

# Analisi dell'intervento di controllo sugli incidenti stradali nel Comune e nella Provincia di Verona

Diana Candio<sup>1</sup>, Giovanni Serpelloni<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Consulente Programma Regionale sulle Dipendenze - Regione del Veneto

<sup>2</sup> Direttore Dipartimento delle Dipendenze Azienda ULSS 20

Direttore Programma Regionale sulle Dipendenze - Regione del Veneto

Secondo un'analisi dell'ASAPS (Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale, il portale della sicurezza stradale [www.asaps.it](http://www.asaps.it)), grazie all'inasprimento delle sanzioni del Codice della Strada e alla legge n. 160/07 che vieta la somministrazione di alcolici dopo le due di notte, la tendenza nazionale relativa al numero di incidenti stradali, di morti e di feriti è in calo. Infatti, confrontando i dati degli incidenti stradali nel fine settimana nei mesi di gennaio/settembre 2007, e confrontandoli quindi con il trimestre ottobre/dicembre 2007 (dopo l'entrata in vigore della legge n. 160/07, art. 6), è possibile constatare che gli incidenti sono passati da un -6% dei primi nove mesi del 2007 ad un -9% nell'ultimo trimestre 2007, i morti sono passati da un -4,6% nei primi nove mesi del 2007 a -11% nell'ultimo trimestre.

Rilevante è il dato secondo cui si è avuta una riduzione delle vittime tra i giovani al di sotto dei 30 anni, passate da un +0,3% ad un -21,9% negli ultimi mesi del 2007. Le vittime nelle notti del fine settimana sono passate da -6,4% a -28,4%, una diminuzione quattro volte superiore a quella dei nove mesi precedenti.

## Tendenze nazionali

## Impatto del progetto “Drugs on street: no crash” sulla sicurezza stradale

Il progetto “Drugs on street: no crash” si colloca in un ampio contesto di azioni rivolte a rafforzare la sicurezza stradale a Verona, così come è stato ampiamente descritto nel capitolo precedente. Al fine di mettere in relazione l'attività di prevenzione e rafforzamento della sicurezza stradale con l'impatto di questo progetto, sono stati raccolti e confrontati i dati relativi al numero di incidenti, di morti e di feriti a Verona nel 2006 e nel 2007.

Nello specifico, l'analisi è stata condotta esaminando i dati relativi al comune e alla provincia di Verona. I dati riportati sono stati raccolti grazie alle informazioni fornite da Polizia Stradale, Polizia Municipale e Carabinieri di Verona.

## Fonte dei dati

**Tabella 1: Incidenti stradali nel comune di Verona e nella provincia di Verona, anni 2006/2007 – numerosità.**

ANNO 2006**						
	I semestre			II semestre		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Provincia VR*	640	45	927	699	34	949
Comune VR	1222	18	1141	1321	10	1283
<b>Totale</b>	<b>1862</b>	<b>63</b>	<b>2068</b>	<b>2020</b>	<b>44</b>	<b>2232</b>
ANNO 2007**						
	I semestre			II semestre		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Provincia VR*	592	29	829	664	25	1014
Comune VR	1285	17	1240	1275	7	1057
<b>Totale</b>	<b>1877</b>	<b>46</b>	<b>2069</b>	<b>1939</b>	<b>32</b>	<b>2071</b>

\* escluso il comune di Verona

\*\* fonte dati: Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Municipale di Verona.

È stato preso in considerazione il secondo semestre 2007, periodo durante il quale si è svolta l'attività di controllo, per verificare se i trend di incidentalità, mortalità e ferimento avessero subito delle variazioni rispetto allo stesso periodo nell'anno precedente.

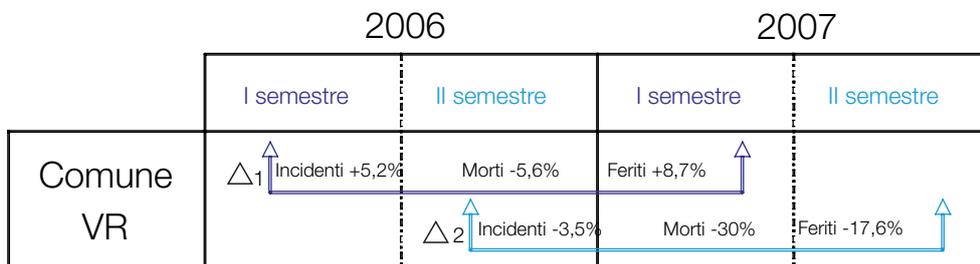
**Comune di Verona**

**Tabella 2: Incidenti stradali nel comune di Verona. Confronto dati II semestre 2006 vs II semestre 2007 – numerosità e percentuale.**

Periodo II semestre	Intervento	Incidenti	Morti	Feriti
II semestre 2006	Assente	1321	10	1283
II semestre 2007	<b>Presente</b>	1275	7	1057
<b>VAR. %</b>		<b>-3,5</b>	<b>-30,0</b>	<b>-17,6</b>

Dall'analisi della variabilità tra il secondo semestre 2006 e 2007, emerge un trend al ribasso che riguarda tutti gli indicatori considerati. In particolare, significativa appare la riduzione del numero di morti (-30%) e del numero di feriti (-17,6%) dovuti ad incidente stradale nel comune di Verona.

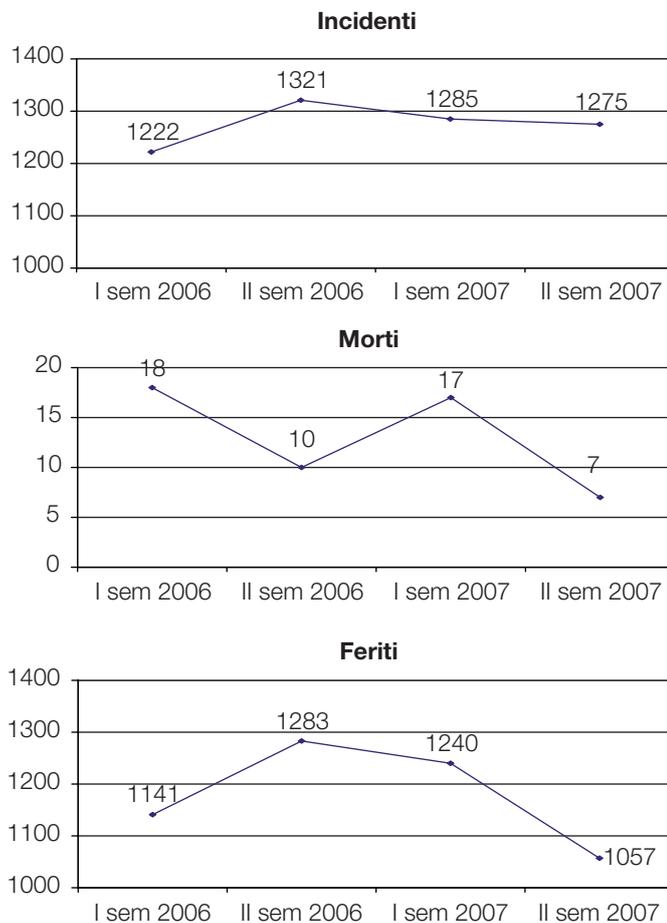
**Figura 1: Variabilità del numero di incidenti, morti e feriti nel comune di Verona. Analisi per semestri, anni 2006/2007 – percentuale.**



Δ = variabilità % riscontrata confrontando i semestri

Confrontando i risultati ottenuti nel secondo semestre 2006 e 2007 con la variabilità osservata nel primo semestre dello stesso periodo, emerge una riduzione del fenomeno considerato (cioè incidenti evitati e persone salvate) proprio in corrispondenza dell'intervento di controllo notturno. Infatti, mentre nel primo semestre era già in atto una riduzione del numero di morti rispetto l'anno precedente (-5,6%), il numero di incidenti e di feriti registrava un trend in crescita rispettivamente del 5,2% e dell'8,7%.

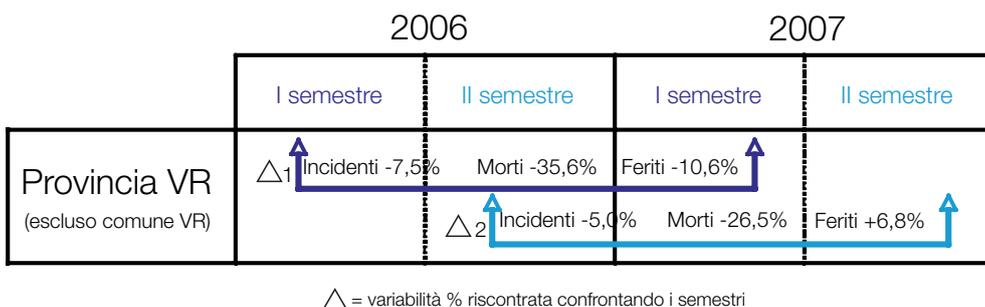
**Grafico 1: Incidenti, morti e feriti (gravi e gravissimi) nel comune di Verona, semestri 2006/2007 – numerosità.**



I grafici mostrano la variazione del numero di incidenti, di morti e feriti nell'arco temporale compreso tra il primo semestre 2006 e il secondo semestre 2007, periodo di attività del progetto "Drugs on street". Da una prima analisi emerge un'evidente riduzione sia del numero di morti che di feriti, e una lieve riduzione del numero degli incidenti stradali.

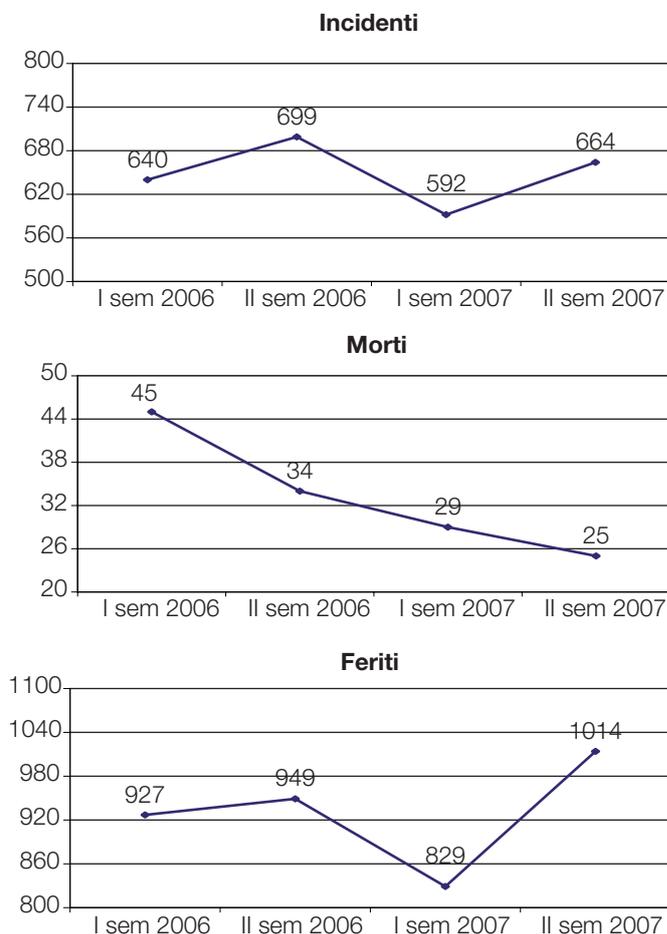
**Figura 2: Variabilità del numero di incidenti, morti e feriti nella provincia di Verona. Analisi per semestri anni 2006 / 2007 – percentuale.**

Provincia di Verona



Esaminando i dati relativi alla sola provincia di Verona, esclusi quindi i dati riferiti al comune, le tendenze osservate risultano discontinue. Infatti, mentre si conferma la tendenza al ribasso del numero di morti (-26,5%), si osserva invece un aumento del numero di feriti pari a +6,8% rispetto al primo semestre 2006/2007.

**Grafico 2: Incidenti, morti e feriti (gravi e gravissimi) nella provincia di Verona (escluso comune VR), semestri 2006 / 2007 – numerosità.**



**Tabella 3: Tassi di incidentalità, letalità e ferimento nel comune e nella provincia di Verona nel secondo semestre 2007 – numerosità.**

	Popolazione residente***	Incidenti	Morti	Feriti	Tasso incidentalità	<b>Tasso letalità**</b>	Tasso ferimento
Comune VR	260718	1275	7	1057	489,03	<b>2,68</b>	405,42
Provincia VR*	619512	664	25	1014	107,18	<b>4,04</b>	163,68
Totale	880230	1939	32	2071	220,28	<b>3,64</b>	235,28

\*escluso comune di Verona

\*\* tasso di mortalità per causa specifica: incidente stradale.

\*\*\* popolazione residente al 01/01/2007, dati ISTAT.

Tassi calcolati per 100.000 abitanti.

Dall'analisi dei tassi di incidentalità, letalità e ferimento calcolati rapportando il numero di incidenti, morti e feriti alla popolazione residente, emerge come nel comune di Verona l'incidentalità e il ferimento sono molto più elevati rispetto alla provincia. Il tasso di mortalità nella provincia, invece, è quasi il doppio rispetto a quello nel comune.

In altre parole nelle strade urbane si registra un maggior numero di incidenti, ma gli incidenti in provincia sono di maggiore gravità.

Un altro indicatore utile al fine di quantificare l'impatto dell'attività del progetto "Drugs on street: no crash" sulla sicurezza stradale è quello riferito al danno fisico. In questo contesto il danno fisico alle persone, provocato dagli incidenti stradali, è espresso dal numero di feriti e di morti.

L'indicatore di variabilità globale del danno fisico è stato calcolato sommando la variabilità percentuale (ponderata per gravità del danno) dei morti e dei feriti, nel secondo semestre 2006 e nel secondo semestre 2007, riferiti sia alla provincia che al comune di Verona. Ebbene, nel comune di Verona si assiste ad una riduzione percentuale del danno fisico pari a -47,6%. Nella provincia invece la riduzione è inferiore, pari a -19,7%.

Un altro aspetto considerato è stato quello relativo al numero di patenti ritirate per violazione dell'art. 186 "Guida sotto l'influenza dell'alcol", e dell'art. 187 "Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti" del Codice della Strada.

Dai dati forniti dalla Prefettura di Verona, grazie ai controlli svolti durante l'attività del progetto Drugs on Street (luglio 2007 – gennaio 2008) sono stati eseguiti un totale di 280 provvedimenti di sospensione della patente.

Nella seconda fase del progetto il numero di provvedimenti è maggiore, in virtù di un gruppo interforze che poteva contare sul contributo di numerose pattuglie delle Forze dell'Ordine, mentre nella prima fase il lavoro veniva condotto solo dalla Polizia Stradale.

### Tassi di incidentalità, letalità e ferimento

### Variabilità globale del danno fisico

### Patenti ritirate

**Tabella 4: Numero di patenti ritirate durante l'attività del progetto – numerosità e percentuale.**

	art. 186	art. 187	Totale
I fase outdoor*	45	20	65
II fase indoor**	143	72	215
Totale	188	92	280

\* 5 uscite totali.

\*\* 7 uscite totali.

Analizzando il numero di provvedimenti di sospensione della patente per violazione degli articoli 186 e 187 del Codice della Strada, riferiti al periodo compreso tra luglio 2006 e gennaio 2008, è emerso che il numero di patenti ritirate tra luglio 2006 e gennaio 2007 è inferiore rispetto al numero di patenti ritirate tra luglio 2007 e gennaio 2008, mesi durante i quali si è svolta l'attività di controllo su strada da parte del Dipartimento delle Dipendenze e delle Forze dell'Ordine.

**Tabella 5: Sospensioni di patente a seguito della violazione degli artt. 186 e 187 del C.d.S. nel periodo luglio/gennaio, anni 2006-2007-2008.**

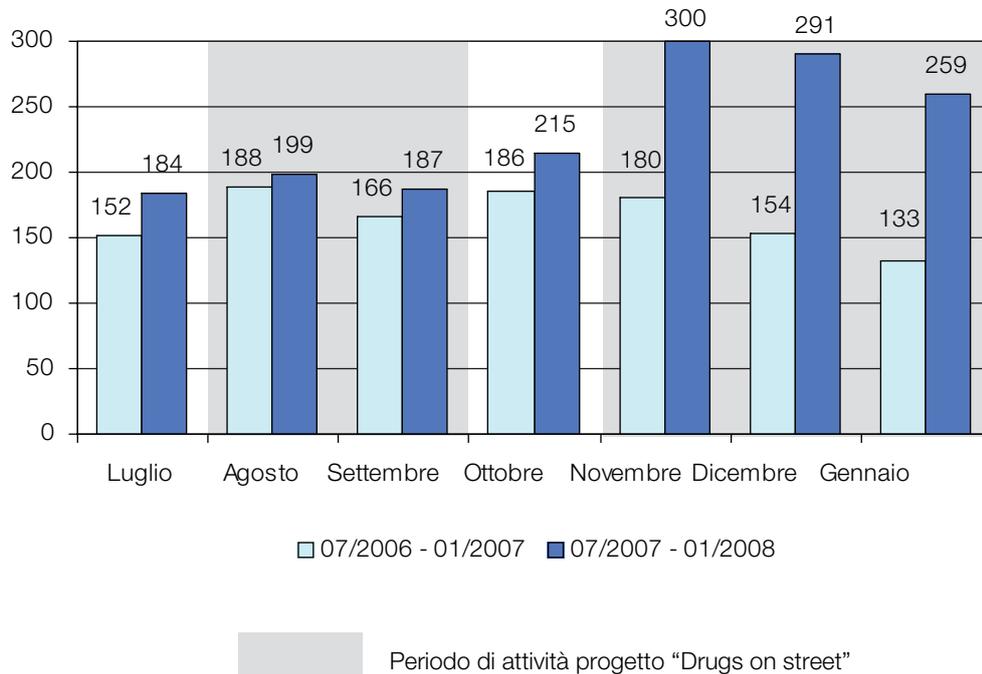
**Aumento delle  
infrazioni artt. 186  
e 187 C.d.S.**

	Art. 186	Art. 187	Totale patenti ritirate
07/2006 - 01/2007	1159	59	1218
07/2007 - 01/2008	1635	179	1814
<b>VAR. %</b>	<b>+ 41,1</b>	<b>+ 203,4</b>	<b>+ 48,9</b>

Dallo studio della variabilità riscontrata tra i periodi in esame si è registrato un aumento dei provvedimenti di sospensione per le violazioni di entrambi gli articoli del C.d.S. Tuttavia a fronte di un aumento complessivo di circa il 49% delle sospensioni, è da rimarcare il fatto che il numero di ritiri di patente per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti è aumentato di oltre il 200%.

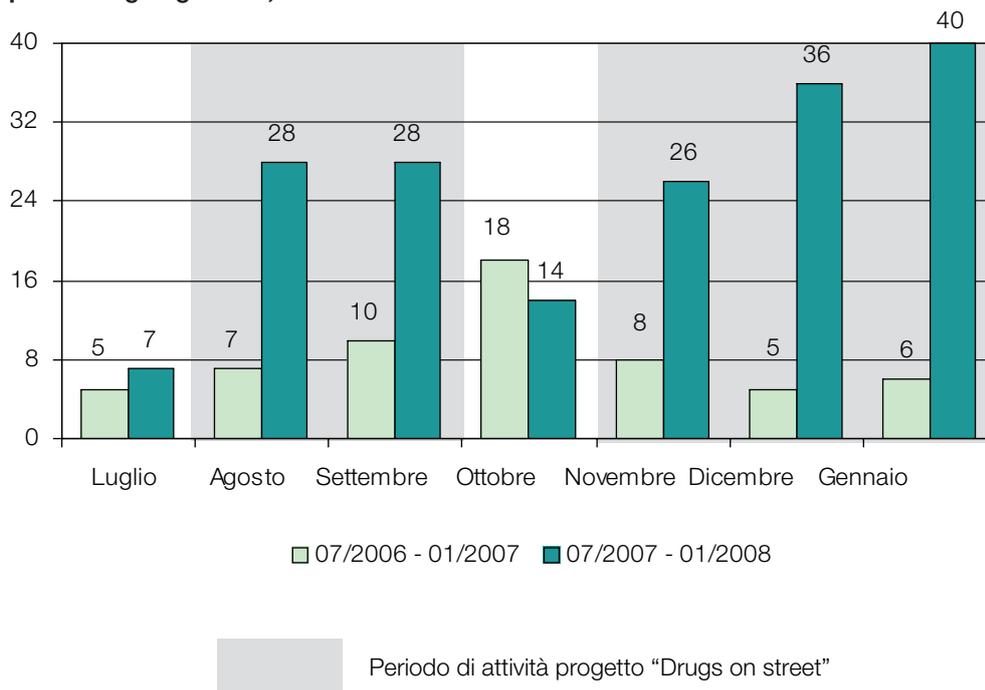
Per rendere visibile e più comprensibile la variabilità accertata, vengano di seguito proposti dei grafici a barre che illustrano il numero di provvedimenti eseguiti nell'arco temporale considerato. Le aree evidenziate in grigio corrispondono ai mesi in cui il gruppo interforze ha operato.

**Grafico 3: Sospensioni di patente a seguito della violazione dell'art. 186 del C.d.S. nel periodo luglio/gennaio, anni 2006 - 2007 - 2008 - numerosità.**



L'incremento maggiore si riscontra soprattutto nei mesi di novembre, dicembre 2007 e gennaio 2008 (fase outdoor del progetto) per i ritiri di patente dovuti sia a guida in stato di ebbrezza da alcol sia per le sostanze stupefacenti. Rispetto a quest'ultimi, inoltre, anche i mesi di agosto e di settembre 2007 (fase indoor del progetto) sono stati caratterizzati da un alto numero di provvedimenti adottati rispetto l'anno precedente.

**Grafico 4: Sospensioni di patente a seguito della violazione dell'art. 187 del C.d.S. nel periodo luglio/gennaio, anni 2006 - 2007 - 2008 - numerosità.**



I risultati relativi al calo degli incidenti stradali, dei morti e dei feriti vanno interpretati alla luce dei dati diffusi dal Ministero dei Trasporti, a sei mesi dall'introduzione del Decreto Legislativo sulla sicurezza stradale (D. L. 3 agosto 2007 n. 117) che indicano a livello nazionale una riduzione del tasso di mortalità che si aggira attorno al 20% nei 12 mesi appena trascorsi (anno 2007).

Inevitabilmente anche altri fattori concomitanti hanno contribuito a questa forte riduzione del numero dei morti. Infatti, come illustrato nel precedentemente capitolo, le iniziative intraprese a Verona per aumentare la sicurezza sulle strade sono state numerose. Rimane, però, suggestiva e significativa la concomitanza di tali dati con l'azione di prevenzione espletata dalle Forze dell'Ordine e dal Dipartimento delle Dipendenze.

Il progetto, inoltre, si è rilevato utile anche ai fini dell'intercettazione delle infrazioni all'art. 187 del Codice della Strada, ottenendo come risultato un aumento delle patenti ritirate pari al 203%. A tal proposito è opportuno ricordare che tale aumento si è concentrato soprattutto nei mesi in cui il progetto è stato implementato.

L'impiego dell'Unità di Diagnosi Clinica Tossicologica dimostra, quindi, una notevole funzione coadiuvante a beneficio dell'attività di controllo delle Forze dell'Ordine, poiché fornisce loro i mezzi necessari ad eseguire un numero maggiore di controlli in tempi più rapidi.

In conclusione, è possibile sostenere che l'attività congiunta di Forze dell'Ordine e Dipartimento delle Dipendenze ha significativamente raggiunto gli obiettivi prefissati. Insieme alle altre attività promotrici della sicurezza stradale adottate nell'area veronese, il progetto "Drugs on street: no crash" ha contribuito fortemente a prevenire le conseguenze nefaste di conducenti alla guida in condizioni psicofisiche alterate e, quindi, a rafforzare la sicurezza delle strade di Verona.

## Conclusioni