

Le statistiche di incidentalità: limiti attuali e proposte di adeguamento

Intervento del dr. Massimiliano Coltellacci, consulente statistico presso la società ACI Consult/CNP

Il tema dell'intervento sarà quello di illustrare la situazione attuale e le possibili prospettive di miglioramento riferibili alla parte informativa della sicurezza stradale, ovvero, le statistiche. Con riferimento agli interventi precedenti sembra che le statistiche possano fornire importanti informazioni sul fenomeno dell'incidentalità stradale, tali da consentire di mettere a punto politiche e interventi utili a raggiungere gli obiettivi europei di riduzione dei morti.

Innanzitutto, esistono numerose rilevazioni che esaminano gli incidenti stradali che non hanno l'obiettivo di indagare in merito all'incidentalità stradale, bensì sono poste in essere per altre finalità (tra queste, le statistiche che riguardano ANIA e ISVAP che si occupano di incidenti stradali dal punto di vista assicurativo e non delle caratteristiche di un incidente stradale in senso stretto) e le statistiche sanitarie, in cui l'attenzione è focalizzata prevalentemente sulle lesioni e sugli infortuni di un incidente stradale.

Le statistiche che, invece, descrivono in maniera dettagliata l'incidente stradale sono quelle elaborate dall'ISTAT in collaborazione con l'ACI, poichè si occupano, esclusivamente, degli incidenti stradali in cui si registrano lesioni alle persone e descrivono sia il luogo, sia il fatto, sia il mezzo, sia l'infortunio.

Esistono, tuttavia, problemi, sia qualitativi che quantitativi, inerenti la raccolta delle informazioni.

Innanzitutto la statistica si fonda sulla verbalizzazione degli incidenti stradali da parte delle forze preposte alla sicurezza stradale, con una pluralità di soggetti che, a vario titolo, incidono su queste rilevazioni. Questa pluralità, anzichè essere un *optimum* per la rilevazione, comporta, invece, un'eterogeneità del materiale inviato dai rilevatori all'ISTAT. Infatti la Polizia Stradale, che rileva prevalentemente gli incidenti stradali fuori dei centri abitati sulla rete viaria principale (principalmente quella autostradale), ha pressoché automatizzato la raccolta delle informazioni; queste ultime, una volta rilevate dal verbale di incidente redatto sul luogo,

vengono digitalizzate e inviate a un centro di elaborazione dati, dal quale pervengono anche all'ISTAT su un supporto informatico.

L'attuale *database*, cioè, la banca-dati su cui lavora la Polizia Stradale è di tipo relazionale, cioè, descrittiva degli aggregati "incidente stradale" in relazione con i veicoli ivi coinvolti. Viceversa, attualmente, la banca-dati tenuta dall'ISTAT è di tipo sequenziale, cioè, con i campi messi l'uno vicino all'altro contenenti descrizioni sia qualitative che quantitative. Oggi, tuttavia, è difficile per l'ISTAT avere un'espansione dei campi attualmente in uso per modificarla in modo da ottenere un *database* relazionale. Inoltre, il modello di rilevazione ISTAT non è compilato sul luogo dell'incidente, bensì, *a posteriori*, sulle informazioni desunte dal verbale redatto per finalità di polizia e non statistici (peraltro, si riscontra una rilevante differenza tra le tipologie di verbali compilati dalle varie forze di polizia e ciò comporta la mancanza di dati univoci, sia sul veicolo che sulle persone). Questi dati, una volta raccolti, andrebbero integrati con quelli di altre fonti, come le rilevazioni ANIA, ISVAP e di altra provenienza.

Per favorire l'evoluzione metodologica verso un *database* relazionale, ACI e ISTAT hanno stipulato un accordo che concede all'ACI una maggiore facoltà di intervento sulla rilevazione e che prevede, inoltre, un ampliamento dell'arco delle elaborazioni prodotte; quindi, oltre al volume della localizzazione degli incidenti stradali, si sta procedendo a mettere in atto altre elaborazioni come, ad esempio, i bollettini provinciali, utili per avere un quadro locale del fenomeno dell'incidentalità. In ultimo, nel 2007, l'ISTAT e le Regioni hanno provveduto a stipulare un accordo per decentrare la rilevazione degli incidenti stradali presso le Regioni stesse.

Dal quadro generale esposto emergono alcune indicazioni: la prima di tutte è la necessità di risorse da mettere sul campo ai fini del miglioramento della qualità; l'altra è procedere alla integrazione delle fonti.

Un tentativo dell'ACI in tal senso, sebbene ancora sperimentale, è quello di integrare i dati degli incidenti stradali con i dati PRA per arrivare a chiedere solo le informazioni di base (ad es. il tipo di veicolo, la targa e qualche altra informazione necessaria). Questa sperimentazione, che è stata fatta con gli incidenti avvenuti nel 2004, ha fatto riscontrare che l'85% delle targhe risul-

ta compilato in maniera corretta sul modello e ha reso possibile l'utilizzazione di tutta una serie di informazioni aggiuntive in possesso del PRA (ad esempio, la valutazione del luogo di residenza dell'intestatario del veicolo con il luogo di accadimento dell'incidente). E' evidente che sarebbe anche necessaria un'integrazione con le statistiche sanitarie ed è stato fatto anche un tentativo in questo senso, ma purtroppo, non essendo riscontrabili dati precisi sulla persona infortunata, l'esito conseguito è stato scarso e anche a livello statistico i risultati sono stati di scarsa attendibilità. Un ulteriore elemento che sarebbe utile tracciare è il legame con il tanto auspicato catasto stradale, poichè la rilevazione sul luogo dell'incidente è diventata ormai abbastanza complessa e, oramai, non risulta più molto attendibile la classificazione ISTAT delle strade statali, comunali e autostrade, la quale dovrebbe essere affinata attraverso un legame con altre fonti.

Al riguardo, l'ACI ha creato alcuni elenchi di strade da utilizzare all'atto della compilazione per ridurre ulteriormente i margini di errore, attingendo ad un menù di informazioni.

Spesso si discute, inoltre, della opportunità del decentramento della rilevazione. E' chiaro che una rilevazione fatta a livello regionale darebbe un contributo maggiore ai risultati dell'indagine statistica, ma è altrettanto vero che un eccessivo decentramento potrebbe far sì che i dati non siano più confrontabili; sarebbe opportuno, ad avviso dell'ACI, utilizzare il decentramento per avere un maggiore controllo sul territorio dell'incidentalità stradale, accompagnato da un'attività di coordinamento volta a garantire l'omogeneità della metodologia per la confrontabilità dei dati. L'Europa, da parte sua, ha istituito un nuovo *data-set*, il *Common Accident Data-Set* (CADaS), che è un *database* relazionale dove confluiranno tutti i dati delle varie nazioni e che, una volta popolato potrà costituire un utile punto di partenza per coordinare la rilevazione statistica in maniera sempre più omogenea e affidabile.