

**DOCUMENTO PER AZIONI DI PREVENZIONE
DEGLI INCIDENTI STRADALI CHE COINVOLGONO MINORI**

INDICE GENERALE

1. Premessa
2. I dati SIRSS-Istat sull'incidentalità stradale in Toscana
3. I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale
 - I ciclisti
 - I conducenti di mezzi a motore a due ruote
 - La tutela dei bambini sui mezzi a quattro ruote
 - La percezione degli effetti dell'uso di alcol sulla guida di mezzi a motore
 - I passeggeri e le cinture di sicurezza
4. Possibili azioni di prevenzione del rischio incidente stradale per minori
5. Appendice – I dati SIRSS-ISTAT sull'incidentalità stradale in Toscana al 2020.

1. Premessa

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1406 del 27/12/2021 è stato approvato il Piano Regionale della Prevenzione (PRP) 2020-2025, che contiene il Programma Predefinito 5 (PP05) “Sicurezza negli ambienti di vita”, relativo alla prevenzione di incidenti domestici e stradali.

In particolare, tra gli obiettivi trasversali il PP5 prevede di “Sviluppare e consolidare processi intersettoriali tra il settore salute e altri stakeholder (Ufficio Scolastico Regionale, Direzioni Regionali, Università, ANCI, Enti locali/Città Metropolitane/ Province, INAIL, Associazioni di categoria e gruppi di interesse, Privato sociale, Forze dell’ordine, Prefettura, Motorizzazione civile) per promuovere la cultura della sicurezza, in ambito domestico e stradale, anche attraverso linee di indirizzo condivise e pianificazione di azioni specifiche.”

Il presente documento rappresenta una linea di indirizzo per la pianificazione di successive e specifiche azioni di prevenzione finalizzate a promuovere la cultura della sicurezza in ambito stradale, con particolare riferimento alla fascia di età 0-17 anni.

Il documento contiene un’analisi della situazione attuale toscana di incidentalità stradale che coinvolge i giovani di età inferiore ai 18 anni, la successiva disamina della percezione dei rischi e dei comportamenti in materia di sicurezza stradale adottati dai cittadini toscani.

Le suddette analisi sono propedeutiche all’individuazione dei principali comportamenti scorretti da parte dei giovani che possono aumentare il rischio di incidente stradale e quindi alla conseguente individuazione delle possibili azioni di prevenzione.

2. I dati SIRSS-ISTAT sull'incidentalità stradale in Toscana

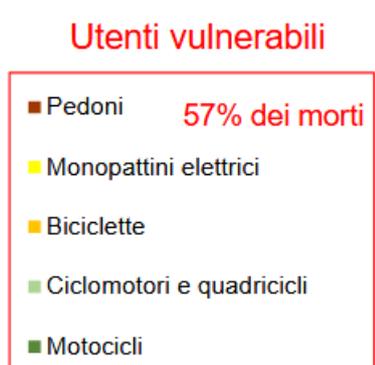
In Appendice è riportata un'accurata disamina dell'incidentalità stradale in Toscana.

La recente disamina dell'incidentalità stradale in Toscana è a cura del Settore regionale Programmazione Grandi Infrastrutture di Trasporto e Viabilità Regionale della Direzione Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale e contiene l'elaborazione dei dati SIRSS-ISTAT sull'incidentalità stradale in Toscana al 2020.

Titolare della rilevazione statistica sull'incidentalità stradale è ISTAT; Regione Toscana aderisce dal 2008 al Protocollo di Intesa con Istat per il decentramento della raccolta dei dati, attuata tramite il Progetto SIRSS (Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale).

Tramite il SIRSS vengono raccolti i dati degli incidenti stradali rilevati dalle polizie municipali toscane, mentre Istat trasmette alla Regione quelli rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale.

Dall'analisi dei dati si evince che gli utenti più vulnerabili, pedoni, utilizzatori di monopattini elettrici, biciclette, ciclomotori e quadricicli, motocicli, in cui è compresa anche la maggior parte dei giovani, ha rappresentato nel 2020 il 50% dei feriti e il 57% dei morti.



Nel periodo 2016-2020, i minori hanno rappresentato il 9% dei feriti e il 4,3% dei decessi.

Escludendo il 2020, dato poco rappresentativo a causa della riduzione della mobilità dovuta alla pandemia, nel 2019, di 1778 feriti complessivi in età 0-17, il 39% è nel ruolo di Conducente, il 14% di passeggero anteriore, il 34% di passeggero posteriore, il 13% di pedone: un'analogia distribuzione dei dati è riscontrabile nel 2018.

Relativamente al veicolo causa di incidente, relativamente ai 1778 feriti del 2019, il 39% riguarda l'uso dell'autovettura, il 27% il ciclomotore, il 12% il motociclo.

3. I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale

Uno strumento utile sia per la valutazione dei possibili rischi in cui possono incorrere i giovani under 18 su strada, sia per l'individuazione dei comportamenti errati che possono determinarne il coinvolgimento in un incidente stradale, è sicuramente l'indagine "*I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale 2018*", pubblicata da Regione Toscana.

L'indagine, promossa dal *Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale* e curata dal Settore Sistema Informativo di Supporto alle decisioni - Ufficio regionale di Statistica, è stata condotta nel 2018 sui cittadini residenti in Toscana, in età compresa tra i 14 ed i 70 anni, e si è posta l'obiettivo di valutare la percezione dei rischi ed i comportamenti in materia di sicurezza stradale adottati dai cittadini toscani, confrontandoli con quelli rilevati nell'analoga edizione dell'indagine realizzata nel 2016.

Sui giovani conducenti di mezzi, l'indagine distingue la classe di età 14-24 anni, in parte interconnessa per la fascia 14-18 anni, nel target di riferimento del PP5, indirizzato agli under 18.

Nelle pagine seguenti è riportata una sintesi dell'indagine per le parti utili alla valutazione dei comportamenti alla guida dei giovani under 18.

La numerazione delle tabelle mantiene la numerazione originale della pubblicazione regionale.

▪ I ciclisti

I cittadini toscani che *guidano la bicicletta* sono 870.115, pari al 32,8% della popolazione in età 14-70 anni. Coloro che in questa sede sono definiti "ciclisti" per il fatto di utilizzarla *almeno una volta a settimana* sono 592.696 pari al 22,4% della popolazione in età 14-70 anni.

In particolare i giovani tra i 14 e 24 anni rappresentano il 26,3% dei ciclisti.

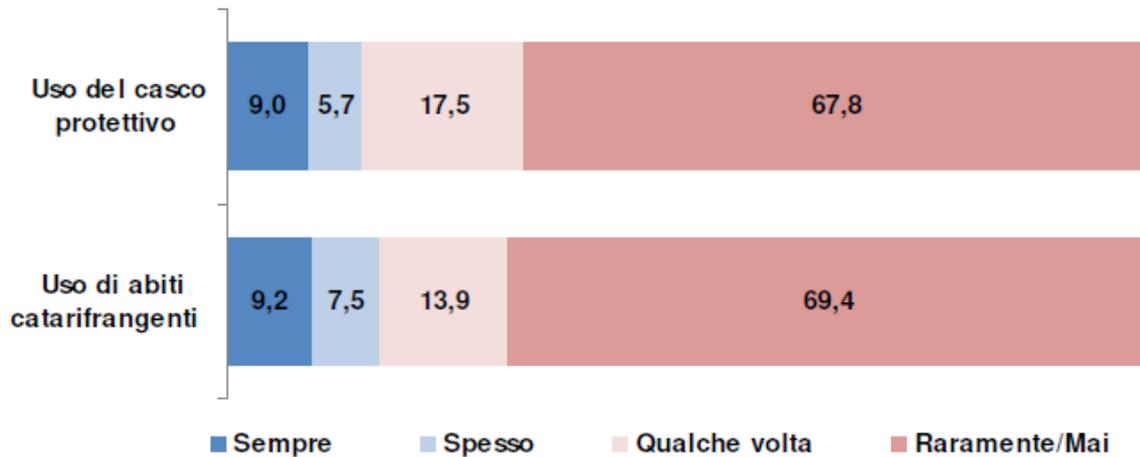
Tabella 4.1 – Profilo socio-demografico dei ciclisti. Anno 2018 (valori percentuali ed età media)

Variabili socio-demografiche		Ciclisti	Popolazione 14-70 anni
Genere	Maschio	51,6	49,3
	Femmina	48,4	50,7
	Totale	100,0	100,0
Età	Da 14 a 24 anni	26,3	13,4
	Da 25 a 34 anni	13,0	14,3
	Da 35 a 44 anni	15,8	19,9
	Da 45 a 60 anni	30,3	34,6
	Da 61 a 70 anni	14,6	17,8
	Totale	100,0	100,0
	<i>Età media (anni)</i>	<i>41</i>	<i>46</i>
Titolo di studio	Nessun titolo/ Licenza elementare	1,3	2,4
	Licenza media inferiore	20,8	20,2
	Licenza / diploma media superiore	59,7	57,4
	Laurea	18,1	20,0
	Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "*I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale*", Anno 2018

I principali dispositivi di protezione e sicurezza quando si è alla guida di una bici sono *il caschetto protettivo e gli abiti catarifrangenti*, dispositivi peraltro consigliati ma non obbligatori. I risultati dell'indagine mostrano che buona parte dei **ciclisti non utilizza né il casco protettivo (67,8%) né abiti catarifrangenti (69,4%)** e che il loro utilizzo costante (*sempre+spesso*) coinvolge una minoranza (il 14,7% per il casco; il 16,7% per l'abbigliamento catarifrangente)

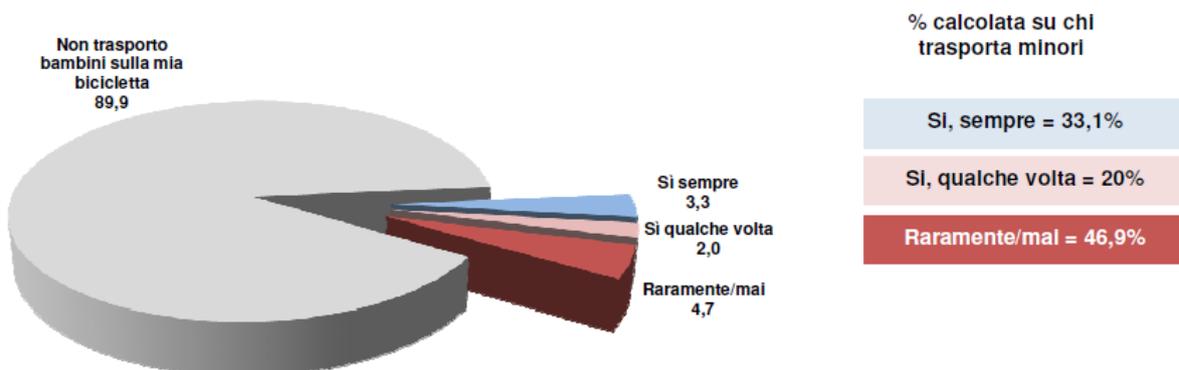
Figura 4.2 – Frequenza di utilizzo del caschetto protettivo e di abiti catarifrangenti alla guida della bicicletta (valori percentuali sul totale dei ciclisti)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Modesto anche l'uso del casco per i bambini da parte del 10,1% dei ciclisti che li trasporta in bici: un terzo di loro ha l'abitudine di farlo indossare *sempre* (33,1%), il 20% lo fa solo *qualche volta* mentre il 46,9% *non lo fa mai o raramente*.

Figura 4.3 – Frequenza di utilizzo del casco protettivo per bambini quando si trasporta un minore (valori percentuali sul totale dei ciclisti e sul totale dei ciclisti che trasportano bambini)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

I dati dimostrano che l'utilizzo di dispositivi di sicurezza utilizzabili per andare in bici, sia per sé stessi che per i bambini, non è sentito come importante e socialmente desiderabile.

Rispetto al dato 2016 si osserva comunque un miglioramento generale nel comportamento, pur se ancora insufficiente in termini di effettiva attenzione alla sicurezza: in primo luogo diminuisce la percentuale di chi *non usa mai* il casco protettivo alla guida della bicicletta (di quasi 10 punti percentuali) anche se la modifica di comportamento porta all'aumento dell'abitudine di servirsene solo *qualche volta*; allo stesso modo si riduce la quota di chi trasporta minori e non fa loro indossare il casco, sempre però a vantaggio di chi adotta questo comportamento *qualche volta*.

Un peggioramento nelle abitudini sembra invece emergere in relazione all'uso di abiti catarifrangenti, il cui utilizzo risulta in diminuzione nel 2018.

Tabella 4.4 – Uso del casco e di abiti catarifrangenti in bicicletta. Anni 2016–2018
(valori percentuali)

MODALITA'	2016	2018
Frequenza di utilizzo del casco alla guida di una bicicletta		
Sempre	11,6	9,0
Spesso	5,6	5,7
Qualche volta	5,7	17,5
Raramente/Mai	77,0	67,8
Totale	100,0	100,0
Utilizzo di abiti catarifrangenti alla guida di una bicicletta*		
Si	38,0	30,6
No	62,0	69,4
Totale	100,0	100,0
Quando trasporta un bambino sulla bicicletta, gli fa indossare un caschetto protettivo? (% calcolata su chi trasporta minori)		
Si sempre	32,7	33,1
Si qualche volta	4,4	20,0
Raramente/mai	63,0	46,9
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

* Nell'indagine 2016 non veniva richiesta la frequenza di utilizzo

▪ **I conducenti di mezzi a motore a due ruote**

I conducenti di mezzi a due ruote che guidano frequentemente - *almeno una volta a settimana* - un motociclo e/o un ciclomotore sono 168.779 persone e costituiscono il 6,4% della popolazione in età 14-70 anni. In particolare i giovani tra i 14 e 24 anni rappresentano il 22,6% dei conducenti di mezzi a due ruote.

Tabella 5.1 – Profilo socio-demografico dei conducenti di mezzi a motore a 2 ruote. Anno 2018
(valori percentuali ed età media)

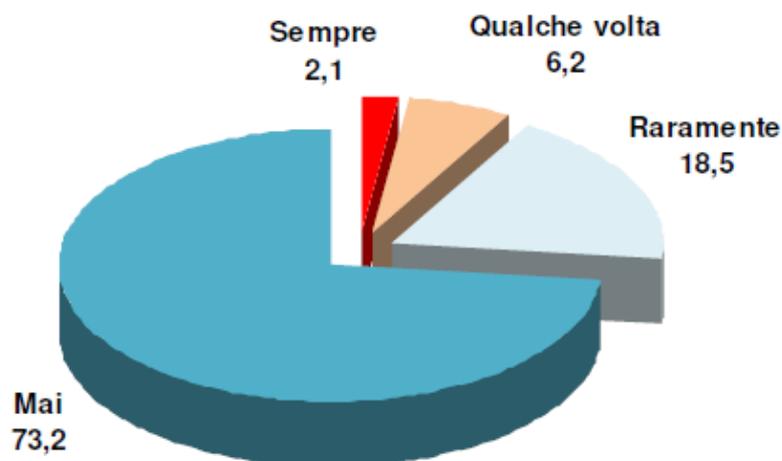
Variabili socio-demografiche		Conducenti di 2 ruote a motore	Popolazione 14-70 anni
Genere	Maschio	79,1	49,3
	Femmina	20,9	50,7
	Totale	100,0	100,0
Età	Da 14 a 24 anni	22,6	13,4
	Da 25 a 34 anni	20,8	14,3
	Da 35 a 44 anni	15,4	19,9
	Da 45 a 60 anni	30,6	34,6
	Da 61 a 70 anni	10,6	17,8
	Totale	100,0	100,0
<i>Età media (anni)</i>		40	46
Titolo di studio	Nessun titolo/Licenza elementare	0,8	2,4
	Licenza media inferiore	14,9	20,2
	Licenza / diploma media superiore	55,5	57,4
	Laurea	28,8	20,0
	Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Il 73,2% dei conducenti dichiara di *non utilizzare mai* il cellulare quando è alla guida del proprio motociclo o ciclomotore a fronte del restante 26,8% di persone che dice invece di farlo, anche se in larga parte *raramente* (18,5%).

Rispetto al dato 2016, la percentuale di coloro che utilizzano il cellulare alla guida (sempre, qualche volta o raramente) è aumentata di quasi 12 punti passando da circa il 15% al 26,8% .

Figura 5.2 – Frequenza di utilizzo del cellulare alla guida di un motociclo-ciclomotore
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore a due ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Anche se è possibile che l'uso del cellulare avvenga con strumenti che ne garantiscono la sicurezza, è ormai noto da molti studi che in ogni caso l'uso del cellulare alla guida è un'importante fonte di distrazione.

Tabella 5.3 – Frequenza di utilizzo del cellulare alla guida di un motociclo-ciclomotore.
Anni 2016–2018 (valori percentuali)

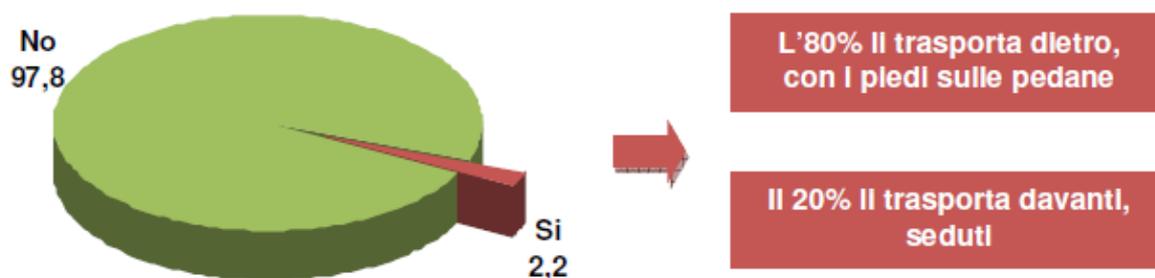
MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
Sempre	1,4	2,1
Qualche volta	5,5	6,2
Raramente	8,4	18,5
Mai	84,8	73,2
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

Nell'indagine, è stato posto a coloro che trasportano bambini sul proprio motociclo o ciclomotore un quesito sulle modalità del loro trasporto per capire l'attenzione posta a questo aspetto della sicurezza.

Il 98% dei conducenti non trasporta bambini sui propri motocicli o ciclomotori ma la piccola parte che lo fa, nell'80% dei casi adotta un comportamento corretto facendo sedere i bambini dietro al conducente e facendo loro poggiare i piedi sulle pedane.

Figura 5.3 – Trasporto di minori su i mezzi a motore a due ruote
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore a due ruote)

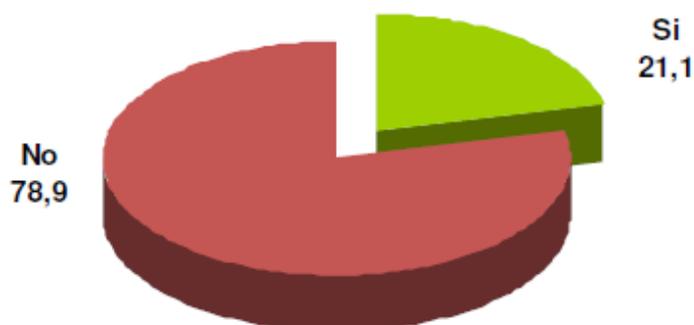


Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

▪ **La tutela dei bambini sui mezzi a quattro ruote**

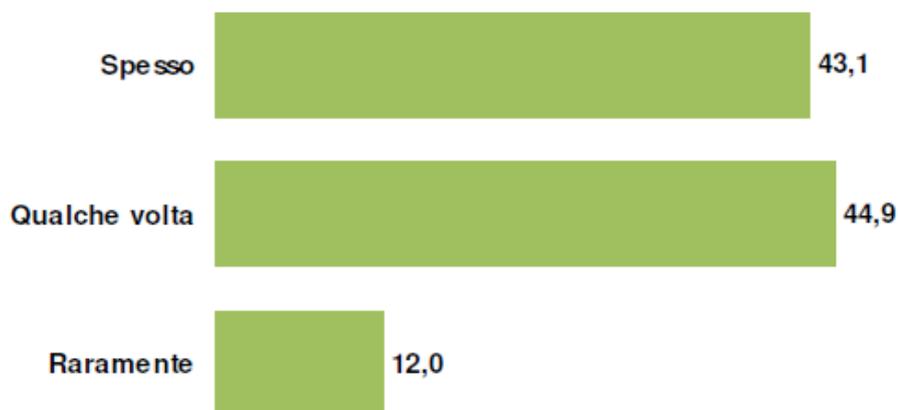
A circa un quinto dei conducenti di mezzi a 4 ruote (21,1%) capita di trasportare bambini in auto; il 43,1% di essi lo fa *spesso* e il 44,9% *qualche volta*.

Figura 6.8 – Le capita di viaggiare in auto con bambini?
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Figura 6.9 – Frequenza di viaggio in auto con bambini
(valori percentuali sul totale dei conducenti che viaggiano in auto con bambini)



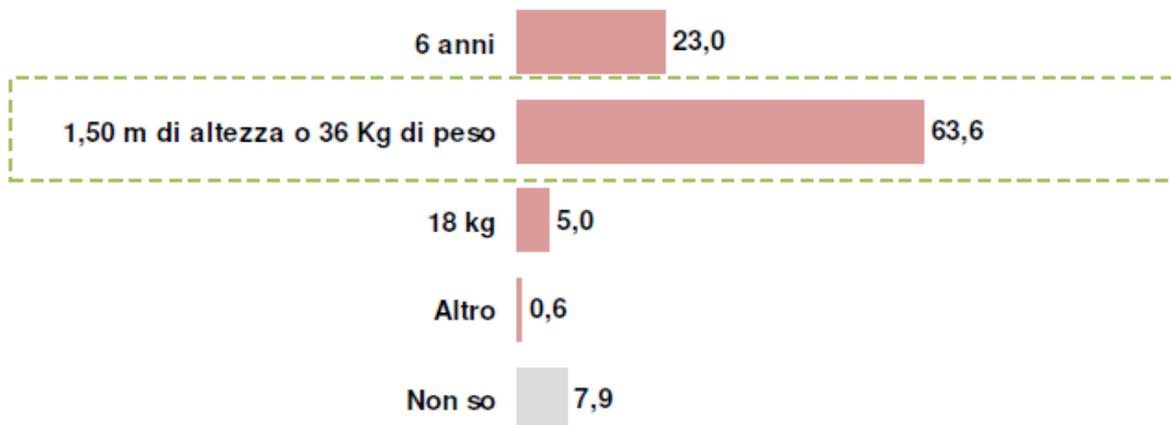
Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Il viaggio con bambini è maggiormente diffuso tra le donne (22,9%) e soprattutto tra gli adulti tra i 35 e i 44 anni (39,9%). Tra le donne si registra anche la percentuale più elevata di soggetti che viaggiano *spesso* con i bambini.

L'indagine ha cercato di valutare la diffusione della corretta conoscenza della normativa in materia di sistemi di tutela dei bambini a bordo, da parte di coloro che li trasportano: i risultati mostrano che la maggioranza di essi (63,6%) sa che devono essere adottati sistemi di ritenuta *fino a che l'altezza non superi 1,50 metri o il loro peso sia superiore a 36 chili*. Si tratta di una percentuale che è aumentata in modo significativo rispetto al 2016. Permane comunque una quota consistente di soggetti che danno *una risposta non corretta* (28,5%) o che non sa rispondere.

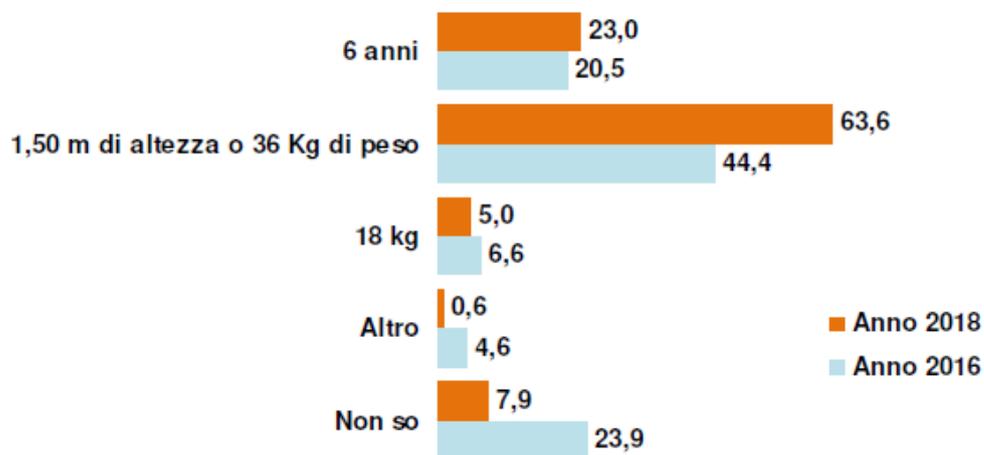
La corretta conoscenza della normativa sulla sicurezza dei bambini a bordo risulta maggiore tra gli uomini e tra gli adulti tra i 35 e i 44 anni (70,4%)

Figura 6.10 - I bambini devono essere assicurati con sistemi di ritenuta a bordo degli autoveicoli (seggiolini o adattatori) fino a?
(valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a 4 ruote che fanno viaggi in auto con bambini)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

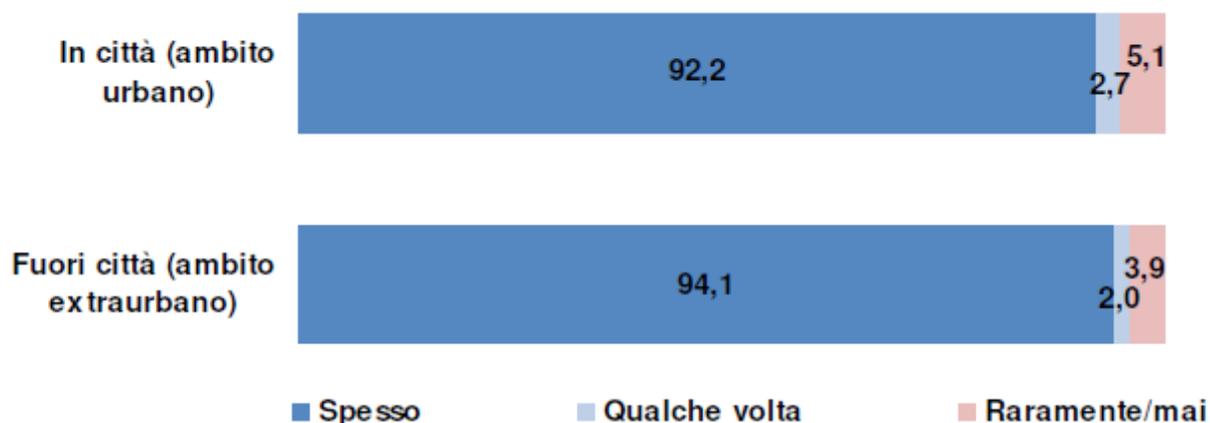
Figura 6.11 - Conoscenza della normativa relativa alla sicurezza dei bambini a bordo.
Anni 2016–2018 (%i sul totale dei conducenti di mezzi a 4 ruote che fanno viaggi in auto con bambini)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018

L'uso regolare dei seggiolini e degli adattatori per bambini risulta ampiamente diffuso tra i conducenti di mezzi a 4 ruote, sia nelle strade urbane che in quelle extraurbane.

Figura 6.12 - Frequenza di utilizzo di seggiolini o adattatori omologati
 (% sul totale dei conducenti di mezzi a quattro ruote che fanno viaggi in auto con bambini)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 6.9 – Frequenza di utilizzo di seggiolini o adattatori omologati. Anno 2016-2018
 (valori percentuali¹)

MODALITA'	Anno 2016	Anno 2018
In città (ambito urbano)*		
Sempre	82,5	92,2
Qualche volta	9,4	2,7
Raramente/mai	8,1	5,1
Totale	100,0	100,0
Fuori città (ambito extraurbano)*		
Sempre	85,1	94,1
Qualche volta	7,2	2,0
Raramente/mai	7,7	3,9
Totale	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anni 2016-2018
 (1): le percentuali sono calcolate sul totale di coloro che trasportano bambini.

▪ **La percezione degli effetti dell'uso di alcol sulla guida di mezzi a motore**

Nell'età compresa tra 14 e 24 anni, il 67% dei conducenti afferma senza distinguere che l'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida comporta un incremento del rischio di incidente stradale; il 20,4% ne ammette la pericolosità ma ritiene che essa dipenda dalla *quantità assunta*, dalla *capacità di reggere gli alcolici*, dal *trascorrere del tempo dal momento in cui si è bevuto* e ben il 12,5% dei giovani dichiara che il bere alcol *non aumenti il rischio* di incidente stradale.

Tabella 7.7 – Valutazioni e comportamenti sull'uso di bevande alcoliche e guida, per genere e classe di età. Anno 2018 (valori percentuali sul totale dei conducenti di mezzi a motore)

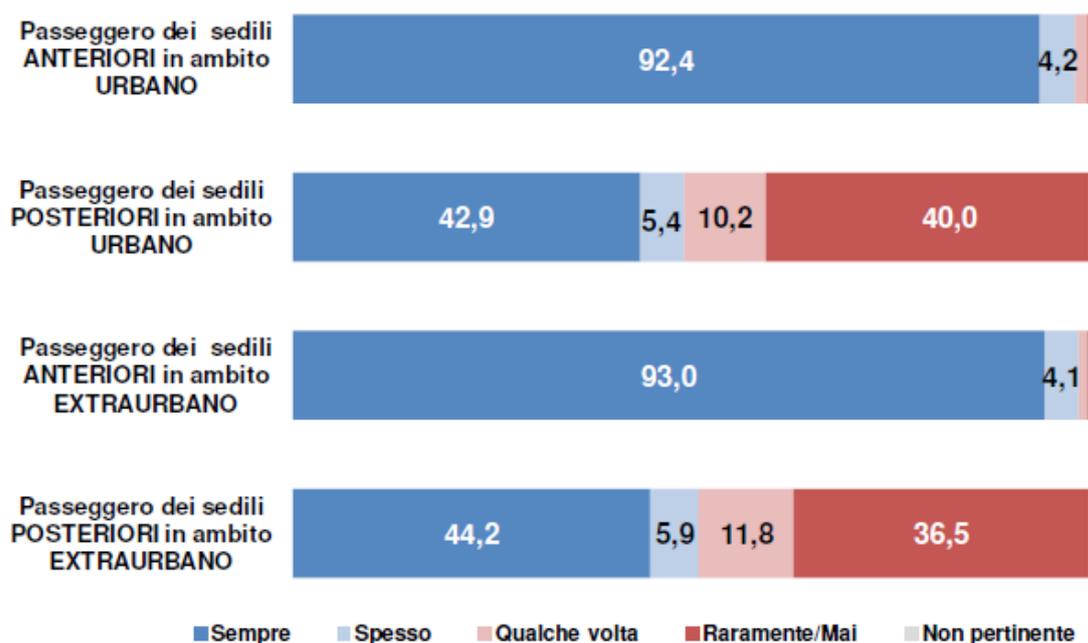
MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Crede che mettersi alla guida di un veicolo dopo aver assunto bevande alcoliche, aumenti il rischio di incidente stradale?								
Si	66,3	58,1	75,8	67,0	53,3	56,8	70,3	82,2
Si, ma dipende dalla quantità assunta	12,9	14,6	10,8	17,9	14,7	12,8	11,6	11,4
Si, ma dipende dalla "capacità di reggere l'alcool"	0,7	0,9	0,4	0,5	0,9	0,3	0,6	1,3
No, se sono passate almeno 2 ore	4,3	4,1	4,5	2,0	4,5	5,5	5,0	2,3
No	15,8	22,2	8,5	12,5	26,7	24,6	12,5	2,8
Totale	100,0							
A lei capita di mettersi alla guida di un veicolo (a 2 o 4 ruote) dopo aver assunto bevande alcoliche?								
Si, a volte	6,7	6,8	6,7	5,7	5,4	6,4	8,4	5,5
Si, ma solo se non ho bevuto super alcolici	7,8	9,8	5,5	6,7	9,3	7,1	7,6	8,3
No, faccio guidare qualcun altro/non mi metto alla guida	30,4	34,9	25,3	36,3	32,1	26,1	31,0	30,6
No, sono astemio	55,0	48,5	62,6	51,4	53,3	60,5	53,0	55,6
Totale	100,0							

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

▪ **I passeggeri e le cinture di sicurezza**

L'approfondimento sull'uso delle *cinture di sicurezza* rilevato presso i *passeggeri degli autoveicoli* consente di osservare che una larghissima maggioranza di passeggeri - circa il 93% - dichiara di usare *sempre* le cinture di sicurezza quando è *passeggero del sedile anteriore*, indipendentemente dall'ambito urbano o extraurbano in cui sta viaggiando; si tratta di un valore in crescita rispetto al 2016 quando si attestava intorno all'88%; il comportamento risulta molto diverso nel caso del *sedile posteriore*, che risulta utilizzato *sempre* o *spesso* dal 48,3% dei passeggeri nel caso di spostamenti in ambito urbano e dal 50,1% nel caso di spostamenti in ambito extra-urbano.

Figura 7.12 – Frequenza di utilizzo delle cinture di sicurezza dei passeggeri degli autoveicoli
(valori percentuali sul totale della popolazione 14-70 anni)



Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

Tabella 7.11 – Frequenza di utilizzo delle cinture di sicurezza dei passeggeri degli autoveicoli per genere e classe di età. Anno 2018

(valori percentuali sul totale della popolazione tra 14 e 70 anni)

MODALITA'	Totale	Maschi	Femmine	14-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-60 anni	61-70 anni
Con quale frequenza utilizza le cinture di sicurezza, quando è passeggero in ambito urbano e siede ...								
nei sedili anteriori								
Sempre	92,4	92,3	92,4	91,1	94,1	93,7	91,2	92,9
Spesso	4,2	4,0	4,5	6,0	3,1	3,9	4,9	2,8
Qualche volta	1,7	1,6	1,8	1,6	1,9	1,4	1,6	2,2
Raramente/Mai	1,4	1,6	1,1	1,1	0,9	0,8	1,8	1,6
Non pertinente	0,3	0,5	0,2	0,2	0,0	0,2	0,6	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
nei sedili posteriori								
Sempre	42,9	44,1	41,8	47,2	50,0	45,6	42,3	32,2
Spesso	5,4	4,7	6,0	7,0	4,9	6,4	4,4	5,4
Qualche volta	10,2	9,2	11,1	7,5	7,7	8,1	10,0	16,9
Raramente/Mai	40,0	39,8	40,3	37,6	37,3	39,3	40,9	43,2
Non pertinente	1,5	2,2	0,8	0,7	0,1	0,7	2,4	2,4
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Con quale frequenza utilizza le cinture di sicurezza, quando è passeggero in ambito extraurbano e siede ...								
nei sedili anteriori								
Sempre	93,0	93,6	92,4	91,1	93,4	94,3	92,4	93,8
Spesso	4,1	3,5	4,6	5,6	4,2	3,8	4,5	2,2
Qualche volta	1,3	1,0	1,5	2,3	1,1	0,8	0,9	1,8
Raramente/Mai	1,3	1,4	1,3	0,8	1,3	0,9	1,7	1,7
Non pertinente	0,3	0,5	0,2	0,2	0,0	0,2	0,6	0,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
nei sedili posteriori								
Sempre	44,2	45,0	43,4	50,2	48,7	47,8	43,4	33,7
Spesso	5,9	5,1	6,8	8,0	7,0	5,6	4,9	6,0
Qualche volta	11,8	11,1	12,5	7,8	10,2	9,7	12,3	17,7
Raramente/Mai	36,5	36,5	36,4	33,3	33,6	36,2	37,1	40,2
Non pertinente	1,6	2,3	0,8	0,7	0,5	0,8	2,4	2,5
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Regione Toscana - "I comportamenti di guida e il rischio di incidente stradale", Anno 2018

4. Possibili azioni di prevenzione del rischio incidente stradale per i minori

I dati illustrati nel precedente paragrafo evidenziano principalmente le seguenti criticità, dovute ad una errata percezione dei rischi e ai comportamenti sbagliati in materia di sicurezza stradale, adottati dai cittadini toscani.

Ciclisti

Per quanto riguarda i ciclisti si osserva che, buona parte di essi, durante l'utilizzo della bici **non utilizza né il casco (67,8%) né abiti catarifrangenti (69,4%)**.

A tale proposito è opportuno evidenziare che **i giovani tra i 14 e 24 anni rappresentano il 26,3% dei ciclisti**.

Non è adeguatamente diffuso anche l'uso del **casco dedicato ai bambini** da parte dei ciclisti che li trasportano in bici: un terzo di loro ha l'abitudine di farlo indossare *sempre*, il 20% lo fa indossare *qualche volta* mentre il 46,9% *non lo fa indossare mai o raramente*.

Mezzi a due ruote

Dei conducenti di mezzi a due ruote (il 22,6% dei quali è rappresentato da i giovani tra i 14 e 24 anni), il 73,2% dichiara di *non utilizzare mai* il cellulare quando è alla guida del proprio motociclo o ciclomotore, a fronte del restante 26,8% di persone che dice invece di farlo, anche se in larga parte *raramente* (18,5%). Rispetto al dato 2016, la percentuale di coloro che utilizzano il cellulare alla guida (*sempre, qualche volta o raramente*) è aumentata di quasi 12 punti passando da circa il 15% al 26,8%.

Mezzi a quattro ruote

A circa un quinto dei conducenti di mezzi a 4 ruote (21,1%) capita di trasportare bambini in auto; il 43,1% di essi lo fa spesso e il 44,9% qualche volta.

La maggioranza di essi (63,6%) sa che devono essere adottati sistemi di ritenuta fino a che l'altezza del bambino non superi 1,50 metri o il peso sia superiore a 36 chili. Si tratta di una percentuale che è aumentata in modo significativo rispetto al 2016; permane comunque una quota consistente di soggetti che danno una risposta non corretta (28,5%) o che non sa rispondere.

Assunzione di alcol

Nell'età compresa tra 14 e 24 anni, il 67% dei conducenti afferma senza distinguere che l'assunzione di alcol prima di mettersi alla guida comporta un incremento del rischio di incidente stradale; **il 20,4% ne ammette la pericolosità ma ritiene che essa dipenda dalla quantità assunta, dalla capacità di reggere gli alcolici, dal trascorrere del tempo dal momento in cui si è bevuto e ben il 12,5% dei giovani dichiara che il bere alcol non aumenti il rischio di incidente stradale**.

Cinture di sicurezza

L'approfondimento sull'uso delle **cinture di sicurezza**, rilevato presso i **passaggeri degli autoveicoli**, consente di osservare che una larghissima maggioranza di passeggeri - circa il 93% - dichiara di usare sempre le cinture di sicurezza quando è passeggero del **sedile anteriore**, indipendentemente dall'ambito urbano o extraurbano in cui sta viaggiando: si tratta di un valore in crescita rispetto al 2016 quando si attestava intorno all'88%.

Il comportamento è molto diverso nel caso del **sedile posteriore** che risulta utilizzato sempre o spesso dal 48,3% dei passeggeri nel caso di spostamenti in ambito urbano e dal 50,1% nel caso di spostamenti in ambito extra-urbano.

Per quanto sopra rilevato sulla base dei dati disponibili, le azioni di prevenzione del rischio incidente stradale per i minori dovranno riguardare principalmente:

- **l'utilizzo del casco e di abiti rifrangenti per i ciclisti;**
- **l'utilizzo del cellulare alla guida;**
- **il corretto utilizzo dei seggiolini per bambini nei mezzi a quattro ruote;**
- **l'uso dell'alcol alla guida;**
- **l'uso delle cinture di sicurezza sui sedili posteriori dei mezzi a quattro ruote.**

Sui suddetti argomenti, l'attività di prevenzione potrà svolgersi principalmente attraverso:

- **campagne di comunicazione e sensibilizzazione rivolte sia ai minori che alla cittadinanza tutta;**
- **interventi ed attività di formazione, sensibilizzazione in ambito scolastico sia verso gli insegnanti, al fine di fornire i necessari strumenti di comunicazione nei confronti degli studenti, sia verso gli studenti e le loro famiglie in coerenza e secondo quanto previsto dal vigente Accordo di Collaborazione tra MIUR-USR Toscana e Regione Toscana di valenza per tutta la durata del PRP 2020-2025 e finalizzato alla governance integrata per lo sviluppo del Modello di cui al documento "Indirizzi di policy integrate per la Scuola che Promuove Salute" come previsto dal PP01 del Piano Regionale della Prevenzione) di cui alla DGRT n.796/2022**

5. Appendice

SIRSS

Sistema Integrato Regionale per la Sicurezza Stradale

I DATI SIRSS-ISTAT SULL'INCIDENTALITA' STRADALE IN TOSCANA AL 2020

Stefano Dapporto

Settore Programmazione Grandi Infrastrutture di
Trasporto e Viabilità Regionale

Dirigente: Ing. Marco Ierpi

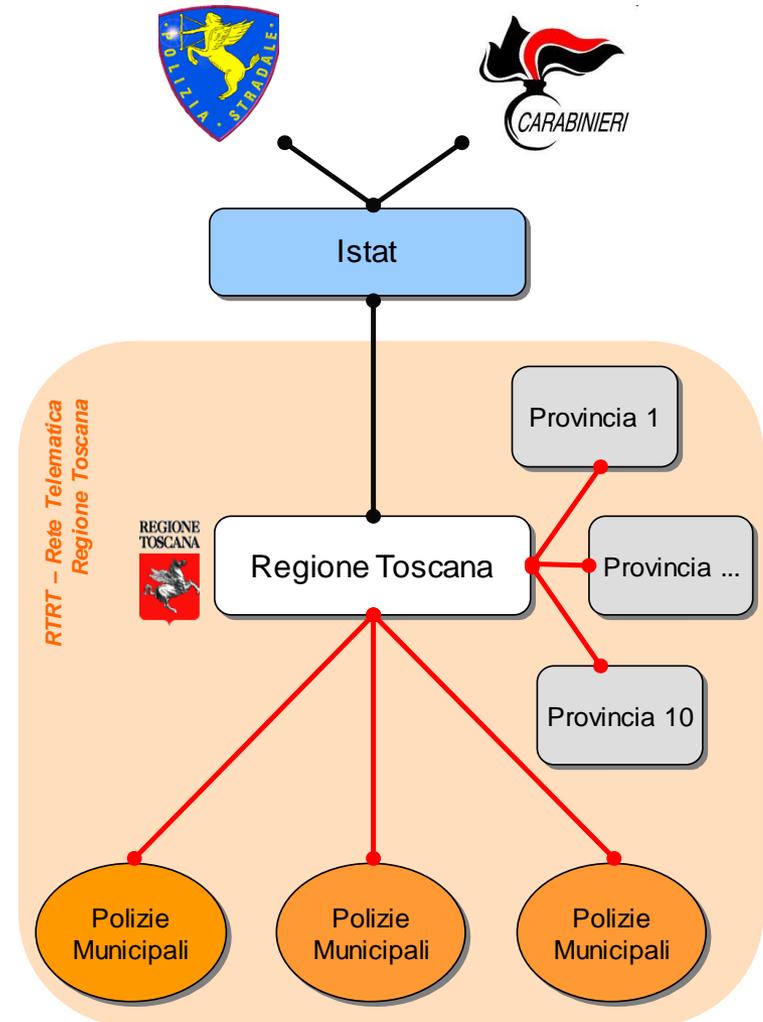
Firenze, maggio 2022

La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone è inclusa nel Programma Statistico Nazionale (PSN) con codice IST-00142.

Titolare della rilevazione statistica è ISTAT, Regione Toscana aderisce dal 2008 al Protocollo di Intesa con Istat per il decentramento della raccolta dei dati, attuata tramite il Progetto SIRSS.

Tramite il SIRSS vengono raccolti i dati degli incidenti stradali rilevati dalle polizie municipali toscane, Istat trasmette alla Regione quelli rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale.

La banca dati è ospitata su server regionali del TIX ed è resa disponibile a Province e CMF.



Incidente stradale: incidente verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, verbalizzato da un'autorità di polizia, nel quale risultano coinvolti veicoli fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone (morti entro il 30° giorno e/o feriti).

In Toscana nel 2020: **10.350 incidenti stradali**

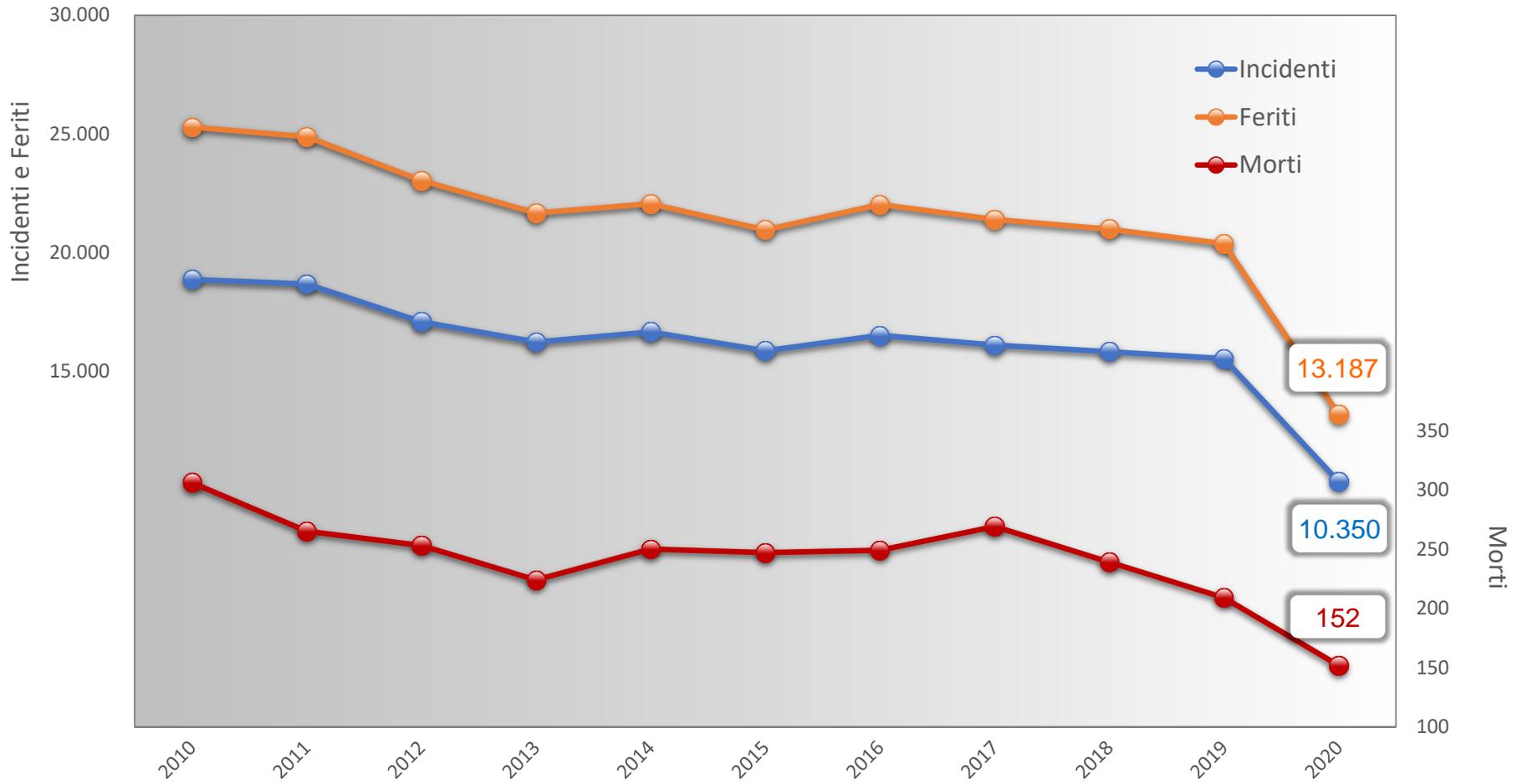
13.187 feriti

152 morti

E' in corso la raccolta e verifica dei dati di incidentalità 2021, che verranno validati da Istat nel corso del secondo semestre 2022.

Incidenti, feriti e morti in incidenti stradali in Toscana dal 2010 al 2020

(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)



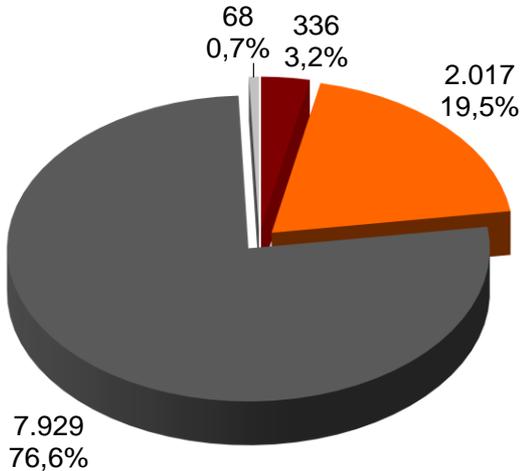
	Incidenti	Feriti	Morti
Variazione rispetto all'anno precedente:	-5.175	-7.191	-57
(2020/2019)	-33,3%	-35,3%	-27,3%

Incidenti e morti per tipologia di strada in Toscana

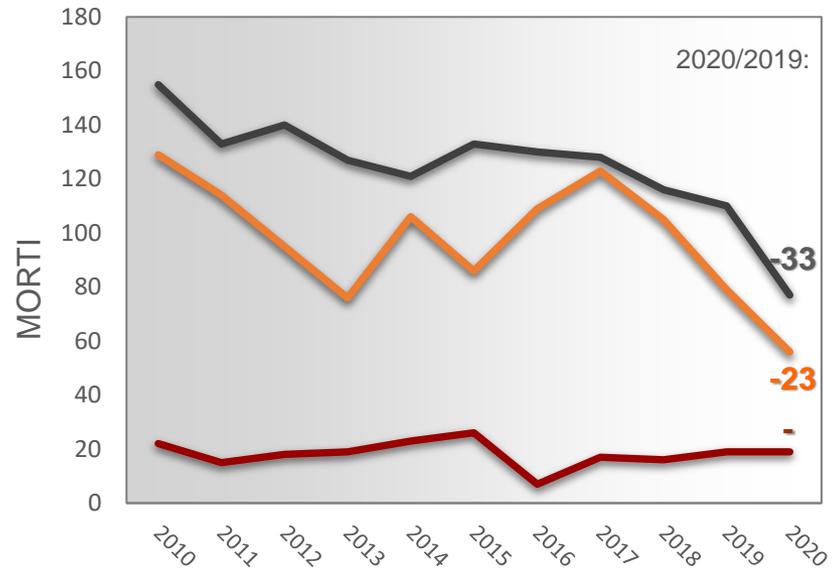
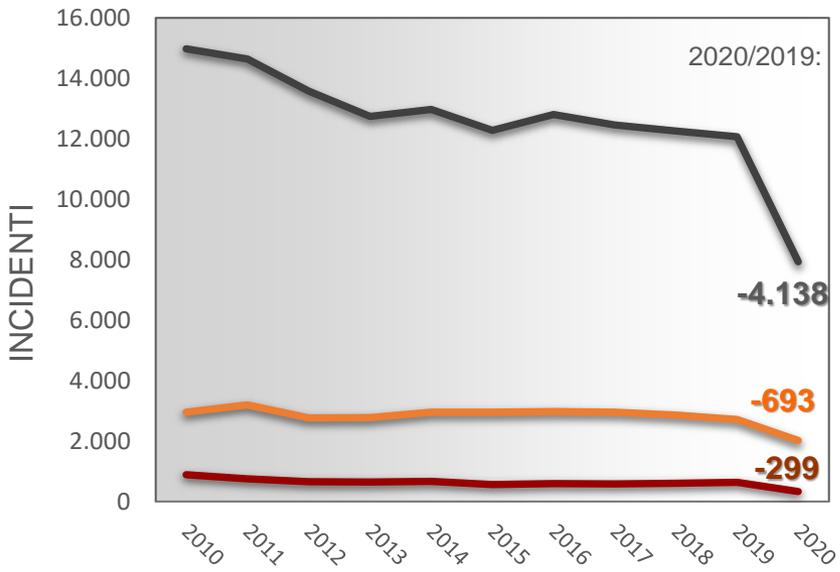
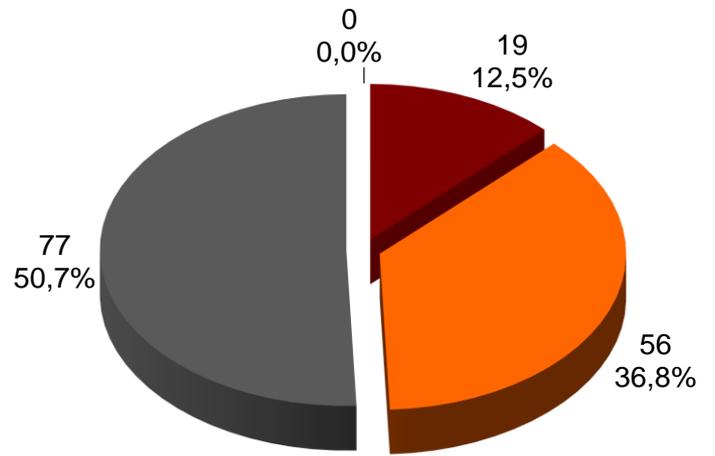
(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)

INCIDENTI NEL 2020

- Autostrade
- Strade extraurbane
- Strade urbane
- Non indicata



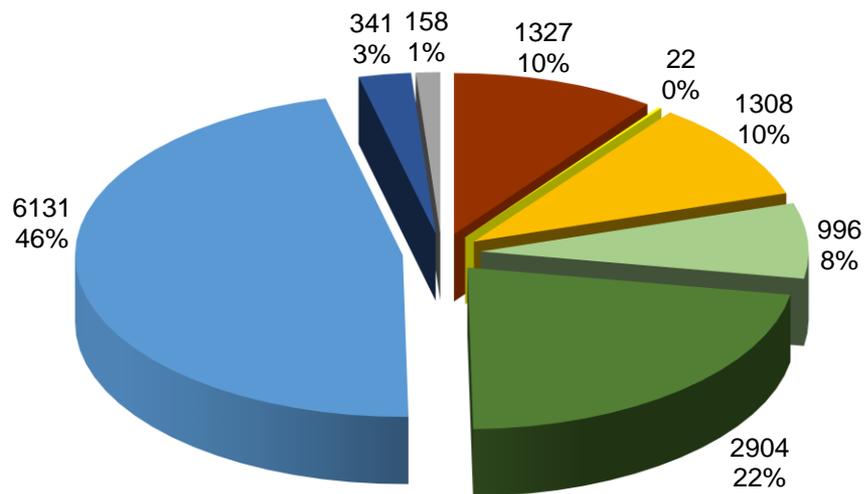
MORTI NEL 2020



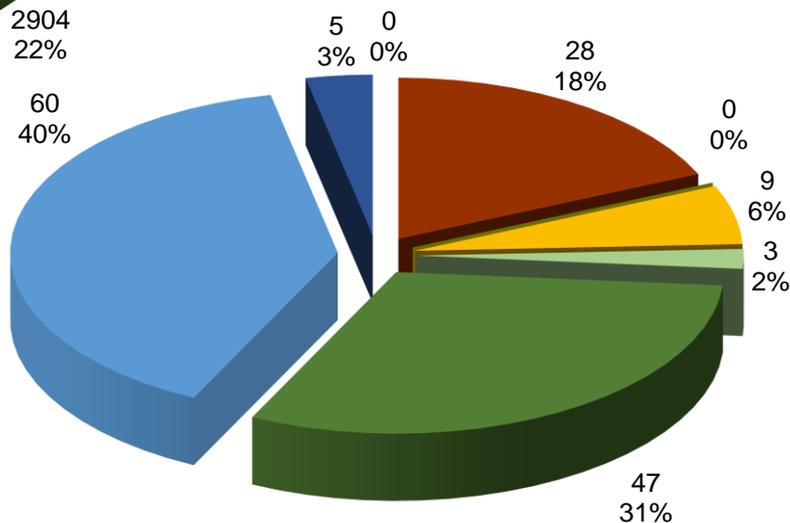
Feriti e morti in incidenti stradali per tipo di utente della strada

(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)

FERITI 2020



MORTI 2020

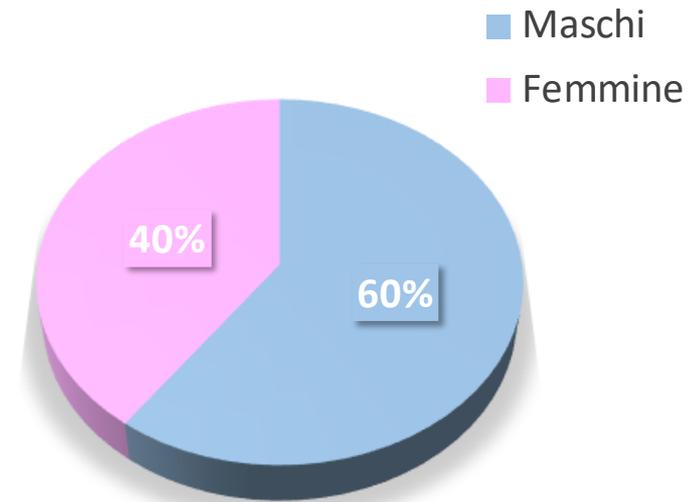
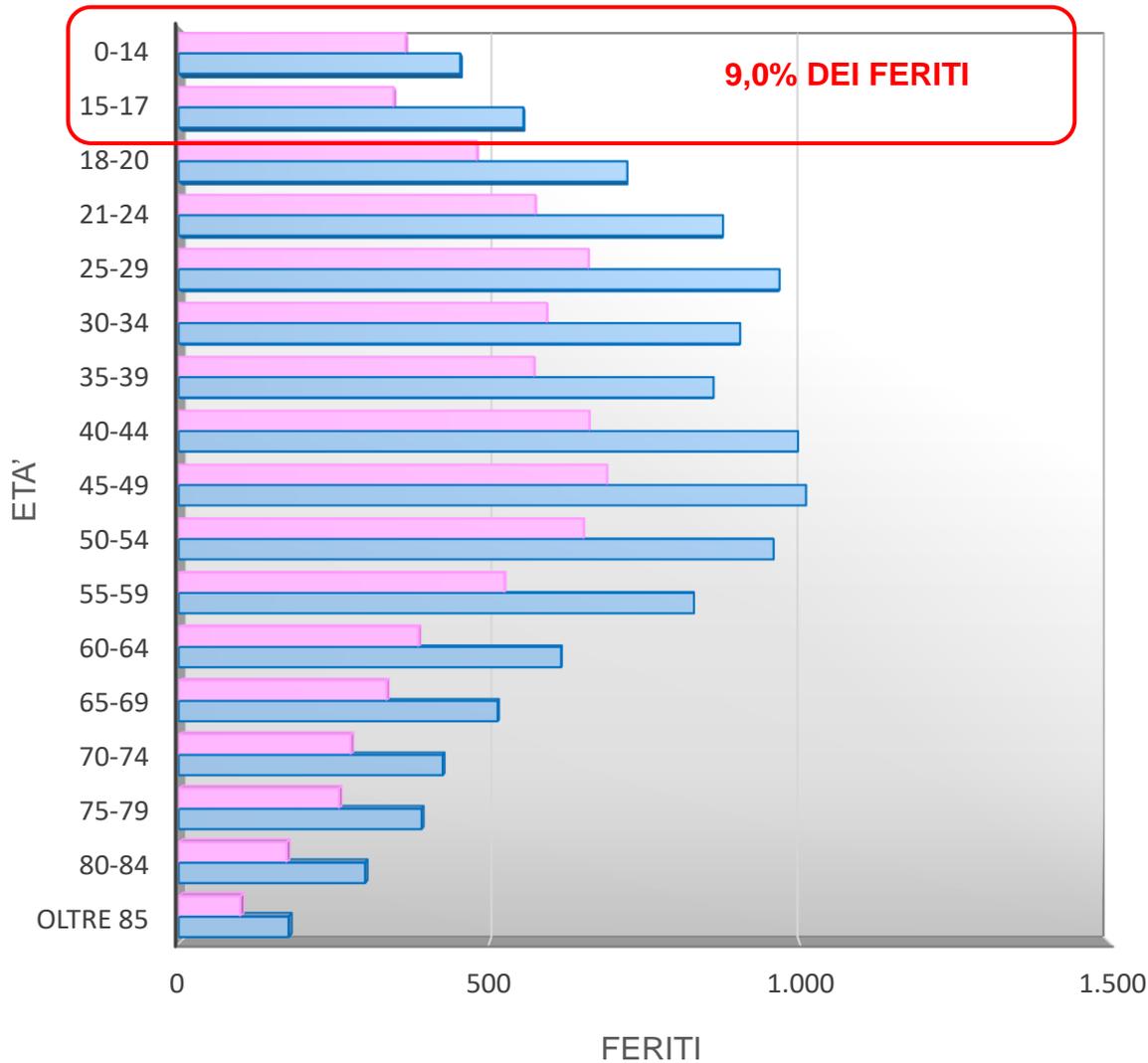


Utenti vulnerabili

- Pedoni **57% dei morti**
- Monopattini elettrici
- Biciclette
- Ciclomotori e quadricicli
- Motocicli
- Autovetture
- Autocarri e motrici
- Altri utenti della strada

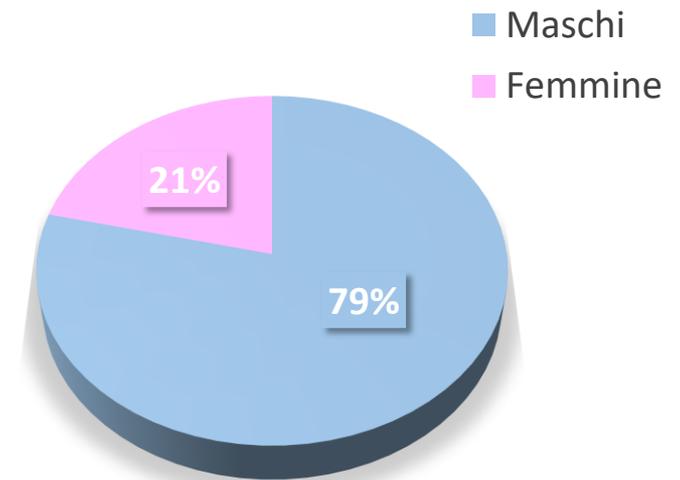
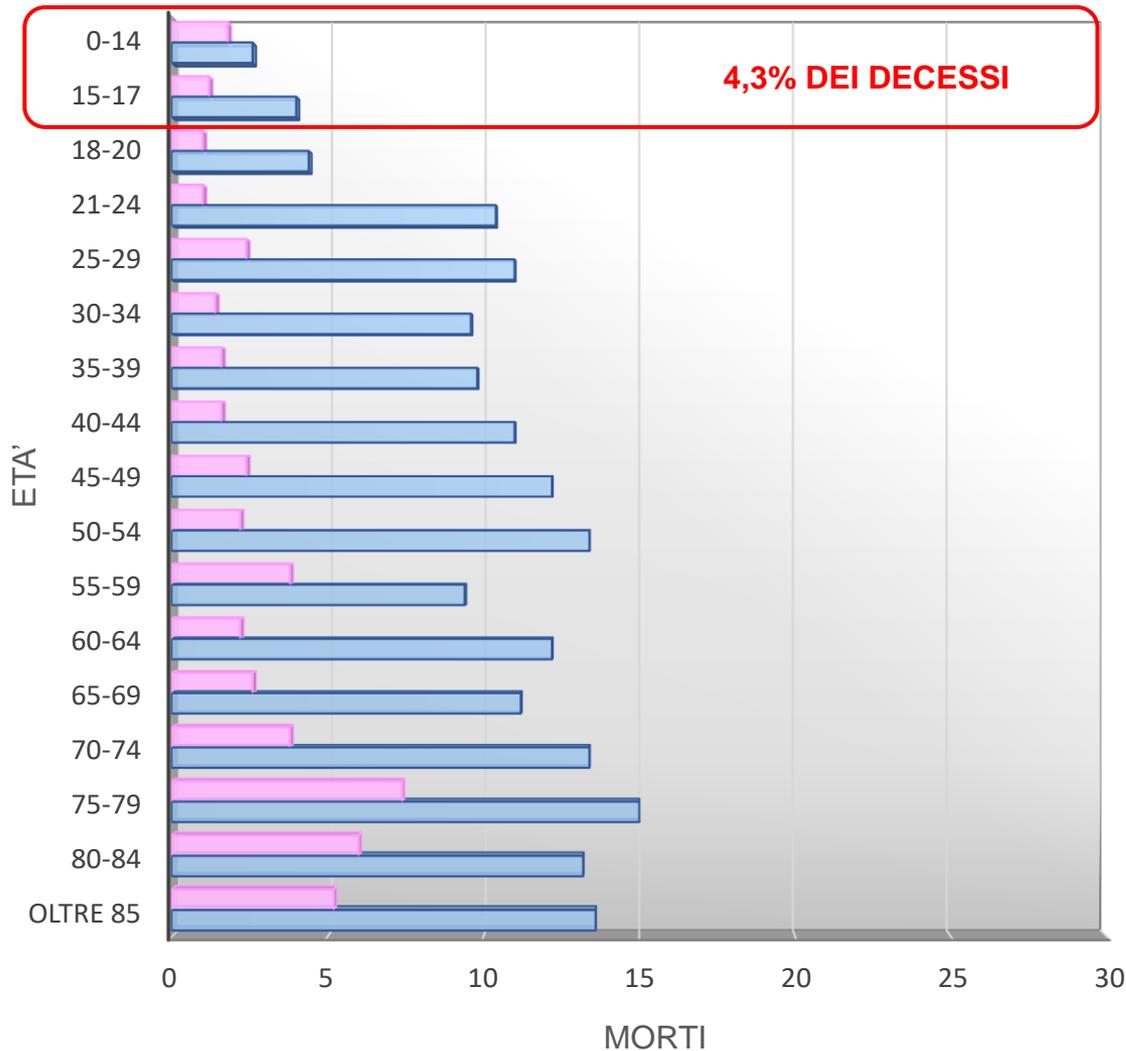
Feriti in incidenti stradali per classe di età e sesso – media annua 2016-2020

(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)



Morti in incidenti stradali per classe di età e sesso – media annua 2016-2020

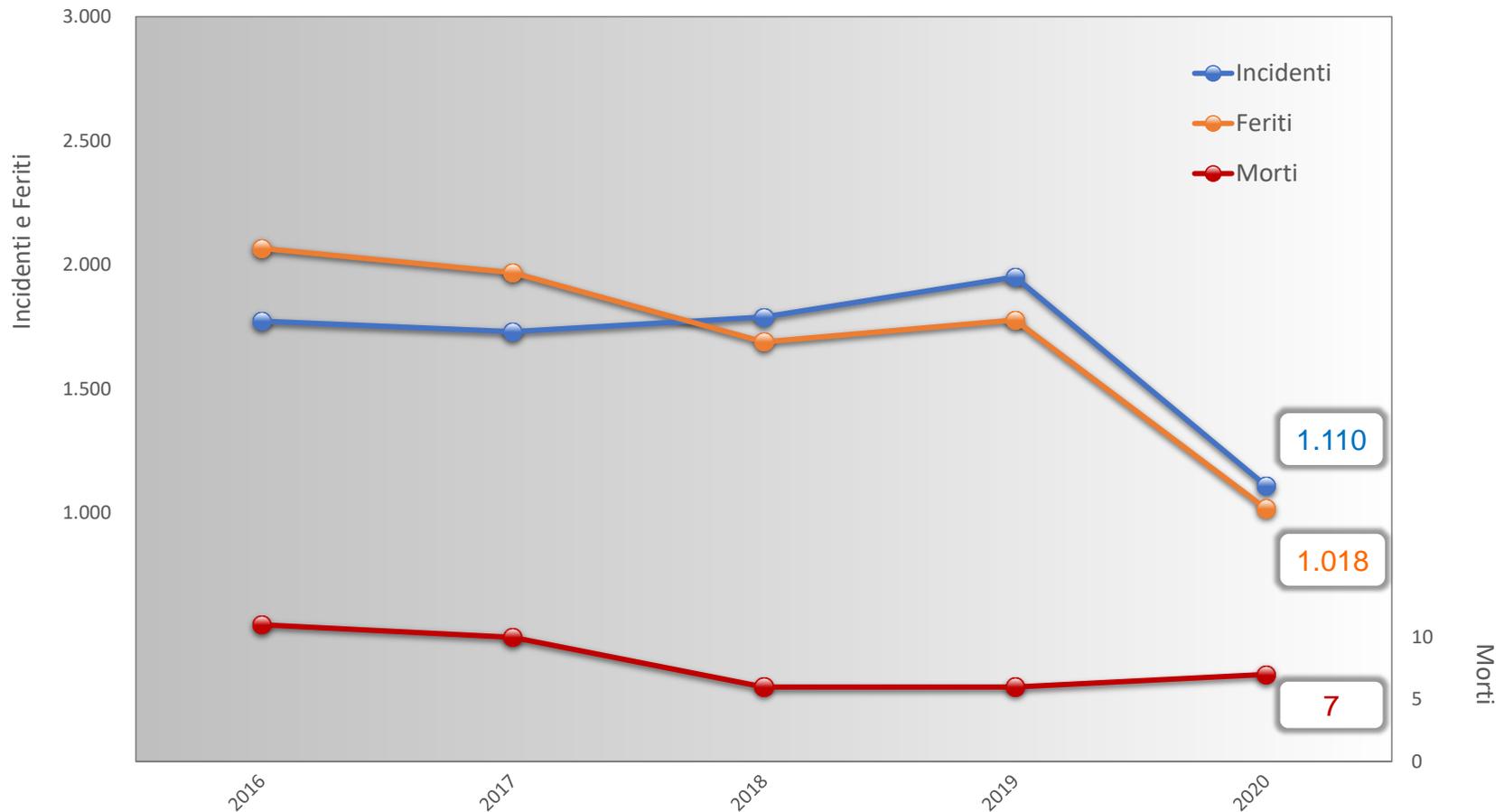
(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)



IL COINVOLGIMENTO DEI GIOVANI (MINORI DI 18 ANNI) NEGLI INCIDENTI STRADALI IN TOSCANA

Incidenti con coinvolgimento di minori, feriti e morti minori di 18 anni in incidenti stradali in Toscana dal 2016 al 2020

(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)



	Incidenti	Feriti	Morti
Variazione rispetto all'anno precedente: (2020/2019)	-842 -43,1%	-760 -42,7%	+1 +16,7%

Giovani minori di 18 anni feriti e morti in incidenti stradali per prestazione – 2016-2020

(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)

FERITI

Anno	Conducente	Passeggero anteriore	Passeggero posteriore	Pedone	Totale
2016	818	298	708	243	2067
2017	780	299	618	272	1969
2018	651	253	535	251	1690
2019	690	246	603	239	1778
2020	432	135	305	146	1018

MORTI

Anno	Conducente	Passeggero anteriore	Passeggero posteriore	Pedone	Totale
2016	3	1	5	2	11
2017	4	1	3	2	10
2018	3			3	6
2019	5			1	6
2020	2	1	3	1	7

Giovani minori di 18 anni feriti e morti in incidenti stradali per tipo di veicolo – 2016-2020

(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)

FERITI

Anno	Autobus urbano/extra urbano	Autocarro	Autovettura	Monopattino elettrico	Bicicletta elettrica	Ciclomotore	Motociclo	Quadriciclo	Velocipede	Altro veicolo / Dato non disponibile	Totale
2016	40	7	815			615	222	3	118	247	2067
2017	9	9	715			577	268	8	101	282	1969
2018	7	11	627			472	220	4	98	251	1690
2019	6	8	693			476	214	6	130	245	1778
2020	5	2	326	2	1	312	114	7	103	146	1018

MORTI

Anno	Autobus urbano/extra urbano	Autocarro	Autovettura	Monopattino elettrico	Bicicletta elettrica	Ciclomotore	Motociclo	Quadriciclo	Velocipede	Altro veicolo / Dato non disponibile	Totale
2016			5			3	1			2	11
2017			3			1	4			2	10
2018						1	2			3	6
2019						2	3			1	6
2020			3			1	2			1	7

Giovani minori di 18 anni feriti e morti in incidenti stradali per ora del giorno – Totale 2016-2020

(Fonte: DB SIRSS-ISTAT – aggiornamento: luglio 2021)

