservata, presso gli ospedali di zona, registrati nel 2021 in Italia, in un momento storico in cui le terapie intensive erano già sotto pressione per il "Covid-19" per molti mesi.



**Boom di decessi tra gli utenti: 180**  
**Uno ogni due giorni**  
**Il dato supera quello di 169 dell'anno 2020**

Analizzando le regioni dove sono avvenuti gli incidenti più gravi, osserviamo che record negativo di morti in bicicletta spetta all'Emilia Romagna e alla Lombardia con **32** decessi rispettivamente, seguiti dal Veneto con **19**, Piemonte **16**, Toscana e Puglia **14**, Sicilia e Campania **10**.

In tre casi la morte è derivata da caduta dell'utente a due ruote dopo che l'automobilista aveva aperto la portiera senza verificare la presenza del ciclista. Il **10%** dei sinistri mortali ha visto la fuga dell'autore del sinistro.

Si sono registrati sinistri mortali con mezzi elettrici, tra cui bici elettriche e reclinate come quelle utilizzate da persone diversamente abili.

I veicoli investitori si distinguono in: autovetture, autocarri, anche motocicli, un bus, un trattore e un altro ciclista come accaduto a Ravenna ad agosto 2021. Poi si aggiungono moltissime fuoruscite autonome.

Il mese con il più alto numero di decessi è stato agosto con ben **27** morti, rispetto ai 22 dell'anno 2020, ai 23 del 2019 e ai 20 del 2018. Il mese con meno decessi è stato novembre con **10**.

"L' Osservatorio Ciclisti 2021 testimonia ancora una volta di più quale sia la vulnerabilità di questa utenza. Numeri - afferma *Giordano Biserni presidente ASAPS* - che superano il 2020 derivati anche da un

maggior utilizzo delle due ruote durante l'emergenza da pandemia. Numerosi incidenti hanno visto il coinvolgimento di velocipedi anche a pedalata assistita ed elettrici. Ci preoccupa il fenomeno dei pirati della strada, che non scompare nonostante l'inasprimento delle pene, e ci preoccupa l'età media dei deceduti, con molti casi di ultra65enni, il più anziano ciclista è stato un 93enne. Chi sperava in una diminuzione dei decessi con le nuove regole introdotte nel 2020, è rimasto fortemente deluso. Servono maggiori infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica con piste e corsie ciclabili effettive e protette.”

## Monopattini I dati 2021

**L'** Osservatorio Monopattini di ASAPS per l'anno 2021 ha evidenziato ben **12** decessi, a fronte dell'unico avvenuto nel 2020. Gli incidenti con conseguenze mortali diventano in totale

14 considerando l'ultimo sinistro avvenuto a Meldola (FC) l'11 gennaio.

Il conteggio dei feriti per lo scorso anno è ancora in corso ma già si evidenziano circa **150** sinistri con feriti gravi, mentre sono centinaia gli episodi che vedono protagonisti gli utenti di questo veicolo soprattutto nelle aree urbane. Lombardia e Lazio sono le regioni in cui avviene il maggior numero di incidenti. **Tre** le vittime nel complesso in Emilia Romagna: Budrio nel 2020, Cesena nel 2021 e Meldola ad oggi nel 2022. Vanno poi ricordati i due pedoni investiti e deceduti nel 2021 a causa proprio dei monopattini. Numeri in assoluto non elevatissimi ma occorre tenere conto però del numero ridotto in circolazione di questi moderni e agili veicoli legati alla micromobilità elettrica, qualche centinaio di migliaia a confronto di alcune decine di milioni di velocipedi.

Le nuove regole introdotte dal decreto "Infrastrutture" non pare abbiano aiutato al momento e necessitano assolutamente di urgenti modifiche secondo ASAPS, come l'introduzione dell'assicurazione obbligatoria, del targhino identificativo e



**150 sinistri gravissimi,  
In Lombardia e Lazio  
i dati peggiori  
3 le vittime  
Emilia Romagna**

della limitazione nella circolazione alle sole strade urbane, eliminando la circolazione sulle strade extraurbane prive di pista ciclabile dove questi veicoli possono oggi circolare anche di notte. Una situazione che moltiplicherà il rischio per questa nuova categoria di conducenti. Nel 2020 secondo i dati ISTAT furono 551 in totale i feriti. Nel frattempo il decreto "infrastrutture" ha anche ridotto del 50% l'importo di quasi tutte le sanzioni per i monopattinisti. Ognuno può trarre le proprie considerazioni.

## Incidenti sulla rete autostradale nel 2021



“ **Aumentano i sinistri del 32,6%. Andamento negativo anche per le vittime 211 complessivamente** ”

**L'**analisi dell'andamento dell'incidentalità sull'intera rete autostradale nell'anno 2021 evidenzia un aumento dei sinistri (+32,6%), un incremento degli incidenti con feriti del +39,1% e dei feriti del +43,4%, segno più anche per le vittime che registrano un +24,1%

rispetto al 2020.

Questo il quadro complessivo che emerge dai dati rilevabili dal sito della Polizia di Stato. Analizzando le cifre nel dettaglio si vede come gli incidenti complessivi, secondo i dati dei rilievi della sola Polizia Stradale che opera in esclusiva sulla rete autostradale in convenzione, ammontano a **26.186** (compresi i sinistri con danni a cose) con un aumento del **32,6%** rispetto ai **19.743** del 2020. Gli incidenti con feriti sono stati **6.819**, con un incremento del **39,1%** rispetto agli **4.902** dell'anno prima.

I feriti sono stati complessivamente **10.709**, con un aumento del **43,4%** rispetto alle **7.467** persone che sono dovute ricorrere al pronto soccorso nell'intero 2020.

Nell'anno trascorso il numero delle vittime mortali ha toccato il numero di **211** decessi complessivi sulla rete autostradale, un risultato negativo con **41** morti in più e un incremento percentuale

del **24,1%** rispetto ai **170** lenzuoli bianchi stesi sulla rete nel 2020.

Il numero degli incidenti mortali è stato complessivamente di **195** eventi fatali, **41** in più rispetto ai **154** del 2020.

ASAPS

## Incidenti mortali con veicoli finiti in acqua 2021



“ **Il nuovo Osservatorio ASAPS ha registrato 17 episodi, 20 vittime e 4 feriti** ”

**È**

uno degli nuovi nati nella famiglia degli osservatori ASAPS e si occupa del monitoraggio degli incidenti mortali con veicoli finiti in un corso d'acqua. Vengono registrati episodi che hanno avuto come scenario fatale fiumi, mare, laghi e canali.

Nel 2021, l'Osservatorio ha registrato **17** episodi, **11** in meno rispetto al 2020 quando furono **28** (-39,3%) che hanno causato **20** vittime, l'anno scorso furono **30** (-33,3%) e **4** feriti (+33,3%). Purtroppo in tre incidenti si sono contate due vittime.

Dei **17** episodi, **13** sono avvenuti al nord Italia, **2** al centro e **2** al sud.

In **13** episodi il veicolo è finito in un canale, in **1** in un lago e in **3** in un fiume.

La maggior parte dei sinistri mortali ha visto coinvolte autovetture con **13** episodi, in **1** è stata coinvolta moto e in **3** altri tipi di veicoli.

# Osservatorio ASAPS Incidenti con animali anno 2021

# A

SAPS, da sempre attenta ai problemi di sicurezza stradale, fornisce alcuni dati del suo Osservatorio sugli incidenti con animali e consigli agli automobilisti ma anche agli enti proprietari strade.

L'Osservatorio nel 2021 ha registrato **213** incidenti significativi (il report considera solo ed esclusivamente

quelli con persone ferite o decedute) col coinvolgimento di animali. Erano stati 157 nel 2020 **+35,7%** e 164 nel 2019. Negli incidenti del 2021 **13** persone sono morte, 16 nel 2020 **-18,7%** e 15 nel 2019 e 261 sono rimaste seriamente ferite. Erano state 215 nel 2020 **+21,4%** e 221 nel 2019. Le segnalazioni pervengono dai 600 referenti sul territorio e cronache della stampa. In **199** casi l'incidente è avvenuto con un animale selvatico (**93,4%**) e in 14 con un animale domestico (**6,6%**).

**170** incidenti sono avvenuti di giorno e **43** di notte. **199** incidenti sono avvenuti sulla rete ordinaria e **14** nelle autostrade e extraurbane principali.

In **162** casi il veicolo impattante contro l'animale è stato una autovettura, in **62** casi un motociclo, in **1** incidente l'impatto è avvenuto contro autocarri o pullman e in **15** incidenti coinvolti dei velocipedisti. Il totale è superiore al numero degli eventi perché in alcuni sinistri sono rimasti coinvolti veicoli diversi.

Al primo posto negli incidenti gravi con investimenti di animali la Toscana con **27** sinistri, segue il Lazio con **25**, la Lombardia con **23**, l'Emilia-Romagna con **15**, le Marche, il Piemonte e il Veneto con **13**, la Liguria con **12**, la Puglia con **11**, la Campania e l'Abruzzo con **10**. Troviamo poi il Friuli Venezia Giulia con **8**, la Sardegna con **7**, il Trentino Alto Adige con **6**, la Sicilia e la Calabria con **5**, il Molise con **4**, l'Umbria e la Basilicata con **3**.

E' evidente che gli incidenti nei quali muore o rimane ferito solo l'animale con danni ai soli mezzi e non alle persone sono parecchie migliaia ogni anno ed



**213 incidenti gravi  
che hanno causato 13  
morti e 261 feriti  
199 gli impatti su  
statali e provinciali e  
14 sulle autostrade**

è difficile fare un calcolo perché in molti casi gli automobilisti coinvolti non denunciano il sinistro sapendo che difficilmente verranno poi rimborsati i danni.

Secondo ASAPS quello degli incidenti col coinvolgimento di animali, in particolare selvatici, specie in alcune zone ad alta frequenza per questo tipo di sinistri, richiede l'adozione di ulteriori e più efficaci strumenti difensivi per la sicurezza della circolazione.

## I consigli dell'ASAPS



**1** - in sede di progettazione di autostrade e strade extraurbane, le strade dove la velocità è maggiore, occorre prevedere dei sottopassaggi, valutando i precedenti rilevamenti di attraversamenti di animali

**2** - occorre che gli automobilisti e gli organi di polizia stradale segnalino il pericolo, creando una vera mappatura dei luoghi più a rischio, per i successivi rapidi interventi da parte dell'ente proprietario della strada

**3** - gli enti proprietari strada dovrebbero installare reti ad alto impatto lungo le principali arterie, e curarne la manutenzione periodica, in modo da evitare pericolosi buchi a ridosso della carreggiata in cui potrebbero infilarsi gli animali; importante curare anche la presenza di catarifrangenti che funzionano da dissuasori per il passaggio della fauna come sperimentato in alcune province italiane o come in Lussemburgo dove funzionano dei catarifrangenti che rifrangono la luce dei fari ortogonalmente al percorso stradale, verso la campagna. I riflettori colpiti dalla luce dei fari producono una barriera di delimitazione ottica. In questo modo gli animali selvatici sono abbagliati e bloccati momentaneamente fuori dalla strada e non la attraversano quando sta passando un autoveicolo

**4** - gli automobilisti che frequentano spesso una strada, devono memorizzare i luoghi dove hanno visto transitare animali, anche perché venga potenziata la segnaletica di preavviso da parte dell'ente proprietario strada

**5** - gli automobilisti devono disinserire i fari abbaglianti che potrebbero bloccare l'animale in mezzo alla carreggiata

**6** - gli automobilisti devono evitare di sterzare bruscamente davanti all'animale

**7** - i motociclisti sono gli utenti più a rischio in caso di sinistro con animale e pertanto la prudenza in determinate zone va aumentata notevolmente, specialmente lungo i rettili al tramonto

**8** - ricordare sempre che i maggiori rischi sulle strade avvengono nella tarda serata e nelle prime ore del mattino

**9** - adottare particolare prudenza quando si vedono mezzi impegnati nello sfalcio dell'erba ai bordi della strada perché gli animali potrebbero fuggire all'improvviso proprio in mezzo alla carreggiata

**10** - nessun periodo dell'anno e nessun ambiente può definirsi sicuro e pertanto va messa in campo la massima attenzione alla guida, nel rispetto della segnaletica, ricordando che la fauna non percepisce la strada come un pericolo. Noi invece sì.



**SAPIDATA** S.p.A.  
1998-2022

# VERBALDATA

## Servizio di gestione sanzioni per violazioni al codice della strada

**PIEMME IN CLOUD**

Quantified Marketplace & più

**PIEMME GRANDI UTENTI**

Il gestionale per il Comando della Polizia Locale  
e Provinciale

**PIEMME@PEC**

