

*La sicurezza dei motociclisti
i rischi sulle 2 ruote
e impatto sanitario della circolazione
su moto*

Dott.ssa Silvia Baiardi

*Coordinamento del Piano Locale di Prevenzione della ASL AL-
Epidemiologia Aziendale - Staff della Direzione del Dipartimento di Prevenzione*

PREMESSA

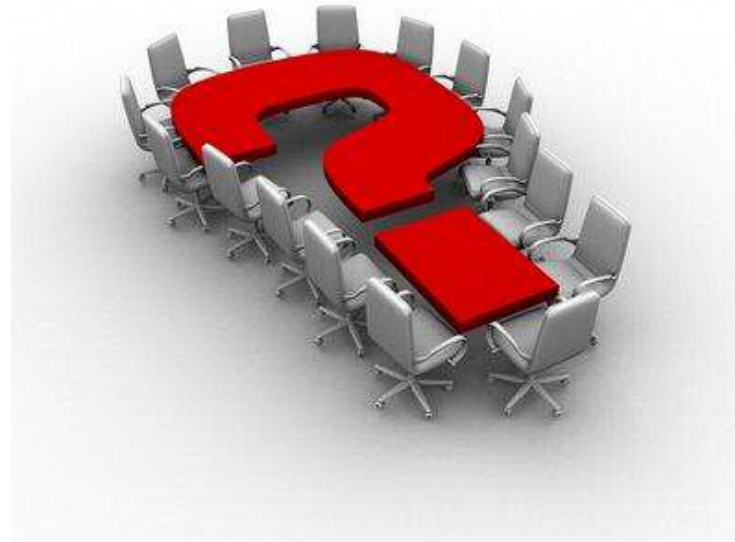
Codice della strada (Decreto Legislativo 285/92 e successive modifiche)

Edizione Maggio 2014: Testo aggiornato alle modifiche apportate dal DECRETO 10 gennaio 2014, n. 30 (in G.U. 17/03/2014, n.63)

Articolo 1 del Codice della Strada

- *Comma 1) La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.....*
- *Comma 3) Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il **Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale - (PNSS)***

- *Conoscenza dettagliata del fenomeno, in particolare nelle aree urbane.*
- *Conoscenza della reale efficacia/efficienza degli interventi realizzati*



INCIDENTI STRADALI...LE DIMENSIONI DEL FENOMENO...

Nel 2013, sulla base di una stima preliminare, si sono verificati in Italia 182.700 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti, entro il trentesimo giorno, è pari a 3.400, mentre i feriti ammontano a 259.500.

Rispetto al 2012, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti con lesioni a persone (-2,2%) e del numero dei morti (-6,9%), in calo anche i feriti (-2%).

INCIDENTI STRADALI...LE DIMENSIONI DEL FENOMENO...

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI IN ITALIA¹
Anni 2012 e 2013 valori assoluti e variazioni percentuali per l'anno 2013 (rispetto all'anno 2012)

| INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI | Valori assoluti | | Variazioni percentuali 2013/2012 |
|--|-----------------|------------|-------------------------------------|
| | 2012 (a,b) | 2013 (b,c) | |
| Incidenti stradali con lesioni a persone | 186.726 | 182.700 | -2,2 |
| Morti (entro il 30° giorno) | 3.653 | 3.400 | -6,9 |
| Ferti | 264.716 | 259.500 | -2,0 |

(a) L'incidente stradale viene definito come "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti lesioni alle persone (morti entro il 30° giorno e/o feriti)".

(b) Fonte: Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anni 2012 - 2013.

(c) Valori basati su stima preliminare per l'anno 2013.

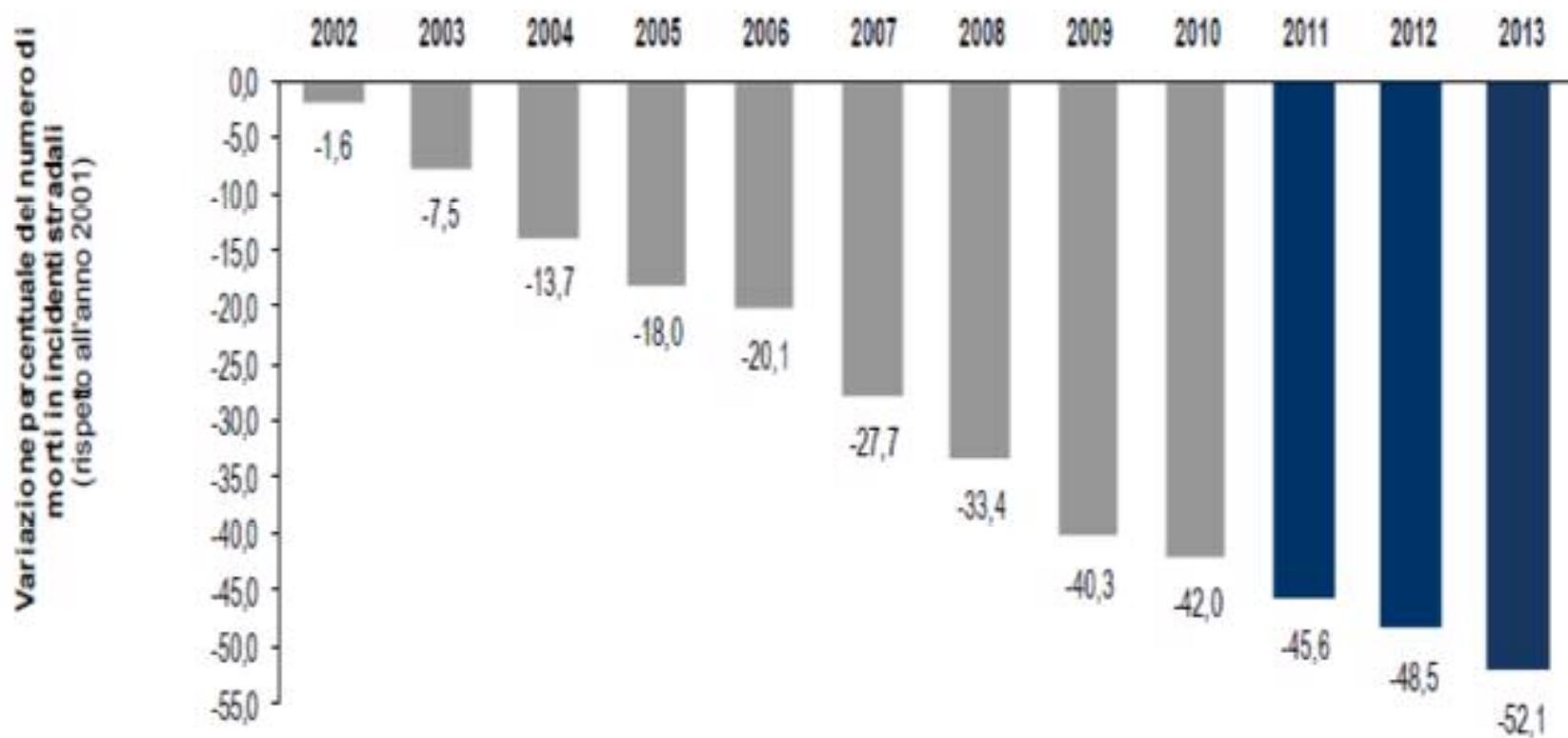
¹ I dati della rilevazione statistica degli incidenti stradali con lesioni a persone possono essere soggetti a revisione su richiesta degli organi diretti e intermedi di rilevazione.

INCIDENTI STRADALI...LE DIMENSIONI DEL FENOMENO...

L'indice di mortalità, calcolato come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni moltiplicato 100, è pari, a 1,86. Tale valore è in lieve diminuzione rispetto a quello registrato per il 2012 (1,96).

Rispetto al 2001, il numero di morti è diminuito nel 2013 del 52,1%. Tra il 2011 e il 2013, invece, la variazione percentuale è stata pari a -11,9%.

FIGURA 1. VARIAZIONE PERCENTUALE DEL NUMERO DI MORTI Anni 2002-2013 (rispetto all'anno 2001)



Fonte: Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Anni 2001 - 2013

Il maggior contributo alla diminuzione del totale delle vittime in incidente stradale è dato, nel 2013, dalla flessione del numero dei morti su strade extraurbane (-8,6%) e sulle strade urbane (-8,5%). Il valore è pressoché stabile, invece, sulle autostrade, per le quali, però, era già stato registrato un forte calo negli anni precedenti.

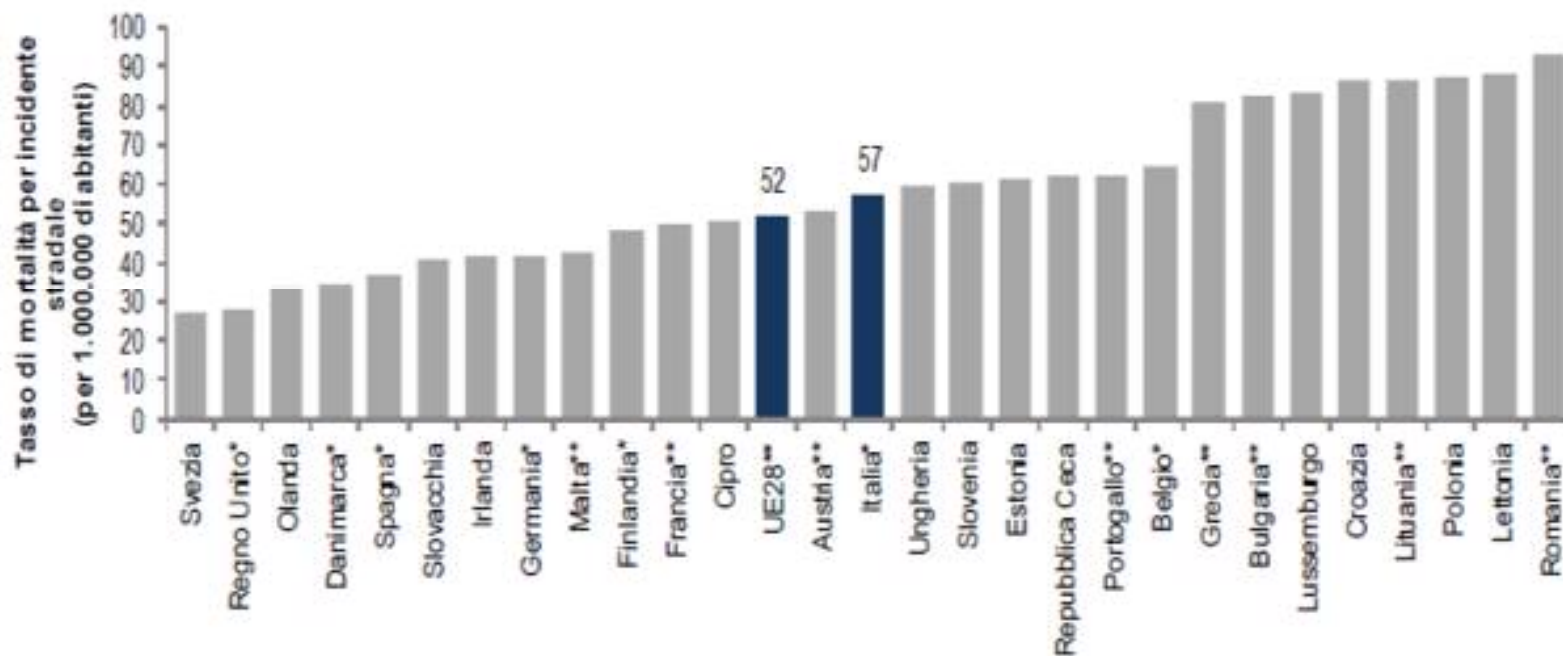
L'indice di mortalità secondo la localizzazione dell'incidente, basato sulla stima preliminare per l'anno 2013, risulta pari a 3,44 per le autostrade, 4,62 per le strade extraurbane principali e 1,04 per le strade urbane e per le extraurbane secondarie.

Il programma Europeo di azione per la sicurezza stradale 2011-2020 prevede un ulteriore dimezzamento del numero dei morti sulle strade entro il 2020 e una riduzione dei feriti gravi. A tal fine, per stabilire un target, è necessario che i Paesi UE si impegnino ad applicare la definizione armonizzata di gravità delle lesioni stabilita a livello internazionale.

Con riferimento al contesto internazionale, le stime preliminari dei tassi di mortalità, calcolati come rapporto tra il numero dei morti in incidente stradale e la popolazione residente (tassi per 1.000.000 di abitanti), registrati nel 2013 tra i Paesi dell'Ue28, variano tra 27 per la Svezia e 93 per la Romania. Il valore per l'Italia è pari a 57, a fronte di una media Europea di 52 morti per milione di abitanti.

(Aggiornato 18.05.2014)

FIGURA 2: TASSI DI MORTALITÀ PER INCIDENTE STRADALE TRA I PAESI UE28. ANNO 2013
 (Tassi per 1.000.000 di abitanti)



IL NUOVO OBIETTIVO AL 2020 *COMUNICAZIONE della Commissione Europea*

“Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 -2020 per la sicurezza stradale”

Sulla base dei risultati raggiunti dall'Italia fino ad oggi in termini di riduzione dell'incidentalità e in accordo agli orientamenti in materia di sicurezza stradale della Commissione Europea, la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato una prima versione del documento denominato "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Orizzonte 2020" (PNSS Orizzonte 2020).

Il PNSS Orizzonte 2020, accogliendo gli obiettivi e gli indirizzi della Commissione Europea, da questa definiti negli Orientamenti programmatici sulla sicurezza stradale per il periodo 2011-2020, prosegue l'azione del precedente Piano 2001-2010 e ne costituisce un aggiornamento.

“Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 -2020 per la sicurezza stradale”

Obiettivi:

Il PNSS Orizzonte 2020 propone un sistema gerarchico di obiettivi, in modo da tener conto sia dell’andamento generale dell’incidentalità, che, più in particolare, di quello delle categorie a maggior rischio.

Argomentazione

Incidentalità ciclisti e pedoni. Per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, la strategia non è quella di limitare la mobilità ciclistica o quella pedonale, ma è quella di **proteggere** tali utenze con strategie e misure che sono già presenti nel PNSS Orizzonte 2020. Il Piano non intende agire o influenzare la ripartizione modale delle singole componenti del traffico veicolare, motorizzate o non motorizzate, ma **si prefigge di individuare le azioni possibili per ridurre il rischio di incidente stradale per ciascuna categoria.**

Raccolta e analisi dati su incidenti ciclisti e pedoni. L’aumento della conoscenza attraverso il miglioramento della raccolta dei dati e lo studio degli stessi è uno degli obiettivi del PNSS Orizzonte 2020 per tutte le categorie di utenti della strada, inclusi ciclisti e pedoni.

Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 -2020 per la sicurezza stradale”

Linee strategiche:

Il PNSS Orizzonte 2020 definisce sia delle linee strategiche di miglioramento della sicurezza stradale specifiche per le categorie maggiormente a rischio, sia delle linee strategiche generali che interessano tutte le componenti di utenza del sistema stradale, nonché i diversi fattori che entrano in gioco nei fenomeni di incidentalità.

Fermate TPL. Fra le linee strategiche relative ai Pedoni viene accolto il suggerimento di richiamare anche le fermate dei mezzi del TPL all'interno di percorsi pedonali protetti. Tale richiamo è stato già incluso all'interno delle linee strategiche relative alla sicurezza dei bambini per quanto riguarda gli interventi sull'infrastruttura per la protezione di tale categoria di utenza nei percorsi casa-scuola-casa.

Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 -2020 per la sicurezza stradale”

Condivisione delle 7 specifiche aree di intervento indicate dalla Commissione Europea:

- 1.miglioramento dell'educazione stradale e della preparazione degli utenti della strada
- 2.rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale
- 3.miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali
- 4.miglioramento della sicurezza dei veicoli
- 5.promozione dell'uso delle moderne tecnologie per migliorare la sicurezza stradale
- 6.miglioramento dei servizi di emergenza e assistenza post-incidente
- 7.protezione degli utenti vulnerabili della strada

IL NUOVO OBIETTIVO AL 2020

COMUNICAZIONE della Commissione Europea

“Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 -2020 per la sicurezza stradale”

-50% del numero totale di vittime della strada nell'Unione nel periodo 2011-2020 a partire dal numero di decessi del 2010.

2010 -> 4.090

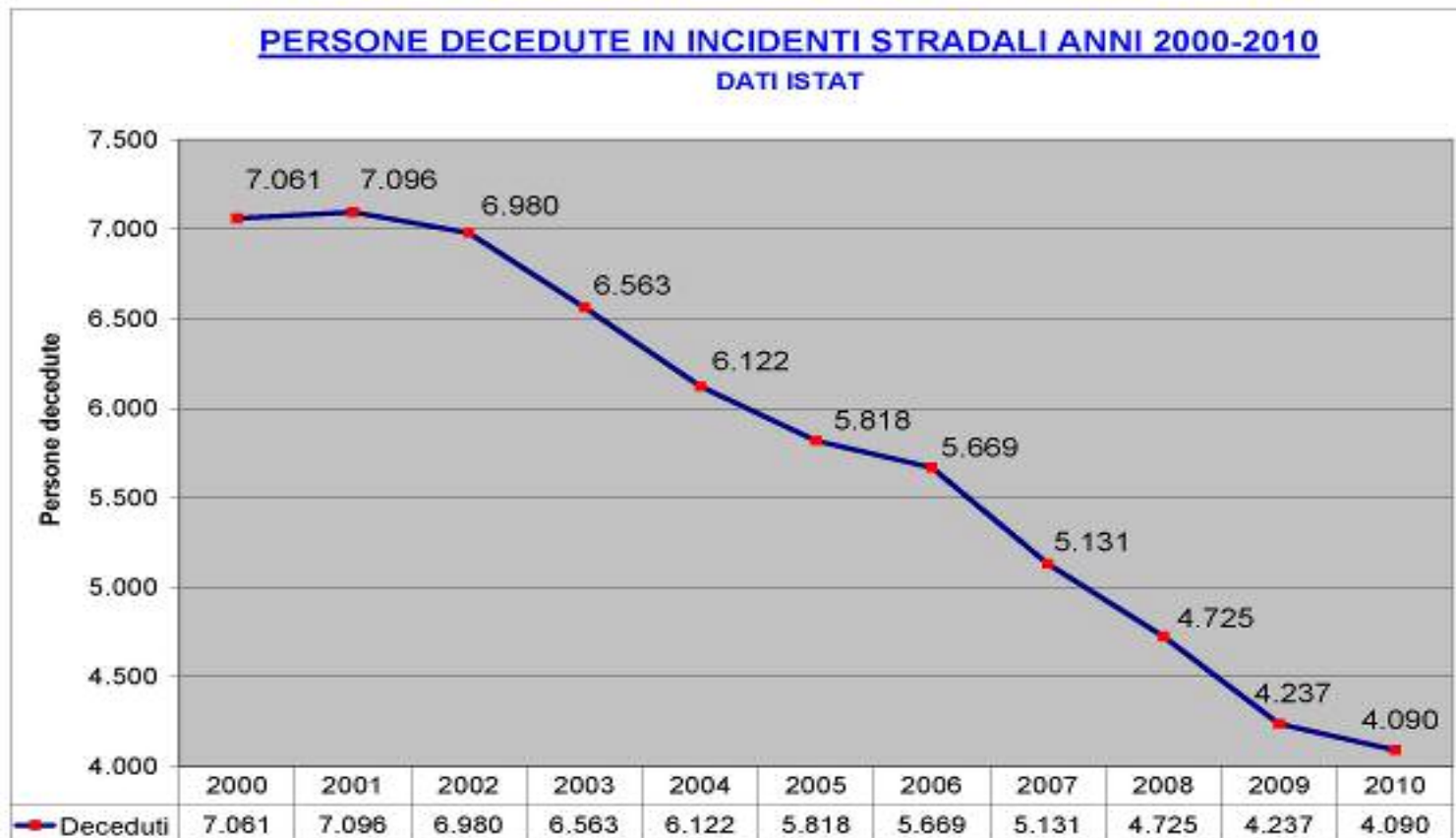
2020 -> 2.045



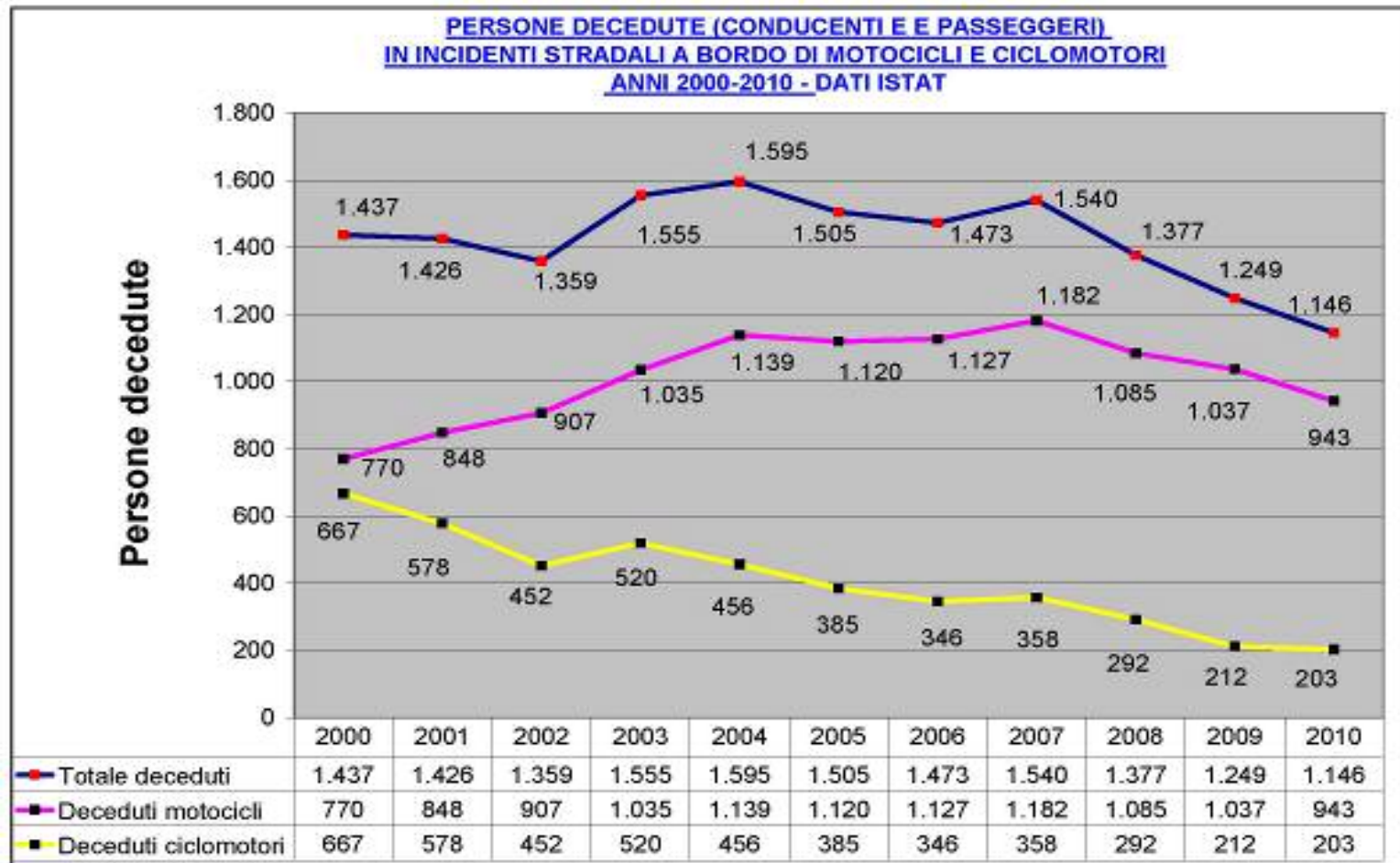
*(Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
Aggiornamenti Agosto 2014)*

Ma...facciamo un passo indietro...

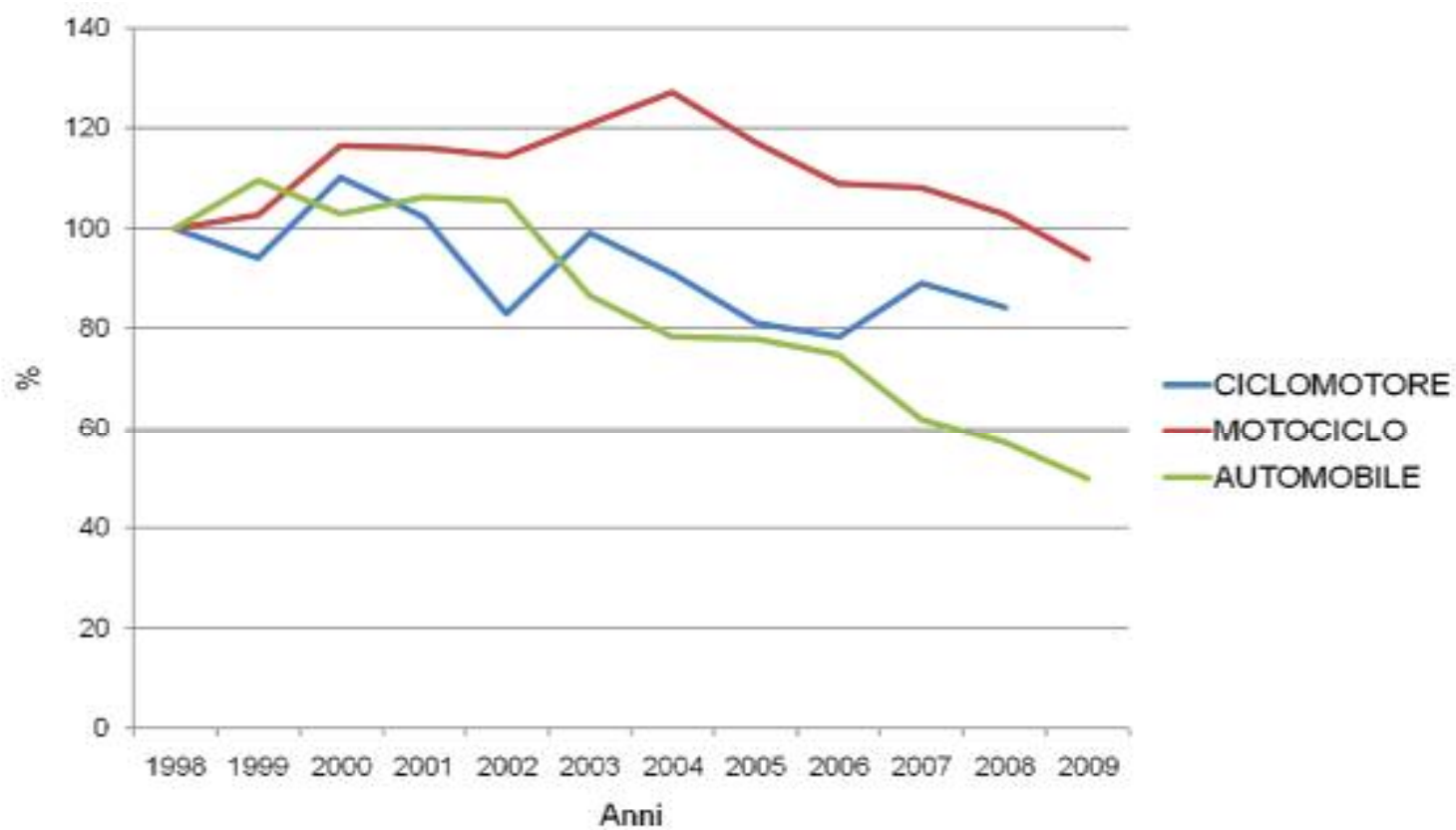
L'INCIDENTALITA' NEL DECENNIO



L'INCIDENTALITA' SULLE 2 RUOTE



**Incidenti stradali: Indice andamento tasso mortalità standardizzato ogni 100.000
veicoli circolanti per tipo di veicolo Italia periodo 1998/2009
(base anno 1998 = 100)**



FONTE: elaborazione ISS su dati ACI-ISTAT, ANCMA

I RISCHI SULLE DUE RUOTE



Se sui ciclomotori il rischio di perdere la vita per incidente stradale è pari a quello delle autovetture, quello che si corre sui motocicli è più del doppio, mentre in entrambi i casi l'indice di lesività (numero di feriti ogni 100 veicoli coinvolti in sinistri) è del 100%.



**Distribuzione % infortuni motocicletta e ciclomotore
per tipo lesione e area corporea.**

**Campione italiano centri di Pronto soccorso
Database INTEGRIS anno 2010 (n=15.997)**

| Area Corporea | Contusione | Abrasione | Ferita | | Frattura | Lussazione | Strappo | Altro | Trauma | Totale |
|--|-------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|--------------|
| | | | aperta | chiusa | | | | trauma | non specificato | |
| Faccia nms | 1,3 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,4 |
| Cranio | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Testa nms | 4,3 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 5,5 |
| Colonna cervicale | 2,6 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,2 |
| Collo ns | 2,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,1 |
| Colonna torace | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,4 |
| Torace nms | 3,4 | 0,0 | 0,0 | 1,9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 5,4 |
| Addome, bacino, colonna lombare | 2,3 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,0 |
| Colonna lombare e sacrale | 2,8 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,4 |
| Tronco altro | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Dita mano | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Arti superiori nms | 14,2 | 0,0 | 0,6 | 4,5 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 20,0 |
| Anca | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Ginocchio | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,6 |
| Caviglia | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Piede | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Arti inferiori nms | 31,9 | 0,0 | 1,0 | 8,1 | 2,3 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 43,8 |
| Altro specificato | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 1,3 |
| Altro nms | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 4,9 | 4,9 | 6,0 |
| Totale | 67,3 | 0,3 | 2,6 | 16,7 | 5,2 | 0,4 | 1,6 | 5,8 | 5,8 | 100,0 |

Impatto sanitario della circolazione su ciclomotore – Italia 2000-2008

| Anno | Morti | Ricov. | Accessi PS | Veicoli circolanti | Morti ogni 100.000 veic. | Ricov. ogni 100.000 veic. | Accessi PS ogni 100.000 veic. |
|-------------|--------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| 2000 | 637 | 12.740 | 146.510 | 5.300.000 | 12,0 | 240 | 2.764 |
| 2001 | 578 | 11.560 | 132.940 | 5.180.000 | 11,2 | 223 | 2.566 |
| 2002 | 452 | 9.040 | 103.960 | 5.000.000 | 9,0 | 181 | 2.079 |
| 2003 | 520 | 10.400 | 119.600 | 4.810.000 | 10,8 | 216 | 2.486 |
| 2004 | 456 | 9.120 | 104.880 | 4.600.000 | 9,9 | 198 | 2.280 |
| 2005 | 385 | 7.700 | 88.550 | 4.360.000 | 8,8 | 177 | 2.031 |
| 2006 | 346 | 6.920 | 79.580 | 4.050.000 | 8,5 | 171 | 1.965 |
| 2007 | 358 | 7.160 | 82.340 | 3.690.000 | 9,7 | 194 | 2.231 |
| 2008 | 305 | 6.100 | 70.150 | 3.321.000 | 9,2 | 184 | 2.112 |

FONTE: ISS, ACI-ISTAT, ANCMA

Impatto sanitario della circolazione su motociclo – Italia 2000-2008

| Anno | Morti | Ricov. | Accessi PS | Veicoli circolanti | Morti ogni 100.000 veic. | Ricov. ogni 100.000 veic. | Accessi PS ogni 100.000 veic. |
|-------------|--------------|---------------|-------------------|---------------------------|---------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| 2000 | 770 | 15.400 | 177.100 | 3.375.782 | 22,8 | 456 | 5.246 |
| 2001 | 848 | 16.960 | 195.040 | 3.732.306 | 22,7 | 454 | 5.226 |
| 2002 | 907 | 18.140 | 208.610 | 4.049.592 | 22,4 | 448 | 5.151 |
| 2003 | 1.035 | 20.700 | 238.050 | 4.375.947 | 23,7 | 473 | 5.440 |
| 2004 | 1.139 | 22.780 | 261.970 | 4.574.644 | 24,9 | 498 | 5.727 |
| 2005 | 1.133 | 22.660 | 260.590 | 4.938.359 | 22,9 | 459 | 5.277 |
| 2006 | 1.127 | 22.540 | 259.210 | 5.288.818 | 21,3 | 426 | 4.901 |
| 2007 | 1.182 | 23.640 | 271.860 | 5.590.183 | 21,1 | 423 | 4.863 |
| 2008 | 1.180 | 23.600 | 271.400 | 5.859.094 | 20,1 | 403 | 4.632 |

FONTE: ISS, ACI-ISTAT, ANCMA



IL SISTEMA ULISSE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Istituto Superiore di Sanità

SISTEMA ULISSE
e l'uso dei dispositivi di sicurezza in Italia.

Prevalenze d'uso del casco in zona urbana
centrale
(medie pesate regionali relative al periodo 2009
-I°sem. 2011)

Legenda

- fino al 60%
- dal 60 all'80%
- oltre l'80%

LE ORIGINI DEL SISTEMA ULISSE

Il sistema ULISSE è frutto della collaborazione tra l'Istituto Superiore di Sanità (ISS) e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) nell'ambito dell'epidemiologia e la prevenzione degli incidenti stradali.

ULISSE nasce nel dicembre del 2000 come ideale prosecuzione del Progetto Casco2000 con il quale ISS e MIT fornirono una misura quantitativa dell'impatto della legge 472/99 che estendeva l'uso del casco ai maggiorenni su ciclomotore.

LE ORIGINI DEL SISTEMA ULISSE

Il sistema Ulisse risponde ad una precisa esigenza manifestata negli Indirizzi generali e linee guida di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale ove veniva rimarcato come *“fosse, dunque, urgente avviare un ampio sistema di rilevazioni che, a titolo esemplificativo, riguarderà:*

...indagini sull'uso del casco e delle cinture di sicurezza con caratteristiche adeguate a restituire risultati per ripartizione provinciale, per le principali tipologie territoriali (grandi città, strutture insediative diffuse, insediamenti turistici, ecc.) e per tipologia di mobilità” (pp. 150-151).

Uso dei dispositivi di sicurezza nelle regioni italiane (2000-2011) Nord Italia

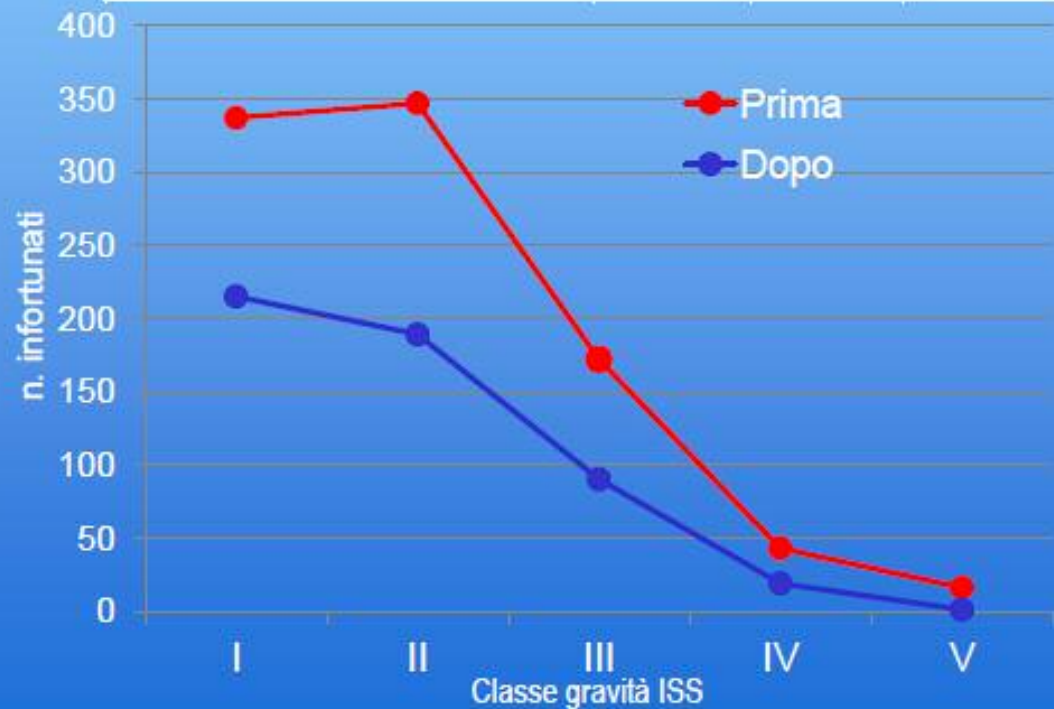
| Regione | CINTURE Triennio 2000-2002 | CINTURE Triennio 2009-2011 | CINTURE Diff. % | CASCO Triennio 2000-2002 | CASCO Triennio 2009-2011 | CASCO Diff. % |
|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Piemonte | 38,3% | 71,1% | +32,8% | 93,6% | 100,0% | +6,4% |
| Valle d'Aosta | 27,0% | 78,3% | +51,3% | 80,0% | 100,0% | +20,0% |
| Lombardia | 36,9% | 81,2% | +44,4% | 94,2% | 99,8% | +5,6% |
| Trentino Alto Adige | 53,9% | 77,9% | +24,0% | 99,8% | 100,0% | +0,2% |
| Veneto | 49,8% | 78,5% | +28,7% | 97,1% | 100,0% | +2,9% |
| Friuli Venezia Giulia | 54,4% | 84,2% | +29,8% | 99,9% | 100,0% | +0,1% |
| Liguria | 26,4% | 73,6% | +47,2% | 99,2% | 100,0% | +0,8% |
| Emilia Romagna | 38,9% | 74,8% | +35,9% | 98,6% | 100,0% | +1,4% |

| Classi di gravità | Injury Severity Score |
|-------------------|-----------------------|
| I | 1 |
| II | 2-3 |
| III | 4-8 |
| IV | 9-15 |
| V | ≥16 |

Estensione obbligo casco su ciclomotore ai maggiorenni

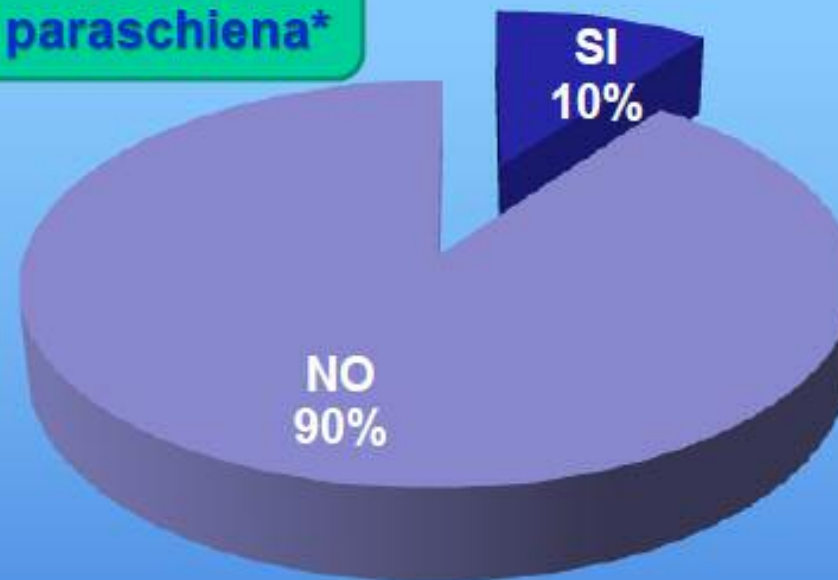
Studio su un campione di 1.441 schede di traumi su ciclomotore provenienti da 40 centri di pronto soccorso con informazioni cliniche affidabili per la valutazione della gravità. Riduzioni significative sia rispetto ai punteggi ISS (Injury Severity Score) prima-dopo (test U a due code: $p < 0.017$), sia riguardo alle 5 classi ISS da noi utilizzate (test U a due code: $p = 0.027$)

| Legge 472/2000 in vigore 30/03/2000 | prima | dopo | diff. (%) |
|-------------------------------------|-------|------|-----------|
| traumi cranici puri | 58 | 18 | -69% |
| traumi cranici associati | 292 | 66 | -77% |
| altre lesioni | 619 | 388 | -37% |



Le prime rilevazioni del progetto ST.E.P. indicano che appena il 10% dei conducenti di motocicli e ciclomotori utilizza un dispositivo paraschiena a guscio rigido e/o giubbotto o gilet con airbag, mentre 3 conducenti su 4 (72%) non utilizzano alcun mezzo di protezione.

Uso del paraschiena*



* Dato aggiornato al 28 marzo 2012

Fonte: progetto ST.E.P.
Istituto superiore di Sanità

- Reparto Ambiente e Traumi
- Servizio informatico, documentazione, biblioteca e attività editoriali - Settore Informatico

Polizia Stradale

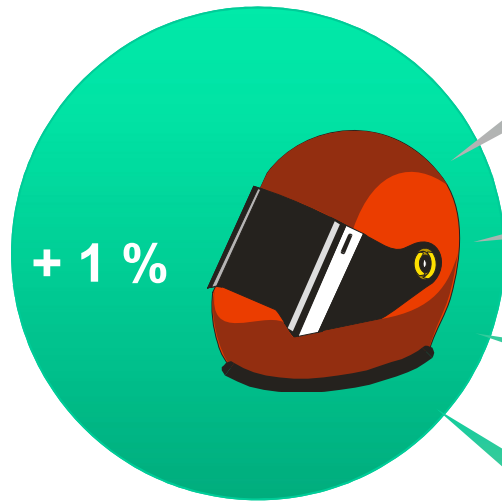
In sintesi

Una conoscenza affidabile dell'uso delle cinture di sicurezza e del casco è un punto di partenza necessario di ogni politica indirizzata verso una decisa riduzione della mortalità e della morbosità secondarie ad incidente stradale.

In termini di costi-benefici incrementare l'uso dei dispositivi di sicurezza costituisce una delle azioni di prevenzione più importanti e meno costose da attuare nel breve termine, anche in funzione del raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle vittime della strada fissati a livello europeo e nazionale.

**Effetti socio-sanitari dell'aumento dell'1%
dell'uso
del casco su ciclomotore**

Progetto Casco 2000



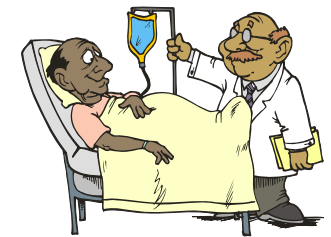
- 2 morti/anno



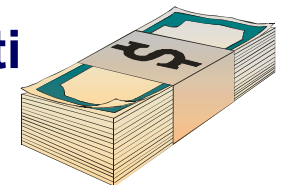
- 4 invalidi gravi/anno



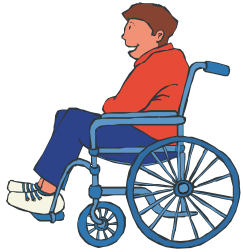
**- 100 ricoveri per
trauma cranico**



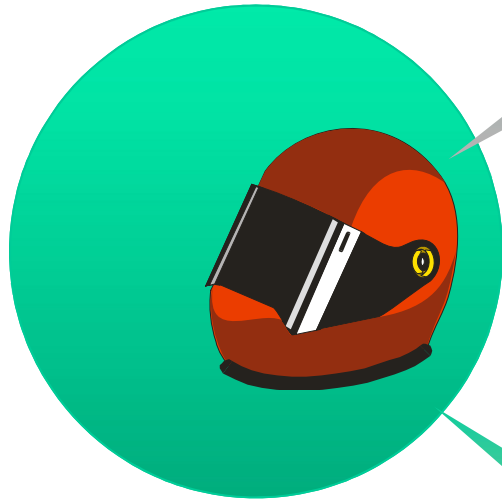
**- 2,6 milioni di euro di costi
socio-sanitari diretti e
indiretti**



FONTE: ISS

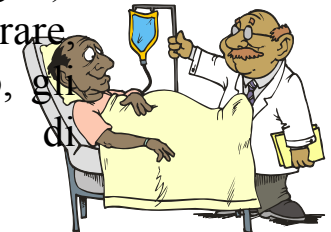


Progetto Casco 2000



Per valutare l'efficacia della Legge (n. 472 del 07.12.1999, entrata in vigore il 30.03.2000) sul casco è stato attivato un sistema di sorveglianza dell'uso del casco (Progetto Casco 2000) al quale hanno aderito 57 ASL distribuite su tutto il territorio nazionale (26 al nord, 11 al centro e 20 al sud).

Effettuando almeno 3 rilevamenti a settimana, ciascuno della durata di un'ora, in postazioni fisse distribuite sul loro territorio, sono state compiute oltre 290.000 osservazioni sui ciclomotoristi nei 5 mesi a cavallo dell'entrata in vigore della legge (da febbraio a giugno). Inoltre è stato possibile monitorare presso 27 centri di pronto soccorso, gli arrivi per incidenti stradali di ciclomotori.



FONTE: ISS

DAL CASCO AGLI ALTRI DISPOSITIVI

Il casco (integrale) ha ridotto le morti sul colpo e
limitato le lesioni vertebrali alte,
MA DA SOLO
non è sufficiente a garantire la sicurezza passiva.

La diffusione di altri dispositivi di sicurezza, come il “paraschiena”
(guscio, giacca o gilet con airbag)
POTREBBE RIDURRE
i danni a carico del midollo spinale e
della colonna vertebrale.



STEP - Studio Efficacia Para

www.iss.it/site/step/newform.aspx

STEP
Studio Efficacia Paraschienna

Polizia di Stato

- Home
- Nuova scheda
- Ricerca
- FAQ
- Contatti
- Admin

login
polestrad@iss.rm@iss.it

Uso del paraschienna tra i conducenti dei motomezzi a due ruote

Circostanze relative all'incidente

Sezione Polizia Stradale RM

Nr. protocollo PS2000

Data (gg/mm/aaaa) Ora (hh) minuti (mm)

Comuna

Localizzazione

Tipo strada

Tipo veicolo

Dinamica

Circostanze relative al conducente

Età (in anni compiuti) Genere

Paraschienna a guidone rigido

Giocattolist con airbag

Altri indumenti con rinforzi ginocchia, gomiti o spalle

Uso casco

Conseguenze

Mezzo evacuazione (se ferito)

In caso di ricovero ospedaliero

Trama cranico

Trama spinale tratto

- cervicale
- toracico
- lombare
- coccigeo-occipite

Giorni di ricovero

Esito ricovero

Circostanze relative al trasportato

ST.E.P.
Studio Efficacia Paraschiena



Polizia di Stato

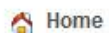


STEP - Studio Efficacia Para x

www.iss.it/site/step/searchfrm.aspx



Polizia di Stato



Home



Nuova scheda



Ricerca



FAQ



Contatti



Admin

login

polstradaiss.rm@iss.it

STEP Studio Efficacia Paraschiena

Elenco schede inserite

| ID | PS2000 | Data incid. | Comune | Paraschiena | Conseguenze |
|----|--------|-------------|---------------------|-------------|------------------------------|
| 41 | 1 | 21/10/2011 | Tivoli - (RM) | NO | Illeso (prosegue il viaggio) |
| 42 | 2 | 05/11/2011 | Fiano Romano - (RM) | SI | Illeso (prosegue il viaggio) |

RISULTATI ATTESI

- **Diffusione uso del dispositivo paraschiena;**
- **Studio impatto del dispositivo sulle lesioni alla colonna vertebrale (tratto toracico, lombare e sacro-coccige).**



Il progetto S.T.E.P. studia l'efficacia del paraschiena sugli incidenti stradali dei motocicli

L'Istituto Superiore di Sanità e il Servizio di Polizia Stradale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza hanno presentato il progetto S.T.E.P. – Studio efficacia paraschiena - un'indagine congiunta per monitorare la diffusione dell'utilizzo del dispositivo tra i conducenti delle due ruote e la sua efficacia sulle conseguenze dell'incidentalità stradale.

A livello europeo questa categoria di utenti risulta essere quella con la quale è più difficile ottenere una riduzione rilevante del tasso di mortalità. Tanto che il Programma dell'Unione europea per il prossimo decennio ha previsto espressamente tra i suoi obiettivi la tutela delle categorie più vulnerabili, tra cui i motociclisti oltre ai pedoni e ai ciclisti. E se sui ciclomotori il rischio di perdere la vita per incidente stradale è pari a quello sulle autovetture, il pericolo che si corre sulle moto è più del doppio.



Il progetto S.T.E.P. studia l'efficacia del paraschiena sugli incidenti stradali dei motocicli

In Italia nel 2009 si sono registrati 22.480 ricoveri ospedalieri e 258.000 accessi al Pronto soccorso (stime ISS). E se è vero che il casco integrale ha ridotto le morti sul colpo e le lesioni vertebrali alte, è altrettanto vero che da solo non è sufficiente a garantire la sicurezza passiva nel suo complesso, non potendo escludere danni ed altri esiti gravi da lesione ad organi vitali. A questo proposito la diffusione di dispositivi di sicurezza, come il paraschiena (gusci, giacca o gilet con airbag) di recente introduzione sul mercato, anche se non obbligatori ai sensi del Codice della Strada, potrebbe ridurre i danni a carico del midollo spinale e della colonna vertebrale.

Lo scopo del progetto di Polizia Stradale e dell'Istituto Superiore di Sanità è quello di indagare per ciascun incidente rilevato, se il paraschiena sia stato utilizzato e quale sia il suo impatto sulle conseguenze dell'infausto evento. Il monitoraggio, della durata di un anno, verrà effettuato su un campione di 10 province italiane distribuite sull'intero territorio nazionale comprese le Isole, tanto da costituire un campione significativo e confezionare una base per approfondire le attività di studio dell'Istituto Superiore di Sanità.

Codice della strada 2014, Camera approva linee guida. Si apre all'omicidio stradale

Se anche il Senato darà l'ok, il Governo avrà un anno per scrivere e sottoporre alle commissioni il testo del nuovo codice della strada. Che dovrà essere più attento agli utenti deboli (anche aprendo le corsie preferenziali ai ciclisti), permettere agli scooter 125cc di viaggiare in autostrada e liberare i controlli telematici su assicurazioni e revisioni. Fra le linee guida per la stesura del testo, anche "l'ergastolo della patente" e l'introduzione del reato di "omicidio stradale".

Aggiornato 10 Ottobre 2014



*Codice della strada 2014, Camera approva linee guida.
Si apre all'omicidio stradale*

Il 09.10.2014 la Camera ha approvato il progetto di legge che conferisce al Governo la delega per la riforma del **codice della strada**.

Se il testo avrà l'ok del Senato, il Governo avrà un anno per scrivere il **nuovo codice** e per ottenere un doppio parere dalle commissioni parlamentari competenti.

Fra le novità più interessanti su cui il Governo dovrebbe essere chiamato a legiferare ci sono il reato di “**omicidio stradale**”, per i casi di omicidio colposo con violazione del codice della strada, e “**l'ergastolo della patente**”, ovvero la possibilità di revocare a vita il permesso di guida.

*Codice della strada 2014, Camera approva linee guida.
Si apre all'omicidio stradale*

I principali “criteri direttivi” della delega, ossia le linee che dovranno guidare la stesura del nuovo codice della strada.

1. Ergastolo della patente.
2. Omicidio stradale.
3. Alcol test più precisi.
4. Bici nelle corsie preferenziali.
5. Anche i 125cc in autostrada.
6. Velocipedi e il car pooling.
7. Limiti di velocità e parcheggi “rosa”.
8. Strisce blu, multe proporzionali.
9. Via i punti patente anche ai minorenni.
10. Controlli telematici su assicurazione e revisione.
11. Fondo per i controlli su strada.

Ergastolo della patente. Saranno possibili la revoca della patente e l'inibizione alla guida perpetue nei casi di omicidio colposo provocato dalle violazioni del codice. Misure che dovranno comunque essere previste se l'omicidio colposo è causato da "conducente alla guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o sotto l'effetto di stupefacenti ovvero in caso di omicidio colposo con più vittime o con morte di una persona e lesioni di una o più persone".

Omicidio stradale. Nei casi di omicidio colposo con violazione delle norme sulla circolazione stradale, sarà definito, anche con eventuali modifiche del codice penale, il reato di "omicidio stradale".

Alcol test più precisi. Il codice deve prevedere l'introduzione di norme "per determinare con precisione e certezza l'alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti, anche ai fini dell'accertamento del reato di omicidio colposo da parte di soggetto alla guida sotto l'effetto di tali sostanze".



Bici nelle corsie preferenziali. Il codice dovrà favorire gli spostamenti a piedi e in bici. Per proteggere “l’utenza vulnerabile”, sarà previsto anche l’accesso di biciclette, ciclomotori e motocicli nelle corsie riservate ai mezzi pubblici.

Anche i 125cc in autostrada. Secondo le linee approvate alla Camera, nel codice dovrà essere introdotta la possibilità di circolare sulle autostrade e sulle superstrade per i motocicli di cilindrata superiore a 120 cc, se condotti da maggiorenni.

Velocipedi e il car pooling. Due emendamenti hanno aggiunto fra i criteri “la previsione della possibilità di svolgere servizio di piazza con velocipedi” e “l’introduzione di una definizione normativa di car pooling inteso come servizio di trasporto, non remunerato, basato sull’uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che debbano percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari pubblici o privati, anche attraverso l’utilizzo di strumenti informatici”.

IL CODICE
DELLA STRADA



Limiti di velocità e parcheggi “rosa”. Sarà possibile, per i Comuni, ridurre i limiti di velocità in città e riservare appositi spazi per il parcheggio delle **donne in stato di gravidanza** e **di chi trasporta bambini sotto i due anni.**

Strisce blu, multe proporzionali. Uno degli emendamenti approvati indica fra le linee guida la “revisione dell’attuale normativa relativa alla sosta tariffata ed introduzione di un sistema sanzionatorio proporzionale ai tempi di permanenza illegittimi con eventuale previsione di una soglia di tolleranza non soggetta a sanzione”.

Via i punti patente anche ai minorenni. Il nuovo codice deve prevedere la decurtazione dei punti della patente anche ai minorenni, “superando le difficoltà interpretative derivanti dalla norma generale che prevede che le sanzioni amministrative si applichino solo a soggetti maggiorenni”



Controlli telematici su assicurazione e revisione. Dovrà essere **libero l'accesso ai dati** su veicoli e patenti, in modo che possano essere utilizzati e rielaborati a fini statistici, di ricerca o “dell'individuazione dei veicoli che non ottemperano gli obblighi di assicurazione lo stato della revisione e l'esistenza e la validità dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile verso terzi del veicolo, nonché se il veicolo è sottoposto ad una misura di sequestro o confisca penale o oggetto di denuncia di furto.”

Fondo per i controlli su strada. Il codice deve prevedere la “**destinazione prioritaria**” dei proventi delle multe riscosse da organi dello Stato a un **fondo** per l'intensificazione dei controlli su strada e al finanziamento del piano nazionale di sicurezza stradale.



*E se vedrete
un Motociclista
ricambiare il saluto . . . beh,
non c'è nulla di strano sapete . . .
tra Angeli in terra ci si saluta
sempre*

