

Il costo annuo diretto che la società è costretta a sopportare a causa degli incidenti stradali risulta dunque pari a 45 miliardi di ECU con un rapporto di circa 1 milione di ECU per ogni cittadino europeo che rimane ucciso a causa degli incidenti stradali.⁹⁴

Da tale rapporto la Commissione trae motivi per proporre il cosiddetto **"test di un milione di ECU"** e cioè un test speditivo che consente di valutare - ovviamente in prima e larghissima approssimazione - se un determinato intervento destinato a migliorare la sicurezza stradale sia o meno conveniente da un punto di vista **esclusivamente** economico. Risulterebbero infatti **"economicamente convenienti"** tutti gli interventi e le misure il cui costo risulta inferiore al numero delle morti in meno attese moltiplicate per un milione di ECU.

Se rapportassimo i parametri del programma europeo per il miglioramento della sicurezza stradale alla situazione italiana arriveremmo a valutare **le esternalità degli incidenti stradali italiani al 1995 pari a 22.600 milioni di ECU (circa 45.200 miliardi di Lire).**

I costi esterni diretti degli incidenti stradali risulterebbero pari a circa **7.000 milioni di ECU ogni anno (circa 14.000 miliardi di lire).**

In definitiva le due valutazioni comunitarie sui costi sociali degli incidenti stradali indicano parametri che, rapportati al nostro Paese, conducono a valori di 30.000 miliardi/anno e di 45.000 miliardi/anno.

9.3 VALUTAZIONE GENERALE PER L'ITALIA

Gli studi italiani per la valutazione dei costi sociali degli incidenti stradali non sono molto numerosi ma neanche del tutto assenti.⁹⁵ In generale si tratta di lavori interessanti ma condizionati dalla scarsità delle informazioni di base disponibili, senza superare questo limite sarà alquanto difficile disporre di dati certi sull'onere sostenuto dalla collettività a causa degli incidenti stradali, sulla sua distribuzione territoriale, sulla sua evoluzione nel tempo.

⁹⁴In altri termini la Commissione indica che sono *economicamente convenienti* quegli investimenti che determinano una riduzione di incidenti, e una conseguente contrazione del costo sociale di questi, tale da compensare la spesa sostenuta. Cfr. *"Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: Programma 1997 - 2001"*, Com (97) 131.

⁹⁵Tra gli studi più recenti si ricorda quello svolto congiuntamente da ACI e ISTAT nel 1998.

Una stima di larga massima, elaborata appositamente per la presente relazione, conduce ad una valutazione del costo sociale degli incidenti stradali per il 1997 pari a **42.100 miliardi**. La valutazione (espressa in lire correnti) tiene conto di tre grandi aggregati:

- il costo sociale determinato dai decessi: 9.400 miliardi;
- il costo sociale determinato dai feriti: 13.900 miliardi;
- il costo sociale determinato dai danni alle cose e altri oneri: 18.800 miliardi⁹⁶

La stima si basa su parametri adottati da Paesi con condizioni di mobilità e incidentalità stradale non molto dissimili da quelle italiane,⁹⁷ corretti sulla base delle analisi dei costi sanitari proposte dall'Istituto Superiore di Sanità⁹⁸ e dei dati relativi agli importi complessivi dei sinistri.⁹⁹

Il valore sopra indicato coincide sostanzialmente con i risultati dello studio svolto da ACI-ISTAT una volta che siano stati aggiornati di dati sul numero di incidenti morti e feriti per il 1997¹⁰⁰ e incrementati in modo

⁹⁶ RST - Ricerche e Servizi per il Territorio, "Prime valutazioni sul costo sociale degli incidenti stradali in Italia", 1999.

⁹⁷ In particolare si è fatto riferimento ai parametri adottati dallo *Observatoire National Interministériel de sécurité Routière* nel "Bilan annuel. Statistiques et Commentaires. Année 1997", pubblicazione ufficiale del Governo Francese sullo stato della sicurezza stradale redatta annualmente a cura di *Ministère de l'équipement, des Transport et du Logement, Délégué interministériel à la Sécurité Routière, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières*. L'*Observatoire National Interministériel de sécurité Routière* valuta il costo sociale della "insécurité routière" (l'insicurezza stradale) nel 1997 pari a 118,6 miliardi di franchi (36.000 miliardi di lire) a fronte di 8.444 morti e 189.000 feriti. I costi sociali italiani - a parità di altre condizioni - risultano più elevati di quelli francesi a causa del maggiore numero di incidenti e feriti che compensa abbondantemente il minore numero di morti.

⁹⁸ Vedi il successivo capitolo 17, "La valutazione" nell'ambito della Sezione IV, "Aspetti socio-sanitari della sicurezza stradale".

⁹⁹ Fonte: ISVAP et Consap e dal 1994 solo ISVAP, si veda il successivo paragrafo 10.2, "Repertorio delle fonti principali".

¹⁰⁰ Lo studio ACI - ISTAT indica in 37.000 miliardi/anno il costo sociale degli incidenti stradali nel 1997. In particolare i costi sanitari ed assimilabili vengono valutati in 557 miliardi, la perdita di capacità produttiva viene stimata in 9.326 miliardi, il danno alle persone in 4.471 miliardi, i danni materiali in 15.626 miliardi e i costi amministrativi (spese per assicurazioni, interventi dei corpi di controllo e vigilanza, spese giudiziarie, etc.) in 6.988 miliardi. Il dato sui costi sanitari contrasta tuttavia con le più recenti valutazioni svolte dall'Istituto Superiore di Sanità che indica in 5,3 milioni di lire 1994 il costo medio di un ferito per incidente stradale con un costo complessivo dell'assistenza sanitaria alle vittime degli incidenti stradali valutabile intorno a 1.500 miliardi per il 1997. Il lavoro, come peraltro è chiaramente indicato, si basa su dati provvisori del 1997 che sono risultati fortemente sottostimati. I dati definitivi resi noti dallo stesso ISTAT indicano infatti un numero di incidenti più elevato del 7,9%, un numero di feriti più elevato del 7,5% e un numero di morti entro il 7° giorno più elevato del 5,7%.

ponderato i valori. Sulla base di tali aggiornamenti la stima ACI-ISTAT dei costi sociali per il 1997 passa infatti da 36.968 a circa 40.000 miliardi, valore non molto distante da quello indicato sopra.

9.4 POLITICHE E FATTORI DI INTERNALIZZAZIONE DEI COSTI

L'elevatissimo onere sopportato dalla collettività a causa del traffico e degli incidenti stradali suggerisce due ordini di riflessioni.

9.4.1 Riduzione degli oneri e dell'impegno di risorse reali

In primo luogo appare evidente che investimenti tesi a migliorare lo stato della sicurezza stradale, e più in generale l'assetto dei trasporti, consentono ritorni economici - in termini di riduzione degli oneri diretti e indiretti - di assoluto rilievo.

Questa non è la sede appropriata per sviluppare un'analisi sulla frontiera di convenienza tra investimenti e ritorni economici e sociali (un'analisi di questo tipo sembra invece del tutto indispensabile per la definizione e il dimensionamento del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale) tuttavia appare evidente che le potenzialità di riduzione degli oneri sono estremamente ampie in termini di:

- a) riduzione della spesa pubblica;
- b) riduzione della spesa delle famiglie;
- c) riduzione dell'impegno di risorse per contrastare gli effetti degli incidenti e, quindi, possibilità di impegnare queste stesse risorse in altri compiti e in altri settori;
- d) riduzione dei costi sostenuti dal sistema delle imprese a fronte degli incidenti stradali per il lavoro e in itinere.¹⁰¹

I ritorni economici di un miglioramento dei livelli di sicurezza stradale si collocano dunque sia sul piano della **contrazione della spesa** (pubblica e privata) sia su quello del **miglioramento dell'impiego delle risorse pubbliche**, del miglioramento del welfare a parità di risorse impegnate.

¹⁰¹Si veda quanto indicato nel precedente Capitolo 5, "Sicurezza stradale e infortuni sul lavoro".

9.4.2 Internalizzazione

dei costi attraverso politiche di incentivo/disincentivo

In secondo luogo si nota che le ingenti esternalità possono costituire, esse stesse, un importante campo di applicazione di politiche tese a migliorare i livelli di sicurezza e più in generale l'assetto della mobilità. È possibile cioè attivare politiche tese alla "internalizzazione" dei costi e in particolare a **trasferire quote crescenti di questi stessi costi sui comportamenti, sui veicoli e sulle componenti di mobilità che concorrono maggiormente a determinare i costi economici e sociali degli incidenti stradali.** Ciò implica, ad esempio, interventi sul sistema delle tariffe, su quello delle imposte e più in generale su tutte le voci di costo sostenute dagli utenti della strada per determinare un sistema diffuso di incentivi/disincentivi che orienti i comportamenti. Quello degli utenti non è tuttavia il solo campo di applicazione delle politiche di internalizzazione. Anche gli **investimenti e le scelte dei proprietari delle strade, dei gestori delle reti e dei servizi di trasporto, delle Amministrazioni locali e delle imprese possono essere incentivati verso programmi di miglioramento della sicurezza stradale e di riorganizzazione della mobilità verso assetti più sicuri e sostenibili.** In alcuni Paesi (per tutti citiamo la Svezia che vanta livelli di sicurezza particolarmente elevati e può essere presa a riferimento come caso di successo) le politiche di internalizzazione dei costi basate su incentivi ai gestori di reti e servizi di trasporto, alle Amministrazioni locali e alle imprese sono articolatamente sviluppate e costituiscono la linea di azione centrale del sistema di interventi mirato a conseguire un modello di mobilità sicura e sostenibile.

Le problematiche - non sempre elementari e intuitive - connesse all'internalizzazione dei costi della mobilità sono state oggetto di una recente analisi da parte della CEMT, che ha individuato quattro categorie principali di esternalità da riassorbire attraverso politiche specifiche:

- **l'incidentalità** (morti, feriti, costi sanitari e sociali);
- **i danni ambientali** (inquinamento atmosferico e da rumore, cambiamento climatico);
- **costi delle infrastrutture;**
- **la congestione.** ¹⁰²

¹⁰²Cfr. il § 5.5, "Raccomandazioni e conclusioni", della Task Force sui costi sociali del Trasporto, in "Note sull'internalizzazione dei costi del trasporto", CEMT /Cs (97) 12 Comité des Suppléants, "Couts sociaux. Project de rapport de la Task Force sur les couts sociaux des transports", 3/3/1997.

10 STATO DELLE INFORMAZIONI SULLA SICUREZZA STRADALE

10.1 QUADRO GENERALE

In generale si tende ad identificare le informazioni sulla sicurezza stradale con le statistiche degli incidenti stradali pubblicate annualmente dall'ISTAT.¹⁰³ In realtà le statistiche dell'ISTAT costituiscono la fonte principale e la più completa sia per quanto riguarda la quantità di dati sugli incidenti stradali, sia per quanto riguarda l'estensione temporale delle serie ma esistono molte altre fonti, ciascuna con contenuti ed elementi di interesse specifici.

La base informativa è dunque molto ampia ma il quadro conoscitivo che si può comporre combinando queste informazioni è decisamente carente. Il problema, come cercheremo di mostrare di seguito, è determinato dalla scarsa confrontabilità ed integrabilità di un aggregato di dati che deriva da esigenze settoriali e non è stato pensato per essere utilizzato in modo integrato a fini del governo della sicurezza stradale.

Tutto il sistema è caratterizzato da quella che potremmo definire una bassa efficienza complessiva: le numerose risorse informative disponibili in parte si sovrappongono, in parte lasciano scoperti aspetti e fenomeni di interesse centrale ai fini del governo della sicurezza stradale ma soprattutto presentano un **basso livello di confrontabilità e integrabilità cosicché i risultati conseguibili, in termini di conoscenze profonde e/o operativamente utili, sono piuttosto limitati.**

Le pagine che seguono tendono a delineare un primo quadro delle fonti e dello stato delle informazioni sulla sicurezza stradale, ad individuare i principali limiti del sistema e, soprattutto, ad individuare le possibili linee di superamento di questi limiti.

10.2 REPERTORIO DELLE FONTI PRINCIPALI

Le fonti dei dati sulla sicurezza stradale possono essere ripartite in quattro grandi raggruppamenti schematicamente relativi a: incidenti stradali con vittime, morti e feriti per incidenti stradali, incidenti stradali in generale, fonti accessorie (sulla mobilità, sull'impatto del traffico sull'ambiente, sui sistemi infrastrutturali).

¹⁰³"Statistica degli incidenti stradali". Anni vari, ISTAT.

A) Incidenti stradali con vittime**1) ISTAT, "Statistica degli incidenti stradali"**

Come indicato sopra, si tratta della principale fonte di informazioni sulla sicurezza stradale. Serie annuale che inizia dal 1952 ¹⁰⁴ e rende disponibili i dati con un "ritardo" (ma in questo caso sarebbe più giusto parlare di tempestività) di circa 8 mesi (nel mese di ottobre di un dato anno vengono diffusi i dati dell'anno precedente). L'oggetto della rilevazione sono gli incidenti stradali, le vittime di questi, le infrazioni al codice della strada, il tutto analizzato secondo numerose modalità (tipo di infrastruttura, tipo di utente, circostanza e tipo di incidente, tipo di veicolo, etc.). La rilevazione riguarda gli incidenti stradali con vittime (morti e feriti) verbalizzati dai corpi di polizia, i feriti e i morti entro il 7° giorno dall'incidente. ¹⁰⁵ Dal 1999 la rilevazione si estenderà ai morti entro il 28° giorno dall'incidente, ottenendo così un quadro più completo della mortalità da incidenti stradali e statistiche direttamente confrontabili con quelle della maggior parte dei Paesi europei. ¹⁰⁶

A differenza di quanto accade in altri Paesi europei non si distingue tra feriti gravi e feriti leggeri e non vengono effettuate rilevazioni sistematiche sui comportamenti di guida (velocità tenute nelle diverse componenti stradali, tasso alcolemico dei guidatori, uso delle cinture di sicurezza, etc.). La base informativa ha sostanzialmente obiettivi di tipo descrittivo generale che ne limitano sensibilmente l'utilizzabilità a fini di analisi e di governo della sicurezza stradale. ¹⁰⁷

¹⁰⁴In effetti la prima rilevazione sistematica ha inizio nel 1934 da parte del RACI (Real Automobile Club d'Italia) sulla base d un accordo con l'ISTAT. Nel 1942 la rilevazione è stata sospesa per eventi bellici. Nel 1949 è stata avviata la nuova rilevazione che però è da ritenersi incompleta e lacunosa fino al 1952, anno dal quale è stata ripresa su base regolare la pubblicazione dei dati.

¹⁰⁵La definizione di incidente stradale adottata dall'ISTAT è la seguente: "fatto verificatosi in vie o piazze aperte nel quale risultano coinvolti veicoli o animali, fermi o in movimento, e dal quale siano derivate lesioni a persone".

¹⁰⁶Dei quindici Paesi dell'Unione europea, dieci registrano i decessi avvenuti entro il 28° giorno, l'Italia registra i decessi avvenuti entro il 7° giorno, la Francia entro il 6°, Spagna e Grecia entro il 3°, Portogallo entro le 24 ore. Si veda anche quanto indicato in precedenza al paragrafo 1.2, "Il quadro europeo".

¹⁰⁷Si noti, ad esempio, che in assenza di una rilevazione sistematica sulle velocità degli autoveicoli nelle diverse componenti stradali appare difficile valutare in termini tecnicamente corretti il contributo dell'alta velocità agli incidenti stradali (fermo restando che l'alta velocità è comunque un fattore che incide in modo diretto e rilevante sulla gravità dell'incidente stesso). Lo stesso si può dire per la guida in stato di ebbrezza, etc. In altri Paesi europei (ad esempio la Francia) il rapporto tra comportamenti di guida e fattori di incidentalità viene approfondito con maggiore

Infine, da qualche anno, la trasmissione dei dati sull'incidentalità stradale all'ISTAT da parte dei Comuni mostra alcune gravi lacune (la più vistosa - ma non l'unica - è quella determinata dalle omissioni del Comune di Roma). Si tratta di un fenomeno estremamente grave che indebolisce la possibilità di sviluppare analisi efficaci per migliorare la sicurezza stradale e ridurre il numero delle vittime degli incidenti stradali e dovrebbe essere contrastato e superato con la massima decisione.

2) ACI - ISTAT, "Localizzazione degli incidenti stradali"

Serie annuale che riporta la localizzazione degli incidenti, morti e feriti sulle strade statali e sulle autostrade.

3) AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), "Aiscat Informazioni"

Serie trimestrale su incidenti, morti e "persone coinvolte" nelle diverse componenti del sistema autostradale italiano. Restano escluse alcune tratte autostradali. ¹⁰⁸

A livello europeo sono disponibili due statistiche "secondarie" sugli incidenti stradali. Si tratta di sistemi basati sulle statistiche nazionali, a volte con integrazioni richieste ai Ministeri o agli organismi statistici competenti che, attraverso opportune elaborazioni, tendono a consentire un confronto tra le condizioni di incidentalità dei diversi Paesi europei. Si tratta delle statistiche utilizzate e elaborate dalla CEMT ¹⁰⁹, dalla DGVII della Commissione europea per la definizione di programmi e indirizzi in materia di mobilità e di sicurezza stradale a livello europeo.

4) CEMT, Rapporti statistici e documenti vari con cadenza non regolare ma legata a specifiche occasioni di lavoro

In generale le statistiche riguardano 41 Paesi (i 36 Paesi membri e i 5 Paesi partecipanti ai lavori).

cura.

¹⁰⁸Si veda quanto indicato sopra nel paragrafo 4.2 "Distribuzione per tipo di infrastruttura" con particolare riferimento al punto 4.2.5, "Le autostrade".

¹⁰⁹Conferenza Europea dei Ministri competenti in materia di Trasporti, organismo intergovernativo costituito a Bruxelles nel 1953 che comprende 36 Paesi: Austria, Bielorussia, Belgio, Bosnia-Ervegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Macedonia, Georgia, Germania, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Latvia, Lituania, Lussemburgo, Moldavia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portogallo, Romania, Federazione Russa, Repubblica Slovacca, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Turchia, Ucraina, Regno Unito. Partecipano ai lavori della CEMT anche l'Australia, il Canada, il Giappone, la Nuova Zelanda e gli Stati Uniti. I lavori della Conferenza sono istruiti dai responsabili tecnici dei Ministeri competenti.

5) **EUROSTAT - DGVII, statistiche varie relative al settore dei trasporti, ivi comprese quelle relative agli incidenti stradali**

B) **Morti e feriti per incidenti stradali**

6) **Sistema Sanitario Nazionale, "Statistiche sanitarie"**

Serie annuale disponibile dal 1969 al 1994. L'oggetto della rilevazione differisce da quello delle statistiche ISTAT in quanto prende in esame tutti i morti e feriti per incidenti che coinvolgono un qualche veicolo. Il dato dunque è tendenzialmente più ampio sia perché una quota (marginale) di incidenti che non avvengono "... su vie o piazze aperte ..." sono inclusi nelle statistiche sanitarie mentre non lo sono in quelle ISTAT, sia perché non tutti gli infortunati che si presentano ai pronto soccorsi vengono registrati nelle verbalizzazioni degli organi di polizia, sia - infine - perché le morti per incidenti stradali vengono registrate, nelle statistiche sanitarie, senza limiti di tempo dall'accadimento dell'incidente.

Da notare che le statistiche sanitarie sono più dettagliate di quelle ISTAT sugli "incidenti verbalizzati" per quanto riguarda il tipo di trauma e il suo decorso e consentono una più accurata valutazione dei costi sanitari ma non lo sono altrettanto per quanto riguarda le modalità dell'incidente.

Allo stato attuale i dati delle due statistiche **non** sono direttamente confrontabili e integrabili cosicché disponiamo di due serie complementari e distinte, l'una su incidenti morti e feriti (con scarsi riferimenti sanitari e sui livelli di morbidità e inabilità), l'altra sugli infortuni e decessi da incidenti stradali (con minimi riferimenti sulla natura e localizzazione degli incidenti che li hanno determinati). Tutto ciò causa notevoli limiti per l'analisi e la valutazione degli effetti sociali e dei costi che la collettività è costretta a sostenere per gli incidenti stradali. Infine, le statistiche sanitarie non distinguono tra feriti gravi e feriti leggeri (ancorché comprendano tutte le informazioni necessarie per operare tal distinzione).

7) **INAIL, statistiche sugli infortuni sul lavoro**

In questo caso si tratta di statistiche funzionali all'attività istituzionale dell'ente stesso: vengono rilevate le denunce di infortunio sul lavoro, il livello di inabilità, gli eventuali decessi, la causa dell'infortunio, etc.

Si tratta di una fonte di notevole interesse in quanto consente - tramite opportune elaborazioni - di individuare le vittime di inci-

denti stradali che avvengono nell'ambito della mobilità per lavoro e sul lavoro. Recentemente l'Istituto ha avviato studi e proposte relativamente alle vittime di incidenti stradali nel percorso casa-lavoro. Tali incidenti in alcuni Paesi (come la Francia e la Germania) vengono assimilati agli incidenti sul lavoro e presentano forme di tutela e assistenza analoghe.

C) Incidenti stradali nel complesso

- 8) ISVAP (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private) e, fino al 1993, CONSAP (Concessionaria servizi assicurativi pubblici), "Conto consortile"**

La fonte sul numero di incidenti stradali di qualsiasi natura e sugli importi pagati per i danni è costituita dal "Conto consortile" che registra annualmente tutti gli incidenti per i quali c'è stata una denuncia e un rimborso dei danni.

D) Fonti accessorie

- 9) Ministero dei Trasporti e della Navigazione, "Conto Nazionale dei Trasporti"**

Il "Conto Nazionale dei Trasporti" comprende, come è ben noto, numerose informazioni. In questa sede viene citato sia per i dati sugli incidenti riguardanti i trasporti su ferro, acqua e aria, sia per i dati relativi ai volumi e ai costi del trasporto che costituiscono un prezioso strumento per analizzare il contesto in cui si sviluppano gli incidenti stradali.

- 10) Ministero dell'Interno, Statistiche sull'intervento dei Vigili del Fuoco**

- 11) Ministero dell'Interno - Polizia di Stato**

Dati sulle violazioni del codice della strada

- 12) Ministero dell'Ambiente**

Dati sull'impatto ambientale del traffico

Ovviamente quelle indicate sopra sono solo le fonti principali, inoltre, non sono state affatto prese in considerazione le numerose - e spesso molto interessanti - statistiche elaborate a livello locale.

10.3 SVILUPPO E INTEGRAZIONE DELLE BASI INFORMATIVE

Il complesso delle informazioni disponibili sulla sicurezza stradale è tanto ampio quanto caratterizzato da una marcata eterogeneità e dalla scarsa integrazione dei dati. In alcuni casi questa caratteristica è determinata dal fatto che le informazioni vengono prodotte ed organizzate per fini istituzionali: le statistiche INAIL, quelle sanitarie, quelle del conto consortile derivano da esigenze specifiche e devono rispondere ad esigenze operative ben diverse. Tuttavia la mancanza di coordinamento determina sprechi e inefficienze il cui costo, probabilmente, supera quello che si dovrebbe sostenere per assicurare una coerenza generale tra le diverse serie di dati.

In particolare appare opportuno sviluppare tre diverse linee di azione: **arricchimento** della base informativa settoriale, **integrazione** delle informazioni (con particolare riferimento a quella tra statistiche sanitarie e statistiche degli incidenti), **estensione** della base informativa "di contesto".

a) L'arricchimento della base informativa

Il primo punto è probabilmente quello di più agevole e immediata realizzabilità e riguarda la rilevazione di aspetti e caratteri sino ad oggi trascurati. A titolo puramente indicativo ricordiamo l'opportunità di distinguere i feriti per livello di gravità e di tenere conto dei morti fino al 28° giorno (sviluppo già in corso).

Più che un elenco di possibili arricchimenti della base informativa giova però indicare l'opportunità di definire i modi e le forme per la individuazione delle reali esigenze conoscitive. In particolare, se l'obiettivo è quello di costruire una informazione orientata a fornire un supporto diretto al governo della sicurezza stradale e della mobilità, allora sembra opportuno sollecitare e tenere conto delle esigenze conoscitive di tutti i soggetti che hanno responsabilità in materia di sicurezza stradale. Si tratta di un insieme di organismi piuttosto ampio che comprende, in primo luogo, le Amministrazioni Locali (ricordiamo che gli incidenti sulla rete stradale comunale e provinciale determinano il 63,4% di morti e l'81,6% dei feriti totali) gli Enti gestori (ANAS e Concessionarie delle Autostrade) ma anche le forze di Polizia (che in relazione ad una più accurata analisi della distribuzione degli incidenti più gravi potrebbero affinare la logistica della loro azione di prevenzione - controllo - repressione), il Sistema Sanitario Nazionale (sia per dimensionare e migliorare la

logistica dell'azione di pronto soccorso, sia per approfondire l'analisi delle relazioni tra tipo di incidente ed esiti, etc.), le Società di Assicurazione, etc.

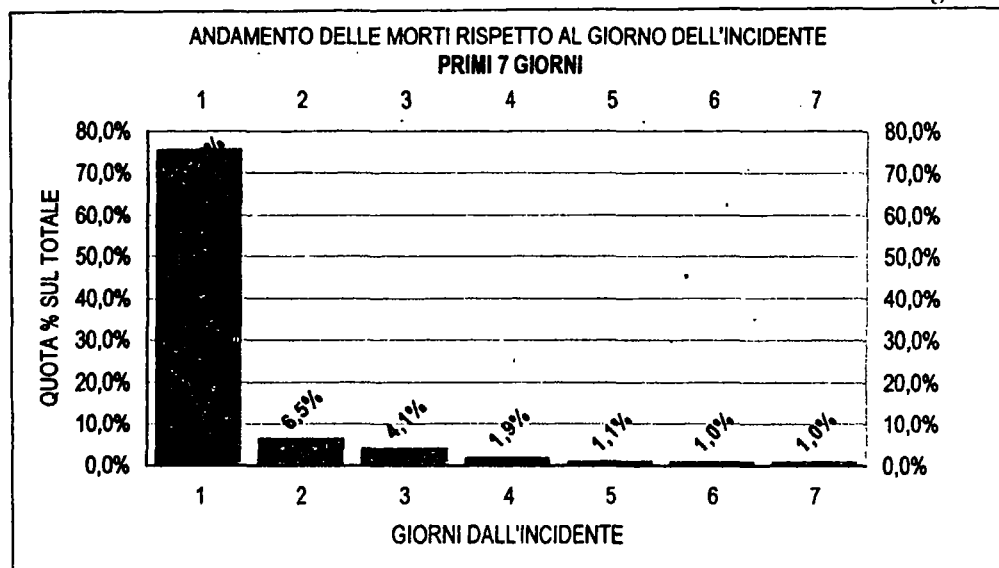
In sostanza per conseguire un efficace arricchimento della base informativa sembra opportuno costituire una "sede tecnica" dove gli utilizzatori delle informazioni da un lato siano sensibilizzati sulle potenzialità di un uso più evoluto delle basi informative e dall'altro possano indicare le proprie esigenze conoscitive.

b) Integrazione delle diverse basi informative

L'integrazione delle diverse basi informative ha il fine di migliorare il rapporto tra le risorse informative di base (la quantità/qualità dei dati) e le conoscenze operativamente utili. Allo stato attuale il problema principale è costituito dalla **impossibilità ad utilizzare in modo integrato le statistiche sugli incidenti, le statistiche sanitarie e il conto consortile (sui costi degli incidenti).**

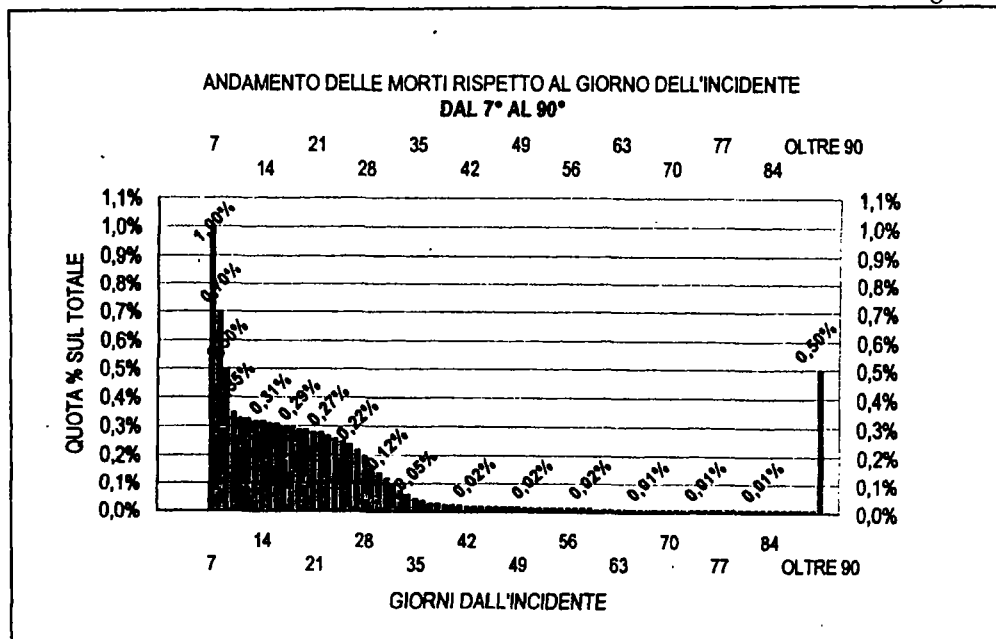
La manifestazione più evidente dei risultati della mancata integrazione è fornita dal confronto diretto tra morti per incidenti stradali registrati dalle **statistiche dell'incidentalità** e morti per incidenti stradali registrati dalle **statistiche sanitarie**. Mediamente le statistiche sugli incidenti stradali registrano un numero di morti inferiore del 25% - 30% rispetto a quelli registrati dalle statistiche sanitarie ma in alcuni anni lo scarto è stato superiore al 36%. Il divario in parte è originato dal fatto che le statistiche sanitarie censiscono tutti i decessi riferibili a incidenti stradali (secondo una definizione leggermente più estensiva di quella adottata per le statistiche sugli incidenti stradali) mentre le statistiche degli incidenti stradali registrano i decessi avvenuti entro il 7° giorno. Questa diversità tuttavia spiega solo una parte non ampia del divario tra le due serie. È noto infatti che la quota di decessi che si determina entro i primi sette giorni dall'incidente è pari al 91,3% dei decessi complessivi. Tale quota sale al 98,2% nei trenta giorni successive arriva al 99,5% nei 90 giorni dall'incidente. Nel corso degli ulteriori 275 giorni il numero di morti è pari allo 0,5%, si vedano le figure 10.1 e 10.2 .

Fig. 10.1



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Fig. 10.2



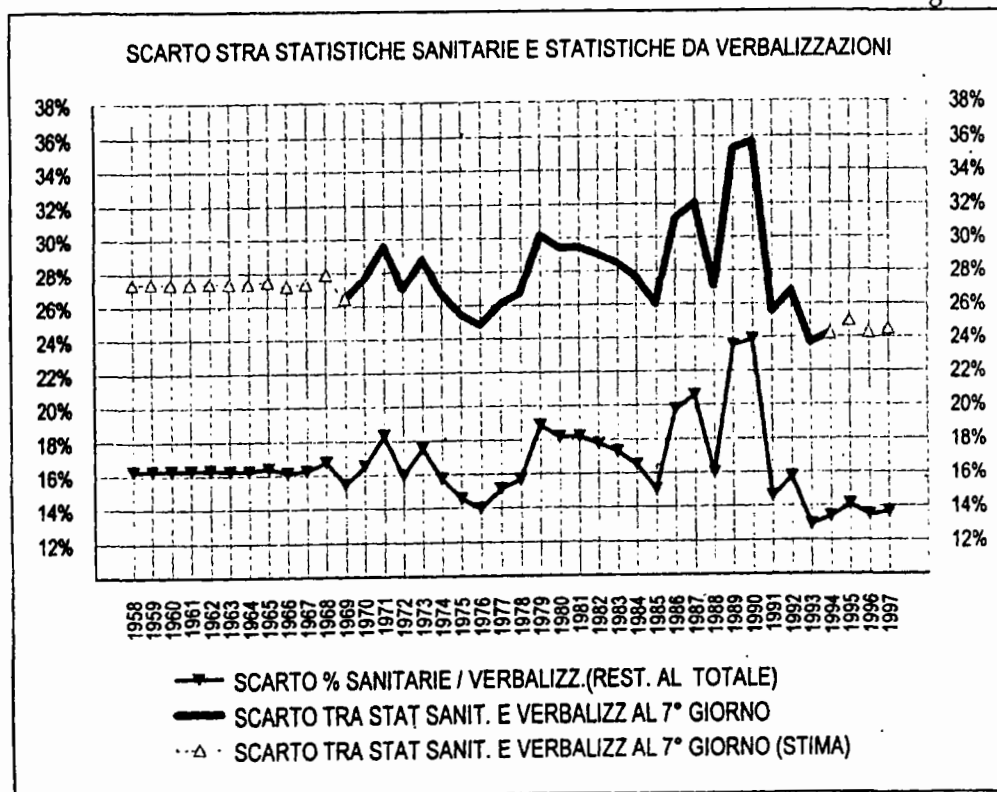
RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

Tenendo conto di questo andamento è possibile riportare al totale il numero di morti registrato dalle statistiche sugli incidenti e quindi confrontare l'andamento nel tempo del numero di morti per incidenti stradali rilevato:

- dalle statistiche sanitarie;
- dalle statistiche degli incidenti (entro il 7° giorno);
- dalle statistiche dagli incidenti riportate al totale.

Emerge così che le differenze di metodo e di definizione determinano uno scarto che dal 16% degli anni '70 si è attestata attorno al 14% nel periodo più recente. Lo scarto restante, circa il 14%, dipende da altri fattori, ivi compresa una rilevante quota di "sottonotifica" dei dati (mancata trasmissione dei dati all'ISTAT), Figure 10.3 e 10.4.¹¹⁰

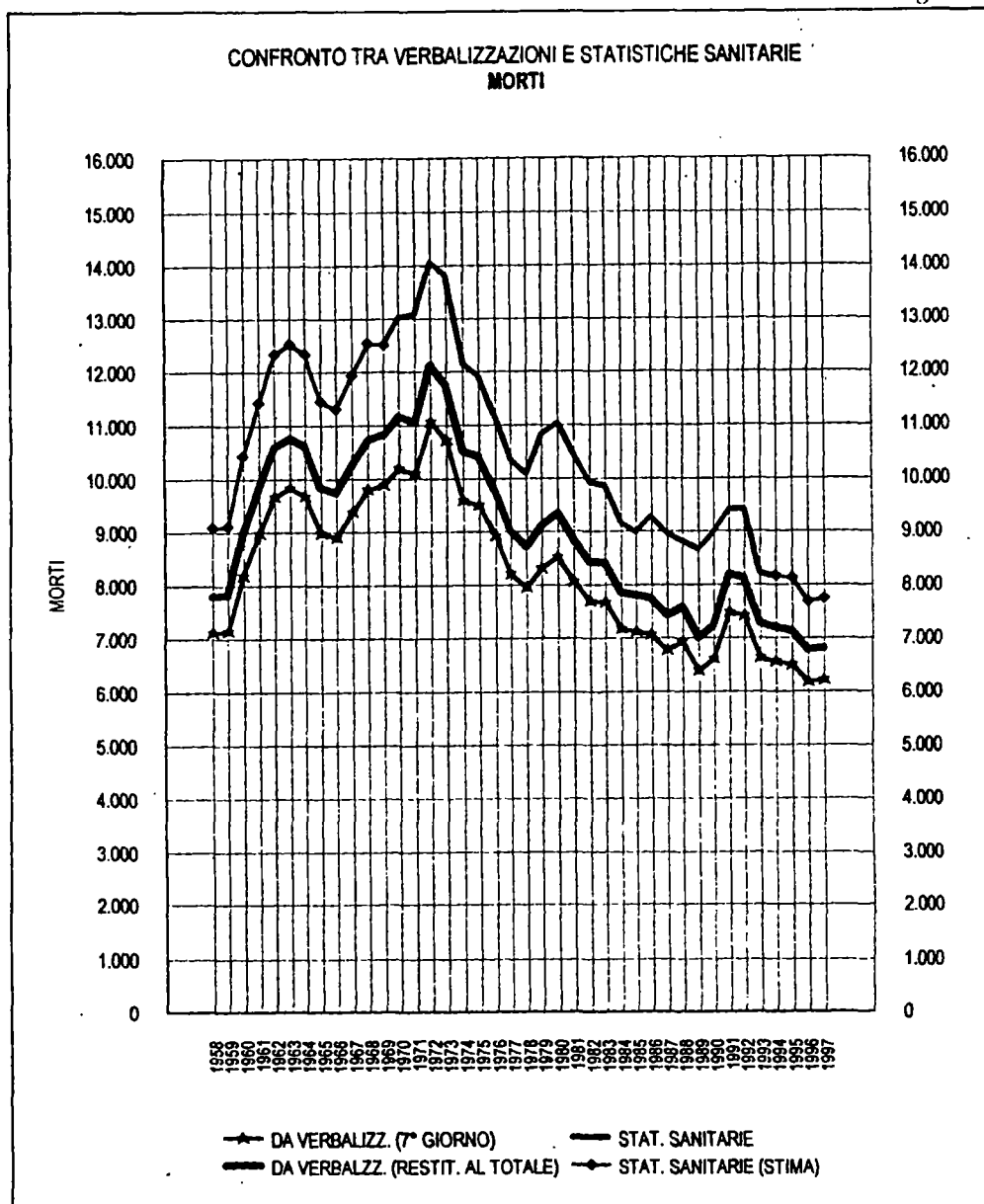
Fig. 10.3



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

¹¹⁰Un primo contributo all'analisi di tali fattori è contenuto in ACI-ISTAT, *Il costo sociale degli incidenti stradali*, 1998. Si veda anche quanto indicato più avanti nella sezione IV, "Aspetti socio-sanitari della sicurezza stradale", con particolare riferimento al paragrafo 14.2, "Le fonti della mortalità".

Fig. 10.4



RST - Ricerche e Servizi per il Territorio

In sostanza, il numero effettivo di morti per incidenti stradali nel 1997 non sarebbe stato pari a 6.226 (come riportato dalle statistiche sui morti per incidenti stradali entro il 7° giorno) o a circa di 6.700 (come attribuito all'Italia dai parametri compensativi della CEMT e della DGVII) ma a poco meno di 8.000 unità.

L'integrazione delle informazioni consentirebbe - in questo come in altri casi - una **verifica combinata dei dati** che potrebbe far emergere in modo chiaro le eventuali omissioni di trasmissione dei dati, le carenze delle procedure, gli eventuali errori materiali, e consentirebbe in ultima analisi un progressivo affinamento della base informativa disponibile.

A tale proposito si segnala la "*Swedish National Road Administration*" effettui, su base regolare, una verifica incrociata delle statistiche degli incidenti stradali e delle statistiche sanitarie per analizzare la qualità e la completezza dei dati sulle vittime degli incidenti stradali e sugli stessi incidenti stradali.¹¹¹

In ogni caso l'obiettivo principale dell'integrazione dei dati non è costituito dalle verifiche che questa rende possibile ma dall'**arricchimento delle conoscenze**: conoscere tutto degli incidenti stradali, delle vittime e dei costi ma conoscerlo separatamente non fornisce efficaci strumenti per ridurre il numero di vittime degli incidenti stradali; integrare queste conoscenze settoriali può costituire la chiave di volta di un netto avanzamento di conoscenze.

A tale fine appare auspicabile una decisa riorganizzazione delle procedure di rilevazione ed elaborazione dei dati al fine di determinare condizioni di integrabilità e confrontabilità delle diverse basi informative.

c) Estensione della base informativa "di contesto"

L'ultimo aspetto è quello più complesso che presuppone la realizzazione di **rilevazioni del tutto nuove**.

L'esigenza sorge dal fatto che le informazioni sulla sicurezza stradale di cui disponiamo sono particolarmente carenti per quanto riguarda il contesto in cui si sviluppano gli incidenti stradali. Non sono note le velocità di percorrenza dei diversi tipi di strada e la quota di veicoli che supera la velocità massima, non è nota la quota di persone che indossano la cintura di sicurezza o il casco, non è nota la quota di guidatori in stato di ebbrezza, non è noto lo stato qualitativo delle strade, non è noto lo stato della segnaletica, non è noto se nelle nostre città - che, ricordiamo, sono tra le più pericolose d'Europa - pedoni e ciclisti siano adeguatamente protetti dai flussi veicolari, non sono note le iniziative e le politiche di sicurezza stradale attivate dai Comuni e dalle Province, non si co-

¹¹¹Può essere di qualche interesse notare che in questo Paese lo scarto tra morti da statistiche sugli incidenti stradali e morti da statistiche sanitarie, al netto delle differenze determinate dalle morti successive al 30° giorno sono dell'ordine del 3,5%, scarto ritenuto eccessivamente ampio tant'è che nel Programma Nazionale per la Sicurezza Stradale attualmente vigente è indicato l'obiettivo di ridurre tale scarto allo 0,5%.

nosce la quota di incidenti (e delle relative vittime) che si insistono sempre sulle medesime tratte stradali e che possono essere attribuiti a difetti intrinseci della infrastruttura ¹¹², non sono noti in modo puntuale gli effetti dei Piani Urbani del Traffico sui livelli di sicurezza, etc.

Senza queste conoscenze i dati sugli incidenti, sui morti e sui feriti, possono fornire solo indicazioni generiche su come migliorare i livelli complessivi di sicurezza stradale. Non è un caso che i Paesi che registrano tassi di mortalità per incidenti stradali nettamente inferiori a quello italiano o una riduzione dei tassi di mortalità molto più intensa di quella conseguita dal nostro Paese, sono anche quelli dove i fattori "di contesto" vengono analizzati con particolare attenzione e costituiscono la base conoscitiva per la determinazione delle misure da adottare per migliorare la sicurezza stradale sia a livello locale che a livello nazionale.

Sembra dunque di poter concludere che, sebbene le informazioni elementari in materia di incidenti stradali e vittime di questi siano molto ampie, lo stato delle conoscenze sulla sicurezza stradale è decisamente carente e richiede urgenti programmi e interventi di miglioramento. Inoltre esiste un intero settore conoscitivo che risulta sostanzialmente assente e questa, probabilmente, è la carenza più rilevante sulla quale è più urgente intervenire.

¹¹²Questa conoscenza non va in alcun modo confusa con la rilevazione dei cosiddetti "punti neri", la conoscenza della localizzazione precisa degli incidenti ne è il presupposto ma non esaurisce l'insieme di informazioni necessarie.