

OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE
 ALLA SICUREZZA STRADALE
 IL PRESIDENTE
MAURO SORBI

BOLOGNA, 3 NOVEMBRE 2023

Regione Incidentalità stradale: Dati incidenti velocipedi anni 2019-2022 .

Il focus su Bologna area metropolitana evidenzia un'importante diminuzione di 9 deceduti su velocipede ! (fonte dati: Centro di Monitoraggio Regionale - CMR)

Analisi della cause e/o concause principali degli incidenti stradali anno 2022 a livello nazionale.

Abbiamo elaborato i dati sugli incidenti che hanno coinvolto **velocipedi** in ambito regionale nella fascia temporale 2019-2022:

Nel 2022, rispetto al 2019, il numero d'incidenti con almeno un velocipede coinvolto è sceso (-6,7%) così come il numero dei feriti (-8,7%) e quello dei morti (-46,7%, pari a -28 unità).

Si riportano le cifre assolute di incidenti, feriti e morti e le percentuali rispetto al corrispondente dato totale nei quattro anni in oggetto.

Anno	Incidenti totali	Feriti totali	Morti totali	Incidenti con velocipede	Feriti su velocipede	Morti su velocipede	% Incidenti con velocipede	% Feriti su velocipede	% Morti su velocipede
2019	16.767	22.392	352	3.160	3.108	60	18,8%	13,9%	17,0%
2020	11.693	15.093	227	2.239	2.193	32	19,1%	14,5%	14,1%
2021	15.232	19.619	281	2.908	2.852	39	19,1%	14,5%	13,9%
2022	16.679	21.676	311	2.947	2.839	32	17,7%	13,1%	10,3%

Anno	Feriti su bici elettrica	Morti su bici elettrica	Feriti su monopattino	Morti su monopattino
2020	20	0	30	1
2021	95	1	194	1
2022	206	3	355	2

COSTO SOCIALE

Importante sottolineare che il costo sociale* negli incidenti con velocipedi incide **mediamente per il 15% sul costo sociale complessivo**

Anno	Costo sociale complessivo* (in migliaia di €)	Costo sociale* degli incidenti con velocipede (in migliaia di €)	% Costo sociale negli incidenti con velocipedi
2019	1.791.149	279.133	16%
2020	1.193.547	178.332	15%
2021	1.526.353	227.131	15%
2022	1.685.503	214.375	13%

LUOGO DEGLI INCIDENTI

Gli incidenti con il coinvolgimento di almeno un velocipede avvengono mediamente nell'88% dei casi entro l'abitato.

Tipo di Strada	Incidenti con velocipedi per tipo di strada				% Incidenti con velocipedi per tipo di strada			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Strada urbana	2573	69	2322	2374	81,4%	12,5%	79,8%	80,6%
Provinciale entro l'abitato	192	167	166	157	6,1%	30,4%	5,7%	5,3%
Statale entro l'abitato	81	40	79	74	2,6%	7,3%	2,7%	2,5%
Entro l'abitato	2846	276	2567	2605	90,1%	50,2%	88,3%	88,4%
Comunale extraurbana	97	93	114	107	3,1%	16,9%	3,9%	3,6%
Provinciale	170	170	160	163	5,4%	30,9%	5,5%	5,5%
Statale	36	1	50	54	1,1%	0,2%	1,7%	1,8%
Altra strada	11	10	17	18	0,3%	1,8%	0,6%	0,6%
Fuori l'abitato	314	274	341	342	9,9%	49,8%	11,7%	11,6%
Totale complessivo	3160	550	2908	2947	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

La provincia di Bologna registra una imporrante diminuzione di 9 deceduti su velocipede, Modena -5 e Parma -3, mentre Piacenza registra un aumento.

Provincia	Feriti su velocipede					Morti su velocipede				
	2019	2020	2021	2022	Variazione % 2022/2019	2019	2020	2021	2022	Variazione assoluta 2022/2019
Bologna	461	376	481	495	7,4%	11	3	5	2	-9
Ferrara	245	134	216	186	-24,1%	7	3	4	6	-1
Forlì-Cesena	367	257	281	309	-15,8%	7	6	6	3	-4
Modena	468	329	433	438	-6,4%	10	7	7	5	-5
Parma	260	160	244	226	-13,1%	4	1	1	1	-3
Piacenza	199	147	198	183	-8,0%	2	3	2	4	2
Ravenna	372	291	334	350	-5,9%	10	5	7	8	-2
Reggio nell'Emilia	331	239	317	323	-2,4%	4	2	3	2	-2
Rimini	405	260	348	329	-18,8%	5	2	4	1	-4
Regione Emilia-Romagna	3.108	2.193	2.852	2.839	-8,7%	60	32	39	32	-28

Di seguito vengono elencate le circostanze d'incidente (le più importanti) con velocipede più frequenti relative ai primi due veicoli coinvolti su tre presenti nel modello di rilevazione Istat.

Procedeva regolarmente	20%
Procedeva con guida distratta	13%
Procedeva regolarmente senza svoltare	11%

REGOLE PER LA SICUREZZA DEI CICLISTI

Ancora una volta ricordiamo che la sicurezza dei ciclisti è garantita anche dalla loro visibilità, statuita dall'articolo 182 comma 9 bis del Codice della Strada **che prevede che indossino giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità quando circolano in galleria e fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima del suo sorgere.**

Si suggerisce di utilizzarlo anche nei centri abitati per contrastare i rischi creati dal buio, dalla scarsa illuminazione della strada e dall'uso di abiti scuri o mimetici che lo rendono un possibile bersaglio. Di notte, infatti il rischio di incidente è tre volte più alto che durante il giorno.

Si segnala, infatti, che studi hanno evidenziato che i conducenti di veicoli a motore vedono i pedoni e i ciclisti ad una distanza di:

- 25 metri se indossano vestiti scuri
- 40 metri se indossano vestiti chiari
- 140 metri se indossano accessori catarifrangenti o se sono muniti di luce.

ANALISI DELLE PROBABILE CAUSE E CONCAUSE DEGLI INCIDENTI STRADALI che coinvolgono tutti gli utenti della strada.

LA DISTRAZIONE IN AMBITO URBANO E' LA CAUSA PRINCIPE (ISTAT)

I dati statistici, in continuità col passato, evidenziano che il tallone di Achille dell'incidentalità è l'ambito urbano che vede coinvolti i soggetti fragili, gli utenti deboli e il primo elemento da considerare è proprio il comportamento (leggi distrazione) la maggior causa del danno, come certifica ISTAT.

ISTAT ANNO 2022: Con riferimento alla categoria della strada, **la prima causa di incidente:**

- a) sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (16,3%), seguita dalla guida distratta (12,7%);**
- b) sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (15,0%), seguita dalla velocità (13,7%)**
- c) guida distratta o andamento indeciso (15,0%), seguita dalla velocità (13,7%)**

L'incidente stradale è quasi sempre causato da comportamenti errati umani e raramente è imputabile alla fatalità o a guasti meccanici.

La distrazione è sempre la principale causa e/o concausa di incidentalità.

Altro atteggiamento abbinato o fonte stessa di distrazione è **l'aggressività stradale**, in forte crescita, nonostante il livello di guardia si fosse già raggiunto ante-pandemia.

Altri elementi che producono incidentalità **sono il mancato rispetto della distanza di sicurezza, l'abitudine al percorso che porta ad un "distacco" della attenzione alla guida e ad una (falsa) sicurezza psicologica sulla "conoscenza" del percorso, l'abuso di alcol e sostanze psicotrope**. Recenti statistiche hanno attestato che quasi il 50% degli incidenti stradali mortali abbia proprio come concausa l'abuso di alcool e di sostanze stupefacenti.

La comparsa della pandemia ha incancrenito, contribuendo addirittura ad accrescere, il problema dei comportamenti non consoni sulla strada.

Le criticità sociali e lavorative hanno aumentato la distrazione e l'aggressività, già presenti a livelli di guardia ante covid, con la conseguenza che il traffico è divenuto ancora più frenetico e caotico.