



# Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione

## Atto del Governo 323

### Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	323
Titolo:	Schema di decreto ministeriale recante approvazione del documento «Piano nazionale sicurezza stradale 2030: indirizzi generali e linee guida di attuazione»
Norma di delega:	Articolo 32, comma 3, della legge 17 maggio 1999, n. 144

	Senato	Camera
Date:		
presentazione	04/11/2021	04/11/2021
assegnazione:	10/11/2021	10/11/2021
termine per l'espressione del parere:	30/11/2021	30/11/2021
Commissione competente:	8 <sup>a</sup> Lavori pubblici	IX Trasporti

### Contenuto

#### **Premessa.**

Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (**MIMS**) ha trasmesso alle Camere lo schema di decreto recante il **Piano nazionale Sicurezza stradale 2030** (PNSS), che trova base giuridica in un quadro normativo costituito da diverse disposizioni, di rango sia legislativo sia subordinato<sup>[1]</sup>. La normativa in vigore non specifica quale debba essere la cadenza temporale della predisposizione del Piano, ma quello qui in commento fa seguito a due precedenti, del 2010 e del 2020.

Lo schema trasmesso sarà adottato di concerto con i Ministri dell'interno, dell'istruzione e della salute.

Lo schema di decreto è volto a dare **indirizzi generali e linee guida** di attuazione per la sicurezza stradale e si compone di **6** parti.

Le prime tre consistono in un'introduzione alla problematica e a una puntuale ricognizione **fenomenologica e statistica sulla sicurezza stradale e sull'incidentalità**, con cospicua offerta di dati anche comparati. La terza parte è un'illustrazione del contesto della **diagnostica** del fenomeno, degli **obiettivi** e delle **strategie** a livello internazionale sulla materia.

Le parti dalla quarta alla sesta, invece, sono quelle più propriamente operative. Contengono, infatti:

- la parte 4, gli **obiettivi generali** del Piano;
- la parte 5, le **linee strategiche specifiche** per ogni singolo ambito d'intervento (per esempio, per i bambini quali utenti della strada, per i veicoli a motore a due ruote, per le biciclette e così via);
- la parte 6, i riferimenti all'**attuazione** e al **monitoraggio** dei risultati delle azioni intraprese.

All'approvazione dei presenti indirizzi generali e linee guida faranno seguito l'emanazione del PNSS e poi l'adozione di singoli **programmi di attuazione** (di cadenza tendenzialmente biennale). Il PNSS e i programmi d'attuazione incontrano il passaggio nella Conferenza unificata e l'approvazione da parte del CIPESS.

#### **Il quadro statistico.**

Nella parte 2, il testo trasmesso alle Camere porta un articolato **apparato di dati statistici sull'incidentalità**. I numeri, riferiti al mondo intero, all'UE e all'Italia (e qui alle diverse regioni), sono distinti per evento (morte o ferimento); per tipologia di veicolo e per tipo di strada.

Nel rinviare ai grafici riportati nello schema, vale la pena qui rimarcare come la figura 2-15 riveli come il numero dei **morti** in Italia sia in **costante discesa** a partire dal **1999** (da circa 7000 morti ai circa 3000 del 2020) con un andamento coerente con la progressiva introduzione di norme più restrittive in punto di sicurezza. Si notano in fatti calati netti a seguito – per esempio - delle modifiche del codice della strada in

tema di patente a punti (introduzione dell'art. 126-*bis* nel 2003), di patentino per i ciclomotori (2005) e per la guida in stato di ebbrezza dei guidatori con meno di 21 anni (artt. 186-*bis* nel 2010). Meno marcata appare l'incidenza della legge n. 41 del 2016, che ha introdotto il reato di omicidio stradale.

La medesima parte 2 porta grafici sui **costi sociali** per l'incidentalità (ivi compresi quelli sul sistema sanitario) e ne illustra il calo costante dal 2010.

### **Il contesto internazionale di riferimento.**

Nella parte 3, il testo trasmesso espone che l'**Agenda 2030** adottata dall'ONU comprende anche obiettivi inerenti alla sicurezza stradale (*Road Safety*). L'ONU ha successivamente adottato risoluzioni specifiche sull'argomento.

I pilastri su cui la *Road Safety* poggia sono 5:

- gestione della sicurezza stradale (intesa in senso dinamico);
- sicurezza delle strade e della mobilità (nel senso strutturale e statico);
- sicurezza dei veicoli;
- sicurezza degli utenti;
- gestione della fase *post* incidente.

Quanto all'Unione europea, la **Commissione** ha emanato un'apposita comunicazione<sup>[2]</sup>, in cui ha dettato indirizzi per una mobilità sostenibile, sicura, interconnessa e pulita.

Se - per un verso - nella comunicazione si dà atto che "grazie all'azione svolta a livello dell'Unione e su scala nazionale, regionale e locale, negli ultimi decenni la sicurezza stradale nell'UE è notevolmente migliorata. Tra il 2001 e il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali nell'UE è diminuito del 43 per cento e di un ulteriore 20 per cento tra il 2010 e il 2017"; per altro verso, in essa si constata che "nel 2017, tuttavia, sulle strade dell'UE hanno perso la vita ancora **25.300** persone, circa **70** vittime al giorno, e altre **135.000** sono rimaste gravemente ferite, in gran parte pedoni, ciclisti e motociclisti. Questi dati rappresentano un costo umano e sociale inaccettabile. In termini economici, il costo annuale delle morti e delle vittime di lesioni gravi per incidente stradale è stato stimato come superiore a 120 miliardi di euro, pari a circa **l'1 per cento del PIL**".

Pertanto, la Commissione ribadisce di far proprio l'obiettivo di "**zero morti**" entro il 2050 e adotta il c.d. *Safe System*, vale a dire la gestione della sicurezza stradale che rifiuta il compromesso tra mobilità e sicurezza e che poggia a sua volta su **quattro** assi: sicurezza delle **strade**, sicurezza dei **veicoli**, sicurezza delle **persone** e sicurezza della **velocità** (intesa quest'ultima come suo adeguamento all'infrastruttura).

Con riferimento al primo asse (sicurezza delle strade) è stato poi emanata la [direttiva 2019/1936/UE](#) che in Italia è in corso di recepimento ([Atto del Governo 282](#)).

### **Obiettivi e linee strategiche.**

La parte 4 del testo trasmesso fissa come obiettivo generale quello di pervenire a **dimezzare** il numero di morti (da 3000 a 1500) entro il **2030** e individua quali soggetti a maggior rischio e, dunque, meritevoli di particolare tutela i seguenti:

- i **ciclisti**;
- i **pedoni**;
- i conducenti di **ciclomotori** e **motocicli**;
- i **bambini**;
- le persone di età superiore a **65** anni.

Per ciascuna di queste categorie, la parte 5 detta linee strategiche specifiche costituite dall'analisi dei **fattori di rischio** e dalle **azioni** da intraprendere.

In via di estrema sintesi:

- per i ciclisti e i pedoni, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, carenze uditive o cognitive, la mancata osservanza della segnaletica, condizioni meteorologiche avverse e condizioni dell'infrastruttura carenti. Tra le azioni, migliorare la visibilità e l'illuminazione, introdurre corsie e piste ciclabili e responsabilizzare i conducenti sia delle automobili sia degli stessi ciclisti e pedoni;

- per i conducenti delle due ruote a motore, tra i fattori di rischio sono inseriti la disattenzione, la mancata osservanza della segnaletica e delle distanze di sicurezza, l'assunzione di rischi eccessivi e la velocità non consentita e il non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, responsabilizzare i conducenti, irrigidire i controlli sulla velocità dei ciclomotori e motocicli, favorire la circolazione di veicoli più sicuri;

- per i bambini, tra i fattori di rischio sono inseriti il non corretto uso dei dispositivi di protezione e le caratteristiche progettuali dei veicoli. Tra le azioni, intensificare l'educazione stradale, responsabilizzare i genitori (o i tutori) e munire i percorsi casa-scuola di speciali iniziative di gestione del traffico;

- per gli utenti *over 65*, tra i fattori di rischio sono inseriti la distrazione e la disattenzione, che include il sovraccarico cognitivo, le caratteristiche del traffico, non corretto uso dei dispositivi di protezione. Tra le azioni, per esempio, progettare delle strade auto-esplicative, che riducano il rischio di manovre pericolose come la guida contromano e che mitigano le conseguenze degli errori, attraverso misure di miglioramento della visibilità e dell'illuminazione, della segnaletica orizzontale e verticale, di informazione e avviso ai conducenti, delle banchine e del margine laterale; favorire la circolazione di veicoli che offrono una maggior

protezione degli occupanti e aggiornare gli over 65 sul corretto utilizzo delle tecnologie di sicurezza attiva.

Quanto infine agli oneri per la finanza pubblica derivanti dagli interventi che saranno inseriti nel PNSS e nei programmi di attuazione, la relazione tecnica di accompagnamento li quantifica in **1 miliardo e 400 milioni** dal 2022 al 2030, di cui 980 milioni a carico dello Stato (e, per esso, al capitolo 7333 dello stato di previsione MIMS; non viene ancora specificata la ripartizione per anno) e 420 a carico degli enti locali.

[1] Si tratta, in particolare, dell'art. 1, comma 3, del codice della strada (decreto legislativo n. 285 del 1992), dell'art. 32 della legge n. 114 del 1999, dell'art. 46 della legge n. 120 del 2010 e l'art. 1 del d.P.R. n. 495 del 1992.

[2] [COM \(2018\) 293 final.](#)

## I dati sulla sicurezza stradale

### *Gli obiettivi internazionali e l'Agenda 2030*

L'**Agenda 2030**, ossia il programma d'azione sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'**ONU**, prevede nell'obiettivo 3 "Assicurare la salute e il benessere per tutti e per tutte le età", uno **specifico impegno volto alla riduzione delle vittime della strada** (target 3.6) che indica, a livello globale, l'obiettivo che **entro il 2020 si dimezzino le vittime della strada**.

Ad **agosto 2020** l'**Assemblea generale delle Nazioni Unite** ha approvato la risoluzione A/RES/74/299 "Migliorare la sicurezza stradale globale", che fissa un **nuovo obiettivo per la comunità internazionale di ridurre il numero di vittime della strada del 50 % entro il 2030**, quale obiettivo primario del nuovo "**Decennio d'azione per la sicurezza stradale 2021-30**", obiettivo condiviso anche dagli *SDG's targets* che indicano altresì la necessità di migliorare la sicurezza stradale nelle città.

L'agenda 2030 prevede in particolare alcuni indicatori chiave di prestazione - *Key Performance Indicators* (KPI) - che riguardano: velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida ed efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.

Il [Rapporto 2020 sulla sicurezza stradale dell'ITF](#) (*International Transport Forum*) dell'**OECD**, pubblicato il 22 ottobre 2020, fornisce una panoramica della sicurezza stradale per i 42 paesi che partecipano al gruppo di lavoro permanente sulla sicurezza stradale, noto come Gruppo IRTAD (*International Traffic Safety Data and Analysis Group*). In relazione alle restrizioni agli spostamenti imposte per l'emergenza **Covid-19**, il Rapporto evidenzia che si è registrata una riduzione significativa degli incidenti sulle strade nei primi mesi del 2020, anche se la riduzione della mortalità pur molto elevata, non in tutti i Paesi è stata proporzionale alla riduzione del traffico registrata.

Il Rapporto 2020 dell'ITF evidenzia che **nell'ultimo decennio**, nel complesso dei 22 Paesi i cui dati sono disponibili, le **strade più sicure rimangono le autostrade**, mentre le **strade extraurbane registrano il tasso di mortalità più elevato** per tipologia di strada: dal 36% del Portogallo al 73% della Nuova Zelanda, mentre **in Italia le vittime sulle strade statali rappresentano circa il 50% del totale** delle vittime sulle strade, peraltro con un **tasso molto elevato di mortalità anche nelle strade urbane**, di poco superiore al 40%. In **Italia nel 2019** si sono registrate **3.173 vittime**, con una riduzione rispetto alle 3.334 del 2018 ed un tasso di mortalità di 5,5 vittime per 100 mila abitanti.

Lo studio mostra che in alcuni Paesi è stato adottato un limite di velocità ridotto a 30 Km/h nei centri urbani (Oslo, Toronto, Monaco di Baviera, Madrid), e che **l'utilizzo delle cinture di sicurezza riduce di molto la gravità degli effetti degli incidenti** e potrebbe pertanto ridurre ulteriormente il tasso di mortalità.

Particolarmente significativi appaiono i **dati relativi all'utilizzo delle cinture di sicurezza nei sedili anteriori**, che oscilla in media (dati 2019 o 2018) tra l'80 ed il 90% nei diversi Paesi (es: Spagna, Stati Uniti, Serbia), arrivando intorno al 100% in Francia, Germania, Giappone, Svezia, Canada, con **l'Italia che si colloca al terzultimo posto dei 34 Paesi monitorati**, insieme a Messico ed Argentina, con solo poco più del 60% di utilizzo delle cinture anteriori, obbligatorie dal 1988.

L'utilizzo delle **cinture sui sedili posteriori risulta ancora più basso** rispetto a quelle anteriori: solo in Germania, Austria, Norvegia, Australia Canada e Repubblica ceca, l'utilizzo è superiore al 90%, mentre resta sotto l'80% nella metà dei 36 Paesi in cui sono disponibili dati, collocandosi al di sotto del 40% in 5 Paesi (Giappone, Costa Rica, Marocco, Uruguay, Argentina), con tassi del 20% circa in Serbia, Messico, Chile e Malesia e con **l'Italia al penultimo posto della classifica, con solo l'11% di utilizzo delle cinture posteriori, obbligatorie dal 1994 nel nostro Paese**. Peraltro, poiché non vi è una metodologia univoca di registrazione di tale dato nei vari Paesi, basato talvolta su sondaggi, il Rapporto sottolinea che esso potrebbe risultare in realtà ancora più basso.

### *Gli obiettivi di sicurezza stradale e i dati nell'UE*

A **livello europeo**, già con il piano d'azione stradale del 2010, con il Libro bianco sui trasporti del 2011 e con gli Orientamenti programmatici della Commissione europea sulla sicurezza stradale e del Consiglio dell'UE, erano stati confermati i seguenti **obiettivi per il periodo 2011-2020**, con l'**obiettivo finale al 2050** dell'azzeramento del numero di vittime della strada (c.d. **Vision Zero**):

- ulteriore **dimezzamento del numero delle vittime degli incidenti nel decennio 2011-2020**;
- miglioramento dell'**educazione e della formazione**;
- rafforzamento del **controllo**;
- miglioramento della **sicurezza delle infrastrutture stradali e dei veicoli**.

A **giugno 2019** è stato pubblicato il documento di lavoro della Commissione "**EU Road Safety Policy Framework 2021-2030- Next step towards "Vision Zero"** ([SWD\(2019\) 283 final](#)), nel quale la Commissione ha rafforzato la richiesta ai Paesi della Ue di intensificare sforzi e interventi da attuare anche a livello nazionale. I dati europei ([Annual Accident report](#) e [Road safety vademecum](#)) continuavano infatti a mostrare il permanere di un **numero eccessivo di morti sulle strade europee**, con costi economici stimabili in oltre 50 miliardi di €, che salgono a più di 100 miliardi € se si considera il totale degli incidenti stradali.

I **dati UE 2019**, quindi pre-pandemia, hanno evidenziato il dato di **24.620 vittime stradali nell'UE** (erano 25.191 vittime nel 2018), con una riduzione media dal 2010 al 2019 del 22,1%, rendendo evidente come non fosse raggiungibile il target europeo del dimezzamento del numero delle vittime. Nonostante le forti restrizioni agli spostamenti nell'anno 2020 dovute alla pandemia, gli obiettivi europei non sono stati raggiunti: le vittime nel 2020 nell'UE27 sono state quasi 19 mila, contro le circa 30 mila del 2010.

La **Commissione UE** ha anche presentato il **terzo pacchetto "L'Europa in movimento"**, con il quale si sono rinnovati gli obiettivi di forte riduzione di morti e feriti gravi per incidente stradale e si sono delineate le strategie per una mobilità sicura, pulita e connessa, annunciando **azioni da realizzare nel decennio 2021-2030**. Considerata la situazione anomala determinata dalla pandemia e dai periodi di *lockdown*, il 2020 non è utilizzabile come anno di riferimento per gli **obiettivi europei 2030**, cioè l'**ulteriore dimezzamento del numero delle vittime e la riduzione del 50% del numero di feriti gravi**, pertanto si è deciso di fare riferimento, come anno base, al 2019 oppure alla media del triennio 2017-2019.

Per la **sicurezza stradale**, la **Commissione UE** prefigura (Allegato I alla Comunicazione) un approccio sistemico, c.d. "**Safe system approach**", in cui le **conseguenze degli incidenti** possano essere **mitigate** attraverso:

- le caratteristiche dell'**infrastruttura stradale** (progettazione, tracciato, limiti di velocità);
- le caratteristiche del **veicolo**, in particolare tramite modifiche ai regolamenti comunitari che prevedano l'adozione di **tecnologie di sicurezza attiva e passiva da introdurre come standard sui veicoli**, come dispositivi avanzati di frenata d'emergenza e sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia per gli autoveicoli o sistemi di rilevamento dei pedoni e dei ciclisti per i veicoli pesanti (per un elenco dei possibili dispositivi si veda [qui](#));
- la promozione del **comportamento corretto di tutti gli utenti della strada**.

### **I dati sugli incidenti stradali in Italia**

I dati sull'incidentalità stradale nei singoli Paesi sono pubblicati in Italia dall'ISTAT, dall'ACI e dal MIMS, in Europa da *Eurostat* e dalla Commissione UE e a livello internazionale dall'OCSE (ITF).

In base al **Rapporto ITF 2020 dell'OCSE**, in **Italia nel 2019** si sono registrate **3.173 vittime**, con una riduzione rispetto alle 3.334 del 2018 ed un tasso di mortalità di 5,5 vittime per 100 mila abitanti. In relazione alle restrizioni agli spostamenti imposte per l'emergenza **Covid-19**, il Rapporto evidenzia che in Italia la riduzione della mortalità ad Aprile 2020, rispetto ad Aprile 2019, è stata molto forte, pari al 79%.

Anche per l'**ISTAT**, i dati riferiti al **2020** evidenziano una forte riduzione in Italia del totale delle **vittime, che sono state 2.395 (-24,5%)**, nonché del numero di incidenti stradali con lesioni a persone (118.298, pari a -31,3%) e del numero dei feriti (159.249, pari a -32,0%). Peraltro, pur registrandosi tali forti diminuzioni, dovute alle limitazioni alla circolazione durante il periodo di *lockdown*, la **riduzione non ha consentito di raggiungere l'obiettivo europeo** del dimezzamento del numero delle vittime dal 2010 al 2020. La stima del MIMS riporta a 413.889 milioni di km le **percordanze totali nel 2020 (-26,1% rispetto al 2019)**. Sulla rete extraurbana principale il valore medio annuale dell'Indice di Mobilità Rilevata (IMR) è diminuito del 25% rispetto al 2019, quello relativo al traffico dei mezzi pesanti del 10% circa. Sulla rete autostradale le percordanze annue dei veicoli sono diminuite in media del 27,5%; la flessione è stata maggiore per i veicoli leggeri (-32,1%) mentre il traffico di veicoli pesanti si è ridotto del 12,4% (fonte Aiscat).

Gli ultimi dati di riferimento, non viziati dallo stato pandemico, rimangono pertanto i **dati ISTAT** per il

**2019**, sull'**incidentalità stradale in Italia**, pubblicati a ottobre 2020, che indicano che si sono verificati in Italia **172.183 incidenti stradali**, in lieve diminuzione rispetto al 2018, ma con **3.173 vittime e 241.384 feriti** (-0,6% rispetto ai 242.919 feriti del 2018). Le vittime si sono ridotte nel 2019, ma sono rimaste su un livello alto, assai vicino a quello degli anni precedenti: 3.291 vittime nel 2018 (al netto delle 43 del crollo del Ponte Morandi), 3.378 vittime nel 2017 e 3.283 vittime del 2016. Tali dati attestano il **permanere in Italia nel 2019 di una eccessiva mortalità**, principalmente nelle **strade extraurbane**, con **1.532 vittime: il 48,3% circa delle vittime della strada** si è registrata sulle strade statali, regionali, provinciali e comunali extraurbane; anche nelle **aree urbane** si sono registrate ben **1.331 vittime, pari al 42,0% circa** (contro una media UE del 37% circa), mentre la mortalità rimane fortemente **bassa nelle autostrade**, con **310 vittime nel 2019**, in diminuzione rispetto al 2018 (in cui peraltro le 330 vittime comprendevano le 43 vittime del Ponte Morandi) e pari al 9% circa delle vittime. Sul sito ISTAT sono anche disponibili i [dati regionali 2019](#) sulla mortalità stradale e sull'incidentalità. Complessivamente pertanto, anche **nel 2019, il 90,2% delle vittime, si è registrato in Italia nelle aree urbane e sulle strade extraurbane**, mentre il **9% delle vittime sulle autostrade**, comprensive di raccordi autostradali e tangenziali.

L'Italia si è confermata nel 2019 ancora a **livelli molto alti di mortalità, al 16° posto della graduatoria europea**, anche se in lieve miglioramento rispetto allo scorso anno, con un tasso pari a **52,6 morti per milione di abitanti**, rispetto ad una **media UE di 48,1 morti**.

Il **Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili** ha avviato a **dicembre 2020**, tramite la pubblicazione di un bando per manifestazioni di interesse, una nuova strategia generale, diretta in special modo ai bambini di fascia di età 7-12 anni, che sia di supporto a realizzare una nuova cultura in tema di sicurezza stradale, nonché una comunicazione efficace di corretti stili di vita da adottare. Il **18 maggio 2021** è stata inoltre avviata la **consultazione pubblica** sulle tematiche relative alla sicurezza stradale per la predisposizione del nuovo **Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030**.

Si ricorda che nel decennio precedente, dal 2000 al 2010, la progressiva riduzione complessiva delle vittime di incidenti registrata in Italia (erano 7.061 le vittime nel 2000, scese a 4.114 nel 2010), si è registrata a partire dall'introduzione, nel 2003, delle penalizzazioni a punti sulla patente e dall'attivazione dal 2005 del sistema di telecamere di controllo "Tutor" della velocità sulle autostrade e di altri sistemi analoghi.

In proposito si evidenzia che il **Rapporto ITF 2020 dell'OCSE** mostra che **l'Italia si colloca al terzultimo posto** dei 34 Paesi monitorati per l'**utilizzo delle cinture di sicurezza anteriori**, obbligatorie dal 1988, con solo poco più del **60% di utilizzo**, mentre con un tasso del **solo l'11%**, si colloca al **penultimo posto della classifica internazionale sull'utilizzo delle cinture di sicurezza posteriori**, obbligatorie peraltro nel nostro Paese dal 1994.

Tali dati confermano quindi che nelle aree urbane e nelle strade extraurbane, dove si verifica complessivamente più del 91% dei decessi, **l'obbligo di allacciare le cinture di sicurezza da parte dei passeggeri** sui sedili anteriori nonché sui sedili posteriori **è largamente disatteso, anche in presenza di bambini, a differenza di quanto avviene negli altri paesi dell'UE**.

Nella fascia di età dei **bambini da 0 a 14 anni** si sono registrate in Italia ancora **35 vittime nel 2019** (34 nel 2018) e circa **11.000 feriti**. Il 25 luglio 2018 il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha lanciato una campagna di sensibilizzazione per la sicurezza dei bimbi in auto "Bimbi in auto: vision zero", per l'azzeramento delle vittime in questa fascia di età, che è ancora lontano dall'essere raggiunto. Nella gran parte dei casi la causa di questi infortuni è il mancato o cattivo uso dei seggiolini, obbligatorio per i bimbi fino al metro e cinquanta d'altezza, e delle cinture di sicurezza per i bambini più grandi, secondo quanto previsto dall'art. 172 del Codice della strada.

Già da un sondaggio dell'OCSE condotto tra il 2010 ed il 2015 in Italia era risultato che solo il 20% degli italiani interpellati aveva dichiarato di usare le cinture di sicurezza sui sedili posteriori. Uno studio del MIT e dell'Istituto Superiore di Sanità, condotto in Italia negli anni 2015-2016 (lo studio "Ulisse") indicava anch'esso una percentuale di utilizzo delle cinture di sicurezza in Italia pari al 63% sui sedili anteriori e solo dell'11% sui sedili posteriori ed un utilizzo dei meccanismi di **ritenuta per i bambini pari solo al 43% sui sedili posteriori** (con un range di variabilità dal 22% al 34% nelle diverse regioni).

Per quanto riguarda la **tipologia delle vittime nei diversi mezzi di trasporto**, sono in **aumento le vittime tra i ciclisti** (253, +15,5%) ed i **motociclisti** (698, +1,6%), mentre sono in **diminuzione i pedoni** (534, -12,7%), i conducenti di **ciclomotori** (88, -18,5%), nonché gli occupanti di **autocarri** (173, -27,5%) e gli **automobilisti** (1.411, pari ad una variazione dello 0,8%). L'ISTAT segnala in proposito che: " il marcato aumento delle vittime tra i ciclisti, soprattutto su strade statali nell'abitato e fuori città; è, associato anche a una crescita degli incidenti stradali che coinvolgono biciclette (+3,3%), a una sempre maggiore diffusione dell'uso del mezzo a due ruote per gli spostamenti, pari al 25% nel 2019, e all'aumento delle vendite di biciclette, nel 2019 pari al 7% in più; rispetto al 2018".

Per quanto riguarda il **numero degli incidenti stradali con lesioni a persone**, nelle **strade urbane in Italia** si è verificato nel **2019**, come negli anni precedenti, anche il maggior numero di incidenti : **127.000 incidenti** pari al **73,7% del totale**, con 168.794 feriti (70,3% del totale); nelle **strade extraurbane** il numero

degli incidenti con lesioni è di 36.107 (20,9% del totale), con 57.581 feriti (23,8% del totale); nelle **autostrade e raccordi autostradali** si sono verificati 9.076 incidenti (pari al **5,2%**) con 15.009 feriti (6,2% del totale).

Tra le principali **cause** accertate o presunte **di incidente in Italia** vi sono la **guida distratta** (15,1%), il mancato rispetto di **precedenze e dei semafori** (13,8%), **la velocità elevata** (9,3%) ed il **mancato rispetto della distanza di sicurezza** (9%). Questi quattro gruppi di cause rappresentano insieme circa il 49,2% delle cause di incidente. L'8,7% degli incidenti rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale (che rilevano circa un terzo degli incidenti con lesioni) risulta correlato ad abuso di alcol ed il 3,4% ad uso di droga.

Oltre all'analisi delle cause di incidente, occorre però sottolineare **in Italia la gravità degli esiti degli incidenti**, che ci colloca, con un numero di vittime così alto, tra i Paesi europei in cui gli incidenti hanno gli esiti peggiori.



Secondo il [Rapporto 2019 - statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada](#) curato dalla Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici (DGSIS) del Ministero, gli **incidenti** che hanno coinvolto **ciclomotori** nell'anno **2018** sono stati 9.883 (di cui 8.845 nei centri abitati e 1.038 fuori dai centri abitati); si tratta di un dato in calo rispetto agli anni precedenti (942 incidenti in meno rispetto al 2017). Per i **motocicli** (senza passeggeri a bordo) nell'anno 2018 si sono registrati in totale 37.698 incidenti (31.712 incidenti entro i centri abitati e 5.986 fuori dai centri abitati), in calo rispetto all'anno 2017, in cui si erano registrati 33.580 incidenti, anche se l'andamento dell'incidentalità concernente i motocicli è meno positiva rispetto a quella registrata per i ciclomotori.

Per quanto riguarda la rilevazione delle **violazioni al Codice della Strada in Italia**, queste sono in aumento rispetto al 2018 e le **più sanzionate** risultano essere **l'inosservanza della segnaletica, il mancato uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per i bambini** e l'uso del **telefono cellulare alla guida**. Dall'esame delle contravvenzioni elevate da Polizia stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali dei Comuni capoluogo di provincia, nel 2019 i comportamenti scorretti sanzionati alla guida aumentano del 6,7%. La velocità; rimane il comportamento scorretto più frequente e più sanzionato, sia dentro sia fuori i centri abitati, anche in relazione all'uso di strumentazione automatica messa in campo, come autovelox e Tutor o Vergilius.

**Senato: Dossier n. 473**

**Camera: Atti del Governo n. 323**

**16 novembre 2021**

Senato	Servizio Studi del Senato	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0259