

L'incidentalità stradale per i ragazzi al di sotto dei 30 anni



ANIA

Fondazione per la
Sicurezza Stradale

Le Compagnie di Assicurazione per tutelare
la vita e prevenire gli incidenti stradali



Sommario

Premessa.....	2
1. Il contesto psicologico dei “giovani guidatori”	8
2. L’incidentalità stradale in Italia	10
3. L’incidentalità stradale in Italia per i giovani: una strage quotidiana.....	11
4. Analisi della tipologia di utenti della strada in base all’età	14
5. L’incidentalità stradale per i giovanissimi (under 30 anni)	17
5.1 Le regioni più a rischio per i giovani al di sotto dei trent’anni	20
5.2 L’incidentalità stradale in base agli utenti e alla tipologia del veicolo per classi d’età	26
Executive summary.....	28
Conclusioni	30
APPENDICE: I GIOVANI E L’ABUSO DÌ ALCOL.....	32

Premessa

Ogni giorno le cronache ci raccontano di giovani e giovanissimi che si abbandonano al brivido della trasgressione estrema, spesso con esiti fatali.

Una delle forme più diffuse di trasgressione da parte dei giovani è l'uso improprio dell'auto che – dopo l'uso di droga, ma spesso correlato ad essa – sta diventando un fenomeno in forte espansione: basta guardare le statistiche degli incidenti stradali o le cronache quotidiane, che rivelano il crescente coinvolgimento di ragazzi, appena maggiorenni, negli incidenti sulle strade. Un fenomeno ancora più pericoloso perché visto con una sorta di ineluttabile rassegnazione.

La sicurezza stradale è un'emergenza a livello planetario. Le Nazioni Unite l'hanno posta al centro dell'azione di governo dei singoli Paesi sulla base di dati drammatici: ogni giorno, nel mondo muoiono 3.500 persone, circa 1,3 milioni l'anno; si stima che, se non si interviene con azioni forti di contrasto, nel solo 2030 i morti diventeranno circa 2,4 milioni.

Limitando l'analisi alla sola Europa ogni anno si registrano circa 1.200.000 incidenti stradali in cui muoiono quasi 35.000 persone e oltre 1.500.000 rimangono ferite. In questo ambito l'Italia, con 4.237 vittime per il 2009, risulta seconda, in termini assoluti, solo dopo la Francia.

Anche se in Italia le nuove stringenti norme del Codice della Strada - introdotte nel luglio del 2010 - hanno fatto segnare una riduzione del 12% della mortalità nei primi tre mesi del 2011, rimane il fatto che per i giovani in età compresa tra i 21 e i 29 anni gli incidenti stradali sono la prima causa di morte. Le cause di incidente più ricorrenti per i giovani sono prevalentemente riconducibili **alla velocità** (15% dei sinistri), alla **distrazione** (8%) e al **mancato rispetto della segnaletica** (6%).

In particolare, per le cosiddette stragi del sabato sera, l'alcol e gli stupefacenti rappresentano una causa diffusa di incidenti stradali. In merito, le nuove norme introdotte nel Codice della Strada

hanno previsto sanzioni più pesanti proprio per particolari categorie di utenti con due **novità principali**:

- quando il guidatore ha meno di 21 anni o ha conseguito la patente da un periodo inferiore ai 3 anni il suo tasso alcolico deve essere pari a zero, pertanto non deve assumere alcolici prima di mettersi alla guida;
- i guidatori professionali e i conducenti di veicoli di trasporto sia di persone sia di cose (quindi sia autisti sia camionisti) hanno il divieto assoluto di assumere alcol prima di mettersi alla guida del loro mezzo.

Questi e altri importanti provvedimenti sono stati introdotti proprio per correggere i comportamenti dei conducenti a cui si attribuisce oltre l'80% degli incidenti stradali.

La modifica radicale dei comportamenti implica una variazione culturale nell'approccio al mezzo di trasporto, variazione, che nel caso dei giovani, appare piuttosto ardua. I ragazzi pensano che l'incidente sia frutto della fatalità o della responsabilità altrui, ciò, sommato al senso di onnipotenza tipico delle classi d'età giovanile genera un mix deflagrante che porta i giovani a ritenere che l'incidente a loro non capita. Questo approccio non spinge ad una radicale modifica del comportamento alla guida e porta al cosiddetto *“paradosso del giovane guidatore”¹* secondo il quale ogni volta che un guidatore inesperto mette in atto un'imprudenza senza pagarne le conseguenze, si rafforza nella sua convinzione di essere immune dai rischi di incidente stradale. Naturalmente l'obiettivo non è quello di aspettare che questo circolo vizioso venga interrotto da un incidente, ma quello di mettere in atto strategie di intervento, capaci di contrastare le pericolose tendenze “fataliste” di fronte all'incidentalità stradale.

¹ A.M. Giannini, F. Lucidi “Il paradosso del Giovane Guidatore”, Icaro 2007.

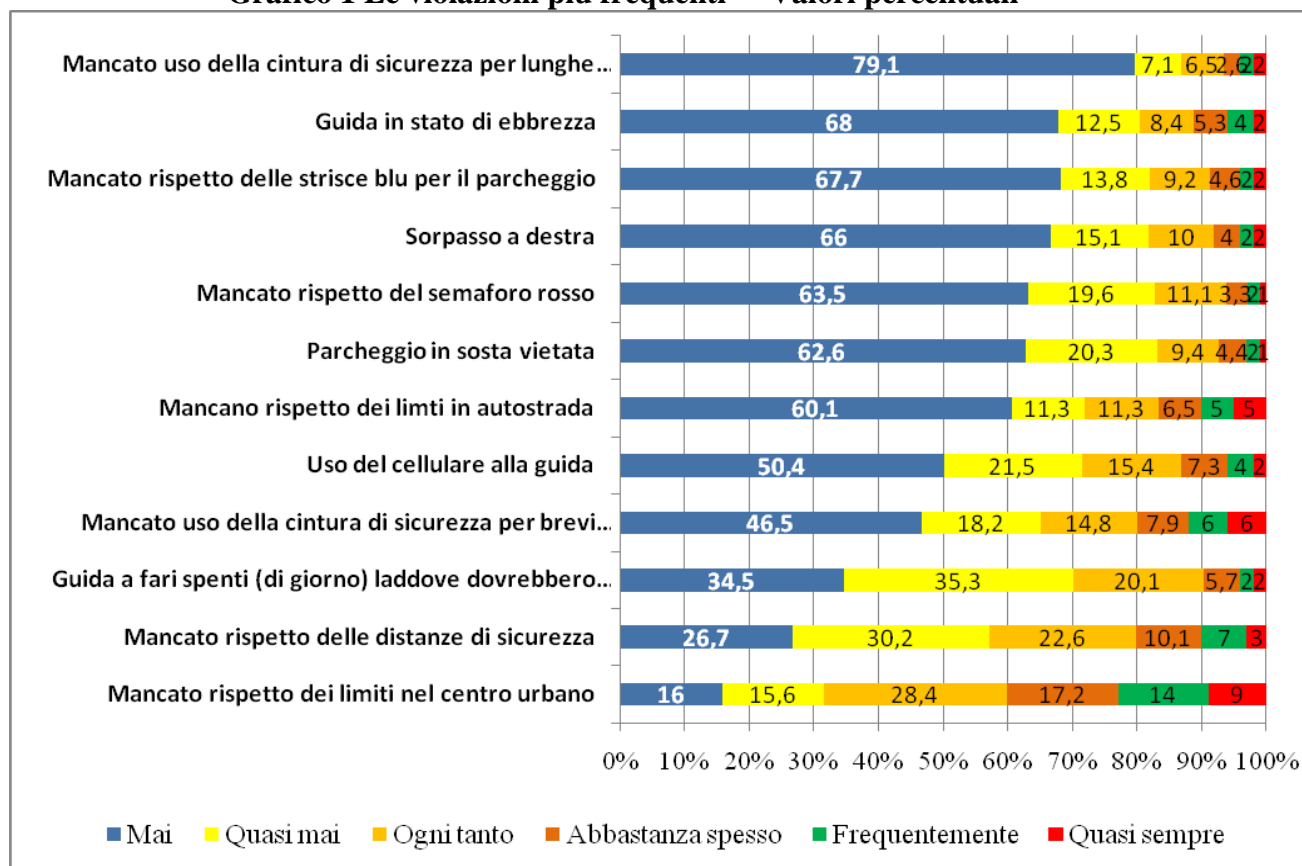
L'infortunio alla guida è invece un evento probabilistico, che con adeguati livelli di attenzione degli individui vede ridursi l'effetto di porre a repentaglio la propria e l'altrui incolumità.

Una ricerca scientifica² condotta dalla Facoltà di Psicologia 2 della Sapienza di Roma, attraverso dei questionari sottoposti ad oltre 5.000 studenti delle scuole secondarie superiori, in 12 città campione, ha messo in evidenza quali sono le violazioni che più frequentemente vengono messe in atto dai giovanissimi alla guida. I risultati sono allarmanti (Grafico 1):

- il **28,1%** degli studenti ammette di parlare al cellulare mentre guida;
- il **19,4%** confessa di aver guidato in stato di ebbrezza;
- il **16,8%** non rispetta lo stop del semaforo rosso.

² A.M. Giannini, F. Lucidi "Il paradosso del Giovane Guidatore", Icaro 2007.

Grafico 1 Le violazioni più frequenti - Valori percentuali -



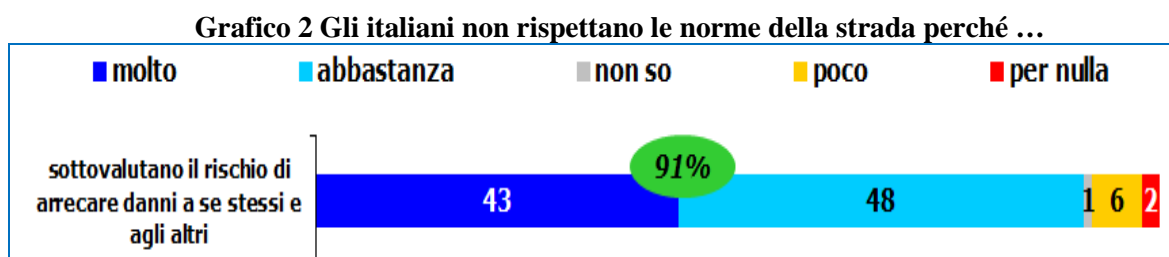
Fonte: Icaro, 2007

I risultati dell'indagine mettono in evidenza alcuni fattori di contesto che amplificano la vulnerabilità dei giovani guidatori sulle strade:

- *l'alto grado di motorizzazione precoce, prevalentemente a due ruote*: in città sei giovani italiani su dieci utilizzano il motorino (il parco circolante delle due ruote a motore è arrivato a contare in Italia circa 10 milioni di mezzi, all'incirca la metà del totale europeo, e in particolare i "cinquantini", guidati in gran parte da minori, sono ormai circa 6,5 milioni).
- *L'elevata esposizione al rischio a causa di comportamenti inadeguati nell'ambiente stradale*: risultano abitudinari e a bassa probabilità di essere sanzionati comportamenti scorretti come non attraversare la strada sulle strisce pedonali (tre ragazzi su dieci) o

infrazioni come percorrere un incrocio in motorino con il semaforo rosso (quattro giovani su dieci). Alcune violazioni vengono commesse per *sottovalutazione del rischio*.

A tal proposito, una recente indagine³, commissionata ad ISPO dalla Fondazione Ania per la sicurezza stradale, ha messo in evidenza come il **91%** degli intervistati ritiene che gli italiani non rispettano le norme del Codice della strada perché sottovalutano il rischio di arrecare danni a se stessi e agli altri. Per i giovanissimi tra i 18 e i 24 anni tale convinzione si attesta all'88,4% (Grafico 2).



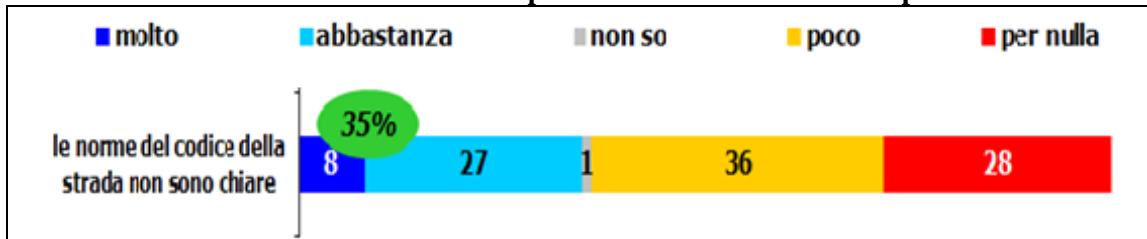
Fonte: ISPO/Fondazione Ania: Gli italiani e il rispetto delle regole

- *Un rapporto inappropriato con le norme del Codice della strada* o una limitata capacità di gestire eventi complessi a causa dell'immaturità e della scarsa esperienza: un quarto dei giovani italiani (27%) non comprende o non interpreta nella maniera corretta le prescrizioni del Codice della strada. La Fondazione Ania⁴ ha inoltre di recente rilevato che ben il 35% degli italiani ammette di non rispettare le norme perché poco chiare. Sarebbe, dunque, necessaria un'azione di comunicazione più efficace in grado di supportare gli utenti nella comprensione delle regole della strada (Grafico 3).

³Indagine demoscopica ISPO "Gli italiani e il rispetto delle regole" (2011). Universo di riferimento (rappresentativo della popolazione italiana): 800 individui di cui 48,2% uomini, 51,8% donne, con oltre 17 anni di età, stratificati per genere, età, titolo di studio, condizione professionale, macroarea geografica e ampiezza del comune di residenza.

⁴ Idem.

Grafico 3 Gli italiani non rispettano le norme della strada perché ...



Fonte: ISPO/Fondazione Ania: Gli italiani e il rispetto delle regole

- *Una bassa sensibilità agli standard di sicurezza:* due giovani su dieci quando pensano alla loro automobile ideale sognano potenza e velocità, piuttosto che sicurezza e affidabilità. Il 22,6% del campione non fa una regolare manutenzione del motorino né si assicura personalmente dell'efficienza di funzionamento del mezzo perché ne sottovaluta le componenti di sicurezza attiva.

- *lo scarso supporto da parte dell'ambiente sociale, la scuola innanzitutto,* che a volte non sostiene nel modo adeguato la formazione dei guidatori inesperti.

Attualmente, in Italia, il rilascio della patente, a differenza di quanto avviene in altri Paesi, è più sbilanciato sull'acquisizione delle conoscenze normative, piuttosto che sulla effettiva capacità di guida. Pertanto, è avvertita l'esigenza di accrescere lo spazio dedicato alla formazione pratica.

Altro elemento trascurato nel nostro Codice della Strada è la componente psicologica del conducente. La necessità di approfondire le tecniche di guida, i principali rischi sulla strada e le proprie condizioni psico-fisiche hanno spinto la Fondazione Ania a elaborare un progetto sperimentale rivolto ai neopatentati. Il progetto "NeoPatentati" prevede lo sviluppo di un percorso formativo per i neoguidatori realizzato con il supporto di un simulatore di guida e di corsi di "guida sicura". Il monitoraggio successivo del neopatentato che segue il corso consente di verificare i progressi nell'apprendimento.

1. Il contesto psicologico dei “giovani guidatori”

L’adolescenza è caratterizzata da uno stato di irresponsabilità, che spinge il giovane che guida a mettere alla prova le sue potenzialità senza preoccuparsi delle conseguenze, anche perché oggi la maturità arriva più avanti con l’età rispetto al passato e quindi molto spesso i giovani non traggono insegnamenti dalle loro esperienze.

L’incidente stradale non viene quasi mai considerato come il segnale di un bisogno, ma come semplice espressione della normale “sventatezza” giovanile.

Una ricerca nazionale⁵ ha messo in evidenza che la maggior parte dei giovani che arriva nei Pronto Soccorso a causa di un incidente stradale, precisamente il 62,4%, conferisce la causa dell’evento a fattori esterni: “*Mi vengono sempre addosso!*”, “*L’asfalto era bagnato*”, “*E’ colpa della gente che mentre guida si distrae*”, “*Era destino*”. La tendenza dei giovani ad attribuire l’incidente ad una causa “esterna” piuttosto che “interna” (velocità, stato d’animo turbato, distrazione, ecc..) mostra ancora di più l’inclinazione a rappresentare in modo fatalistico l’incidente, e più in generale, a rappresentare se stessi come vittime piuttosto che come protagonisti degli eventi della propria vita.

Si avverte, dunque, l’urgenza di un’attività formativa delle giovani generazioni che abbia come obiettivo la *costruzione di una cultura della sicurezza stradale* ad ampio spettro, che vada dall’analisi delle azioni che comportano un rischio per se stessi e per gli altri, alla promozione degli atteggiamenti utili a prevenirle. Il rischio, infatti, viene spesso vissuto con fascino dai ragazzi, un sinonimo di emozione forte, trasgressione e dimostrazione di coraggio. È, dunque, l’immaginario

⁵ E.Casini, I Caremani, C. Cerbini, F.Ranieri, P.E. Dimauro, *Giovani e incidenti stradali: lo sportello psicologico di ascolto presso il pronto soccorso dell’ospedale San Donato di Arezzo*, 2009.

che viene costruito attorno ai temi della sicurezza l'ostacolo maggiore per l'acquisizione di una reale maturità dei giovani nei comportamenti di guida⁶.

Lo studio qui proposto dalla Fondazione Ania per la sicurezza stradale, è un approfondimento che parte dai dati dell'incidentalità stradale italiana, per comprendere le reali tendenze del fenomeno in ambito giovanile per indagare il livello della "incultura" delle norme della strada e per analizzare le ripercussioni che esse hanno sulla psiche dei ragazzi, tanto da indurli a comportamenti che spesso ne determinano la morte. Solo attraverso una conoscenza approfondita e dettagliata di ciò che accade realmente nell'ambiente stradale, è possibile attuare gli interventi correttivi più efficaci e predisporre un adeguato programma di sensibilizzazione, di formazione e di prevenzione.

⁶ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della ricerca, Censis, 2002-2003, Una nuova cultura della sicurezza stradale. Programma per un test di autovalutazione del rischio stradale degli studenti, Roma.

2. L'incidentalità stradale in Italia

Nel 2009 gli incidenti stradali in Italia hanno causato la morte di 4.237 persone (Istat). Questo significa che ogni giorno, mediamente, muoiono 12 persone. (Tavola 1).

Tavola 1 Incidenti, morti e feriti in Italia - Anni 2001-2009 -

Anni	Morti	Variations %
2001	7.096	-
2002	6.980	-1,6
2003	6.563	-6,0
2004	6.122	-6,7
2005	5.818	-5,0
2006	5.669	-2,6
2007	5.131	-9,5
2008	4.725	-7,9
2009	4.237	-10,3

Fonte: Aci/Istat 2009

Nell'ottica dell'obiettivo fissato a Lisbona nel 2001, che prevedeva il dimezzamento del numero delle vittime entro il 2010, gli sforzi anche se apprezzabili, non hanno ancora prodotto risultati sufficienti perché l'Italia possa centrare il traguardo. Infatti, nel periodo 2001-2009 la riduzione complessiva dei morti è stata del 40,3%. Sulla base di una stima "anticipata" per il 2010 dall'Istat, in Italia gli incidenti stradali con lesioni a persone sono stati 207.000 e hanno causato 3.998 morti e 296.000 feriti con lesioni di diversa gravità⁷. Ogni giorno quindi, durante il 2010, si sono verificati mediamente 567 incidenti stradali, per una media giornaliera di 11 morti e 811 feriti. Rispetto all'anno precedente, nel 2010 si riscontra una diminuzione del 3,9% del numero degli incidenti e del 3,7% di quello dei feriti: un calo più consistente (-5,6%) si rileva nel numero dei morti, che fa seguito alla diminuzione del 10,3% registrata nel 2009 rispetto al 2008. Se questa stima venisse confermata, attestandoci ad una riduzione pari al 43,7% rispetto al 2001, l'Italia non riuscirebbe a centrare l'obiettivo fissato a Lisbona di ridurre le vittime del 50% in dieci anni.

⁷ Le stime dell'Istat si basano sui rilievi degli incidenti rilevati da Polizia Stradale e Carabinieri, non ci sono quindi le informazioni relative agli incidenti in area urbana.

La situazione è ancora meno confortante se si considerano le evidenze fornite dal settore assicurativo, i cui dati differiscono da quelli della statistica ufficiale, poiché in quest'ultima non vengono ricompresi tutti quegli incidenti per i quali non è intervenuta una forza di Polizia, ma che in realtà, costituiscono la gran parte dei sinistri.

La maggioranza delle lesioni risarcite dal settore assicurativo riguarda, infatti, danni di lieve entità che avvengono soprattutto nei centri urbani e per i quali l'intervento delle Forze dell'Ordine avviene molto raramente. Il divario tra le due fonti aiuta anche a comprendere perché i dati rilevati dal settore assicurativo, al contrario di quelli dell'Istat, non mostrano una tendenza alla diminuzione del numero complessivo dei feriti (Tavola 2).

Tavola 2 - Morti e feriti a seguito di incidente stradale in Italia dal 2000 al 2009

Generazioni di accadimento	Numero di sinistri pagati a riserva*	Incidenza % del numero dei sinistri con lesioni alla persona	Numero di sinistri con lesioni alla persona	Variazione % tendenziale	Numero medio di persone ferite in un sinistro	Numero totale di persone morte e ferite - ANIA
2001	4.066.529	18,4	746.313	-6,9	n.d	n.d
2002	3.836.135	17,9	687.052	-7,9	n.d	n.d
2003	3.708.020	18,2	675.955	-1,6	n.d	n.d
2004	3.673.744	19,8	728.413	7,8	n.d	n.d
2005	3.654.072	21,0	765.953	5,2	n.d	n.d
2006	3.661.945	21,0	768.336	0,3	n.d	n.d
2007	3.685.452	21,0	772.305	0,5	1,25	965.381
2008	3.716.084	21,3	791.047	2,4	1,30	1.028.362
2009	3.741.283	21,8	817.467	3,3	1,34	1.092.086

(*)Comprensivi della stima dei sinistri I.B.N.R.

3. L'incidentalità stradale in Italia per i giovani: una strage quotidiana

È indubbio che negli ultimi anni l'Italia ha mostrato segnali di miglioramento sul fronte della riduzione degli incidenti stradali: in particolare, dal 2001 al 2009 il numero dei morti è sceso notevolmente, passando da 7.061 a 4.237 con una diminuzione, come detto, del 40,3%. In questo

ambito è interessante cercare di comprendere l'andamento dell'incidentalità per i giovani, considerando tali quelli compresi tra 0 e 29 anni (i cosiddetti under 30).

Il dato dell'incidentalità e delle sue conseguenze è leggibile in modo differente esaminandolo rispetto alle diverse classi d'età. Dalla tavola 3 si rileva che in senso assoluto sono le persone tra i 21 e i 25 anni a morire di più sulle strade con 431 vittime che rappresentano il 10% circa del totale complessivo dei morti sulle strade italiane. Seguono i ragazzi tra i 26 e i 30 anni con 359 vittime (l'8,5% sul totale dei morti) e poi i giovanissimi tra i 16 e i 20 anni con 338 decessi (l'8% del totale). Conseguentemente, i ragazzi tra i 21 e i 25 anni fanno registrare 36.326 persone lese che rappresentano l'11,8% dei feriti totali, mentre al secondo posto ci sono i giovanissimi tra i 16 e i 20 anni con 35.796 feriti (l'11,7%), a seguire i giovani tra i 26 e i 30 anni con 33.002 feriti (il 10,7%).

Tavola 3 Morti e feriti per classi d'età - Anno 2009 -

ETA'	Morti	Feriti	% morti sul totale	% feriti sul totale
0-5 anni	19	3.245	0,4	1,1
6-10 anni	18	3.938	0,4	1,3
11-15 anni	51	8.820	1,2	2,9
16-20 anni	338	35.796	8,0	11,7
21-25 anni	431	36.326	10,2	11,8
26-30 anni	359	33.002	8,5	10,7
31-35 anni	334	31.526	7,9	10,3
36-40 anni	312	29.121	7,4	9,5
41-45 anni	311	25.879	7,3	8,4
46-50 anni	237	21.271	5,6	6,9
51-55 anni	233	16.201	5,5	5,3
56-60 anni	236	12.513	5,6	4,1
61-65 anni	186	10.138	4,4	3,3
66-70 anni	224	8.588	5,3	2,8
71-75 anni	263	7.509	6,2	2,4
76-80 anni	266	5.655	6,3	1,8
81-85 anni	215	3.237	5,1	1,1
86-90 anni	96	1.178	2,3	0,4
91-95 anni	17	131	0,4	0,0
96 ed oltre	1	57	0,0	0,0
Non indicata	90	13.127	2,1	4,3
Totale	4.237	307.258	100,0	100,0

Fonte: Aci/Istat

Considerando le classi d'età più aggregate che includono anche i trentenni, il quadro non migliora: i ragazzi tra i 21 e i 30 anni sono quelli che detengono il triste primato del maggior numero di decessi con 790 morti che rappresentano circa il 19% delle morti totali in incidente stradale e 69.328 feriti che sono il 22,6% del totale. I giovanissimi tra gli 11 e i 20 anni costituiscono il 9% delle vittime e il 14,5% dei feriti (Tavola 4).

Tavola 4 Morti e feriti per classi d'età - Anno 2009 -

Classi d'età	Morti	Feriti	% morti sul totale	% feriti sul totale
0-10 anni	37	7.183	0,9	2,3
11-20 anni	389	44.616	9,2	14,5
21-30 anni	790	69.328	18,6	22,6
31-40 anni	646	60.647	15,2	19,7
41-50 anni	548	47.150	12,9	15,3
51-60 anni	469	28.714	11,1	9,3
61-70 anni	410	18.726	9,7	6,1
71-80 anni	529	13.164	12,5	4,3
81-90 anni	311	4.415	7,3	1,4
91 ed oltre	18	188	0,4	0,1
Non indicata	90	13.127	2,1	4,3
Totale	4.237	307.258	100,0	100,0

Fonte: Aci/Istat

Con l'intensificarsi delle misure di sicurezza e grazie all'avvio di un'opera massiccia di prevenzione, il numero delle giovani vittime è iniziato a diminuire, anche se oltre 1.000 incidenti mortali tra i ragazzi al di sotto dei trent'anni rappresentano per l'Italia, Paese in fase avanzata di invecchiamento demografico, un dato drammatico.

Inoltre, se dal 2001 si è registrata tra i giovani una diminuzione delle vittime del 46,2% e dei feriti del 22%, e rispetto al 2008 la riduzione è stata del 16,5% per i decessi e del 4% per i feriti, è anche vero che l'incidenza percentuale, nella fascia d'età considerata, è pari rispettivamente al 30% per i morti e al 37% dei feriti, cioè praticamente invariata dal 2001 (Tavola 5).

Tavola 5 Morti e feriti per i giovani tra i 0-29 anni

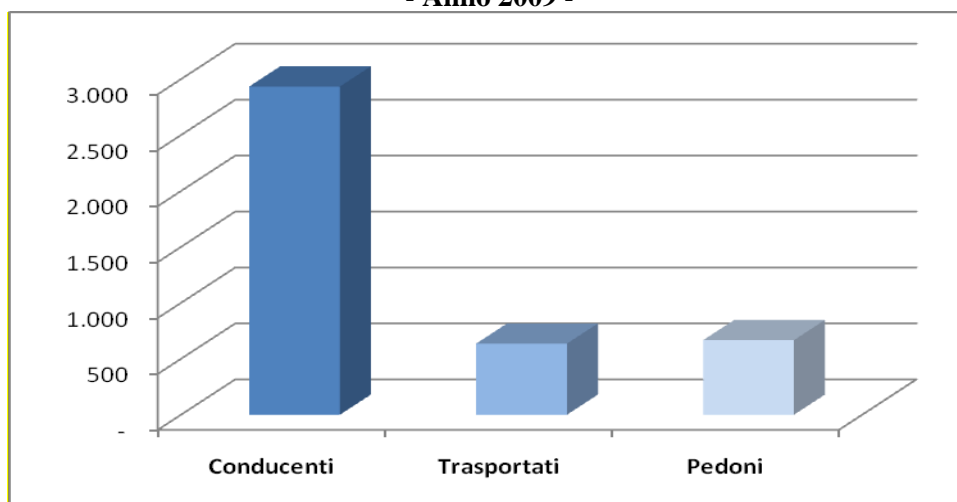
	2001	2008	2009	Var	Var
	0-29 anni	0-29 anni	0-29 anni	2009/2001	2009/2008
Morti	2.122	1.368	1.142	-46,2	-16,5
Feriti	146.962	119.460	114.537	-22,1	-4,1

Fonte: Aci/Istat

4. Analisi della tipologia di utenti della strada in base all'età

Analizzando l'incidentalità stradale italiana in base alla tipologia di utenti della strada, dal grafico 6 appare evidente come i conducenti risultino essere la categoria maggiormente coinvolta in incidenti stradali con il più alto numero di morti e feriti: nel 2009, il 69,2% delle vittime e il 69,4% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai guidatori del mezzo, mentre i passeggeri trasportati rappresentano il 15% dei morti e il 24% dei feriti. In questo ambito, di rilievo il dato che riguarda i pedoni che, con il 6,6% dei feriti e ben il 15,7% delle vittime sul totale, rappresentano uno dei segmenti più vulnerabili in termini di sicurezza stradale.

**Grafico 6 Numero di morti per conducenti, persone trasportate e pedoni
- Anno 2009 -**



Fonte: Aci/Istat

Analizzando le varie tipologie di utenti rispetto alle classi di età, se da un lato si evidenzia immediatamente (Tavola 6) che i conducenti compresi tra i 30 e i 44 anni sono quelli maggiormente colpiti con 793 decessi, pari al 27% delle vittime totali, dall'altro si rileva che i giovani conducenti tra i 15 e i 29 anni fanno registrare un numero di morti pressoché analogo con 770 vittime pari al 26,2% dei morti tra i conducenti. Ma il dato diventa ancor più allarmante se si considera che gli spostamenti che i 30-44enni effettuano per motivi di lavoro sono indubbiamente maggiori rispetto a quelli degli under 30 in cui sono ricompresi gli studenti che notoriamente utilizzano anche i mezzi pubblici per i loro spostamenti. Ciò dimostra quanto la mortalità giovanile su strada sia un problema particolarmente critico su cui è necessario intervenire con programmi e azioni più incisive.

**Tavola 6 Numero di morti per conducenti, trasportati e pedoni per classe d'età
 - Anno 2009 -**

	Conducenti	Trasportati	Pedoni	Totale
0-14	19	36	16	71
15-29	770	246	55	1071
30 - 44	793	96	61	950
45 - 54	390	49	60	499
55 - 59	176	26	30	232
60 - 64	145	27	41	213
65 ed oltre	614	116	381	1.111
Imprecisata	27	40	23	90
Totale	2.934	636	667	4.237

Fonte: Aci/Istat

Per la categoria dei trasportati con 246 vittime, pari al 38,6% del totale dei morti trasportati, i giovani tra i 15 e i 19 anni detengono il primato per i decessi, senza considerare i 36 decessi per la classe d'età 0-14 anni.

Gli investimenti dei pedoni riguardano in modo particolare le persone anziane con 381 morti, oltre la metà delle vittime tra i pedoni (57%) e il 9% dei decessi dell'incidentalità totale. In questo caso i pedoni morti tra i 15 e i 29 anni sono 55, pari all'8% dei decessi tra i pedoni.

Uno scenario ancora più critico è quello riconducibile ai feriti. In questo contesto, per la categoria dei conducenti, i ragazzi tra i 15 e i 29 anni fanno registrare il maggior numero di feriti con 72.661 persone lese che rappresentano il 34% dei conducenti feriti sul totale. Situazione analoga per la categoria dei trasportati dove, con 26.454 feriti (36% circa sul totale), i ragazzi ricompresi nella classe d'età tra i 15 e i 29 anni fanno registrare il maggior numero di persone lese in incidente stradale.

Per i pedoni, sono ancora una volta le persone anziane a riportare il maggior numero di feriti (6.202 pari al 30,5% del totale), ma non si può sottovalutare il 15,6% fatto registrare dai ragazzi tra i 15 e i 29 anni.

**Tavola 7 Numero di feriti per conducenti, trasportati e pedoni per classe d'età
- Anno 2009 -**

	Conducenti	Trasportati	Pedoni	Totale
0-14	1.842	8.424	1.975	12.241
15-29	72.661	26.454	3.181	102.296
30 - 44	71.039	13.522	3.512	88.073
45 - 54	31.178	6.044	2.413	39.635
55 - 59	9.610	2.289	1.099	12.998
60 - 64	7.519	2.115	1.219	10.853
65 ed oltre	16.673	5.160	6.202	28.035
Imprecisata	2.594	9.808	725	13.127
Totale	213.116	73.816	20.326	307.258

Fonte: AcI/Istat

5. L'incidentalità stradale per i giovanissimi (under 30 anni)

Da quanto finora esaminato risulta evidente come i giovani siano soggetti ad incidenti stradali gravi. Interessante è indagare il periodo dell'anno in cui sono più numerosi gli incidenti che coinvolgono i giovani.

In riferimento all'incidentalità italiana nella sua totalità, da sempre, il mese di luglio si conferma il periodo in cui si registra sia il maggior numero di incidenti che di morti.

In particolare, nel luglio 2009 si sono verificati **705 incidenti** con **16 decessi** al giorno per un totale di **498 morti**, valori molto superiori alla media annua quotidiana di **590 incidenti** e **12 morti**. Tali valori sono anche più critici di quelli registrati nel luglio del 2008, con 689 incidenti al giorno e con una media giornaliera di 15,7 vittime (Tavola 8).

Tavola 8 Incidenti stradali e morti per mese - Anno 2009 -

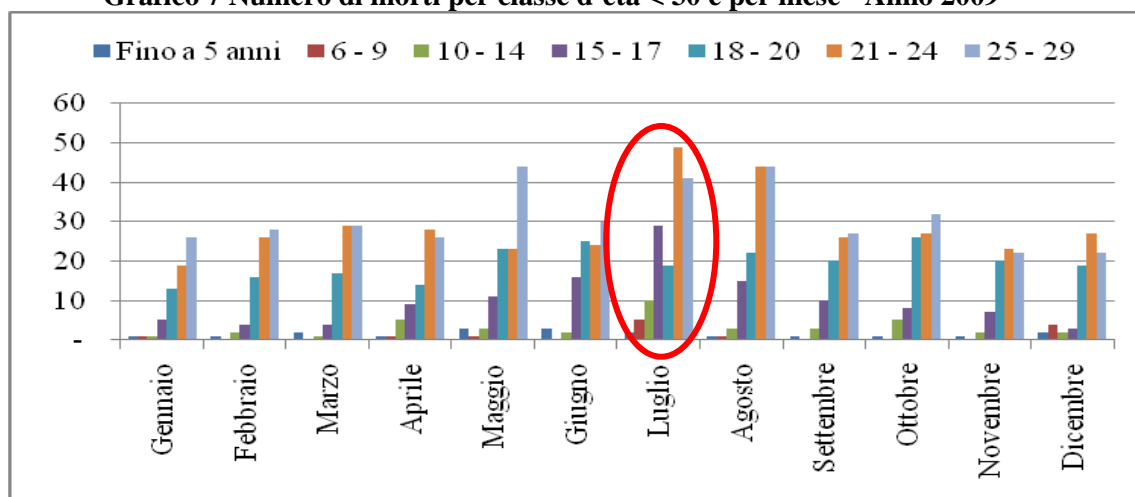
	Incidenti		Morti	
	Valori assoluti	Media giornaliera	Valori assoluti	Media giornaliera
Gennaio	14.759	476	253	8
Febbraio	14.146	505	285	10
Marzo	17.577	567	319	10
Aprile	17.332	578	296	10
Maggio	20.937	675	413	13
Giugno	20.011	667	372	12
Luglio	21.858	705	498	16
Agosto	17.010	549	417	13
Settembre	18.545	618	360	12
Ottobre	19.292	622	386	12
Novembre	17.494	583	330	11
Dicembre	16.444	530	308	10
Anno	215.405	590	4.237	12

Fonte: Aci-Istat

Proprio in linea con quanto appena descritto, anche analizzando l'incidentalità in base alle varie classi d'età, luglio si conferma il mese in cui i giovani muoiono di più.

Il mese di luglio 2009 ha fatto registrare 155 morti under 30, pari all'11,7% delle vittime totali dell'intero anno nella classe d'età 0-29 anni (Grafico 7).

Grafico 7 Numero di morti per classe d'età < 30 e per mese - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Più nel dettaglio, sono i giovani tra i 21 e i 24 anni ad essere maggiormente colpiti (49 vittime), seguiti dai ragazzi tra i 25 e i 29 anni (41 vittime) e i giovanissimi tra i 15 e i 17 anni che fanno registrare in un solo mese 29 morti (Tavola 9).

Tavola 9 Numero morti nel mese di luglio <30

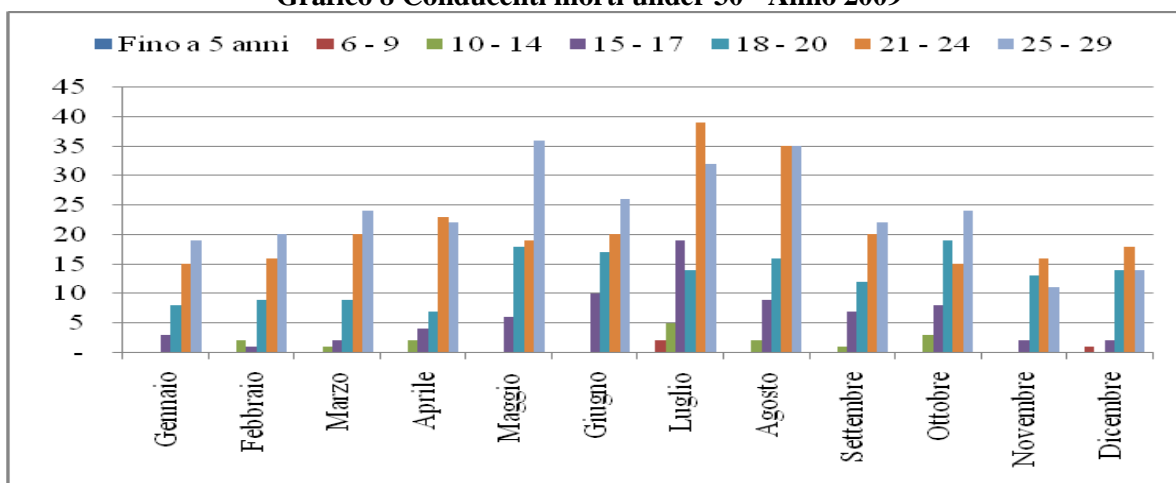
Classi d'età	Luglio	Anno
Fino a 5 anni	2	19
6 - 9	5	13
10 - 14	10	39
15 - 17	29	121
18 - 20	19	234
21 - 24	49	345
25 - 29	41	371
Totale < 30	155	1.142

Fonte: Aci-Istat

Anche il mese di agosto, è uno dei periodi più critici dell'anno per l'incidentalità giovanile. Infatti, nel mese di agosto 2009 si contano 130 vittime, pari all'11,3% dei giovani morti al di sotto dei 30 anni durante tutto l'arco dell'anno.

Riguardo al dato sui conducenti il mese di luglio 2009 è il mese peggiore. Infatti, per questa categoria di utenti, tra i 15 e i 29 anni si registrano 111 vittime (Grafico 8).

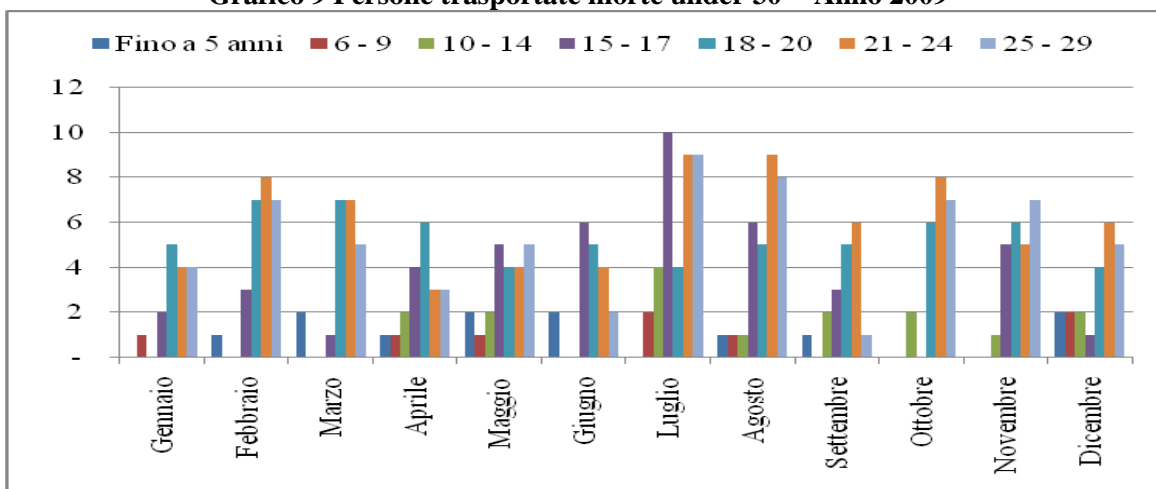
Grafico 8 Conducenti morti under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Anche per le persone trasportate il mese di luglio è il periodo più critico con 38 vittime, di cui 10 tra i giovanissimi tra i 15 e i 17 anni. Tale tipologia di decessi si registra, in particolar modo, tra i conducenti di mezzi a due ruote, che i giovanissimi usano in particolar modo, portando “in sella” il secondo passeggero (Grafico 9).

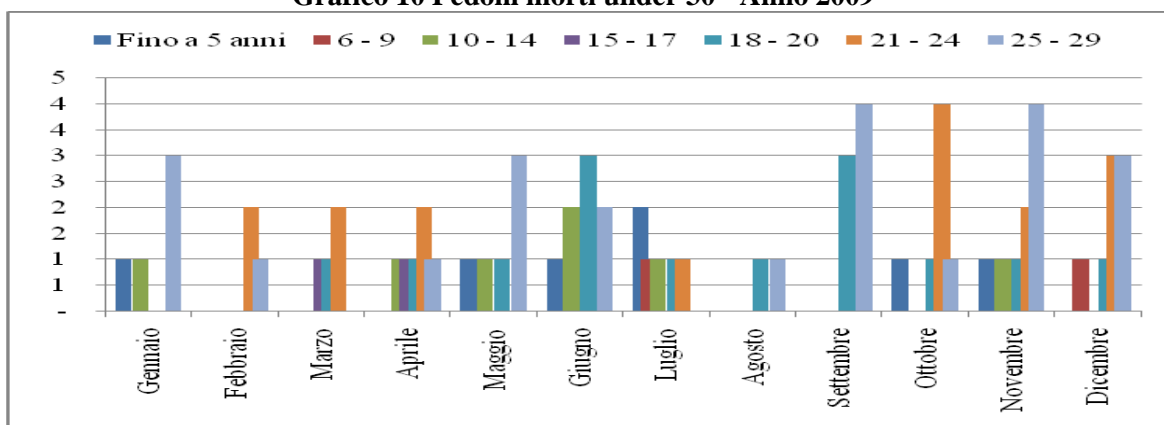
Grafico 9 Persone trasportate morte under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Situazione differente per i pedoni dove il maggior numero di morti si registra nel mese di novembre: probabilmente a determinare questi decessi sono le condizioni climatiche avverse, che di norma caratterizzano il periodo invernale (Grafico 10).

Grafico 10 Pedoni morti under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

5.1 Le regioni più a rischio per i giovani al di sotto dei trent'anni

L'andamento dell'incidentalità giovanile si differenzia anche per area territoriale.

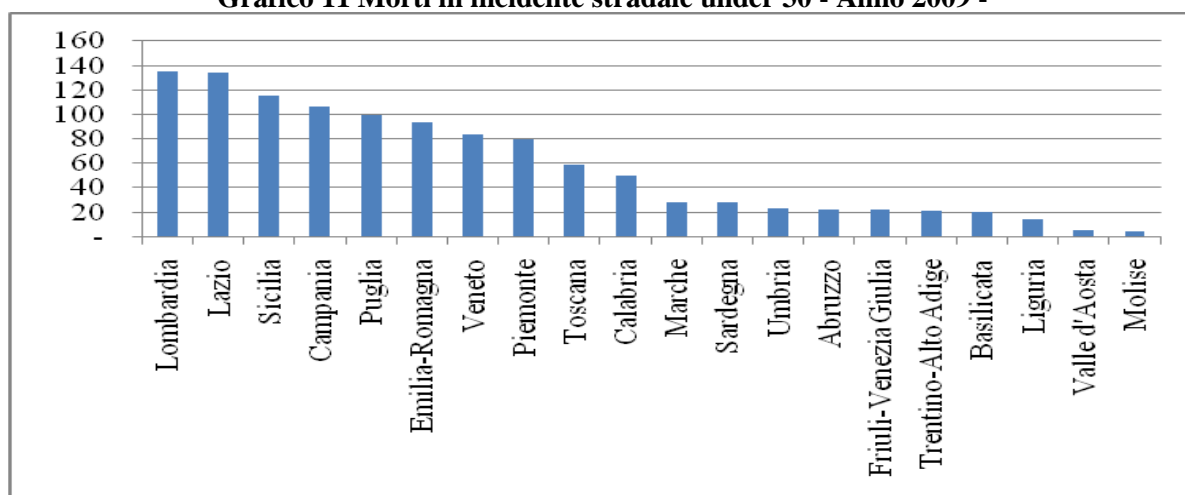
Facendo riferimento all'ultimo dato disponibile, che risale al 2009, rispettivamente al Lazio e alla Lombardia spettano le prime posizioni per il maggior numero di vittime under 30 per incidente stradale.

Sicuramente il dato potrebbe essere letto attraverso una serie di variabili: maggior popolazione giovanile residente e elevato numero di veicoli circolanti. A questo va aggiunto che la mobilità dei capoluoghi delle regioni sopra citate è complessa, congestionata da un traffico sempre più convulso che induce gli abitanti, più o meno giovani, a fare largo ricorso ai mezzi a due ruote che

notoriamente sono più pericolosi e incrementano la probabilità e il rischio di avere incidenti stradali con lesioni⁸.

In particolare, dal grafico 11 si rileva che la Lombardia nel 2009 è la regione prima in classifica nella graduatoria nazionale per numero di vittime under 30 in incidenti stradali con 135 morti (l'11,8% delle vittime totali italiane sotto i 30 anni). A seguire, troviamo il Lazio e la Sicilia con, rispettivamente, l'11,7%, e il 10,1%. La regione più virtuosa invece, risulta essere il Molise che con "sole" 4 vittime rappresenta lo 0,4% del totale italiano.

Grafico 11 Morti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

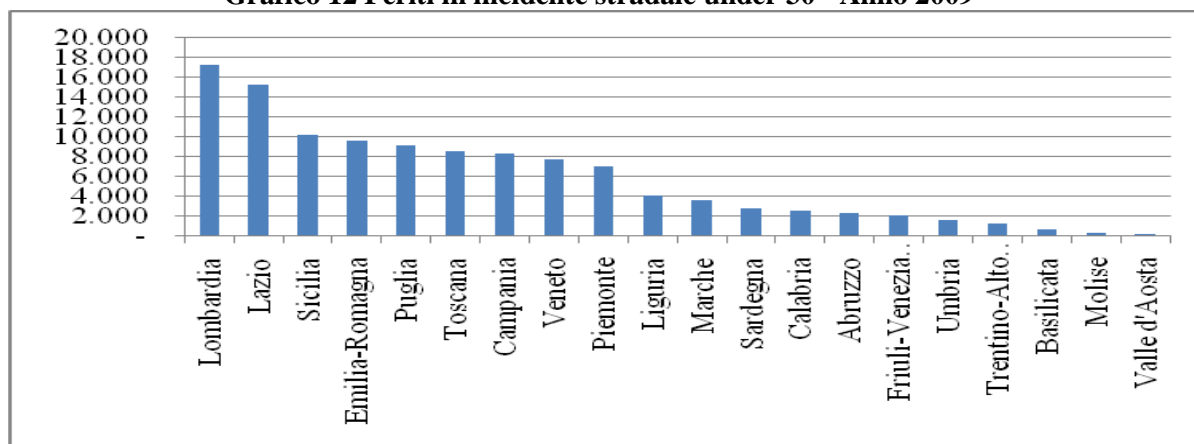
Al contrario di quanto l'opinione pubblica possa pensare, l'Emilia Romagna, famosa per essere la capitale italiana del divertimento, registra l'8,1% delle vittime under 30 anni. Probabilmente, i numerosi interventi per la sicurezza stradale, compresi i maggiori controlli delle Forze dell'Ordine,

⁸**Transport Statistic Bulletin** (2003), "... i motociclisti sono sottoposti ad un rischio di infortunio molto maggiore rispetto agli altri utenti della strada; i dati indicano come il rischio di rimanere uccisi o seriamente feriti (KSI - *Killed or Seriously Injured*), per chilometro percorso, è più di dodici volte quello dei ciclisti, e almeno 50 volte quello degli automobilisti".

proprio per contenere gli spostamenti indotti da una vita notturna piuttosto intensa, hanno, con il tempo, migliorato la situazione.

Stesso scenario se consideriamo i feriti in incidente stradale per i giovani al di sotto dei trent'anni: la Lombardia, il Lazio e la Sicilia sono sempre nelle prime posizioni. In particolare, la Lombardia risulta al primo posto come regione con più persone lese in Italia, con 17.230 feriti pari al 15% circa sul totale dei feriti under 30. Il Lazio con il 13,3% dei feriti si trova al secondo posto e la Sicilia fa registrare 10.251 feriti pari al 8,9% del totale. La regione più virtuosa é la Valle D'Aosta che con 200 feriti rappresenta lo 0,2% del totale dei feriti di sotto dei trent'anni (Grafico 12).

Grafico 12 Feriti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -

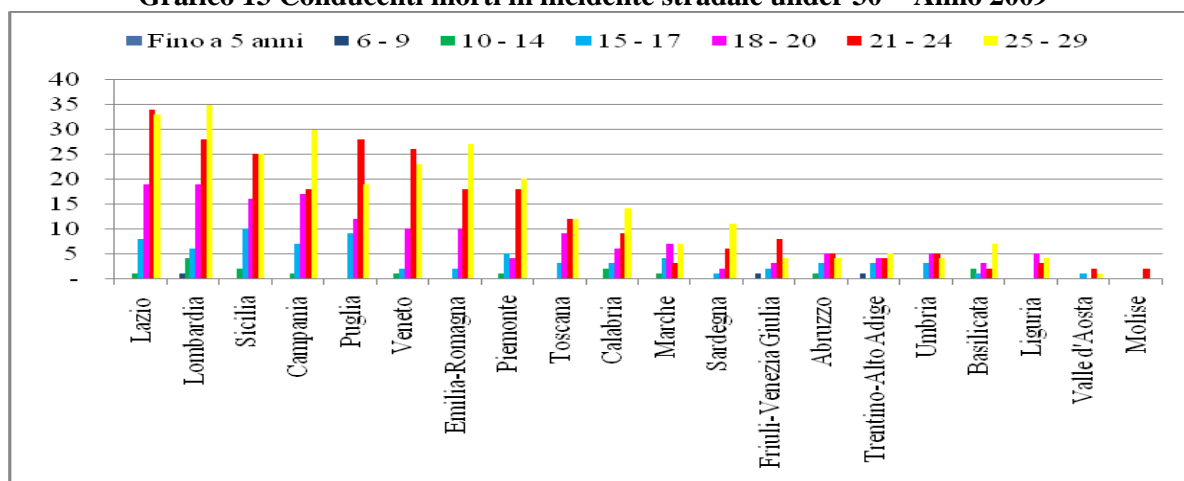


Fonte: Aci-Istat

Analizzando, sempre nel 2009, l'incidentalità regionale in base alle categorie di utenti in relazione alle classi d'età under 30, troviamo che in valore assoluto la regione a mostrare il numero più elevato di decessi tra i conducenti è il Lazio con 95 morti al di sotto dei trent'anni, seguita dalla Lombardia (93 vittime). Cosa forse insolita è il terzo posto della Sicilia che con 78 vittime

rappresenta il 10% circa del totale dei conducenti morti under 30 anni. La regione che presenta minori criticità è il Molise con 2 vittime (Grafico 13).

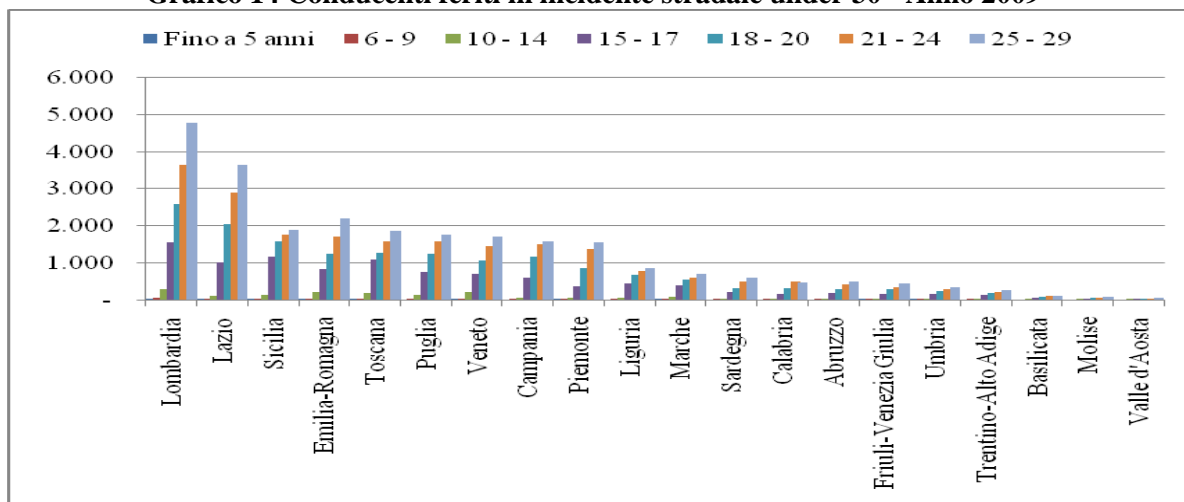
Grafico 13 Conducenti morti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Anche prendendo in considerazione le persone ferite tra i conducenti in base all'età e al dettaglio territoriale regionale, ai primi tre posti troviamo ancora la Lombardia (12.884), il Lazio (9.704) e la Sicilia (6.526). In tale contesto, è la Val D'Aosta a risultare come la regione più virtuosa con 130 persone lese al di sotto dei trent'anni (Grafico 14).

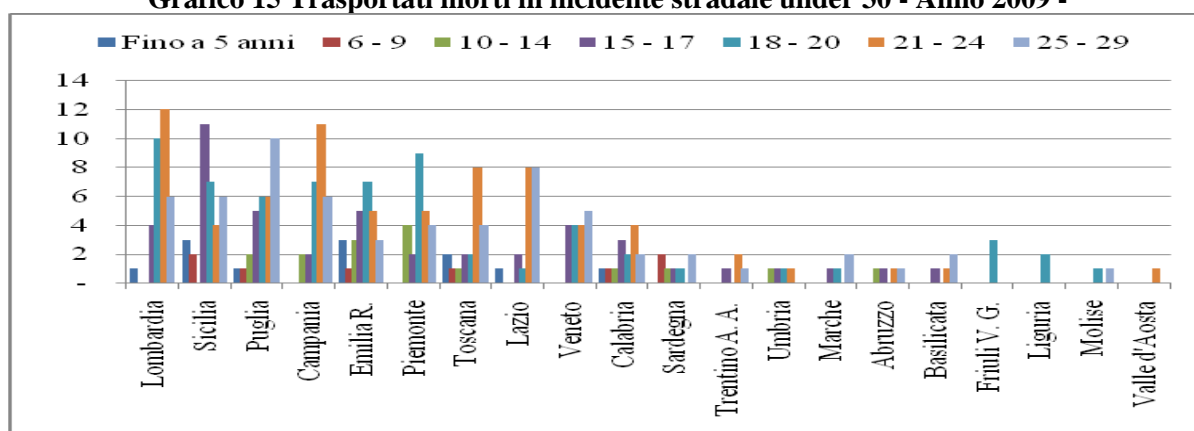
Grafico 14 Conducenti feriti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

L'analisi del sottoinsieme delle persone trasportate offre uno scenario che vede nuovamente la Lombardia in testa alla classifica, con 33 vittime giovani in incidente stradale a pari merito con la Sicilia seguita dalla Puglia (31 vittime). La Valle D'Aosta è la regione che presenta una minore criticità per questa categoria di utenti con una sola vittima (Grafico 15).

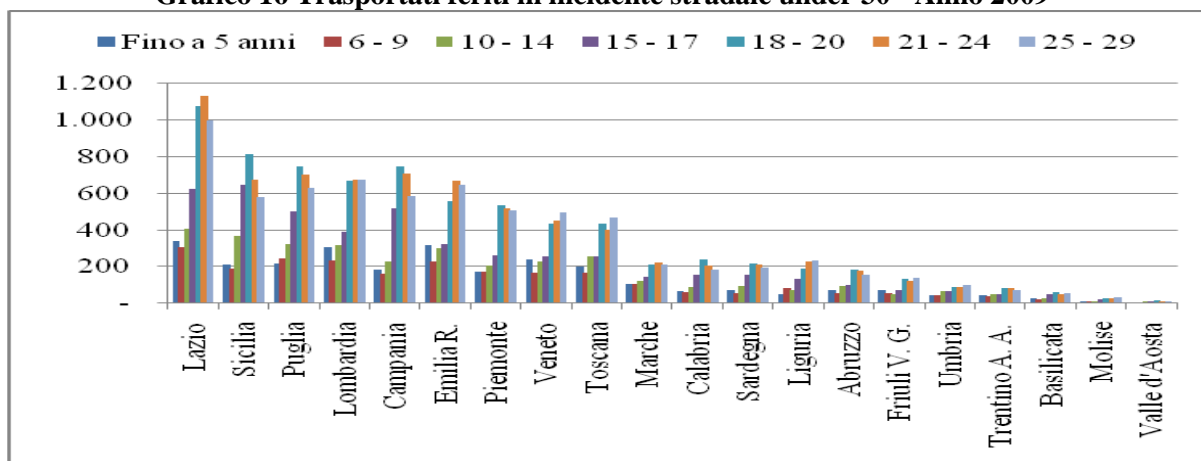
Grafico 15 Trasportati morti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Sempre nel 2009, le regioni che nel corso dell'anno contano più feriti sono il Lazio con 4.880 giovani al di sotto dei trent'anni, seguito dalla Sicilia (3.478) e dalla Puglia (3.362). Ancora una volta è la Val D'Aosta a far registrare il minor numero di persone con lesioni con 62 feriti (Grafico 16).

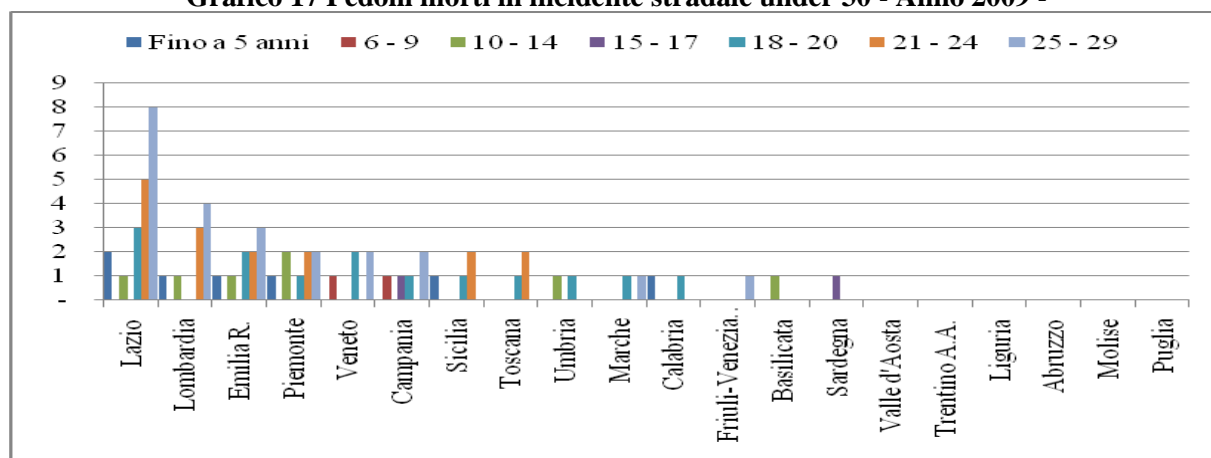
Grafico 16 Trasportati feriti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Per i pedoni, sono il Lazio, la Lombardia e l'Emilia Romagna ad avere il maggior numero di morti, rispettivamente con 106, 99 e 67 vittime nel corso del 2009. Da non sottovalutare però, le 19 vittime al di sotto dei trent'anni del Lazio e le 9 vittime dell'Emilia Romagna e della Lombardia (Grafico 17).

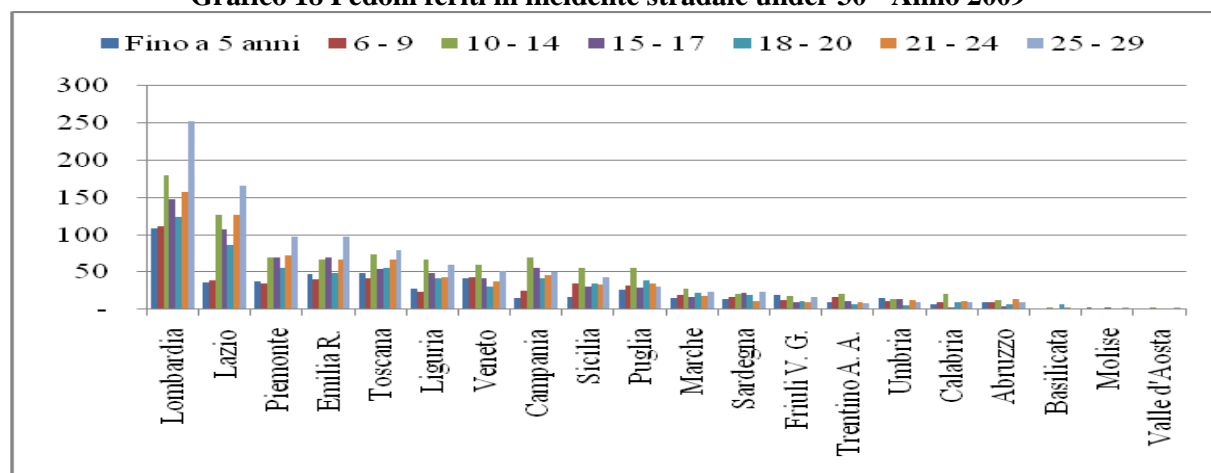
Grafico 17 Pedoni morti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

Il valore massimo per i feriti per la categoria "pedoni" tra i ragazzi al di sotto dei trent'anni si registra nella regione Lombardia (1.080), seguita dal Lazio (685) e dal Piemonte (437) (Grafico 18).

Grafico 18 Pedoni feriti in incidente stradale under 30 - Anno 2009 -



Fonte: Aci-Istat

5.2 L'incidentalità stradale in base agli utenti e alla tipologia del veicolo per classi d'età

L'analisi condotta ci ha permesso di descrivere il quadro dell'incidentalità stradale che riguarda i giovani guidatori, mettendo in luce come essi risultano essere tra gli utenti della strada più a rischio di incidente. Se i dati fin qui riportati permettono di descrivere alcune variabili - ambientali, infrastrutturali e comportamentali - che influiscono negativamente sulla sicurezza stradale giovanile, gli stessi dati non evidenziano, in maniera altrettanto chiara, quanto l'elemento "mezzo di trasporto" possa impattare in maniera determinante sulla mortalità dei giovani.

Innanzitutto, per i giovani under 30, anche per ragioni di natura economica, è molto diffusa l'utilizzazione dei veicoli a due ruote.

Ciò è emerso andando ad analizzare i dati relativi ai conducenti, divisi per fasce d'età, in base alla categoria dei veicoli utilizzata che hanno evidenziato come i conducenti delle due ruote al di sotto dei trent'anni (18-29 anni) fanno registrare un numero più elevato di vittime rispetto ai guidatori di automobili nella stessa fascia di età, 336 decessi contro i 333 delle autovetture. Inoltre, ai decessi giovanili sulle due ruote si devono aggiungere le 70 vittime dei ciclomotori registrate per la classe d'età 15-17 anni.

Tavola 10 Conducenti morti per c lasse d'età e categoria dei veicoli - Anno 2009 -

	Fino a 5 anni	6 - 9	10 - 14	15 - 17	18 - 20	21 - 24	25 - 29	Tot < 30
Autovetture	-	-	-	1	83	131	119	334
Due ruote	-	-	9	70	66	116	154	415
Mezzi pesanti	-	-	-	-	5	3	8	16
Quadricicli	-	-	-	-	-	-	-	-
Tram	-	-	-	-	-	-	-	-
Autobus e filobus	-	-	-	-	-	-	1	1
Altro	-	3	7	2	2	6	3	23

Fonte: Aci-Istat

Risulta ancora più evidente la maggiore incidenza percentuale dei morti sui mezzi a due ruote sul totale delle vittime, tenendo conto che il peso percentuale di questa tipologia di mezzi sull'intero parco circolante è "solo" del 12%.

In valore assoluto, la fascia di età più colpita, è quella che va dai 25 ai 29 anni dove si registrano 154 vittime, pari al 13,2% dei conducenti morti sulle due ruote e ben il 5,2% sul totale delle vittime tra i guidatori. Per la stessa classe d'età, i conducenti di autovetture deceduti in incidente stradale sono 119, nonostante il maggior livello di circolazione sviluppato da questi mezzi.

Particolare attenzione va data ai giovanissimi conducenti (15-17 anni) che fanno le loro prime esperienze da protagonisti della strada come guidatori di motorini, pagando spesso un prezzo troppo alto a causa della loro inesperienza e per la scarsa, se non nulla, conoscenza delle regole della strada.

L'inadeguata esperienza di guida incide sulla sicurezza stradale, basti osservare l'analogia del dato relativo a questa fascia d'età con quella dei neopatentati: 83 morti per i giovani tra i 18 e i 20 anni a fronte delle 70 per i giovanissimi alla guida di ciclomotori.

A conferma di questo dato, viene poi a supporto anche quello relativo ai feriti dove si registrano oltre 9.200 ragazzi lesi in età compresa tra 15 e 17 anni. Un numero enorme che è inferiore di oltre 2.000 unità se si considera la fascia d'età immediatamente successiva (18-20 anni): a dimostrazione che una maggiore esperienza e consapevolezza dei rischi, influisce positivamente sulla sicurezza della circolazione stradale (Tavola 11).

Tavola 11 Conducenti feriti per c lasse d'età e categoria dei veicoli - Anno 2009 -

	Fino a 5 anni	6 - 9	10 - 14	15 - 17	18 - 20	21 - 24	25 - 29
Autovetture	0	0	2	22	7.992	13.457	15.440
Motocicli e ciclomotori	0	3	783	9.257	7.330	6.608	8.165
Mezzi pesanti	0	0	0	0	159	499	774
Quadricicli	0	0	11	143	50	15	26
Tram	0	0	0	0	0	3	8
Autobus e filobus	0	0	0	0	0	6	31
Altro	20	163	860	557	497	690	932

Fonte: Aci-Istat

Executive summary

Le principali evidenze emerse dallo studio sull'incidentalità stradale giovanile, in particolare nello spaccato riguardante gli under 30, hanno portato ai seguenti risultati:

- l'incidente stradale viene considerato dai giovani come qualcosa di casuale, accidentale. C'è una tendenza sempre maggiore ad attribuire la responsabilità del sinistro a cause esterne, piuttosto che a propri comportamenti scorretti alla guida.
- In Italia, nel 2009, su 4.237 vittime 1.142 erano ragazzi al di sotto dei trent'anni, pari a circa il 27% del totale. Rispetto al 2008 si è registrata una diminuzione del 16,5% tra le vittime e del 4% dei feriti. Prendendo in considerazione un periodo più lungo (2009-2001) i risultati sono ancora più apprezzabili con una diminuzione dei morti under 30 del 46% e una riduzione del 22% per i feriti.
- Suddividendo le vittime per classi d'età, si registra che per il 2009 sono i ragazzi ricompresi tra i 21 e i 25 anni a far registrare il numero maggiore di vittime (431) con il 10,2% dei morti totali e l'11,8% dei feriti.

- In linea con il dato nazionale anche per gli under 30, il maggior numero di vittime si registra tra i conducenti: 789 morti, a fronte delle 270 vittime per i trasportati e 64 per i pedoni. Conseguentemente, si registra un numero più elevato per i feriti tra i conducenti, 74.503 lesi, contro i 34.878 tra i trasportati e i 5.156 per i pedoni.
- Il mese di luglio, anche per l'incidentalità giovanile, si conferma come il mese più critico dell'anno. In questo periodo dell'anno si registrano 155 morti che rappresentano l'11,7% delle vittime al di sotto dei trent'anni. Più nel dettaglio, sono i ragazzi tra i 25 e i 29 anni a far segnare il numero più alto di decessi (41 morti).
- La Lombardia, il Lazio e la Sicilia si confermano le regioni più pericolose in quanto a sicurezza stradale anche per i ragazzi under 30 anni. Al contrario quelle più virtuose sono la Valle D'Aosta e il Molise.
- Evidenziando la mortalità stradale giovanile in base alla tipologia di mezzo utilizzato, vediamo come per i giovani il pericolo maggiore è rappresentato dalle due ruote, dove si registra il più alto numero di vittime rispetto a tutte le altre categorie di veicoli. La fascia di età più colpita, in valore assoluto, è quella che va dai 25 ai 29 anni dove si registrano 154 vittime, pari al 13,2% dei conducenti morti sulle due ruote e ben il 5,2% sul totale delle vittime tra i guidatori. Per la stessa classe d'età, i conducenti di autovetture deceduti in incidente stradale sono 119, nonostante il ben più elevato traffico sviluppato da questi mezzi.

Conclusioni

L'incidentalità stradale è un problema generale, ma lo spaccato giovanile rappresenta sicuramente il segmento che maggiormente va tenuto sotto osservazione e per il quale sono necessarie specifiche misure di intervento. Basti pensare che l'incidenza percentuale delle morti giovanili sulle strade rispetto al totale dei decessi 2009 è cresciuta rispetto al 2001 di due punti percentuali (27% vs 25%).

Nei dieci anni appena trascorsi è certamente aumentata la sensibilità del Legislatore che ha innovato il Codice della Strada con norme più severe rispetto a quelle infrazioni che più da vicino riguardano i ragazzi: eccessiva velocità, guida in stato psicofisico alterato, guida distratta, esame teorico e pratico per il ciclomotore. Da questo punto di vista appare ancora carente per i giovani la procedura di formazione per il rilascio della patente B e l'educazione stradale all'interno delle scuole.

La diffusione dei corsi di guida sicura e le modifiche dei programmi curriculari nelle scuole potrebbero aiutare significativamente.

I controlli, sebbene aumentati enormemente (in particolare quelli per alcol), non sono ancora sufficienti ad indurre i giovani ad un comportamento consapevolmente corretto alla guida.

Sicuramente il mix di controlli e l'inasprimento delle sanzioni ha portato a risultati positivi, ma non è ancora abbastanza.

Nell'ultimo decennio si sono moltiplicate le campagne di comunicazione sociale, le attività di formazione ed educazione ed è aumentata la sensibilizzazione dell'opinione pubblica sui rischi stradali. Ma anche questo non è ancora sufficiente.

Bisogna modificare l'approccio psicologico alla guida da parte delle nuove generazioni affinché questa strage venga contenuta. È necessario iniziare ad educare alla sicurezza stradale sin dalla più tenera età. È necessario intervenire con attività di formazione specifiche per le due ruote, che rappresentano la tipologia di veicolo con il maggior numero di decessi tra i ragazzi, ed è necessario parlare sempre di più di responsabilità nel bere in senso generale e in correlazione alla guida.

Una sfida per l'intera comunità è quella di sviluppare strategie efficaci per modificare il comportamento alla guida delle persone – ritenuto causa dell'80% circa di tutti gli incidenti stradali - in modo che vengano scoraggiate quelle attività giudicate inappropriate per una guida sicura e corretta. Purtroppo, l'elemento umano, soprattutto in riferimento al mondo giovanile, è, ed è sempre stato, il più difficile da influenzare e correggere, anche se il campo in cui operare e la direzione da seguire è quella che permette ad un "guidatore" di non morire sulla strada.

La Fondazione Ania lavora per questo e perché la sensibilità di tutti sia rivolta alla soluzione della più grande tragedia del nostro Paese.

APPENDICE: I GIOVANI E L'ABUSO DI ALCOL

Gli incidenti stradali in Italia sono la principale causa di morte e di disabilità nella popolazione sotto i 40 anni ed il 25% dei decessi per tale causa interessa i ragazzi con meno di 23 anni.

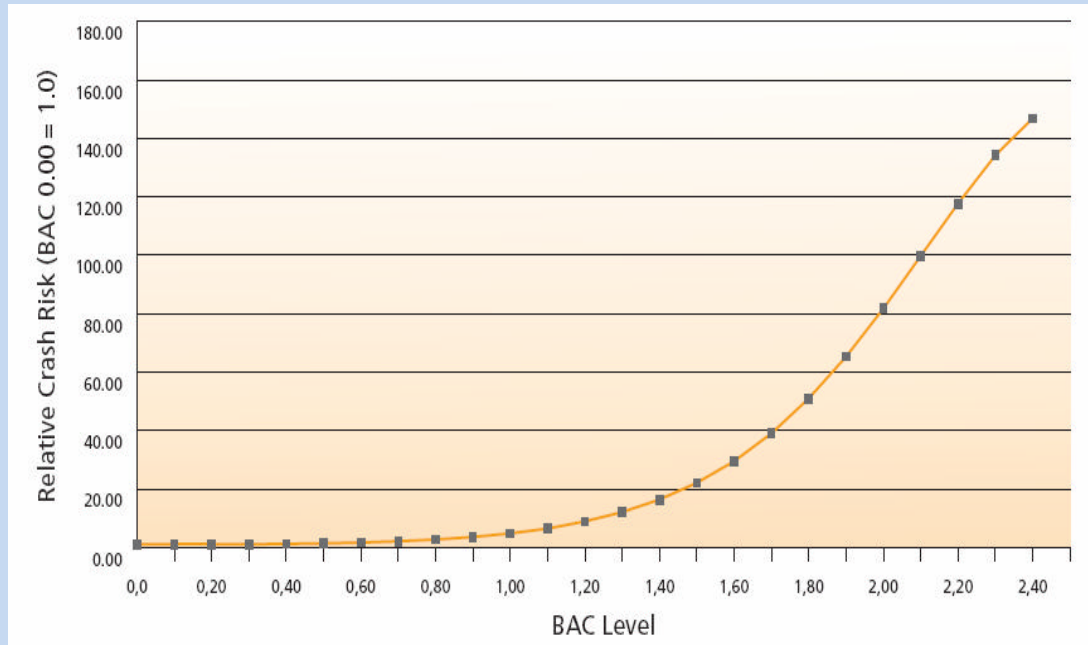
In questi ultimi anni si è portata avanti una dura battaglia per contrastare questo fenomeno con l'introduzione di normative più rigorose in materia di sicurezza stradale e abuso di alcol, una maggiore efficienza dei servizi di primo soccorso e delle strutture sanitarie, e in generale con numerose iniziative formative e campagne di sensibilizzazione ed educative per la diffusione di comportamenti alla guida corretti promosse dagli enti preposti.

In Italia, tuttavia, il problema degli incidenti stradali alcol correlati rimane estremamente grave in termini di rischio di morte, di invalidità permanente, con conseguenti costi sociali ed economici rilevanti.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), intervenendo sull'abuso di alcol alla guida con una riduzione di alcol nel sangue dei guidatori sempre al di sotto dell'0,5 g/litro, si potrebbe avere il 40% di decessi in meno per incidente stradale.

Il rischio di incidente grave infatti, cresce in maniera esponenziale all'aumento del tasso alcolemico: fatto pari ad 1 il rischio di quando si è sobri, esso cresce a 380 quando il tasso alcolemico è pari o superiore a 1,5 g/l: in pratica, l'incidente grave non è più solo molto probabile, ma addirittura quasi certo. Anche semplicemente con valori compresi tra 0,5 e 0,9 g/l il rischio è 11 volte superiore. Già assumendo un quantitativo d'alcol poco al di sopra del limite legale (0,5 g/l) il rischio di incidente grave aumenta passando da 1 a 1,4.

Curva del rischio di incidenti stradali alcol correlati



Fonte: R.P. Compton, et al., *Crash Risk of Alcohol Impaired driving*, 2002.

Nonostante l'attenzione continua da parte della comunità internazionale, l'alcol rimane ancora oggi quindi, una delle cause principali di incidentalità, nonché quella che fa registrare gli incidenti più gravi.

A destare particolare preoccupazione è soprattutto l'atteggiamento che i giovani hanno nei confronti dell'alcol. Infatti, pur rimanendo pressoché costante negli ultimi dieci anni il consumo, si è notevolmente modificata la modalità di assunzione: nel 1999 le sostanze alcoliche venivano consumate prevalentemente per pasteggiare; oggi invece, aumentano le persone che bevono alcolici al di fuori dei pasti con frequenza occasionale.

È la ben nota attività del "*binge drinking*", sempre più diffusa tra i giovanissimi al di sotto dei 24 anni, con ripercussioni pesantissime sulla sicurezza stradale, oltre che sugli aspetti legati alla salute.

L'Istat, evidenzia come negli ultimi 10 anni la quota dei bevitori fuori pasto sia aumentata di 3 punti percentuali: sono soprattutto i giovani tra i 18 e i 24 anni a far registrare un aumento di consumatori di alcol (dal 32,5% al 41,6%), soprattutto, è preoccupante l'aumento di bevitori *binge drinking* tra i ragazzi tra i 14 e i 17 anni.

Persone dai 14 anni e più per consumo di bevande alcoliche nell'anno, tutti i giorni, occasionalmente e fuori pasto, per sesso e classe d'età - Anni 1999 e 2009 -

	14-17		18-24		25-44		45-64		65 e più		Totale	
	1999	2009	1999	2009	1999	2009	1999	2009	1999	2009	1999	2009
Nell'anno	43,8	41,3	69,5	70,8	75,5	75,2	75,4	74,5	62,5	63,7	70,7	70,4
Tutti i giorni	5	2,7	14,3	10,1	29,5	22,5	43,5	34,7	40,4	38,2	33	27,8
Occasionalmente	38,8	38,6	55,2	60,7	46	52,7	31,9	39,8	22,1	25,5	37,6	42,5
Fuori pasto	15,4	18,9	32,5	41,6	27,9	34,0	23,8	24,6	12,9	12,8	23,5	26,2

Fonte: Istat, L'uso e l'abuso di alcol in Italia, 2010.

Recentemente, anche l'ISS e il WHO, hanno messo in evidenza come l'approccio alle sostanze alcoliche, soprattutto dei giovani, sia notevolmente cambiato nel tempo.

1) I consumatori fuori pasto sono aumentati tra il 1999 e il 2009 del 2,7% con un aumento del 6,4% per gli uomini e delle 23,9% per le donne.

2) La percentuale di bevitori fuori pasto è più elevata tra gli uomini che tra le donne, ad eccezione della fascia d'età dei minorenni (14-17 anni), in cui non si registrano differenze statisticamente significative.

3) la percentuale di bevitori fuori pasto aumenta all'aumentare dell'età e raggiunge i valori più elevati per i ragazzi tra i 18 e i 24 anni sia per le donne che per gli uomini; mentre i valori più bassi si registrano per gli ultra 75enni.

4) è stato stimato che nel 2009 oltre 13.500.000 persone di età superiore ai 14 anni hanno consumato vino o altre bevande alcoliche lontano dai pasti, in particolare il 37,4% degli uomini e il

15,7 delle donne.

Inoltre, l'ISS e la WHO stimano che:

- in Europa più di **1** incidente su **4** è causato dalla guida in stato di ebbrezza (10.000 ogni anno). Oltre **1** decesso su **4** tra i ragazzi, **1** su **10** per le ragazze;
- in Italia il **30%** dei decessi causati da incidente stradale è alcol-correlato;
- gli incidenti alcol-correlati provocano la morte su strada del **38,1%** degli uomini e del **18,4%** delle donne;
- circa il **10%** dei bevitori dichiarano di avere guidato sotto l'effetto dell'alcol.

La **Fondazione Ania per la sicurezza stradale** ha come obiettivo quello di promuovere e sostenere una cultura radicata della sicurezza stradale, diffondendone i concetti cardine soprattutto tra i giovani, affinché imparino il senso di responsabilità nella vita e nella guida.

Questo non vuol dire “VIETARE il DIVERTIMENTO”, ma significa imparare a DIVERTIRSI in modo responsabile e consapevole.

Per questa ragione e in considerazione della gravità del fenomeno sin qui descritta, la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale sta moltiplicando i suoi sforzi per contrastare questo fenomeno promuovendo comportamenti sempre più attenti e responsabili. Proprio per raggiungere tale obiettivo, a partire dal 2004, ha realizzato il progetto “*Guido con Prudenza*” che ha tra, i propri scopi, la diffusione del “guidatore designato” e le informazioni circa gli effetti dell'alcol alla guida. Durante il periodo estivo e le festività natalizie, presso le più importanti discoteche del territorio nazionale, vengono allestiti degli spazi dove i ragazzi possono, all'uscita dalla discoteca e prima di mettersi alla guida, testare il loro livello alcolemico con etilometri monouso. Inoltre, i ragazzi o le

ragazze che all'inizio della serata assumono l'impegno di portare i loro amici a casa in sicurezza, vengono identificati, tramite un gadget, come "guidatore designato" ("BOB"). Se mantengono la promessa, alla fine della serata, vengono premiati. Il progetto è realizzato in collaborazione con la Polizia Stradale, che rafforza i controlli e, in contemporanea, premia con un biglietto per la discoteca i guidatori trovati sobri

La Fondazione ANIA auspica inoltre:

- un ulteriore incremento del numero dei controlli alcolemici su strada da parte delle Forze dell'ordine;
- un più diffuso utilizzo della tecnologia on board per rilevare il tasso alcolemico del conducente ed impedire (qualora non in regola) l'accensione del veicolo.

