



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

Secondo la definizione data dall'Organizzazione mondiale della sanità, un incidente stradale è *una scontro che avviene su una strada pubblica, che coinvolge almeno un veicolo e che può avere (ma non necessariamente) conseguenze sulla salute di chi vi è coinvolto.*

L'impatto sociale dei fenomeni di incidentalità stradale, in ambiente domestico e sul lavoro rappresenta un argomento rilevante nel PRP 2020-2025, attualmente in vigore con tre Programmi Predefiniti focalizzati su: incidenti stradali e domestici, infortuni e incidenti sul lavoro e malattie professionali.

In linea con gli obiettivi dell'Agenda 2030 (art.3.6 Entro il 2020, dimezzare il numero di decessi a livello mondiale e le lesioni da incidenti stradali) il *Piano nazionale della sicurezza stradale 2030* (n.169 del 21-07-2022) si pone come obiettivi la riduzione del 50% del numero di decessi sulle strade all'anno 2030 il dimezzamento dei feriti gravi adottando l'approccio «Safe System¹». Inoltre mira ad una riqualificazione generale della sicurezza nelle strade con interventi sulle infrastrutture per le quali si stimano interventi per 14 miliardi da realizzare anche tramite il PNRR.

Gli incidenti stradali rappresentano un problema di assoluta priorità per la sanità pubblica per l'alto numero di morti e di invalidità permanenti e temporanee che causano nel mondo. Agli enormi costi sociali e umani, si aggiungono quindi anche elevati costi economici, che rendono la questione della sicurezza stradale un argomento di enorme importanza per i dipartimenti di Prevenzione e i sistemi sanitari di tutti i Paesi.

La grande maggioranza degli incidenti gravi e di quelli mortali sono dovuti a una serie di comportamenti scorretti, principalmente eccesso di velocità, guida distratta e pericolosa, mancato rispetto della precedenza o della distanza di sicurezza, assunzione di alcol e sostanze stupefacenti.

Ci sono diversi fattori che possono contribuire al fenomeno degli incidenti stradali: il comportamento e lo stato psicofisico del conducente, le condizioni e la sicurezza dei mezzi di trasporto, la circolazione sulle strade e i pericoli legati al trasporto di prodotti pericolosi.

Il fattore umano incide sulla frequenza degli incidenti stradali in termini di aggressività, uso inappropriato di bevande alcoliche e di farmaci, malattie, deficit della vista, uso di sostanze psicotrope, stress, affaticamento, uso di telefoni cellulari alla guida, mancato rispetto delle norme del codice della strada. Inoltre, il rischio può aumentare anche in caso di cattivo uso (o totale mancanza) dei dispositivi di sicurezza, soprattutto in ambiente urbano.

Per combattere l'impatto derivante dagli incidenti stradali, l'Oms e le istituzioni sanitarie dei diversi Paesi puntano sulla prevenzione. Affinché i programmi di prevenzione possano essere efficaci è necessario innanzitutto informare tutti gli attori coinvolti, dagli operatori sanitari alle autoscuole, dalle famiglie alle scuole, per favorire la consapevolezza dei rischi derivanti da comportamenti sbagliati e per mettere a punto azioni preventive coordinate e attuabili.

Quadro epidemiologico nazionale e regionale

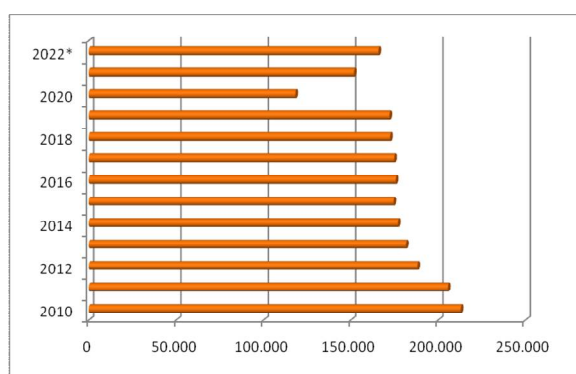
In Italia il 2022 è caratterizzato da una netta ripresa della mobilità e, come conseguenza, anche dell'incidentalità stradale, dopo gli anni in cui la pandemia ha visto la sua fase più acuta.

¹ L'approccio "Safe System" prevede in questo ambito che la funzione, la progettazione e la realizzazione delle strade nonché le limitazioni della velocità siano armonizzate tra di loro al punto tale da compensare eventuali errori umani ed evitare incidenti con conseguenze gravi o letali.

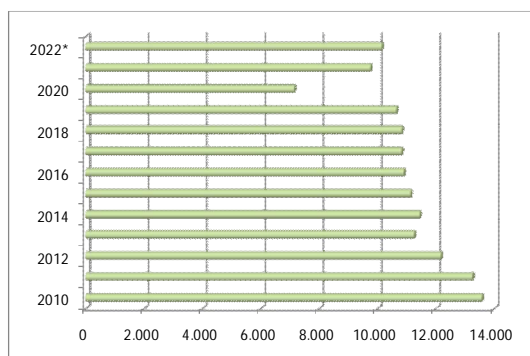


REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

Rispetto al 2021 gli incidenti e gli infortunati fanno registrare, nel complesso, una crescita. Gli aumenti si concentrano soprattutto nel periodo da gennaio a luglio, negli stessi mesi del 2021 erano ancora in vigore misure per la limitazione del traffico e degli spostamenti per il contenimento del virus. Nel 2022 sono 3.159 i morti in incidenti stradali in Italia (+9,9% rispetto all'anno precedente), 223.475 i feriti (+9,2%) e 165.889 gli incidenti stradali (+9,2%), valori tutti in crescita rispetto al 2021 ma ancora in diminuzione nel confronto con il 2019 per incidenti e feriti (rispettivamente -3,7% e -7,4%). Il numero di vittime è invece pressoché stabile, di poco inferiore a quello registrato nel 2019 (-0,4%). I morti entro le 24 ore dagli incidenti sono 2.651, mentre si contano 508 deceduti dal secondo al trentesimo giorno dall'evento. I dati regionale sono in linea con quelli nazionali. (Figura 1)



Italia



Piemonte

Gli incidenti stradali, le vittime e i feriti aumentano in tutti gli ambiti stradali rispetto al 2021, ma rimangono ancora al di sotto dei livelli pre-pandemia, ad esclusione delle vittime su strade urbane. Nel confronto con il 2021 sulle autostrade si registra, per gli incidenti, un aumento del 9,7% e del 19,9% per le vittime; sulle strade urbane +9,8% per gli incidenti e +5,5% per le vittime, sulle strade extraurbane +7,2% per i sinistri e +12,2% per i decessi.

Tra i comportamenti errati alla guida si confermano come più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 38,1% dei casi (82.857), valore stabile nel tempo.

La guida troppo veloce è il comportamento più sanzionato, rappresenta infatti il 38,7% del totale. Diminuiscono le sanzioni per mancato uso delle cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini e per mancato uso del casco. Rimane elevato il numero di sanzioni per uso improprio di dispositivi in auto e aumentano le sanzioni per guida sotto effetto di alcool e droghe.

Quadro epidemiologico provinciale.

In Provincia di Alessandria nel dicembre 2005 la Prefettura di Alessandria con proprio Decreto prot. n. 10361/2005-12-21/Gab. istituiva in Alessandria la "Consulta Provinciale per la Sicurezza Stradale" proponendo ai Comandi della Polizia Stradale, dei Carabinieri e delle Polizie Municipali dei Comuni Centri-zona principali operanti sul territorio alessandrino, di avviare a regime la raccolta dei dati sulle rilevazioni degli incidenti stradali con morti, feriti o solo danni materiali, confermando la competenza



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

unica dell'Ufficio Catasto Strade della Direzione Viabilità per la raccolta e l'elaborazione dei dati in argomento.

Successivamente nell'anno 2015 il Prefetto di Alessandria con proprio Decreto prot. n. 23139/2015/Gab. istituiva il nuovo "Tavolo permanente sulla Sicurezza Stradale" articolato in due sezioni: la prima, relativa alle iniziative in materia di "Educazione ed Informazione", la seconda con compiti connessi all'"Analisi statistica dell'incidentalità stradale". I rappresentanti dei servizi SISP e SERD dell'ASL AL sono stati coinvolti nel primo tavolo e dal 2022 la referente del PP5 "Sicurezza ambienti di vita" ha partecipato agli incontri semestrali convocati dalla Prefettura.

Lungo la viabilità extraurbana provinciale/statale attraversante la provincia di Alessandria si sono registrati, alla data del 27/03/2023, n. 573 incidenti stradali che hanno causato n. 23 vittime e 547 feriti. Rispetto al 2021 si è avuta una riduzione degli incidenti stradali (- 26 incidenti) così come per le persone infortunate (-3 feriti) mentre, purtroppo, si è registrato un aumento delle vittime (+ 9 decessi).

Dall'analisi dei dati registrati nel 2022, per tipologia di strada e ambito stradale, si evidenzia che n. 352 degli incidenti stradali, il 61%, sono accaduti lungo le Strade Provinciali che costituiscono una rete viabile di circa km 1.835 e, gli stessi, hanno causato n. 14 morti e n. 366 feriti, mentre n. 221, il 39% degli incidenti, sono stati rilevati lungo le Strade Statali (km 305) che hanno causato n. 9 morti e n. 181 feriti.

Gli incidenti stradali pervenuti ed informatizzati nell'anno 2022 sono stati rilevati per il 52% dall'Arma dei Carabinieri, il 25% dalla Polizia Stradale di Stato, il 22% dai Corpi di Polizia Municipale/Locale e l'1% da Servizi di Polizia Provinciale.

La maggior parte degli incidenti stradali rilevati nell'anno 2022, come segnalato dalle Forze dell'Ordine, avvengono per comportamenti errati di guida, ovvero il 15% per eccesso di velocità, il 13% per mancata precedenza, il 10% per omesso controllo veicolo, il 10% per guida distratta, il 9% per la distanza di sicurezza, l'8% per l'attraversamento di animale selvatico (in questo caso incidenti infortunistici non avvenuti per una condotta errata alla guida) e il 6% per l'ebbrezza alcolica, mentre in percentuali minori le altre.

Tabella 1 - Incidenti stradali, morti e feriti - Anni 2005 - 2022 (valori assoluti)						
ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di	Indice di	Indice di
				mortalità	gravità	lesività
2005	746	26	654	3,5	3,8	87,7
2006	672	26	573	3,9	4,3	85,3
2007	619	24	543	3,9	4,2	87,7
2008	539	20	473	3,7	4,1	87,8
2009	656	23	643	3,5	3,5	98,0
2010	643	18	651	2,8	2,7	101,2
2011	758	21	736	2,8	2,8	97,1
2012	723	15	758	2,1	1,9	104,8
2013	654	16	760	2,4	2,1	116,2
2014	666	29	657	4,4	4,2	98,6
2015	590	21	631	3,6	3,2	106,9
2016	630	21	607	3,3	3,3	96,3
2017	623	20	643	3,2	3,0	103,2
2018	676	15	667	2,2	2,2	98,7
2019	629	12	616	1,9	1,9	97,9
2020	515	17	441	3,3	3,7	86,6
2021	599	14	550	2,3	2,5	91,8
2022	573	23	547	4,0	4,0	95,5

Indice di mortalità: numero di morti ogni 100 Incidenti.
Indice di gravità: numero di morti ogni 100 Infortunati (morti + feriti)
Indice di lesività: numero di feriti ogni 100 Incidenti.

L'analisi dell'incidentalità registrata lungo la viabilità extraurbana Provinciale/Statale nell'anno 2022 anche se mostra una minima diminuzione degli incidenti stradali, rispetto all'anno precedente, questi ultimi hanno provocato, purtroppo, più vittime della strada e di conseguenza gli indici di mortalità, gravità e lesività hanno subito un notevole incremento come si può vedere nei valori inseriti nella tabella precedente. Va sottolineato che nella prima parte dell'anno 2021 la circolazione stradale ha subito ancora delle restrizioni sugli spostamenti a causa della nota emergenza sanitaria (Covid-19).

Fonte dati al 31/12/2022: Centro di Monitoraggio Provinciale Incidentalità



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

La banca dati degli incidenti stradali pervenuti nell'anno 2022 ed informatizzati nel database provinciale, presenta la registrazione di n. 573 rilevazioni di incidenti stradali di cui:

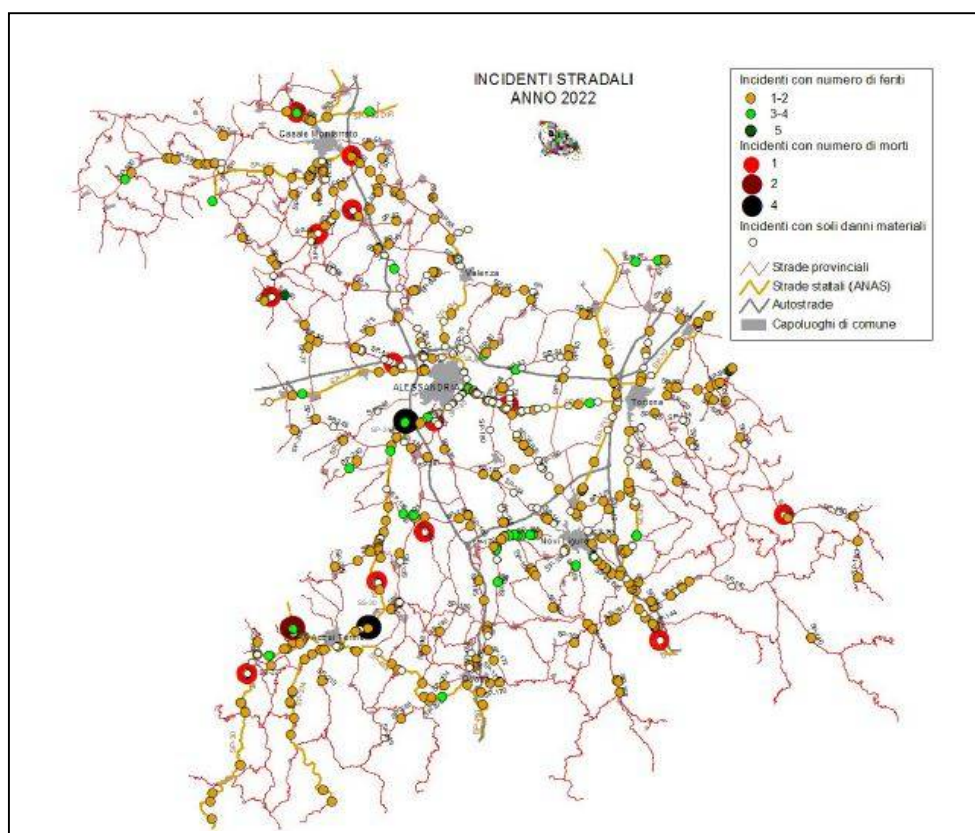
- n. 352 incidenti stradali avvenuti lungo le Strade Provinciali;
- n. 221 incidenti stradali avvenuti lungo le Strade Statali.

Nella tabella 2 sono schematizzati i principali dati statistici anno 2022 relativi alle rilevazioni incidenti stradali sopra citate.

tabella 2 Incidenti stradali per rete stradale, esito con morti e/o feriti o con solo danni materiali anno 2022

RETE STRADALE ESAMINATA <i>attraversante il territorio alessandrino</i>	Valori assoluti			Valori in base all'esito		
	INCIDENTI	MORTI	FERITI	Incidenti con esito mortale	Incidenti con esito lesioni/feriti	Incidenti con esito solo danni materiali
STRADE PROVINCIALI <i>estesa complessiva circa km 1.835</i>	352	14	366	11	249	92
STRADE STATALI <i>estesa complessiva circa km 305</i>	221	9	181	5	123	93
TOTALI	573	23	547	16	372	185

Nel 2022 gli incidenti stradali si sono verificati prevalentemente in condizioni meteorologiche sereno (n. 456), pioggia (n.33), nebbia (n 21), coperto e nuvoloso (rispettivamente n 20 e n 19)





REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

Il tema della sicurezza stradale è costantemente richiamato all'attenzione degli stati membri dell'Unione Europea, costituendo uno degli elementi fondamentali per la prevenzione e la riduzione dei decessi e delle lesioni gravi della popolazione; a questo proposito la Commissione mobilità e trasporti dell'U.E.² rileva come il rilascio delle patenti di guida, congiuntamente all'istruzione mirata, alla sensibilizzazione dei cittadini e ad efficaci sistemi di controllo, siano elementi di estrema importanza per dotare gli utenti della strada della capacità e della volontà di usufruire di strade e veicoli in modo sicuro.

In Italia, nello specifico settore dell'uso/abuso di alcol in relazione alla guida, sono stati adottati, nel tempo, diversi interventi normativi, tra i quali si ricordano:

- ✓ Il D. Lgs. n. 285/1992³ che agli artt. 186 e 186 bis (e s.m.i.) stabilisce e regola il divieto di guida sotto l'influenza di alcol
- ✓ la Legge n. 125/2001⁴ che ha introdotto la figura dell'alcolologo nella composizione delle CML, qualora vengano sottoposte a visita persone con problemi alcol-correlati.
- ✓ Il D. Lgs. n. 59/2011⁵ che, nel modificare il regolamento del codice della strada, evidenzia, nell'allegato III che "Il consumo di alcol costituisce un pericolo importante per la sicurezza stradale. Tenuto conto della gravità del problema, si impone una grande vigilanza sul piano medico".
- ✓ La Legge n. 41/2016⁶ che ha introdotto, nel codice penale, le nuove fattispecie delittuose dell'omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e delle lesioni personali stradali (art. 590 bis c.p.), con un trattamento sanzionatorio particolarmente severo.

La CML deve esprimere un giudizio complesso in quanto attiene, da un lato, all'accertamento di un fatto verificabile solo attraverso appropriati riscontri clinici e di laboratorio, dall'altro, ad un giudizio prognostico, ovvero ad una previsione in ordine all'evoluzione futura della condizione psicofisica ed al comportamento del soggetto.

La CML si avvale di "indicatori di rischio alla guida" un insieme di elementi che le commissioni possono ricavare nel corso dell'accertamento e che si correlano alla gravità dell'evento, alla pericolosità della guida e alle condizioni psicofisiche della persona valutata.

Un primo gruppo è costituito da indicatori "non modificabili", cioè condizioni o dati circostanziali di tipo "storico"; la loro combinazione consente di attribuire la "classe di rischio iniziale". (tab.1)

Un secondo gruppo di indicatori deriva dagli accertamenti richiesti e da quanto rilevato nel corso della visita; sono indicatori "modificabili", che consentono di modulare il percorso idoneativo in relazione al grado di rischio complessivo, contribuendo alla composizione del profilo definitivo per la valutazione medico-legale. (tab.2)

² Documento di lavoro dei servizi della Commissione Europea "Quadro dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale - Prossime tappe verso l'obiettivo zero vittime" ("Vision Zero)", Bruxelles 19 giugno 2019.

³ Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada"

⁴ Legge 30 marzo 2001, n. 125 "Legge quadro in materia di alcol e di problemi alcolcorrelati"

⁵ Decreto Legislativo 18 aprile 2011, n. 59 "Attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida".

⁶ Legge 23 marzo 2016, n. 41 Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274.



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

INDICATORE	DESCRIZIONE
Condizioni	
Età < 21 o recente (< 3 anni) conseguimento della patente	Tipologie di conducenti maggiormente a rischio di incidenti a causa di mancanza di esperienza alla guida (art. 186 bis C.d.S.)
categoria della patente	Conducenti che, per tipologia di veicolo guidato (trasporto di persone o cose, trasporto merci pericolose) e/o per la quantità di tempo passato alla guida sono esposti ed espongono a rischio maggiore di incidenti e/o a maggiore gravità degli incidenti; (art. 186 bis C.d.S.)
Utilizzo della patente per attività lavorativa (KA, KB, altro)	
Dati circostanziali	
livello di alcolemia al momento dell'infrazione	<p>il dato relativo all'alcolemia rappresenta il principale indicatore «oggettivo» dell'alterazione psicofisica «al momento del fermo». Tale dato è contemplato dalla normativa tra i parametri di valutazione della gravità dell'illecito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Art. 186 del C.d.S. gravità di sanzioni crescente in base ai diversi livelli di alcolemia: <ul style="list-style-type: none"> ○ 0.51 - 0.80 g/l (illecito amministrativo) ○ 0.81 - 1,50 g/l (illecito penale) ○ > 1,50 g/l (illecito penale) • Art. 186-bis del C.d.S. alcolemia 0: <ul style="list-style-type: none"> ○ conducenti di età < 21 anni e nei primi 3 anni dal conseguimento della patente di guida di cat. B ○ conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone o cose. • Legge 23/3/2016, n. 41 reati di "omicidio stradale" (art. 589-bis c.p.), di "lesioni personali stradali gravi o gravissime" (art. 590-bis) e di "fuga del conducente in caso di lesioni personali stradali" (art. 590-ter). Tra le circostanze aggravanti sono contemplate: <ul style="list-style-type: none"> ○ guida in stato di ebbrezza (ex art. 186 C.d.S.) con alcolemia > 1,5 g/l ○ guida in stato di ebbrezza (ex art. 186-bis C.d.S.) con alcolemia > 0,8 g/l ○ guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope (ex art. 187 C.d.S.) <p>Ai fini della valutazione dell'idoneità, in sede di commissione, si evidenzia come tale indicatore rappresenti unicamente "una fotografia" rilevata al momento del controllo, e (soprattutto quando bassa) non offre da sola alcun elemento né per la valutazione della quantità di alcol assunta, prima del momento in cui il soggetto ha intrapreso la guida del veicolo (magari qualche ora prima), né tantomeno dell'abitudine dell'assunzione. Il dato andrebbe integrato e correlato da elementi anamnestici (ad es. quanto tempo prima era avvenuta l'assunzione di alcol; con quali modalità). Si deve anche osservare come, in ogni caso, un livello alcolemico superiore a 1,5 si associa frequentemente ad uno stato di dipendenza da alcol, piuttosto che ad un consumo occasionale di quantità elevate¹⁷ e il rischio di incidente stradale in soggetti che guidano nelle ore notturne del fine settimana con alcolemia superiore a 1,5 g/litro è di circa 380 volte maggiore rispetto al rischio relativo ai soggetti sobri.</p>
Numero e frequenza di precedenti sospensioni di patente ex art. 186 o 187	art. 186 C.d.S. comma 2 punto c contempla la recidiva nel biennio quale motivo di revoca patente; l'art 186bis comma 5 contempla la recidiva nel triennio (patenti gruppo 2 o professionali) come l'art. 187 comma1
Incidentalità	art. 186 C.d.S. comma 2bis prevede che se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale: raddoppio delle sanzioni e fermo amministrativo per 180 giorni; se inoltre alcolemia > 1,5 g/l la patente è revocata.
Orario dell'infrazione	art. 186 C.d.S. comma 2-sexies prevede che l'ammenda, di cui al comma 2, sia aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le 22 e prima delle ore 7.

Tabella 1 - indicatori di rischio "non modificabili"

Dati clinici	
Anamnesi relativa a modalità riferita di consumo alcolico	giorni della settimana di assunzione di alcolici si correlano a maggiore frequenza di incidenti: a parità di alcolemia i rischi sono notevolmente maggiori per i conducenti che bevono meno frequentemente (es. giovani che assumono bevande alcoliche esclusivamente nel fine settimana).
Diagnosi di dipendenza alcolica	Riscontro, secondo criteri diagnostici ICD o DSM, di un insieme di fenomeni comportamentali, cognitivi e fisici che si sviluppano in seguito all'uso ripetuto della sostanza e che includono tipicamente un desiderio intenso di assumerne nuovamente, una ridotta capacità di controllarne l'uso, il perseverare trascurando altre attività e doveri, lo sviluppo di tolleranza e talvolta uno stato di astinenza fisica.
uso di altre sostanze psicoattive (psicofarmaci o droghe)	Uso o abuso di farmaci psicoattivi o assunzione di sostanze psicoattive illecite
Presenza di patologie alcol correlate	Diagnosi di patologie strettamente correlabili ad assunzione abituale di alcol, e non altrimenti spiegate quali gastrite atrofica, pancreatite cronica, epatite o cirrosi esotossica, sindromi neurologiche, deficit cognitivi, anemia macrocitica, porfuria cutanea tarda, cardiomiopatia alcolica ¹⁸
Patologie aggravate dall'alcol	Patologie prevalentemente di natura psichiatrica

Tabella 2 - indicatori di rischio "modificabili"



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

Abuso di alcool e guida di autoveicoli. L'impegno di Carabinieri e Istituzioni per la sicurezza stradale.

I Carabinieri del Comando Provinciale di Alessandria, attraverso le 56 Stazioni presenti sul territorio e le 5 Compagnie con le rispettive Sezioni Radiomobile, hanno effettuato nel corso dell'anno 2023 oltre 3.000 controlli finalizzati all'accertamento della guida in stato di ebbrezza con gli strumenti tecnici in dotazione all'Arma.

Il cosiddetto "palloncino" viene eseguito dall'Arma con strumenti professionali certificati dal Ministero dei Trasporti che si chiamano etilometrie possono essere del tipo precursore, ossia strumenti speditivi che anticipano il tasso alcolemico senza validità certificativa, ovvero del tipo probatorio, che sono invece strumenti di misurazione certificata valida ai fini legali, che determinano la concentrazione dell'etanolo contenuto nel sangue attraverso l'analisi dell'aria espirata⁷

L'intensa attività di controllo ha delineato un chiaro quadro di situazione. A seguito delle migliaia di controlli sono stati individuate 123 persone con un tasso alcolemico superiore al consentito.

Di queste, più del 30% aveva un tasso alcolemico che andava oltre gli 1,5 grammi per litro, con valori superiori a 2 g/l in venti casi e addirittura a 3 g/l in cinque casi. Ben 33 veicoli sono stati sottoposti a sequestro o fermo. Purtroppo, 43 conducenti sono risultati positivi a seguito di incidenti stradali, anche gravi.

Vengono svolti in località aperte, davanti alle discoteche, dal personale in uniforme poiché l'obiettivo dell'Arma è quello di anticipare e contrastare le condotte che possono portare a gravi rischi per la sicurezza e la salute dei conducenti, dei passeggeri e di qualunque altro utente della strada.

La legge è molto rigorosa a riguardo.

Il Codice della Strada sanziona severamente chi si mette alla guida di un veicolo in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di stupefacenti, mettendo in pericolo l'incolumità propria e altrui.

La legge commina:

- la sanzione amministrativa da 543 a 2.170 euro e la sospensione della patente di guida da 3 a 6 mesi per chi abbia un tasso alcolemico fra 0,5 e 0,8 grammi per litro;
- l'ammenda da 800 a 3.200 euro, l'arresto fino a 6 mesi e la sospensione della patente di guida da 6 mesi a 1 anno, qualora il valore accertato sia fra 0,8 e 1,5 grammi per litro;
- l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro con l'arresto da 6 mesi a 1 anno e la sospensione della patente di guida da 1 a 2 anni -che raddoppia se il veicolo appartiene ad una terza persona estranea-se il tasso alcolemico è superiore a 1,5 grammi per litro. La patente di guida è revocata in caso di recidiva nel biennio. È inoltre disposta la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea, con la sentenza di condanna o di applicazione della pena su richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena;

Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale le sanzioni sono addirittura raddoppiate e viene disposto il fermo amministrativo del veicolo per 180 giorni, salvo che appartenga a



Figura 1 Sistema precursore iblow10



Figura 2 Sistema etilometrico probatorio

⁷ Il metodo di rilevamento attraverso l'espiazione è importante giacché non riguarda l'alcool appena ingerito, bensì quello già pervaso nella circolazione ematica e dunque in grado di alterare i sensi e il sistema nervoso centrale.



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

persona estranea. Se il conducente che provoca un incidente presenta un valore superiore a 1,5 grammi per litro, viene altresì disposta la revoca della patente di guida.

Valutazione medico legale presso la Commissione Medico Legale della Provincia Alessandria.

Durante l'anno 2023 AL ha predisposto un'indagine conoscitiva presso la Commissione Medico Legale (CML) di Alessandria, per conoscere la tipologia di persona che richiede la visita per l'idoneità alla guida dopo il ritiro/sospensione della patente di guida in occasione di controllo da parte delle Forze dell'Ordine, al fine di approfondire la tematica ed ipotizzare azioni mirate di prevenzione.

Il Servizio di Igiene e Sanità Pubblica in collaborazione con il Dipartimento Patologie delle Dipendenze, ha realizzato l'indagine durante la visita medico legale e attraverso un breve questionario costruito ad hoc per la rilevazione di informazioni specifiche (genere, fascia di età, motivo del ritiro patente Art. 186, Art.187, aver causato incidente).

Il questionario veniva compilato dal Medico Alcolologo del SERD durante la visita e i dati sono stati inseriti su un database successivamente elaborato dal Servizio di Epidemiologia dell'ASL AL.

QUESTIONARIO PER RITIRO PATENTE

Numero Scheda _____ Data compilazione ____/____/____

Comune di Residenza o Domicilio abituale.....

Genere		Età	
<input type="checkbox"/>	Maschio	<input type="checkbox"/>	18-21
<input type="checkbox"/>	Femmina	<input type="checkbox"/>	22-35
Neopatentato		<input type="checkbox"/>	36-45
<input type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>	46-55
<input type="checkbox"/>	No	<input type="checkbox"/>	56-65
Motivo del Ritiro per		<input type="checkbox"/>	66-75
<input type="checkbox"/>	Alcol (Art.186)	<input type="checkbox"/>	76-80
<input type="checkbox"/>	Alcol + Sostanze (Art. 186 e 187)	<input type="checkbox"/>	> 81
<input type="checkbox"/>	Incidente	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	Altro	<input type="checkbox"/>	

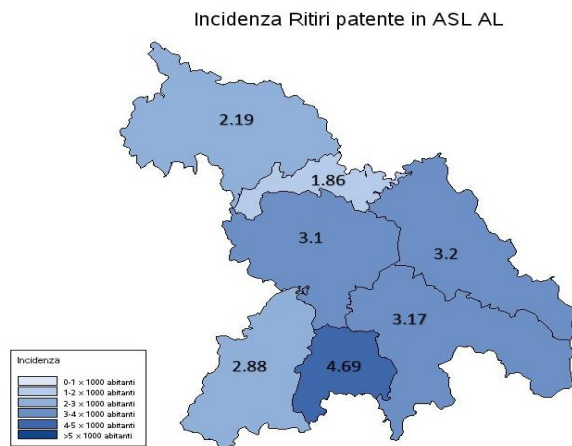
Le Commissioni Mediche Locali (CML) sono commissioni collegiali che hanno il compito di valutare l'idoneità alla guida di particolari tipologie di utenti. In particolare, ad essa viene demandato dalle Prefetture il compito di accertare i requisiti psico-fisici per la revisione della patente di guida a conducenti che sono stati fermati dalle Forze dell'ordine in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti.

Nel 2023, la CML Provinciale di Alessandria corrisponde al territorio afferente alla nostra ASL ha valutato 1260 richieste di idoneità alla guida a seguito di sospensioni della patente

Per l'anno 2023 l'ASL AL ha predisposto un'indagine conoscitiva presso la Commissione Medico Legale (CML) di Alessandria, per approfondire la tipologia di persona che richiede la visita per l'idoneità alla guida dopo il ritiro/sospensione della patente di guida.



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022



Il tasso di incidenza più elevato si è visto per la popolazione dell'ovadese, dove vengono mandati a revisione 4.7 conducenti ogni 1000 abitanti, seguiti dalla popolazione di Tortona, Novi Ligure ed Alessandria dove i conducenti mandati a revisione sono poco più di 3 ogni 1000 ab.

Sono state registrate 2.9 revisioni ogni 1000 abitanti nel Novese e 2.2 revisioni ogni 1000 abitanti nel casalese.

I più prudenti alla guida risultano essere i conducenti valenzani, con un tasso di incidenza pari a 1.86 revisioni ogni 1000 abitanti.

Pur avendo la popolazione ovadese il tasso di incidenza più elevato, è la popolazione del distretto di Alessandria quella a registrare la maggior parte dei ritiri di patente (n=366; 29%) seguita da quella del distretto di Novi Ligure (n=221; 18%) e di Tortona (n=188; 15%).

DISTRETTO	Femmine	Maschi	Totale
Alessandria	54 [15%]	312 [85%]	366 [29%]
Novi Ligure	32 [14%]	189 [86%]	221 [18%]
Tortona	16 [9%]	172 [91%]	188 [15%]
Casale M.To	6 [4%]	163 [96%]	169 [13%]
Ovada	17 [14%]	106 [86%]	123 [10%]
Acqui Terme	9 [8%]	105 [92%]	114 [9%]
Valenza	9 [17%]	44 [83%]	53 [4%]
Extra Regione	4 [15%]	22 [85%]	26 [2%]
Totale	147 [12%]	1113 [88%]	1260

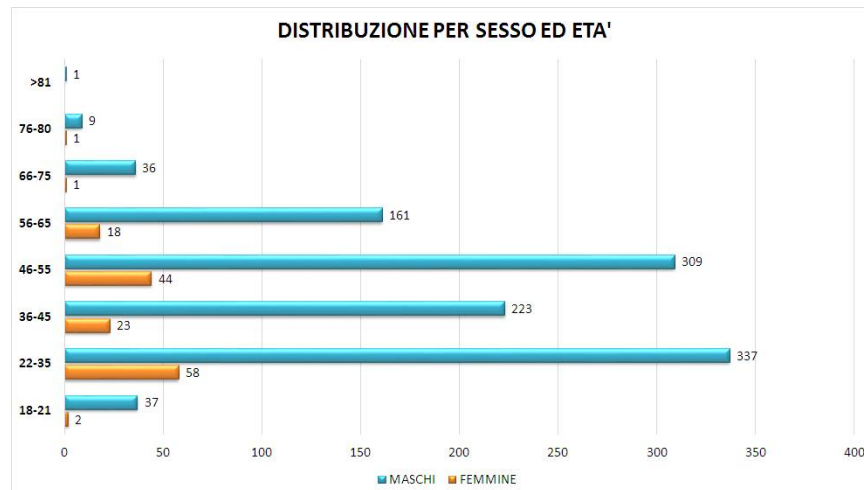
Per quel che riguarda la distinzione tra i generi, risulta che solo 12% dei ritiri della patente siano a carico di donne mentre il restante 88% è a carico di uomini, e questo forte sbilanciamento è presente in tutti i distretti del ASL AL.

Per quel che riguarda l'età la maggior parte dei ritiri di patente avviene in persone con un'età compresa tra i 22 e i 35 anni (31% dei ritiri totali, 30% uomini e 39% donne), seguiti dai 46-55-enni (28% dei ritiri totali, 28% uomini e 30% donne).

GENERE	Classe d'età								Totale
	18-21	22-35	36-45	46-55	56-65	66-75	76-80	>81	
Femmine	2 [1]	58 [39%]	23 [16%]	44 [30%]	18 [12%]	1 [1%]	1 [1%]		147
Maschi	37 [3]	337 [30%]	223 [20%]	309 [28%]	161 [14%]	36 [3%]	9 [1%]	1 [0%]	1113
Totale	39 [3]	395 [31%]	246 [20%]	353 [28%]	179 [14%]	37 [3%]	10 [1%]	1 [0%]	1260



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022



Rispetto alle modalità dietro alle quali si sono svolti i controlli che hanno portato al ritiro della patente emerge che su 1260 pratiche, il 70% (n=885) sono state aperte a seguito di un controllo stradale casuale da parte delle forze dell'ordine mentre il restante 30% (n=375) a seguito di controlli dopo un incidente stradale.

Genere	Tipo di fermo		Totale
	Controllo	Incidente	
Femmine	82 [9%;56%]	65 [17%;44%]	147 [12%;100%]
Maschi	803 [91%;72%]	310 [83%;28%]	1113 [88%;100%]
Totale	885 [100%;70%]	375 [100%;30%]	1260

Tra tutti coloro che sono stati fermati per un controllo casuale e che hanno subito il ritiro della patente, il 9% (n=82) era una donna, mentre tra coloro che hanno subito il ritiro della patente a seguito di un incidente tale percentuale aumentava al 17% (n=44).

Il rischio relativo associato all'evento di subire il ritiro della patente a seguito di un controllo stradale casuale per gli uomini è 1.3 volte superiore dello stesso rischio calcolato per le donne (RR=1.29; IC95% : 1.12;1.50), valore statisticamente significativo con un livello di confidenza al 95%.

Per quel che riguarda i motivi del ritiro, nella maggior parte delle volte (97%, n=1220) la patente viene sequestrata a seguito di un abuso di alcol (violazione art.186) e solo nel 1% dei casi (n=16) a seguito di un abuso di sostanze psicotrope (violazione art.187), mentre nel 2% dei casi (n=22) venivano constatate entrambe le violazioni. In due casi, il ritiro della patente era dovuto ad un abuso di oppiacei successivamente dimostratosi assunti a seguito di una prescrizione medica di una terapia del dolore, tali casi non sono stati conteggiati.

Conclusioni

Il campione studiato è rappresentato dai 1260 soggetti che sono afferiti alla Commissione Medico Legale nell'anno 2023 a seguito di ritiro patente per inosservanza dell'Art.186 e/o Art.187 e sottoposti alla normativa vigente che prevede tempistiche e modalità differenti in base all'accertamento avvenuto su strada. Consapevoli dei limiti dello studio e dei risultati ottenuti, emerge che il genere maschile di fascia di età tra i 22 e i 55 anni. Il modello del guidatore designato sembrerebbe applicato nei neopatentati, mentre in età adulta sembra ancora necessaria un'azione di informazione e sensibilizzazione.



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022



Sorveglianza PASSI ANNI 2021-2022⁸

GUIDA SOTTO L'EFFETTO DELL'ALCOL

Il consumo di prodotti alcolici (sostanze psicoattive che possono portare a dipendenza) è associato allo sviluppo di numerose malattie croniche non trasmissibili (MCNT) e può creare dipendenza; provoca, inoltre, come effetto immediato, alterazioni psicomotorie. Bere alcolici, infatti, può condurre a maggiore incidentalità stradale e correlata invalidità. Non esiste un consumo sicuro per la salute ed i rischi di danni alcol-correlati variano in funzione di diversi fattori: la quantità di alcol bevuta abitualmente, la quantità assunta in una singola occasione, le modalità e il contesto di consumo, le caratteristiche individuali (quali ad esempio età, sesso, condizioni patologiche preesistenti che determinano una differente suscettibilità soggettiva)

La guida in stato di ebbrezza è uno dei principali fattori di rischio di incidente. In Piemonte il 5.6% del campione riferisce di guidare sotto l'effetto dell'alcol, in linea con i dati nazionali (5.3%).

Osservando il campione del periodo 2021-2022 il consumo di alcol alla guida risulta essere prioritario nei maschi di età tra i 25-34 anni, di cittadinanza italiana e con molte difficoltà economiche. (grafico 1 e 2)

Dai dati PASSI emerge che 5 intervistati su 100 hanno guidato sotto l'effetto dell'alcol nei 30 giorni precedenti l'intervista (avevano assunto due o più unità alcoliche un'ora prima di mettersi alla guida). La guida sotto l'effetto dell'alcol è in ogni caso più frequente nella fascia d'età 25-34 anni (8%) e tra gli uomini (7% vs 2% fra le donne). In riduzione costante nel tempo, ma il calo significativo osservato nel biennio 2020-2021 potrebbe essere solo il risultato delle misure di contenimento per il contrasto alla pandemia di COVID-19, dal momento che nel 2022 si torna a un valore analogo al 2019 e in linea con la tendenza osservata nel periodo pre-pandemico. Per approfondire consulta le pagine dedicate ad alcol e guida per la sorveglianza

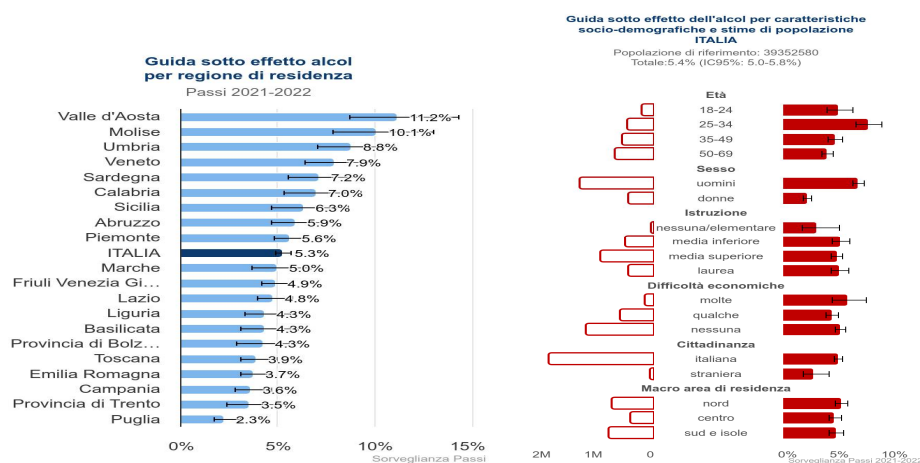


Grafico 1 e 2: Guida sotto l'effetto dell'alcol. Confronto tra Regioni e determinanti di salute. Fonte Epicentro.

⁸ La sorveglianza PASSI è un'indagine campionaria condotta in ogni ASL italiana dal 2008, promossa e coordinata dal Ministero della Salute e dall'Istituto Superiore di Sanità, che prevede ogni anno di intervistare un campione casuale e rappresentativo per genere ed età (18-69 anni) estratto dalla popolazione degli assistiti della ASL. I dati raccolti consentono di studiare le caratteristiche socio-demografiche economiche e lo stato di salute, nonché comportamenti e determinanti della salute degli individui.



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

USO DEI DISPOSITIVI DI SICUREZZA STRADALE

Il Piano nazionale della prevenzione (PNP) 2020-2025 indica gli obiettivi essenziali per migliorare la salute e la qualità della vita degli italiani; al fine di valutare il raggiungimento di questi obiettivi introduce a livello nazionale e regionale una serie di indicatori per valutarli. Il PRP 2021-2025 del Piemonte dedica il Programma Predefinito (PP5) alla sicurezza negli ambienti di vita che comprende la prevenzione degli incidenti stradali.

L'uso della cintura di sicurezza anteriore in automobile è diffuso anche se non raggiunge ancora la copertura totale richiesta dalla legge, mentre l'uso della cintura posteriore, sebbene in aumento nel tempo, è ancora molto lontano da quanto l'obbligo di legge imporrebbe e nel biennio 2021-2022 appena 1/3 degli intervistati (36%) dichiara di usare sempre la cintura posteriore quando viaggia in auto. L'uso del casco in motocicletta/motorino sembra invece ormai una pratica consolidata: circa il 96% degli intervistati, che viaggia in moto (come guidatore o passeggero), dichiara di indossarlo sempre. A partire dal 2011 la sorveglianza PASSI indaga anche l'utilizzo di seggiolini e/o adattatori per il trasporto in auto di bambini. Nel biennio 2021-2022, 2 persone su 10 hanno riferito di avere difficoltà a far uso di questi dispositivi, di non utilizzarli affatto o perfino di non avere alcun dispositivo di sicurezza, pur viaggiando in auto. Per approfondire consulta le pagine dedicate alla sicurezza stradale per la sorveglianza

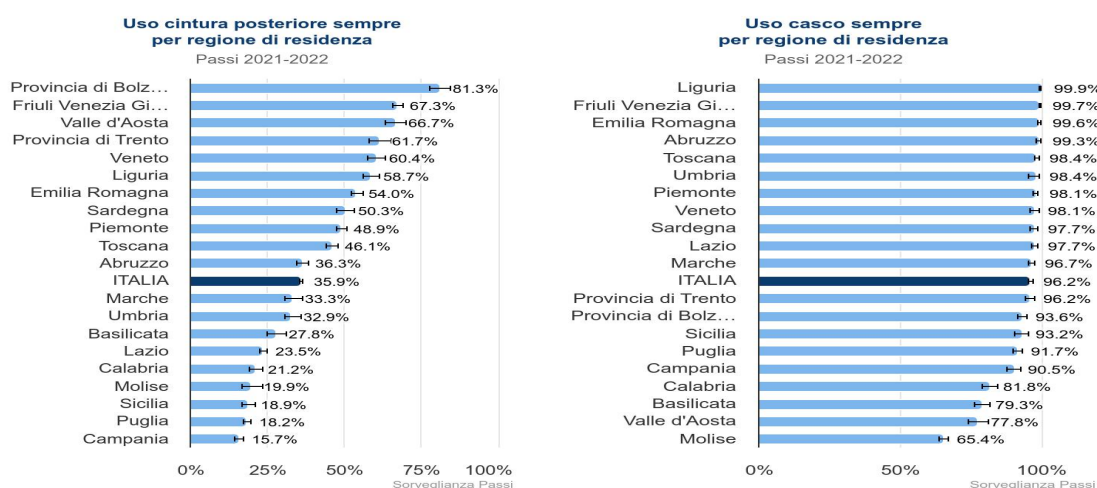


Grafico 3 e 4: Utilizzo dei dispositivi di protezione. Confronto Italia e Piemonte. Fonte Epicentro

BIBLIOGRAFIA

<https://www.epicentro.iss.it/stradale/>

https://www.istat.it/it/files/2023/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2022_IT.pdf

<https://www.quotidianosanita.it/allegati/allegato3816299.pdf>

<https://www.regione.piemonte.it/web/amministrazione/finanza-programmazione-statistica/statistica/statistiche-incidenti-stradali-piemonte>

Documento di lavoro dei servizi della Commissione Europea "Quadro dell'UE 2021-2030 per la sicurezza stradale - Prossime tappe verso l'obiettivo zero vittime" ("Vision Zero")", Bruxelles 19 giugno 2019.

Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada"

Legge 30 marzo 2001, n. 125 "Legge quadro in materia di alcol e di problemi alcolcorrelati"



REPORT INCIDENTI STRADALI 2022

Decreto Legislativo 18 aprile 2011, n. 59 "Attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida".

Legge 23 marzo 2016, n. 41 Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274.

https://www.aslal.it/allegati/20230210_Report_Incidenti_Stradali.pdf