



Questo secondo numero dei *Policy Brief* del Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale del Piemonte pone la lente d'ingrandimento sull'incidentalità stradale che colpisce i giovani, categoria di utenti di particolare interesse per le politiche regionali in materia di sicurezza stradale. L'Azione 2 del Programma di Attuazione 2016-2018 del Piano Regionale della Sicurezza Stradale del Piemonte inserisce i giovani tra le "categorie a rischio", mentre l'Azione 3 intende diffondere la cultura della sicurezza stradale nelle scuole e nei luoghi destinati all'educazione dei giovani.

Queste pagine si propongono di dare evidenza ad alcuni aspetti dell'incidentalità giovanile, la cui conoscenza può essere di ausilio nella realizzazione delle azioni di piano.

In diminuzione negli ultimi quindici anni (anche se proprio nell'ultimo anno si assiste ad un aumento della mortalità), l'incidentalità giovanile ha caratteristiche ben definite:

a) elevata differenza di genere: i maschi sono maggiormente colpiti rispetto a quanto si osserva nelle altre classi di età; le donne subiscono più infortuni in qualità di passeggeri e, quando sono alla guida, hanno una maggiore probabilità di infortunio rispetto agli uomini;

b) maggiore frequenza di infortuni nelle ore serali e notturne, in particolar modo nei giorni festivi;

c) comportamenti di guida che evidenziano una maggiore propensione all'eccesso di velocità (uomini), alla distrazione (donne) e al mancato rispetto della segnaletica (entrambi).

L'INCIDENTALITÀ STRADALE E I GIOVANI

Anche in Italia, come in molti altri paesi economicamente più sviluppati, gli *accidenti da trasposto* sono la *principale* causa di morte per la fascia di età giovanile tra i 15 e i 24 anni (un terzo dei decessi tra i maschi, un quarto tra le femmine)¹. Tale triste primato potrebbe non essere ceduto nei prossimi anni.

A fronte del progresso della ricerca medica nel debellare malattie di natura epidemica, l'incidenza della mortalità causata da comportamenti umani tenderà ad aumentare. Con riferimento all'incidentalità stradale, l'Organizzazione Mondiale della Sanità stima che al 2030 questa salirà al quinto posto nella classifica delle cause di morte, rispetto al nono occupato nel 2012². Gli incidenti stradali e la loro gravità sono l'esito dell'interazione complessa di molteplici fattori, riconducibili ai comportamenti umani, alle caratteristiche del veicolo, alle condizioni delle infrastrutture e del contesto territoriale oltretutto alla situazione climatica.

Tre aspetti di natura comportamentale risultano rilevanti nel caratterizzare il profilo dell'incidentalità della popolazione: l'esperienza di guida, l'età e il genere³.

I dati contenuti nella scheda rilevazione incidenti CTT/INC di Istat non consentono di stabilire in maniera certa l'anno di conseguimento della patente di un conducente e precludono pertanto un'analisi dell'esperienza di guida. Permettono però di approfondire gli altri due aspetti che sono qui investigati con riferimento ai giovani utenti della strada⁴.

Dopo un inquadramento sull'andamento del fenomeno incidentale giovanile e sul suo peso sul fenomeno complessivo, il testo delinea alcuni profili caratteristici dell'utenza giovane coinvolta con particolare attenzione ai conducenti dei veicoli.

¹ [Nell'analisi ISTAT delle 52 cause di morte della popolazione italiana](#), gli incidenti da trasposto sono in 26ª posizione. Per un approfondimento a livello internazionale, WHO (2012), [The top 10 causes of death](#) e i dati presentati sul portale [YOURS \(Youth for Road Safety\)](#).

² WHO (2009) [Global status report on road safety: time for action](#).

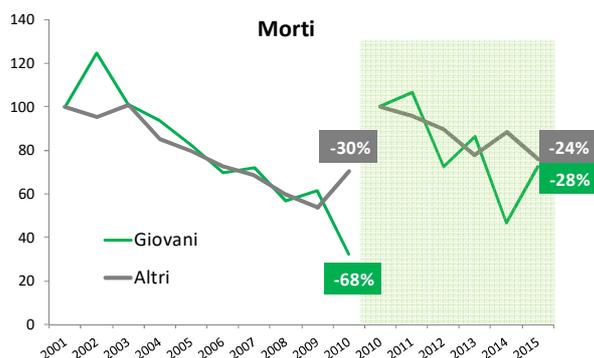
³ ECMT (2006), [Young drivers: the road to safety](#).

⁴ In questo lavoro la popolazione giovane è costituita dalle persone di età compresa tra i 18 e i 29 anni. Quando opportuno, tale classe verrà ulteriormente suddivisa distinguendo la fascia 18-21 anni (neo-patentati) da quella dei giovani "più esperti" (22-29 anni).

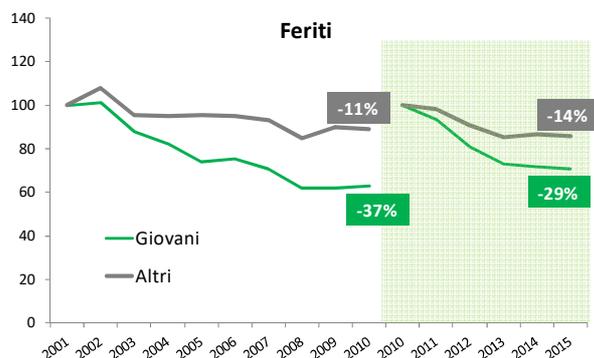
INCIDENTALITÀ GIOVANILE: UN FENOMENO IN CALO

In Piemonte, gli infortuni stradali della popolazione giovane (tra i 18 e i 29 anni) hanno registrato un calo significativo con l'avvio del nuovo millennio, soprattutto se confrontati con quelli degli altri utenti (**Fig. 1**).

Nel dettaglio: tra il 2001 e il 2010 la mortalità giovanile è scesa del 68%, mentre nei primi cinque anni del nuovo decennio la diminuzione si attesta al 28%, con un campanello di allarme rappresentato dall'inversione di tendenza riscontrata tra il 2014 e il 2015. Più lenta, ma comunque costante e più marcata rispetto al resto dell'utenza, la diminuzione dei giovani feriti (-37% tra il 2001 e il 2010, -29% tra il 2010 e il 2015).



Dal 2010 la mortalità giovanile è calata del 28%. Preoccupa l'aumento delle giovani vittime tra il 2014 e il 2015



La diminuzione dei giovani feriti è più lenta ma costante nel tempo e comunque più marcata rispetto al resto dell'utenza

Figura 1. Andamento di morti e feriti per i giovani (18-29 anni) e per il resto della popolazione, in Piemonte, dal 2001 al 2010 (2001=100) e dal 2010 al 2015 (2010=100). Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

Nel 2015, i giovani che hanno perso la vita in un incidente stradale sono 42 (17% delle vittime) e quelli che sono rimasti feriti sono 4.043, pari al 25% dei feriti totali (**Fig. 2**). Differenziando per genere, si rileva che fra i giovani la mortalità colpisce soprattutto i maschi (35 su 42). Le giovani donne subiscono lesioni soprattutto nell'utilizzo delle automobili (ben 85% del totale dei ferimenti) o in qualità di pedoni (7%). Oltre che nell'utilizzo dell'auto (70%), un giovane uomo su cinque rimane ferito alla guida di moto e/o bicicletta.

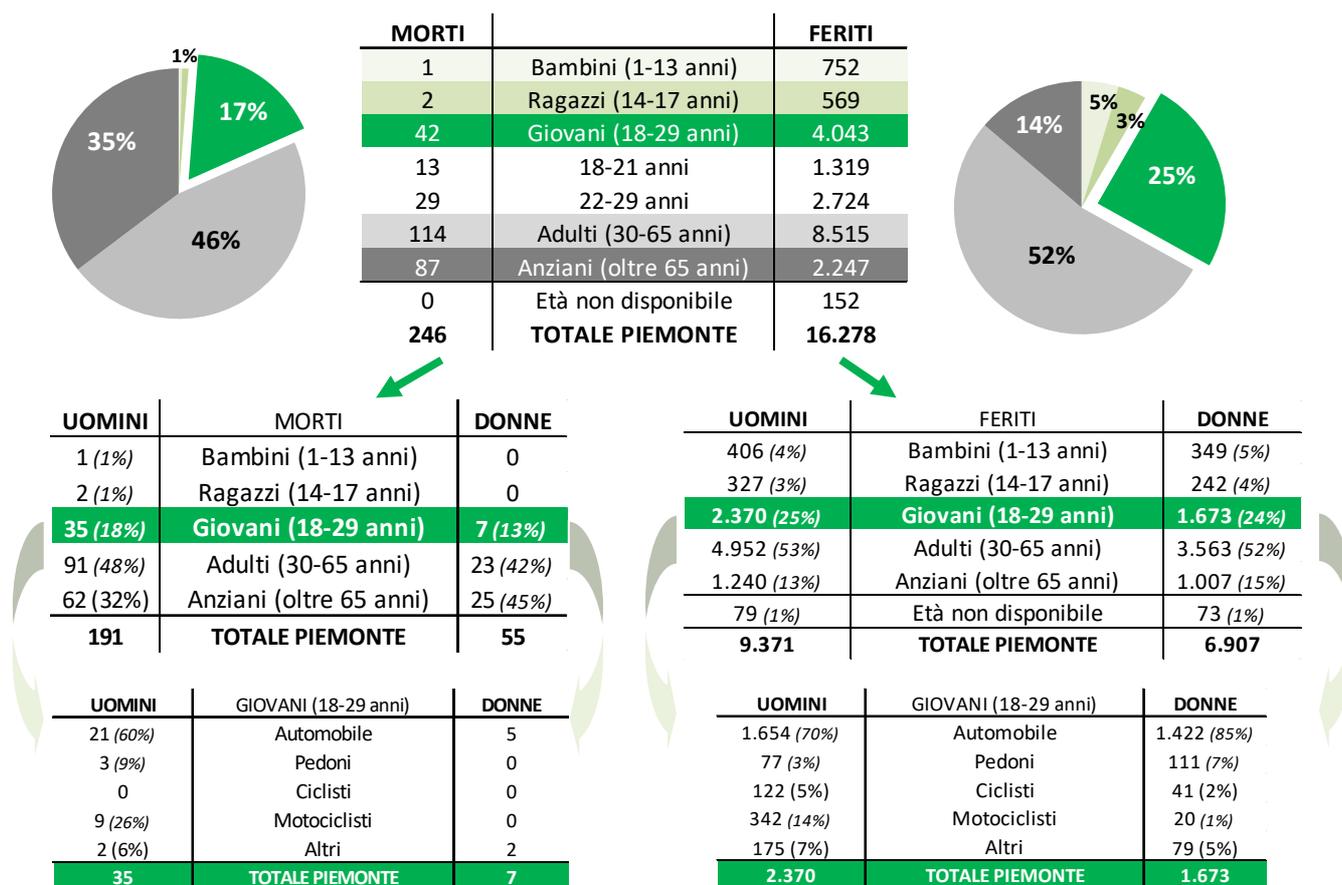


Figura 2. Morti e feriti per classe di età e genere in Piemonte nel 2015 e approfondimento per la popolazione giovanile. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

CHI SONO, QUANDO E DOVE SI INFORTUNANO

Fra i giovani infortunati la differenza di genere è notevole: nell'ultimo triennio (2013-2015) l'86% dei deceduti sono maschi, mentre tra i feriti la differenza è meno marcata (58% maschi, 42% femmine). Il dato acquisisce ancor più forza se confrontato con la distribuzione per il resto della popolazione (morti: 78% maschi, 22% femmine; feriti: 57% maschi, 43% femmine).

I giovani maschi si infortunano (muoiono o rimangono feriti) soprattutto quando sono alla guida di un veicolo (69%); le giovani donne, invece, si infortunano relativamente di più quando sono trasportate, in particolare in qualità di passeggeri anteriori (29% a fronte del 23% rilevato per gli altri passeggeri donne).

Molto bassa, specie se paragonata agli utenti delle altre classi di età, la quota di giovani pedoni infortunati, fra i quali prevale la presenza femminile (Tab. 1).

Con riferimento alla mortalità, la differenza di genere tra i giovani è più marcata rispetto al resto della popolazione

Tabella 1. Numero conducenti, passeggeri e pedoni infortunati (morti + feriti) tra i giovani (18-29 anni) e ne l resto dell'utenza, in Piemonte, nel triennio 2013-2015. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

INFORTUNATI (2013-2015)	GIOVANI (18-29 anni)			ALTRI (giovani esclusi)		
	Uomini	Donne	Totale	Uomini	Donne	Totale
Conducenti	5.387 69%	2.769 43%	8.156 66%	16.278 76%	7.688 50%	23.966 65%
Passeggeri Anteriori	909 14%	1.277 29%	2.186 18%	1.703 8%	3.441 23%	5.144 14%
Passeggeri Posteriori	655 13%	720 19%	1.375 11%	1.399 7%	2.099 14%	3.498 9%
Pedoni	283 4%	360 9%	643 5%	1.961 9%	2.431 13%	4.392 12%
TOTALE	7.234 100%	5.126 100%	12.360 100%	21.341 100%	15.659 100%	37.000 100%

In proporzione, le giovani donne si infortunano di più se trasportate come passeggeri, in particolar modo nelle sedute posteriori

Una peculiarità dell'incidentalità giovanile è che gli infortuni sono relativamente più frequenti durante le ore serali e notturne della giornata, in particolar modo nei giorni festivi (sabato e domenica).

Come evidenziato nei grafici di **Fig. 3a e 3b**, i picchi di incidentalità per i giovani si riscontrano tra le 22.30 della sera e le 5.30 del mattino, soprattutto nei giorni festivi.

In questa fascia oraria si concentrano il 41% degli infortuni dei giovanissimi (18-21 anni) e il 32% dei giovani tra i 22-29 anni.

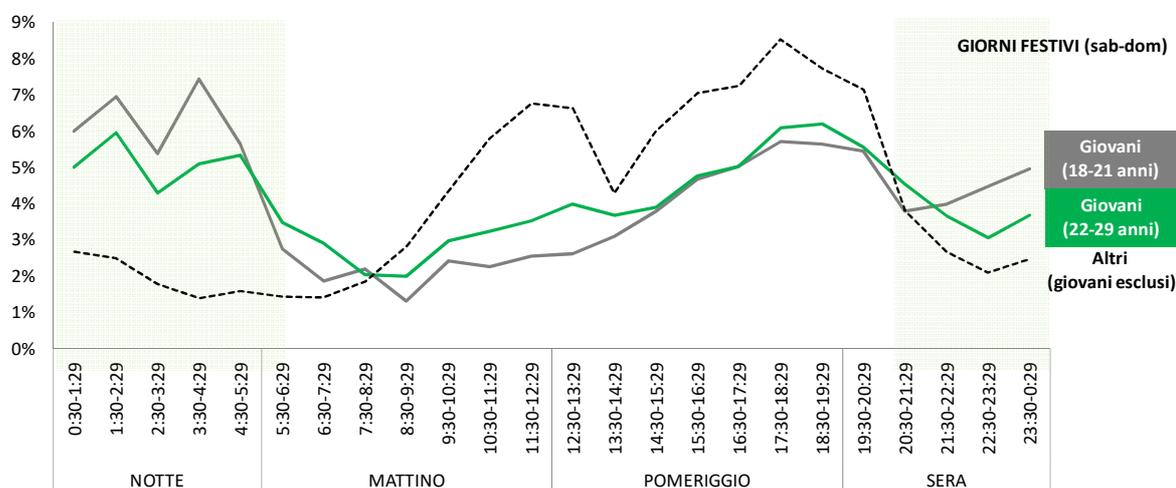


Figura 3a. Giorni festivi

Tre le 22.30 e le 5.30 dei giorni festivi si concentra il 41% degli incidenti stradali in cui si infortunano i giovani tra i 18 e i 21 anni

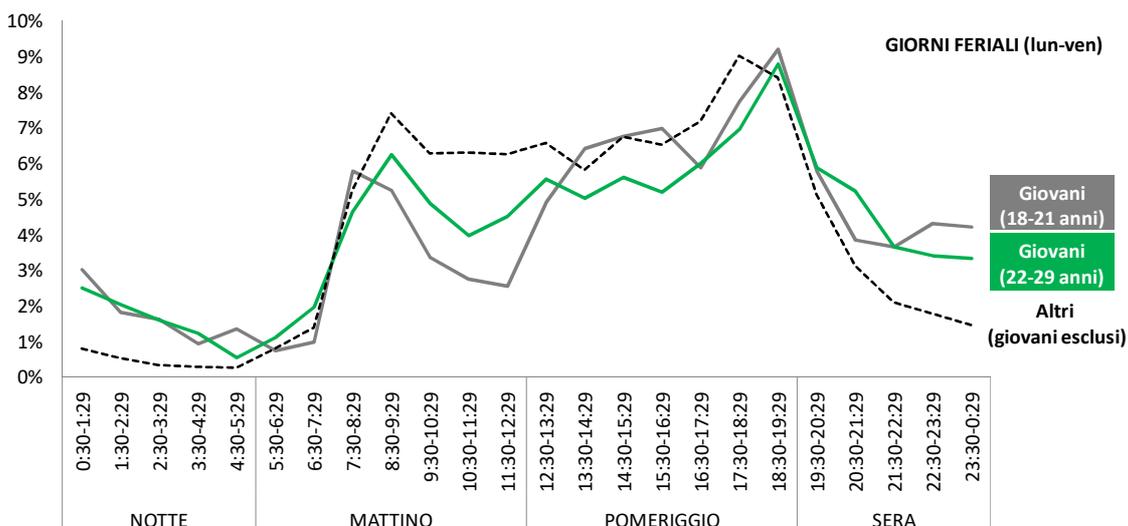


Figura 3b. Giorni feriali

Figura 3. Quota di infortunati per ora della giornata nei giorni festivi (sabato e domenica) e feriali (lunedì-venerdì), in Piemonte, nel triennio 2013-2015. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

A livello sub-regionale, le province di Alessandria e di Torino sono le aree dove il rapporto tra numero di giovani infortunati tra i 18 e i 29 anni e la popolazione in questa fascia di età (indice di esposizione al rischio) è più elevato (**Fig. 4**).

Nell'area cuneese, dove le situazioni incidentali sono mediamente più critiche con riferimento al complesso della popolazione⁵, l'indice di esposizione al rischio per i giovani ha un valore relativamente più contenuto e inferiore alla media regionale.

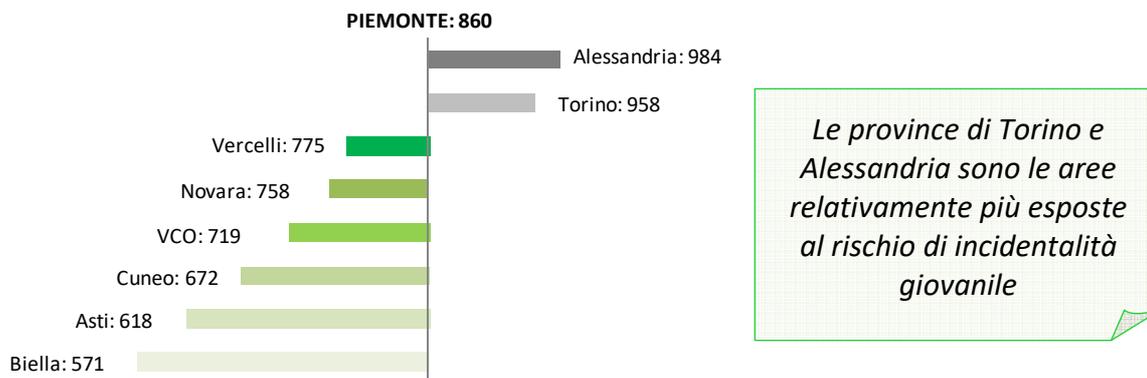


Figura 4. Giovani infortunati (morti più feriti) ogni 100mila giovani residenti per provincia del Piemonte nel triennio 2013-2015. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

Tre le 22.30 e le 5.30 dei giorni festivi si concentra il 41% degli incidenti stradali in cui si infortunano i giovani tra i 18 e i 21 anni

⁵ Si veda CMRSS (2016) Policy Brief n°1 a pagina 2.

Allargando l'osservazione alle altre regioni italiane, pur limitata ad un unico anno (2014), si rileva che in Piemonte la quota di giovani infortunati è sostanzialmente equivalente a quella nazionale (26%, poco più di un giovane ogni quattro infortunati). Fra le regioni nord-occidentali, tuttavia, il Piemonte è la regione dove tale la quota è più elevata (**Fig. 5**). Da segnalare che la quota relativa alle donne è relativamente simile tra le regioni e varia tra un minimo di 9% (Basilicata, Veneto, Marche, Molise, Trentino-Alto Adige e Friuli V.G.) e un massimo di 12% (Calabria). In Piemonte il valore è pari all'11%.

Il Piemonte è la regione dell'area nord-occidentale con la quota più elevata di giovani infortunati (26%)

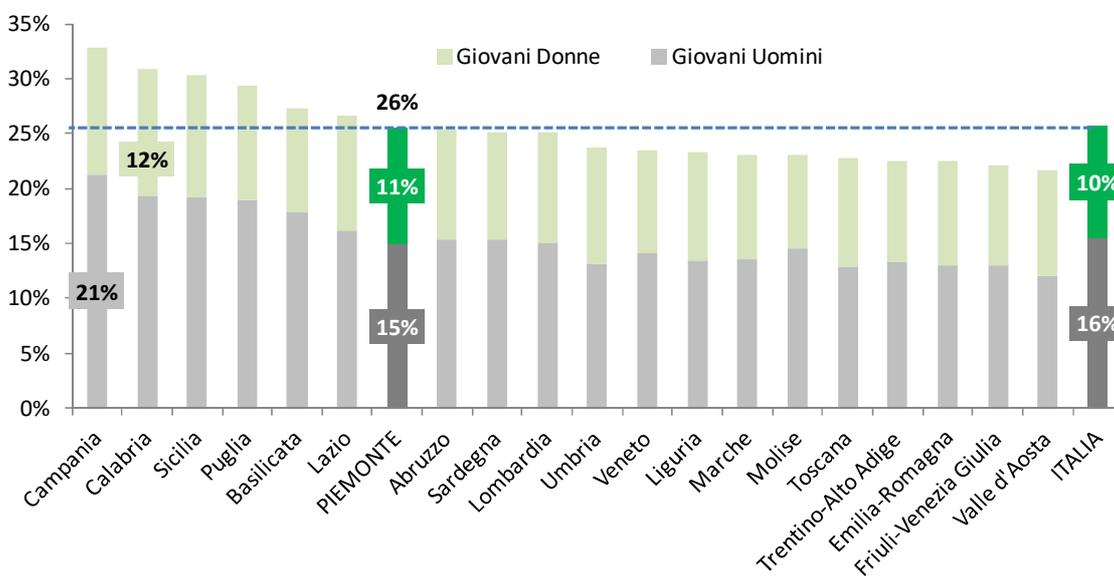


Figura 5. Quota di giovani sul totale degli infortunati per genere e regione italiana nel 2014.

Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

GIOVANI CONDUCENTI: PROFILI E CARATTERISTICHE

Per i conducenti le informazioni presenti nella scheda Istat rilevano anche le persone illese. Ciò consente di quantificare il numero di conducenti coinvolti nei sinistri (la popolazione di riferimento) e, al tempo stesso, di cogliere l'impatto dei sinistri sulle persone (gli infortunati) e sugli stessi eventi incidentali.

Nell'ultimo triennio (2013-2015), i conducenti coinvolti in un incidente stradale in Piemonte sono stati circa 60mila. Di questi, circa un quinto (il 22%) ha un'età compresa tra i 18 e i 29 anni. Fra i conducenti giovani infortunati il 71% sono maschi con un rapporto tra maschi e femmine di 2 a 1. Tale rapporto tra maschi e femmine è pressoché costante in tutte le classi di età (**Tab. 2**).

Tabella 2. Numero di conducenti coinvolti in incidenti stradali in Piemonte per genere e classe di età nel triennio 2013-2015. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

Triennio 2013-2015	Bambini (1-13 anni)	Ragazzi (14-17)	Neo patentati (18-21)	Giovani (22-29)	Giovani (18-29)	Adulti (30-64)	Anziani (Oltre 65)	TOTALE
MASCHI	139	610	2.720	6.392	9.112	26.222	6.264	42.347
FEMMINE	31	122	1.030	2.964	3.994	11.209	1.768	17.124
TOTALE	170	732	3.750	9.356	13.106	37.431	8.032	59.471
MASCHI	0,2%	1,0%	4,6%	10,7%	15,3%	44,1%	10,5%	71,2%
FEMMINE	0,1%	0,2%	1,7%	5,0%	6,7%	18,8%	3,0%	28,8%
TOTALE	0,3%	1,2%	6,3%	15,7%	22,0%	62,9%	13,5%	100,0%

Dove le differenze per età si palesano con maggiore evidenza è in riferimento alle probabilità di infortunio, espresse dalla quota di infortunati sul totale degli individui coinvolti (**Fig. 6**). I conducenti giovani hanno una probabilità più elevata di ferirsi (e di morire) in un incidente stradale e tale probabilità è generalmente più elevata per le donne. La vulnerabilità del genere femminile emerge in misura relativamente più marcata per la fascia di età fra i 22 e i 29 anni.

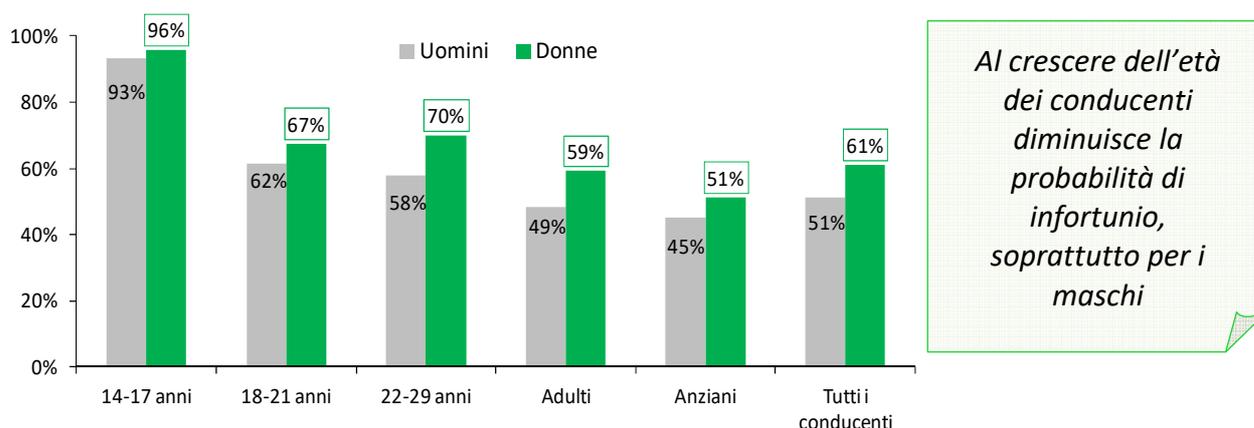


Figura 6. Probabilità di infortunio tra i conducenti per genere e classe di età, in Piemonte, nel triennio 2013-2015. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

La maggiore esposizione al rischio di infortunio che caratterizza la fascia di giovani conducenti è fortemente correlata alle abitudini di guida. L'analisi sulle circostanze presunte di incidentalità⁶ (**Fig. 7**) evidenzia come l'eccesso di velocità causi la maggior parte degli incidenti stradali che vedono coinvolti i giovani, in particolar modo quando

⁶ Per comodità di esposizione le circostanze presunte di incidentalità sono state accorpate in macro-categorie omogenee a partire dalle 76 circostanze elementari considerate nella scheda CTT/INC di Istat. Ad esempio, all'interno della macro-categoria "eccesso di velocità" sono presenti i casi in cui il veicolo procedeva con eccesso di velocità (art. 141 CdS), procedeva senza rispettare i limiti di velocità (art. 142) o sbandava con fuoriuscita per eccesso di velocità. La macro-categoria "guida pericolosa", invece, accorpa i casi di sorpassi non consentiti e di guida contromano.

alla guida si trova un neo patentato (18-21 anni). Essa mostra altresì come un incidente su quattro sia determinato dal mancato rispetto della segnaletica o dalla distrazione alla guida.

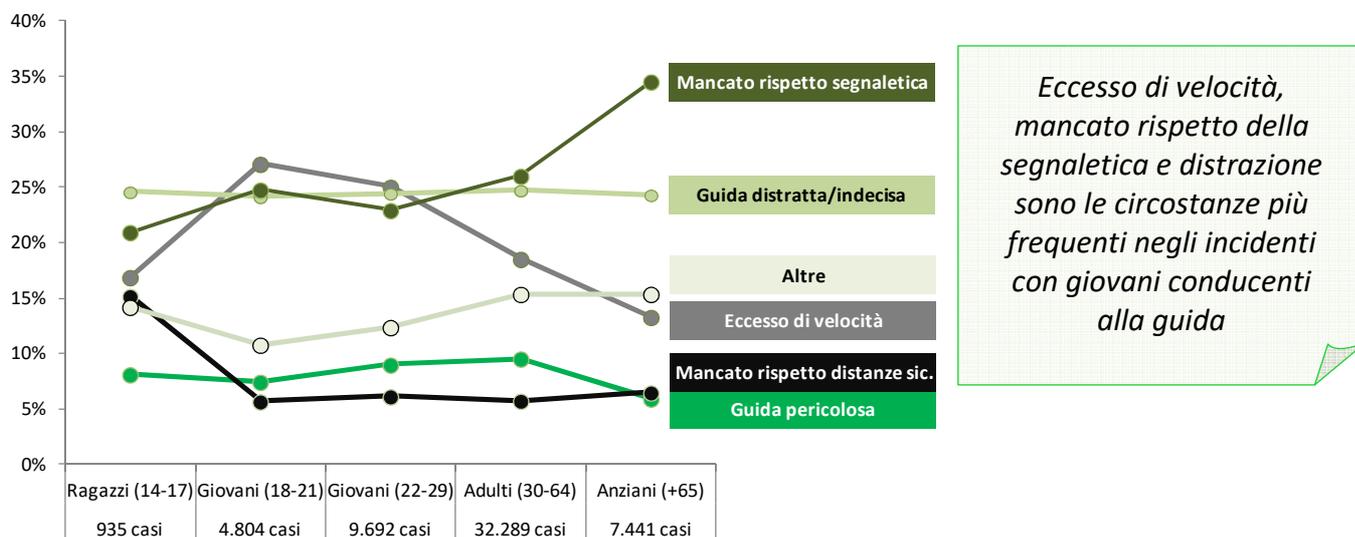


Figura 7. Distribuzione dei casi per le circostanze presunte di incidente associate ai conducenti per classe di età, in Piemonte, nel triennio 2010-2015. Fonte: CMRSS su dati ISTAT. NB. I pesi sono calcolati sul totale dei casi per ciascuna classe di età.

Il valore dell'indice di infortunio (rapporto tra numero di infortunati e casi rilevati) per le macro-circostanze incidentali conferma, per i giovani, la pericolosità di alcuni comportamenti di guida: sorpassi non consentiti e andamento contromano (guida pericolosa), eccesso di velocità e mancato rispetto della segnaletica sono le circostanze che, a parità di casi, hanno gli effetti più gravi quando i giovani sono alla guida (**Fig. 8**).

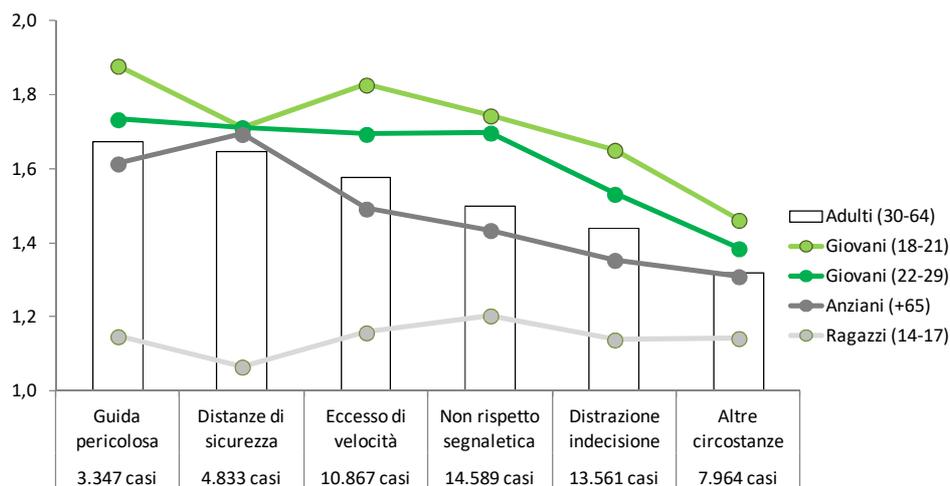


Figura 8. Indice di infortunio dei conducenti per macro-circostanza incidentale (presunta) per classe di età, in Piemonte, nel periodo 2010-2015. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

A fronte di un positivo ridimensionamento dell'incidentalità giovanile in Piemonte, le evidenze messe in luce dall'analisi del CMRSS segnalano la permanenza di un certo numero di criticità. Proviamo a sintetizzarle nei profili per età di seguito riportati, nell'idea che possano essere di aiuto alla realizzazione delle azioni previste nel nuovo Piano Regionale della Sicurezza Stradale.

- **Conducenti di 14-17 anni.** In questa fascia d'età i giovani possono mettersi alla guida di ciclomotori fino a 50cc. previo conseguimento dell'idoneo patentino di guida, anche se nel 20% dei casi riscontrati figurano quali conducenti di un veicolo che secondo la normativa vigente non avrebbero potuto guidare (prevalentemente un motociclo). La *guida distratta con andamento indeciso* (25%) e il mancato rispetto della segnaletica (21%) sono le circostanze maggiormente frequenti. Si segnalano anche dei casi di incidenti per mancato rispetto dei limiti di velocità (17%). Il mancato rispetto della segnaletica è la circostanza con il valore più alto dell'indice di infortunio (1,2 infortunati per caso rilevato).
- **Conducenti neopatentati 18-21 anni.** È la fascia di età nella quale gli incidenti alla guida di autovetture sono relativamente più numerosi (82%) (la quota di motocicli è del 7%). La circostanza incidentale più frequente è *l'eccesso di velocità* (27%), una peculiarità di questa fascia d'età (e dei giovani conducenti maschi) se si considera che mediamente tale quota si attesta al 20%. Il mancato rispetto della segnaletica (25%) e la distrazione alla guida (24%) sono altre situazioni che concorrono in maniera sensibile all'incidentalità in questa fascia d'età ed hanno un peso maggiore tra le giovani conducenti donne. Gli infortuni nelle ore notturne dei giorni festivi sono mediamente più frequenti. La guida pericolosa (sorpassi non consentiti e guida contromano) è il comportamento più impattante per la salute dei conducenti di questa classe di età (1,87 infortunati per caso rilevato).
- **Conducenti di 22-29 anni.** Anche tra i giovani con maggiore esperienza di guida, velocità, distrazione e mancato rispetto della segnaletica sono le circostanze di incidentalità più diffuse (rilevate nel 72% dei casi). Rispetto ai neopatentati, *l'eccesso di velocità* è leggermente meno frequente (25%), mentre *aumenta il peso dei casi di mancato rispetto delle distanze di sicurezza*. Il veicolo più guidato resta l'automobile (80%), ma è più elevata la quota di motocicli (9%) e di mezzi pesanti (5%). *L'eccesso di velocità* è la circostanza più diffusa tra gli uomini, mentre la guida distratta e il mancato rispetto della segnaletica si confermano prerogativa femminile. Come nel caso dei neopatentati, la guida pericolosa causa il maggior numero di infortuni a parità di casi rilevati (1,73).

AUTORI

Attila Grieco – Ires Piemonte grieco@ires.piemonte.it
Sylvie Occelli – Ires Piemonte occelli@ires.piemonte.it