

PIANO PROVINCIALE DELLA SICUREZZA STRADALE

Allegato C – Raffronto tra dati europei e nazionali

Amministrazione Provinciale:

Dott. Ing. PATRIZIA MALABARBA

Dott. Ing. ALESSANDRO RIGOTTI

Consulente:

Prof. Ing. GIULIO MATERNINI

Collaboratore:

Dott. Ing. RAFFAELE DI MEO

INDICE DEI CONTENUTI

1 - Indagine sulle metodologie di rilevazione	<i>4</i>
2 - L'incidentalità nell'Unione Europea	<i>12</i>
3 - L'incidentalità in Italia	<i>19</i>

1 – Indagine sulle metodologie di rilevazione

L'informazione statistica sull'incidentalità è raccolta dall'Istat mediante una rilevazione totale a cadenza mensile di tutti gli incidenti stradali verificatisi sull'intero territorio nazionale che hanno causato lesioni alle persone (morti o feriti); a tale indagine collabora attivamente l'ACI.

L'attuale base informativa della rilevazione è stata progettata per offrire, agli utilizzatori prevalentemente pubblici, un insieme articolato di dati sulla sinistrosità.

La suddetta rilevazione è il frutto di un'azione congiunta e complessa tra una molteplicità di Enti: l'Istat, l'ACI, il Ministero dell'Interno, la Polizia Stradale, i Carabinieri, la Polizia Municipale, gli Uffici di Statistica dei comuni capoluoghi di provincia e gli Uffici di Statistica di alcune province che hanno sottoscritto una convenzione con l'Istat finalizzata alla raccolta, al controllo, alla registrazione su supporto informatico e al successivo invio all'Istituto dei dati informatizzati.

La rilevazione avviene tramite la compilazione del modello Istat CTT/INC denominato "Incidenti stradali" da parte dall'autorità che è intervenuta sul luogo (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Municipale) per ogni incidente stradale avvenuto sulle strade e aree pubbliche, coinvolgente almeno un veicolo e in cui vi siano stati morti o feriti.

Il campo di osservazione è costituito dall'insieme degli incidenti stradali verbalizzati da un'autorità di polizia, verificatisi sul territorio nazionale nell'arco di un anno solare, che hanno causato infortuni alle persone.

In particolare, rientrano in questo tutti gli incidenti stradali verificatisi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a esseri umani. Sono esclusi, pertanto, dalla rilevazione i sinistri privi di vittime, quelli che non si sono verificati nelle aree pubbliche di circolazione, cioè, in quelle aree come cortili, stazioni di servizio, depositi di mezzi di trasporto, strade ferrate riservate esclusivamente per il trasporto tranviario o ferroviario, etc... ed i sinistri in cui non risultano coinvolti veicoli.

L'unità di rilevazione è il singolo incidente stradale.

La rilevazione è riferita al momento in cui l'incidente si è verificato. È con riguardo a tale momento, quindi, che di ciascuna unità vengono considerati i caratteri e le modalità, le cause o le circostanze determinanti, le conseguenze sia per le persone che per le cose.

La scheda ISTAT CTT.INC risulta strutturata in una prima parte generale e in otto sezioni successive. Nella prima parte sono annoverati i dati relativi alla località in cui è avvenuto l'incidente, alla data e all'Organo che lo ha rilevato.

Le successive otto sezioni consentono di acquisire informazioni sulla localizzazione, il luogo e la natura dell'incidente, sui tipi di veicoli coinvolti, sulle circostanze presunte dell'incidente, come pure sulle conseguenze per le persone e per i veicoli stessi.

Vengono altresì menzionati il luogo e denominazione dell'ospedale o altra struttura sanitaria nella quale sono stati ricoverati gli infortunati e i nominativi delle persone decedute.

Una copia della scheda viene riportata a fine paragrafo (*figura 1-5a/5b*).

I dati sono trasmessi all'Istat per via telematica dal Ministero dell'Interno (incidenti rilevati dalla Polizia Stradale) e dai principali comuni, per via cartacea dai Carabinieri e dai piccoli e medi comuni: la qualità del dato statistico prodotto risulta quindi fortemente legato al livello di collaborazione di questi.

I risultati dell'indagine vengono pubblicati regolarmente dal 1952 e questa è stata più volte ristrutturata, l'ultima volta nel 1991.

Poiché la scheda ISTAT viene completata per la maggior parte delle sezioni tramite codici numerici riportati in allegato al modello CTT.INC, la completezza e la fruibilità dei dati in essa contenuti spesso non risulta di facile consultazione e di precisa compilazione.

Altre informazioni in essa contenute non sono precise, soprattutto per quanto riguarda il luogo e la dinamica dell'incidente, ed il numero dei veicoli coinvolti (la scheda è strutturata per un massimo di tre).

I dati elaborati vengono raccolti in un annuario pubblicato dall'ISTAT in collaborazione con l'Automobile Club Italia e presentati all'annuale Conferenza sul traffico organizzata da ACI e ISTAT a Stresa.

Spesso si tende ad identificare le informazioni sulla sicurezza stradale con queste statistiche annuali, in realtà, se è vero che esse costituiscono la fonte principale e più completa, per quanto riguarda la quantità dei dati e l'estensione temporale della serie, è altrettanto vero che esistono molte altre fonti che concorrono alla formazione della base informativa sugli incidenti stradali. Tuttavia spesso i dati disponibili sono scarsamente confrontabili ed integrabili, a causa delle diverse esigenze che caratterizzano la raccolta del dato.

Nella *tabella 1-1* sono riportate alcune indicazioni sulle principali fonti in materia.

DATI SUGLI INCIDENTI STRADALI CON VITTIME		
ISTAT	Annuario “Statistiche degli incidenti stradali”	Contiene elaborazioni dei dati raccolti mediante il rapporto statistico d’incidente stradale, secondo numerose modalità (tipo di infrastruttura, tipo di utente, circostanze e tipo di incidente, etc...)
ACI - ISTAT	Annuario “Localizzazione degli incidenti stradali”	Riporta la localizzazione degli incidenti, morti e feriti sulle strade statali e sulle autostrade
AISCAT	Serie trimestrale “Aiscat Informazioni”	Contiene dati relativi ad incidenti, morti e persone coinvolte nelle diverse componenti del sistema autostradale italiano, ad esclusione di alcune tratte
CEMT (Conferenza europea dei Ministri competenti in materia di Trasporti)	Rapporti statistici e documenti vari con cadenza non regolare ma legata a specifiche occasioni di lavoro	Tali rapporti sono basati sulle statistiche nazionali, a volte con integrazioni richieste ai Ministeri o agli organi statistici competenti
EUROSTAT – EU.DGVII	Statistiche varie relative ai trasporti, ivi comprese quelle relative agli incidenti stradali	
DATI SU MORTI E FERITI PER INCIDENTI STRADALI		
SISTEMA SANITARIO NAZIONALE	Annuario “Statistiche sanitarie”	Contiene dati relativi a tutti gli infortunati che si presentano ai pronto soccorso per ferite riportate in incidente stradale
INAIL	Statistiche sugli infortuni sul lavoro	Si tratta di statistiche che consentono di individuare le vittime di incidenti stradali che avvengono nell’ambito della mobilità per lavoro e sul lavoro
INCIDENTI STRADALI NEL COMPLESSO		
ISVAP (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private) e, fino al 1993, CONSAP (Concessionaria servizi assicurativi pubblici)	Annuario “Conto Consortile”	Tale annuario registra dati su incidenti stradali di qualsiasi natura e sugli importi pagati per i danni causati

Tabella 1-1. Fonte principale dei dati sulla sicurezza stradale in Italia.

Fonte: 2a Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale – Documento di Base, anno 1999, Ministero dei Lavori Pubblici – Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale.

Dall'analisi di tali fonti emerge che tutto il sistema è caratterizzato da quella che potrebbe essere definita 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 (Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, "II Relazione al parlamento sullo stato della sicurezza stradale. Documento di base", 1999).

Le problematiche illustrate mettono in evidenza la necessità di completare tra loro, quando possibile, le diverse basi informative, al fine di migliorare il rapporto tra la disponibilità quantitativa e qualitativa del dato e le conoscenze operativamente utili.

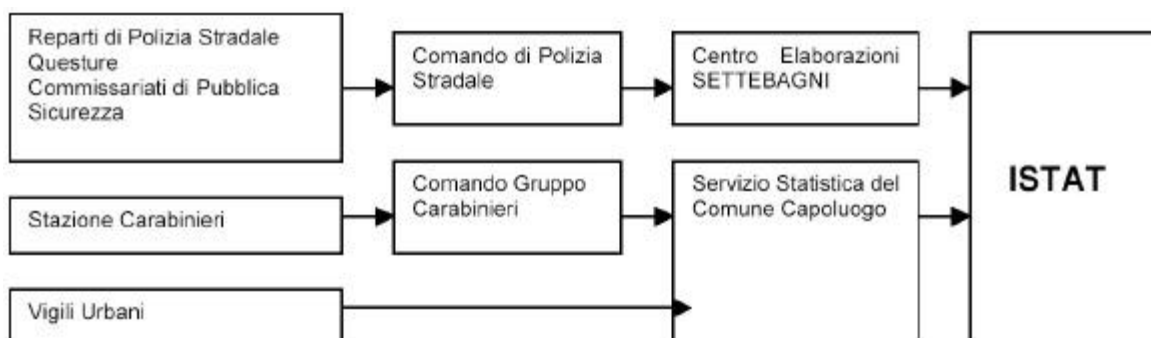
Recentemente l'Istat sta valorizzando forme di collaborazione a livello locale che consentono agli operatori provinciali di contribuire alla fase di rilevazione.

Questo indirizzo concorre anche alla promozione di osservatori informativi di natura statistica in grado di supportare la programmazione e la pianificazione degli interventi e degli investimenti dell'ente locale in tema di incidentalità e sicurezza stradale. Questa forma di collaborazione si è per ora sviluppata per le province di Milano, Mantova, Bolzano, Modena, Bologna, Ferrara, Torino, Forlì - Cesena e Lecce.

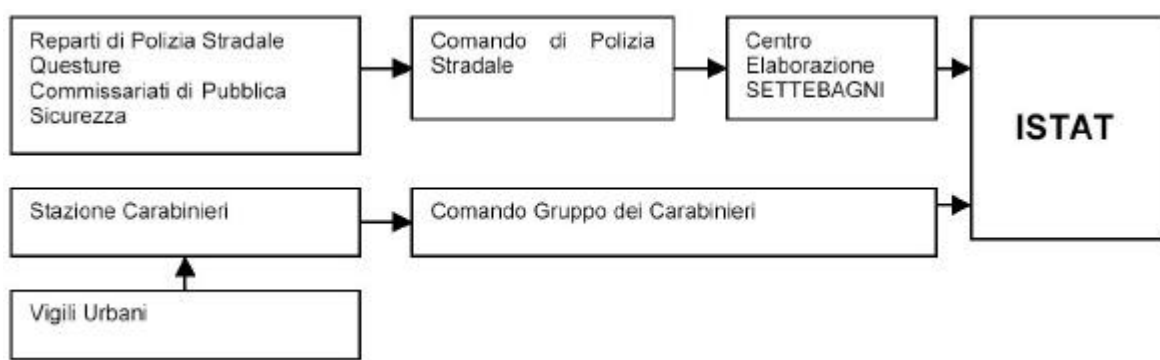
È operativo un Gruppo di lavoro definito all'interno di un accordo quadro di collaborazione istituito fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ispettorato della circolazione e traffico), l'Istituto Superiore di Sanità, l'Automobile Club d'Italia e l'Istituto Nazionale di Statistica finalizzato alla predisposizione di studi e ricerche per il miglioramento dell'informazione statistica nel settore dell'incidentalità stradale.

In sintesi il diagramma di trasmissione dei dati elementari dell'Istat è strutturato come segue:

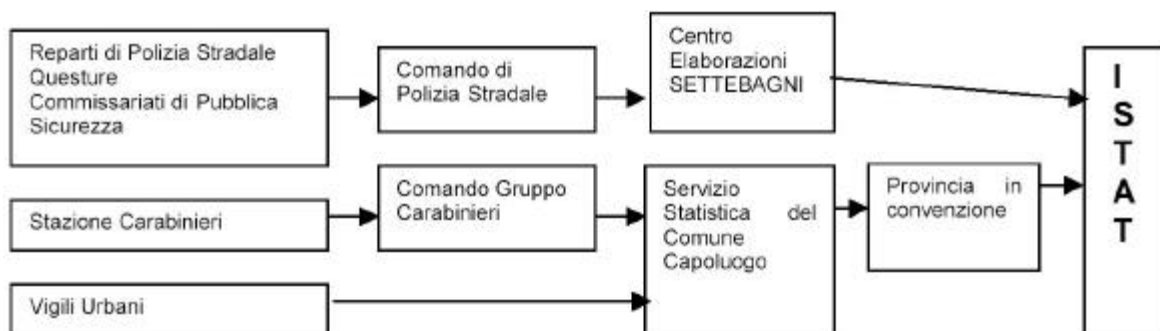
Comune capoluogo di Provincia



Altri Comuni della Provincia



Comune capoluogo di Provincia (Province in convenzione e ASTAT di Bolzano)



Altri Comuni della Provincia (Province in convenzione e ASTAT di Bolzano)

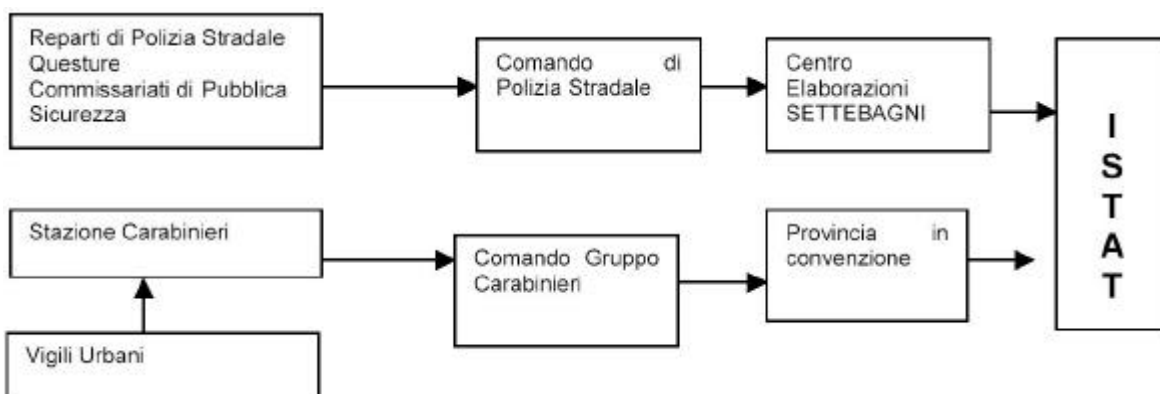


Figure 1-1/2/3/4. Diagrammi di trasmissione dei dati all'Istat.
Fonte: Istat (Statistica degli incidenti stradali, anno 2001).

Di seguito si riportano le principali definizioni utilizzate dall'Istat:

- incidenti stradali: risultano quelli che si verificano in una strada aperta alla circolazione pubblica, in seguito ai quali una o più persone sono rimaste ferite o uccise e nei quali almeno un veicolo è rimasto implicato (prima del 1991 l'Istat rilevava tutti gli incidenti stradali, anche quelli che non necessariamente comportavano lesioni alle persone ma solo danno alle cose; la definizione attuale di incidente stradale permette di effettuare confronti internazionali).
- morti: le persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o quelle decedute dal secondo al trentesimo giorno, a partire da quello dell'incidente compreso (tale definizione, anch'essa conforme alle norme internazionali, si applica agli incidenti stradali verificatisi a partire dal 1° gennaio 1999; prima di tale data il periodo di tempo necessario per determinare il numero dei decessi era pari a sette giorni dal momento dell'incidente).
- feriti: le persone che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente.

L'aggiornamento sulla situazione sanitaria del ferito rappresenta una fase molto impegnativa ed attualmente non si è stabilito un contatto con le istituzioni sanitarie (pubbliche o private) per essere informati sulle condizioni della persona infortunata, del suo eventuale trasferimento a diversa struttura e dell'eventuale decesso. La mancanza di questo rapporto di comunicazione genera una sottostima dei decessi.

Questa è la ragione principale per la quale il numero dei morti rilevati in questo contesto risulta generalmente minore di quello prodotto dalle statistiche sulle cause di morte: nel 1999, ultimo anno per il quale sono disponibili i dati sanitari definitivi, questa divergenza è pari al 18,0 %.



INCIDENTI STRADALI

DATA E LOCALITÀ DELL'INCIDENTE (indicare codici Istat) ANNO <input type="text"/> <input type="text"/> MESE <input type="text"/> <input type="text"/> PROVINCIA <input type="text"/> <input type="text"/> COMUNE <input type="text"/> <input type="text"/> GIORNO <input type="text"/> <input type="text"/> ORA (arrotondare all'ora) <input type="text"/> <input type="text"/>		ORGANO DI RILEVAZIONE Agente di Polizia Stradale <input type="checkbox"/> 1 Carabiniere <input type="checkbox"/> 2 Agente di Pubblica Sicurezza <input type="checkbox"/> 3 Agente di Polizia Municipale <input type="checkbox"/> 4 Altri <input type="checkbox"/> 5 Numero progressivo del modello dell'auto <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		ORGANO COORDINATORE Sezione Polizia Stradale <input type="checkbox"/> 1 Gruppo Carabinieri <input type="checkbox"/> 2 UR Comunale di Statistica dei Capoluoghi di Provincia: Comune con oltre 250.000 abitanti <input type="checkbox"/> 3 Altro capoluogo di Provincia <input type="checkbox"/> 4	
1. Localizzazione dell'incidente (denominazione della strada, numero, event. N° civico)					
NELL'ABITATO Strada urbana <input type="checkbox"/> 1 Provinciale entro l'abitato <input type="checkbox"/> 2 Statale entro l'abitato <input type="checkbox"/> 3 SS N° <input type="text"/> <input type="text"/>			TRONCO DI STRADA STATALE O AUTOSTRADA SS diramazione, dir. A <input type="checkbox"/> 1 SS dir. B, radd. <input type="checkbox"/> 2 SS bis, dir. C <input type="checkbox"/> 3 SS ter, bis dir. <input type="checkbox"/> 4 SS quater, racc. bis racc. <input type="checkbox"/> 5 Autostrada carr. sinistra <input type="checkbox"/> 6 Autostrada carr. destra <input type="checkbox"/> 7 Autostrada svinc. entrata <input type="checkbox"/> 8 Autostrada svinc. uscita <input type="checkbox"/> 9 Autostrada svinc. tronco d.o. <input type="checkbox"/> 10 Autostrada stazione <input type="checkbox"/> 11 Altri casi <input type="checkbox"/> 12		
FUORI ABITATO Comunale extraurbana <input type="checkbox"/> 4 Provinciale <input type="checkbox"/> 5 Statale <input type="checkbox"/> 6 SS N° <input type="text"/> <input type="text"/> Autostrada <input type="checkbox"/> 7 N° <input type="text"/> <input type="text"/> Altra strada <input type="checkbox"/> 8			Progressiva chilometrica Km. (arrotondare al chilometro) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		
2. Luogo dell'incidente					
TIPO DI STRADA Una carr. senso unico <input type="checkbox"/> 1 Una carr. doppio senso <input type="checkbox"/> 2 Due carreggiate <input type="checkbox"/> 3 Più di 2 carreggiate <input type="checkbox"/> 4		PAVIMENTAZIONE Strada pavimentata <input type="checkbox"/> 1 Strada pavimentata dissestata <input type="checkbox"/> 2 Strada non pavimentata <input type="checkbox"/> 3		INTERSEZIONE Incrocio <input type="checkbox"/> 1 Rotatoria <input type="checkbox"/> 2 Intersezione segnalata <input type="checkbox"/> 3 - con semafori o vigili <input type="checkbox"/> 4 Passaggio a livello <input type="checkbox"/> 6	
		NON INTERSEZIONE Rettilineo <input type="checkbox"/> 7 Curva <input type="checkbox"/> 8 Dossò, strettoia <input type="checkbox"/> 9 Pendenza <input type="checkbox"/> 10 Gall. illuminata <input type="checkbox"/> 11 Gall. non illum. <input type="checkbox"/> 12		FONDO STRADALE Asciutto <input type="checkbox"/> 1 Bagnato <input type="checkbox"/> 2 Sdrucioloso <input type="checkbox"/> 3 Ghiacciato <input type="checkbox"/> 4 Innevato <input type="checkbox"/> 5	
		SEGNALETICA Assente <input type="checkbox"/> 1 Verticale <input type="checkbox"/> 2 Orizzontale <input type="checkbox"/> 3 Verticale e orizzontale <input type="checkbox"/> 4		CONDIZIONI METEOROLOGICHE Sereno <input type="checkbox"/> 1 Nebbia <input type="checkbox"/> 2 Pioggia <input type="checkbox"/> 3 Grandine <input type="checkbox"/> 4 Neve <input type="checkbox"/> 5 Vento forte <input type="checkbox"/> 6 Altro <input type="checkbox"/> 7	
3. Natura dell'incidente			4. Tipo di veicoli coinvolti		
A) TRA VEICOLI IN MARCIA Scontro frontale <input type="checkbox"/> 1 Scontro frontale-laterale <input type="checkbox"/> 2 Scontro laterale <input type="checkbox"/> 3 Tamponamento <input type="checkbox"/> 4			Veicolo: A B C Autovettura privata <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 1 Autovettura privata con rimorchio <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 2 Autovettura pubblica <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 3 Autovettura di soccorso o di polizia <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 4 Autobus o filobus in servizio urbano <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 5 Autobus di linea o non di linea in extraurbana <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 6 Tram <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 7 <input type="checkbox"/> 7 Autocarro <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 8 Autotreno con rimorchio <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 9 <input type="checkbox"/> 9 Autoarticolato <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 10 <input type="checkbox"/> 10 Veicoli speciali <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 11 <input type="checkbox"/> 11 Trattore stradale o motrice <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 12 <input type="checkbox"/> 12 Macchina agricola <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 13 <input type="checkbox"/> 13 Velocipede <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 14 <input type="checkbox"/> 14 Ciclomotore <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 15 <input type="checkbox"/> 15 Motociclo a solo <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 16 <input type="checkbox"/> 16 Motociclo con passeggero <input type="checkbox"/> 17 <input type="checkbox"/> 17 <input type="checkbox"/> 17 Motocarro o motofurgone <input type="checkbox"/> 18 <input type="checkbox"/> 18 <input type="checkbox"/> 18 Veicolo a trazione animale e a braccia <input type="checkbox"/> 19 <input type="checkbox"/> 19 <input type="checkbox"/> 19 Veicolo ignoto perché dattosi alla fuga <input type="checkbox"/> 20 <input type="checkbox"/> 20 <input type="checkbox"/> 20		
B) TRA VEICOLO E PEDONI Investimento di pedoni <input type="checkbox"/> 5					
C) VEICOLO IN MARCIA CHE URTA VEICOLO FERMO O ALTRO Urto con veicolo in fermata o in arresto <input type="checkbox"/> 6 Urto con veicolo in sosta <input type="checkbox"/> 7 Urto con ostacolo <input type="checkbox"/> 8 Urto con treno <input type="checkbox"/> 9					
D) VEICOLO IN MARCIA SENZA URTO Fuoriuscita (sbondamento, ...) <input type="checkbox"/> 10 Infortunio per frenata improvvisa <input type="checkbox"/> 11 Infortunio per caduta da veicolo <input type="checkbox"/> 12					
5. Circostanze presenti dell'incidente					
Per inconvenienti di circolazione <input type="checkbox"/>		Per difetti o avarie del veicolo <input type="checkbox"/>		Per stato psico-fisico del conducente <input type="checkbox"/>	
Veicolo A <input type="checkbox"/>		Veicolo B, Pedone od ostacolo <input type="checkbox"/>			
Indicare il codice Istat corrispondente alla circostanza presente di incidente					
6. Veicoli coinvolti					
Targa se veicolo nazionale Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		Segla se veicolo estero Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		ANNO DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE (ultimo due cifre) Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/>	
		ANNO DI ULTIMA REVISIONE (ultimo due cifre) Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/>		CHILOMETRI PERCORSI (in migliaia) Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	

Figura 1-5a. Modello Istat CTT/INC "Incidenti stradali" per la rilevazione del sinistro da parte delle autorità.
Fonte: Istat.

7. Conseguenze dell'incidente alle persone

VEICOLI	CONDUCENTI COINVOLTI			PASSEGGERI INFORTUNATI INCLUSO IL CONDUCENTE			
	Età conducente Maschio Femmina Sesso 1 2	Patente Tipo A 1 Tipo B 2 Tipo C 3 Tipo D 4 Tipo E 5 ABC speciale 6 Non necess. 7 Foglio rosa 8 Sprovisto 9	Anno di rilascio della patente (ultime due cifre) Conducente professionale 1 2 Obbligatori (casco o cintura) 1 2 Indossava il casco: Conducente 1 2 Passaggero 3 4 Aveva la cintura allacciata: Conducente 5 6 Passaggero anteriore 7 8	Morti Feriti	Età	Sesso M F	
A	Incolumi 1 Feriti 2 Morto entro 24 ore 3 entro 30 giorni 4			Sedile anteriore 1 2 Sedile posteriore 1 2	Sedile anteriore Sedile posteriore	Sedile anteriore Sedile posteriore	
B							ALTRI PASSEGGERI INFORTUNATI NEL VEICOLO A Morti Feriti
C							Maschi Femmine

REDONI COINVOLTI		Morti		Età		Feriti		Età	
Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine	Maschi	Femmine
1 2	1 2	1 2	1 2	3 4	3 4	3 4	3 4	3 4	3 4

NUMERO DI AUTOVEICOLI COINVOLTI OLTRE AI VEICOLI A, B, C		PERSONE COINVOLTE SU ALTRI AUTOVEICOLI OLTRE AI VEICOLI A-B-C	
Maschi	Femmine	Morti	Feriti
1 2	1 2	1 2	1 2

RIEPILOGO INFORTUNATI	
Morti entro le 24 ore	1 2
Morti dal 2° al 30° giorno	1 2
Feriti	1 2

8. Conseguenze dell'incidente ai veicoli

VEICOLI	POSIZIONE FINALE			DANNI RIPORTATI
	NELLA CARREGGIATA DI MARCIA Stesso senso 1 Senso opposto 2 NELLA CARREGGIATA OPPOSTA 3	RINTI AI MARGINI DELLA CARREGGIATA (nella sede stradale) Su banchina, marciapiede, ecc. 1 Contro paracarro 2 Contro albero 3 Contro palo 4 Contro muro parapetto 5 Contro guardrail 6	FUORI SEDE STRADALE Contro ostacolo fisso 7 In scarpata o burrone 8 In acqua 9 altro 0	
A				Nessuno 1 Danneggiato ma può riparare 2 Non può riparare: ribaltato 3 incendiato 4 impacciato 5
B				
C				

Dove sono stati ricoverati o medicali gli infortunati _____

Nominativo dei morti _____

REFERENTI NORMATIVI SULLA TUTELA DELLA RISERVATEZZA

Decreto legislativo 6 settembre 1992 n. 282 e successive modifiche e integrazioni - "Norme sul Sistema Statistico Nazionale e sull'organizzazione dell'Istituto Nazionale di Statistica", art. 6 bis (distacco dei dati personali), 7 (oblio dei nomi dei statistici), 8 (segreto fiduciario degli uffici di statistica), 9 (depotenziatori per la tutela dei segreti statistici), 11 (servizi amministrativi in caso di mancata risposta), 13 (programma statistico nazionale)

Legge 31 dicembre 1996, n. 675 e successive modifiche e integrazioni - "Tutela della persona e altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali", art. 10 (informazioni non al momento della raccolta)

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 dicembre 2000 - "Programma statistico nazionale, triennio 2001-2003 (Saggi)", art. 226 della G.U. n. 302 del 30 dicembre 2000

Decreto del Presidente della Repubblica del 22 maggio 2001 - "Criteri delle indagini per le quali sussiste l'obbligo di rispetto (D.L. n. 154 del 9 agosto 2001)"

Il presente modulo deve essere compilato per ogni singolo incidente stradale che abbia comportato lesioni a persone (morti o feriti) in ogni sua parte e trasmesso all'ISAT (Servizio Statistico - GIU-C - Incidenze stradali, Viale Luigi 15 - 00186 Roma, nei periodici mensili, con oltre quaranta giorni dalla data dell'incidente.

Figura 1-5b. Modello Istat CTT/INC "Incidenti stradali" per la rilevazione del sinistro da parte delle autorità.
Fonte: Istat.

2 – L'incidentalità nell'Unione Europea

L'Unione Europea e gli altri organismi internazionali hanno posto la massima attenzione al problema della sicurezza stradale con un insieme di iniziative anche nel settore dell'informazione statistica; tra queste, le principali riguardano la costruzione di banche dati sugli incidenti stradali che, utilizzando definizioni, nomenclature, classificazioni e metodologie standardizzate, permettono di effettuare comparazioni tra i livelli di incidentalità nei diversi paesi e porli in relazione alle caratteristiche della circolazione, alle dotazioni di infrastrutture stradali ed alle normative vigenti. Questi confronti consentono di approfondire la conoscenza del fenomeno e di verificare l'efficacia dell'adozione di nuove normative e gli effetti di nuove politiche dei trasporti nei diversi paesi.

Le iniziative internazionali sono:

- in ambito Unione Europea è attiva una Banca Dati (CARE) contenente le informazioni elementari (microdati) relativi ad ogni sinistro rilevato in un paese dell'Unione; detta banca dati è accessibile online da tutti i paesi membri;
- in ambito OCDE è attiva una Banca Dati (IRTAD) contenente i dati aggregati relativi ai sinistri stradali, alla popolazione, alla circolazione, ai veicoli e alla rete stradale dei paesi membri;
- in ambito O.N.U. la Commissione Economica delle Nazioni Unite per l'Europa mira ad una sistematizzazione statistica dell'informazione che consenta comparazioni internazionali più estese;
- è stato concordato un "questionario comune Eurostat, ONU/ECE, CEMT" annuale ed uno trimestrale contenente, oltre ad un set di variabili relative ai diversi modi di trasporto, anche informazioni sugli incidenti stradali.

PAESI	valore assoluto				variazione percentuale	
	1980	1999	2000	2001	2001/1980	2001/2000
Austria	46.214	42.348	42.126	43.073	-6,8	2,2
Belgio	60.758	51.601	49.065	47.444	-21,9	-3,3
Danimarca	12.334	7.605	7.346	6.860	-44,4	-6,6
Finlandia	6.790	6.997	6.633	6.451	-5,0	-2,7
Francia	248.469	124.524	121.223	116.745	-53,0	-3,7
Germania	412.672	395.689	382.949	375.345	-9,0	-2,0
Grecia	18.233	24.231	-	-	-	-
Irlanda	5.683	7.807	7.757	6.909	21,6	-10,9
Italia	163.770	225.187	228.912	235.142	43,6	2,7
Lussemburgo	1.577	1.062	905	774	-50,9	-14,5
Olanda	49.383	42.271	37.947	35.313	-28,5	-6,9
Portogallo	33.886	47.966	44.159	42.521	25,5	-3,7
Spagna	67.803	97.811	101.729	100.393	48,1	-1,3
Svezia	15.231	15.834	15.770	15.767	3,5	0,0
Regno Unito	257.282	242.610	242.117	236.461	-8,1	-2,3
UE-15	1.400.085	1.333.543	1.288.638	1.269.198	-9,3	-1,5

Tabella 2-1. Incidenti nei Paesi dell'Unione Europea - Anni 1980, 1999, 2000 e 2001.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

PAESI	valore assoluto				variazione percentuale	
	1980	1999	2000	2001	2001/1980	2001/2000
Austria	2.003	1.079	976	958	-52,2	-1,8
Belgio	2.396	1.397	1.470	1.486	-38,0	1,1
Danimarca	690	514	498	431	-37,5	-13,5
Finlandia	551	431	396	433	-21,4	9,3
Francia	13.672	8.487	8.079	8.160	-40,3	1,0
Germania	15.050	7.772	7.503	6.977	-53,6	-7,0
Grecia	1.446	2.116	-	-	-	-
Irlanda	564	413	415	411	-27,1	-1,0
Italia	9.220	6.662	6.649	6.682	-27,5	0,5
Lussemburgo	98	58	76	70	-28,6	-7,9
Olanda	1.996	1.090	1.082	993	-50,3	-8,2
Portogallo	2.579	1.995	1.860	1.671	-35,2	-10,2
Spagna	6.522	5.738	5.776	5.517	-15,4	-4,5
Svezia	848	580	591	554	-34,7	-6,3
Regno Unito	6.239	3.564	3.580	3.598	-42,3	0,5
UE-15	63.874	41.896	38.951	37.941	-40,6	-2,6

Tabella 2-2. Morti nei Paesi dell'Unione Europea - Anni 1980, 1999, 2000 e 2001.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

Nel 2001 nei quindici Paesi dell'Unione Europea si sono verificati 1.269.968 incidenti stradali che hanno provocato il decesso di 37.941 persone. Considerando gli ultimi anni si riscontra che il numero dei sinistri e dei morti è in riduzione, con una inflessione rispettivamente del 1,5% e del 2,6% nei confronti dell'anno 2000¹.

In tale periodo quasi tutti i Paesi hanno registrato una diminuzione dell'incidentalità, con percentuali superiori al 10% per il Lussemburgo e l'Irlanda. Anche il numero di decessi vede una riduzione per i 2/3 delle Nazioni dell'Unione Europea, mentre per le altre tale valore è praticamente costante, con un'unica eccezione rappresentata dalla Finlandia: questa presenta un incremento prossimo al 10%, che la riporta alla situazione del 1999.

Questa situazione è esplicitata dalla *tabella 2-1/2* e dalla *figura 2-1*.

Valutando l'andamento del fenomeno nel lungo periodo (dal 1980 al 2001) si osserva un miglioramento ancora più consistente: l'Unione Europea vede nel suo complesso un abbassamento del numero degli incidenti del 9,3% e dei morti del 40,6%.

Nonostante la maggior parte dei Paesi riporti un progresso per la sicurezza stradale in termini di riduzione dei sinistri, ve ne sono alcuni che rivelano una tendenza opposta, con percentuali di crescita che vanno all'incirca dal 20% al 50%: è questo il caso dell'Irlanda, del Portogallo, della Spagna e dell'Italia.

Il numero dei decessi presenta invece un drastico decremento che interessa tutti i Paesi dell'Unione Europea ed arriva a dimezzarsi in Austria, Germania ed Olanda. Si veda a tal proposito la *tabella 2-1/2* e la *figura 2-2*.

¹ Il numero dei morti nei Paesi dell'Unione Europea è stato normalizzato secondo la definizione di "morti entro 30 giorni" al fine di rendere comparabili i dati.

Variazione percentuale di morti ed incidenti UE (1980 - 2001)

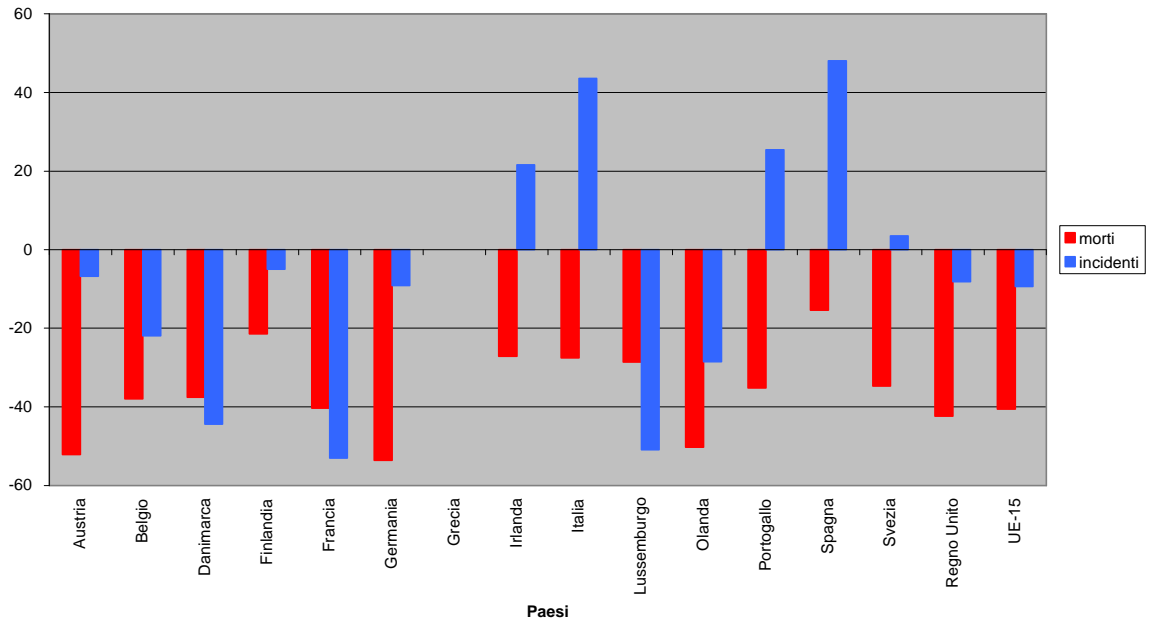


Figura 2-1. Variazione dei morti e degli incidenti nei Paesi dell'Unione Europea nel lungo periodo.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

Variazione morti ed incidenti UE (2000 - 2001)

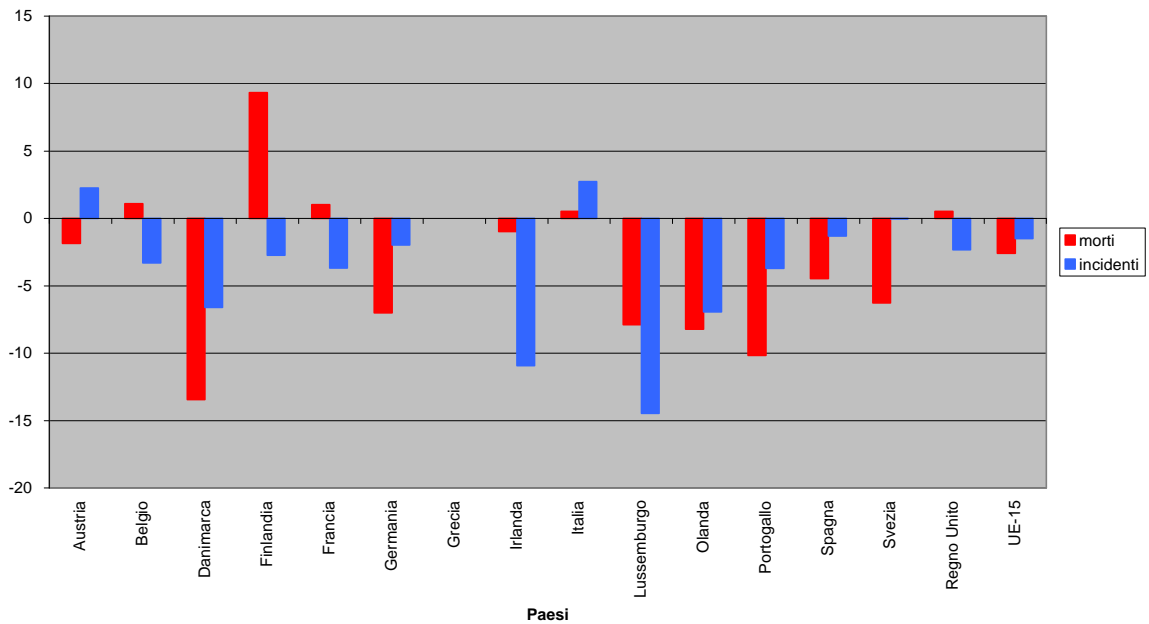


Figura 2-2. Variazione dei morti e degli incidenti nei Paesi dell'Unione Europea nel breve periodo.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

Se si effettua un confronto nei vari anni tra la percentuale di incidenti e morti in Italia con quelli avvenuti nell'Unione Europea, si nota un aumento relativo degli stessi nel nostro Paese (vedi *figura 2-3*): tale andamento nasce da una generale controtendenza rispetto ai progressi conseguiti dalla Comunità.

Da questo dato segue una considerazione: se negli anni passati in Italia si fossero attuati programmi per il miglioramento della sicurezza stradale efficaci come quelli degli altri Paesi dell'Unione Europea nel 2001 probabilmente non si sarebbero verificati 86.642 incidenti e 1.205 decessi.

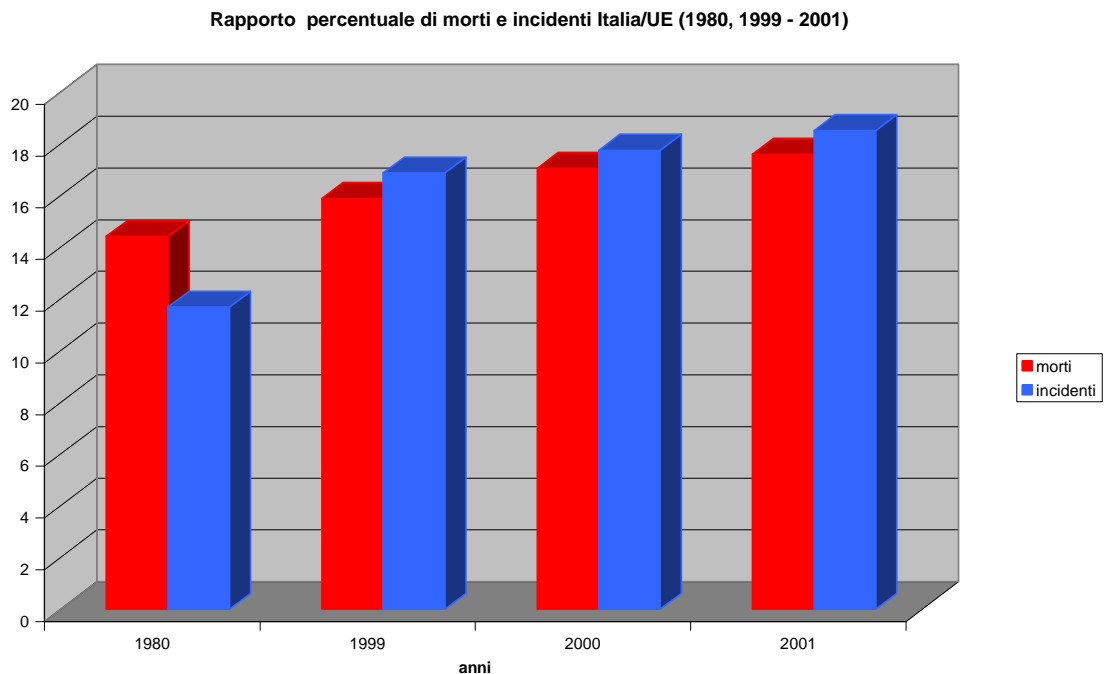


Figura 2-3. Rapporto percentuale di morti e incidenti dell'Italia nei confronti dell'Unione Europea.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

Analizzando la gravità degli incidenti stradali, che può essere rappresentata dal rapporto di mortalità (vedi *tabella 2-3*), si nota una riduzione nella Comunità, dovuta al decremento maggiore del numero dei morti rispetto a quello dei sinistri: tale situazione può essere collegata alle misure tecniche introdotte, come l'utilizzo delle cinture di sicurezza o il miglioramento della sicurezza passiva dei veicoli, ed è rappresentata nella *figura 2-4*.

Spostando l'attenzione sui singoli Paesi si osserva che quanto riscontrato nella visione d'insieme vale se riferito al lungo periodo (con eccezione della Danimarca, della Francia e

del Lussemburgo, che registrano forti riduzioni sia del numero degli incidenti che dei morti, ma in misura più rilevante per i primi), mentre recentemente alcuni hanno visto l'indicatore crescere, a causa della maggiore diminuzione del numero di decessi.

Facendo un confronto nell'anno 2001 si evince che la Nazione dove vi è maggior pericolo è il Lussemburgo, mentre si contraddistinguono per il basso valore dell'indicatore l'Austria, la Germania ed il Regno Unito (vedi figura 2-5).

PAESI	rapporto mortalità			
	1980	1999	2000	2001
Austria	43,3	25,5	23,2	22,2
Belgio	39,4	27,1	30,0	31,3
Danimarca	55,9	67,6	67,8	62,8
Finlandia	81,1	61,6	59,7	67,1
Francia	55,0	68,2	66,6	69,9
Germania	36,5	19,6	19,6	18,6
Grecia	79,3	87,3	-	-
Irlanda	99,2	52,9	53,5	59,5
Italia	56,3	29,6	29,0	28,4
Lussemburgo	62,1	54,6	84,0	90,4
Olanda	40,4	25,8	28,5	28,1
Portogallo	76,1	41,6	42,1	39,3
Spagna	96,2	58,7	56,8	55,0
Svezia	55,7	36,6	37,5	35,1
Regno Unito	24,2	14,7	14,8	15,2
UE-15	45,6	31,4	30,2	29,9

Tabella 2-3. Rapporto di mortalità nei Paesi dell'Unione Europea - Anni 1980, 1999, 2000 e 2001.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

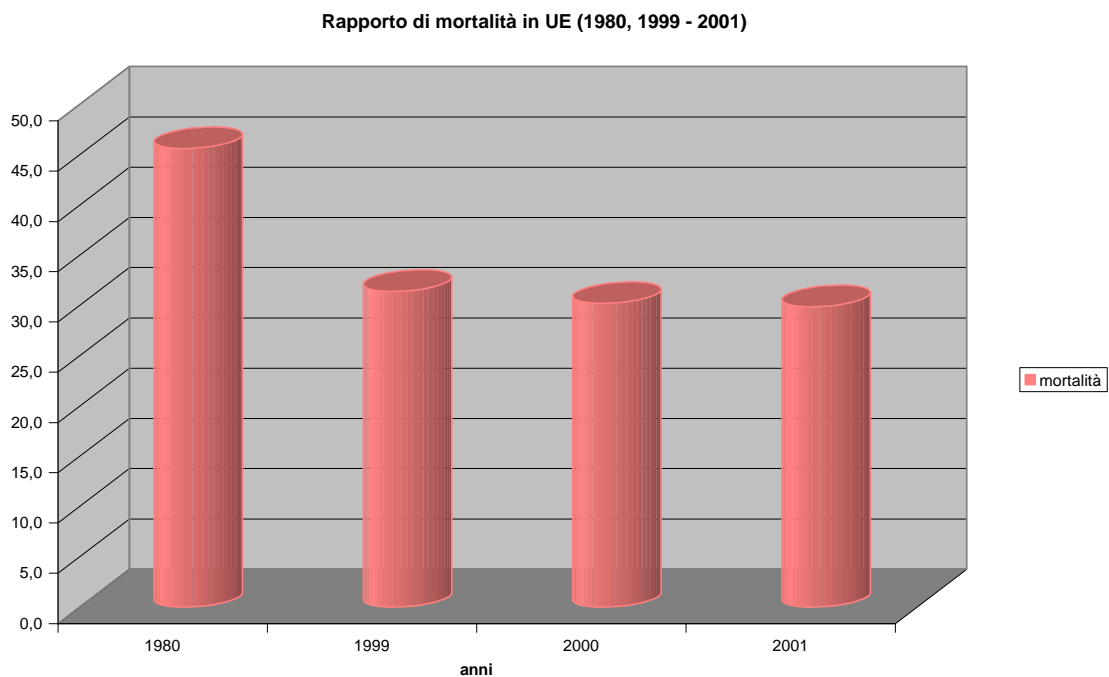


Figura 2-4. Rapporto di mortalità nell'Unione Europea.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

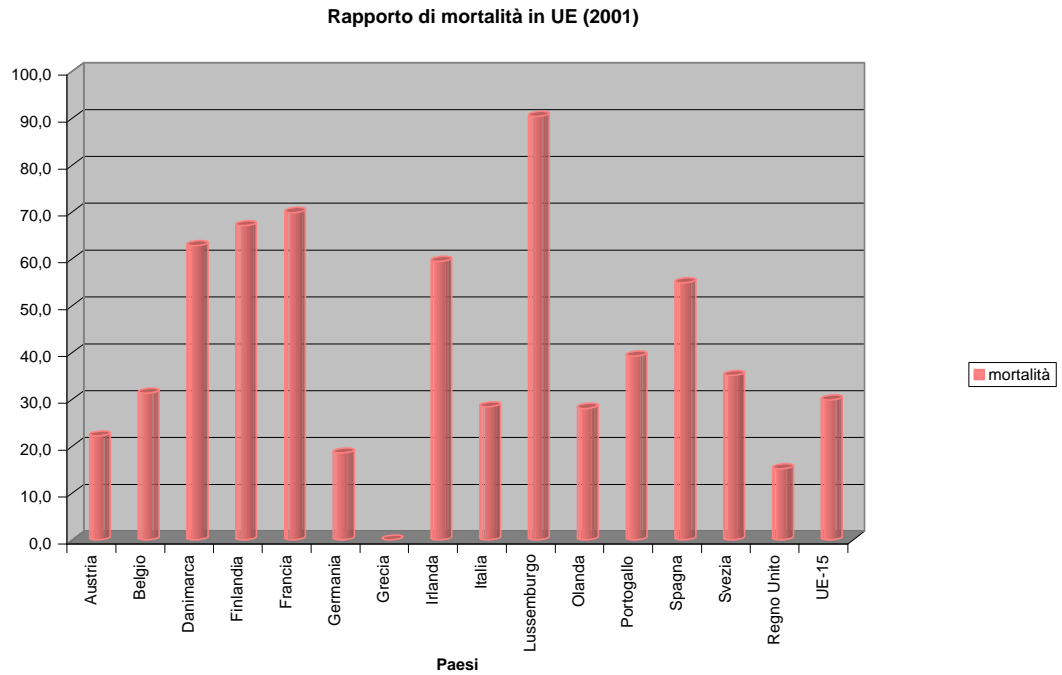


Figura 2-5. Rapporto di mortalità nei Paesi dell'Unione Europea.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

Al fine di effettuare una comparazione del livello di incidentalità tra i differenti Paesi dell'Unione Europea risulta utile riferire il numero di incidenti e di morti a delle misure di esposizione al rischio, come il numero di abitanti: basandosi sugli indici di rischio si è in grado di individuare gli ambiti contraddistinti dalle condizioni di circolazione più sicure, con la possibilità di individuare ed analizzare i fattori tecnici, sociali ed economici ad essi correlati.

Da tale operazione, effettuata nella *tabella 2-4* e rappresentata nella *figura 2-6*, si nota che il Paese caratterizzato dal minor livello di incidentalità nell'anno 2001 si rivela la Svezia, mentre il Portogallo presenta la situazione più critica, con il valore del parametro più alto se riferito ai morti, e tra i più elevati in relazione agli incidenti. L'Italia ha un grado di esposizione superiore alla media europea.

PAESI	valore assoluto			inc / popol x 10 ⁵	morti / popol x 10 ⁵
	popolazione	incidenti	morti		
Austria	8.032	43.073	958	536	12
Belgio	10.263	47.444	1.486	462	14
Danimarca	5.349	6.860	431	128	8
Finlandia	5.181	6.451	433	125	8
Francia	59.039	116.745	8.160	198	14
Germania	82.273	375.345	6.977	456	8
Grecia	10.554 (a)	-	-	-	-
Irlanda	3.839	6.909	411	180	11
Italia	56.996	235.142	6.682	413	12
Lussemburgo	441	774	70	176	16
Olanda	15.987	35.313	993	221	6
Portogallo	9.490 (b)	42.521	1.671	448	18
Spagna	40.121	100.393	5.517	250	14
Svezia	8.882	15.767	554	178	6
Regno Unito	58.838	236.461	3.598	402	6
UE-15	375.285	1.269.198	37.941	338	10

Tabella 2-4. Incidenti e morti in rapporto agli abitanti nei Paesi dell'Unione Europea - Anno 2001.

(a) 2000 (b) 1999

Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

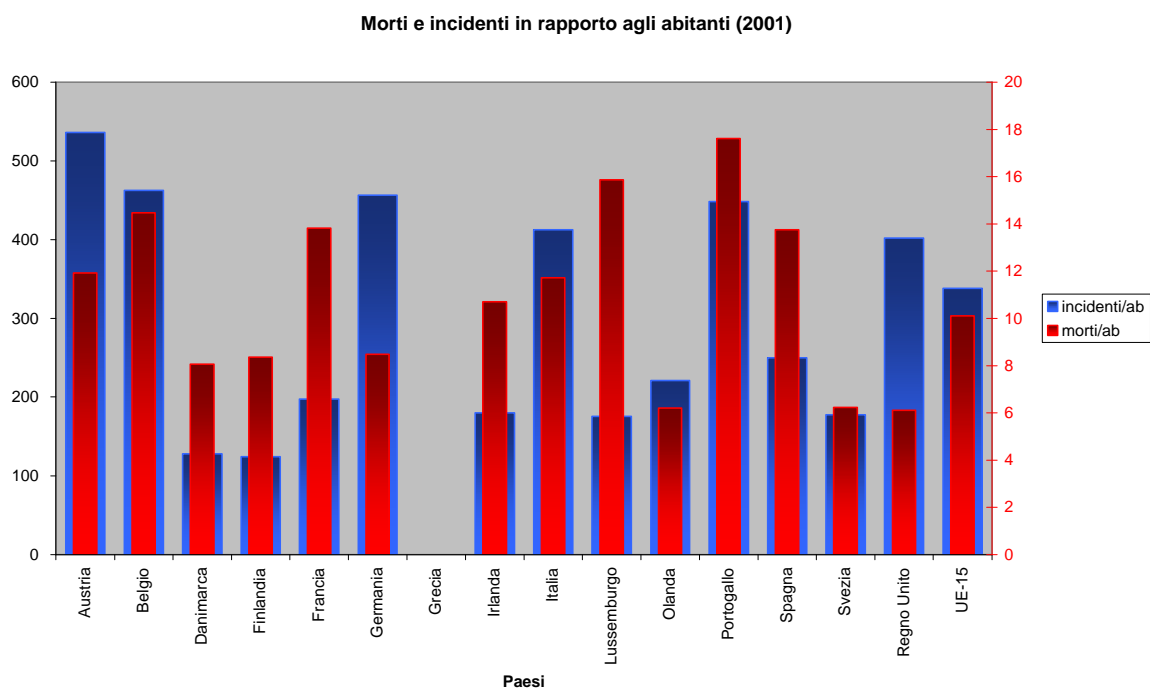


Figura 2-6. Esposizione al rischio nei Paesi dell'Unione Europea (rapporti x 10⁵).

Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

3 - L'incidentalità in Italia

Nel 2001 in Italia le autorità di polizia hanno rilevato 235.142 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 6.682 persone, mentre altre 334.679 hanno subito lesioni di diversa entità. Nel nostro Paese si verificano circa 644 incidenti al giorno, muoiono mediamente 18 persone ed altre 917 rimangono ferite.

ANNI	valore assoluto			rapporto di mortalità
	incidenti	morti	feriti	
1991	170.702	7.498	240.688	43,9
1992	170.814	7.434	241.094	43,5
1993	153.393	6.645	216.100	43,3
1994	170.679	6.578	239.184	38,5
1995	182.761	6.512	259.571	35,6
1996	190.068	6.193	272.115	32,6
1997	190.031	6.226	270.962	32,8
1998	204.615	6.342	293.842	31,0
1999	225.187	6.662	322.512	29,6
2000	228.912	6.649	321.603	29,0
2001	235.142	6.682	334.679	28,4

Tabella 3-1. Incidenti e morti in rapporto agli abitanti nei Paesi dell'Unione Europea - Anno 2001.
Fonte: Istat-IRTAD-OCSE.

Rispetto al 2000 si riscontra una crescita del numero degli incidenti (2,7%), dei morti (0,5%) e dei feriti (4,1%).

Osservando l'andamento del fenomeno dal 1991 si rileva che il numero dei sinistri e degli infortunati, anche se con qualche oscillazione, tende ad aumentare. Nel periodo indicato, infatti, il numero di incidenti è cresciuto del 37,7% e quello dei feriti del 39,1%, anche a seguito dell'incremento della quantità di veicoli circolanti (20,6%).

Il numero dei morti, invece, si è ridotto del 10,9%.

Da quanto esposto consegue la tendenza decrescente del rapporto di mortalità (da 43,9 nel 1991 a 28,4 nel 2001), che segnala una costante diminuzione della gravità dei sinistri: ciò può essere correlato ai miglioramenti introdotti nella sicurezza attiva e passiva dei veicoli, alla maggior efficienza delle strutture sanitarie ed alle normative in materia di sicurezza.

Quanto esposto è riportato nella *tabella 3-1* e nelle *figure 3-1/2/3*.

La riduzione del rapporto di mortalità dal 1991 al 2001 è pari al 32,8% in ambito urbano ed al 30,7% in quello extraurbano, che risulta circa quattro volte maggiore rispetto al primo. Con riferimento al 2001 il rapporto di mortalità è pari a 17,2 in ambito urbano, a 64,8 nell'extraurbano ed a 28,4 sull'intera rete stradale nazionale.

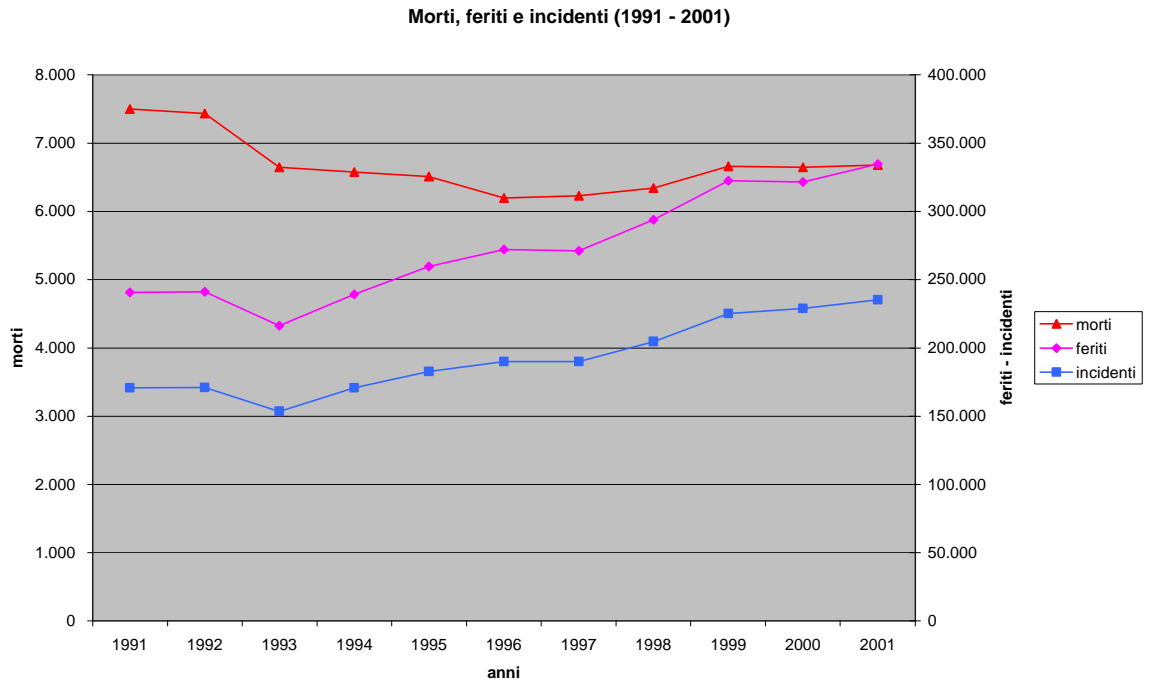


Figura 3-1. Trend dei morti, feriti e incidenti in Italia.
Fonte: Istat.

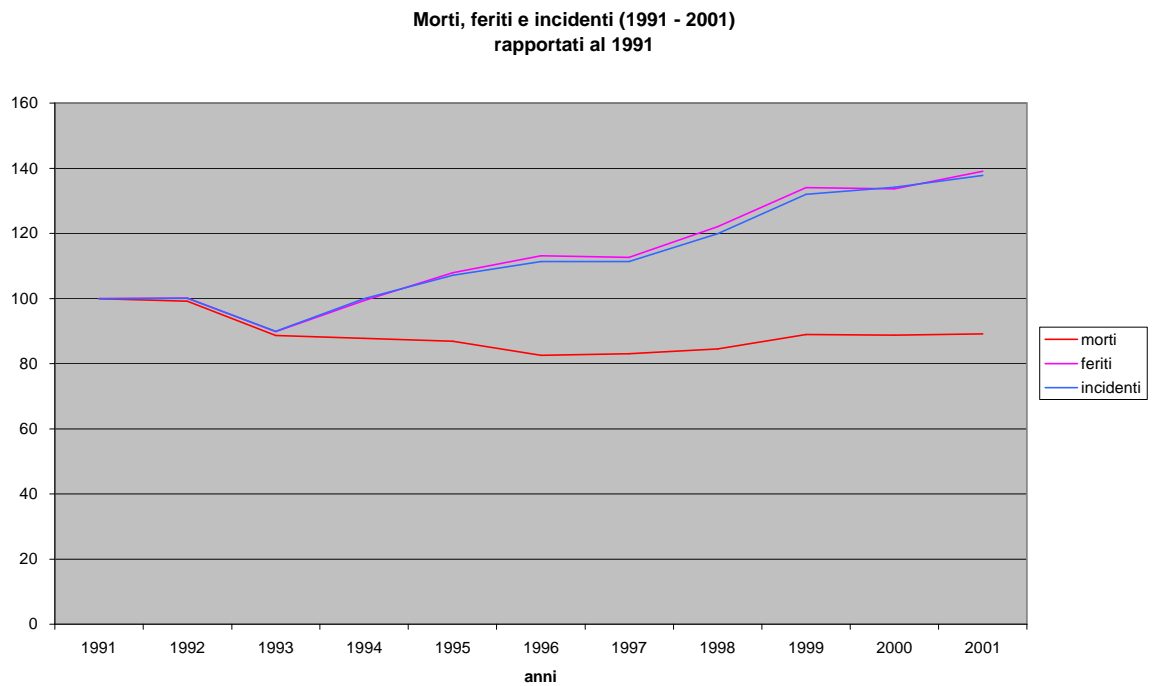


Figura 3-2. Morti, feriti e incidenti in Italia: numeri indice al 1991.
Fonte: Istat.

Rapporto di mortalità (1991 - 2001)

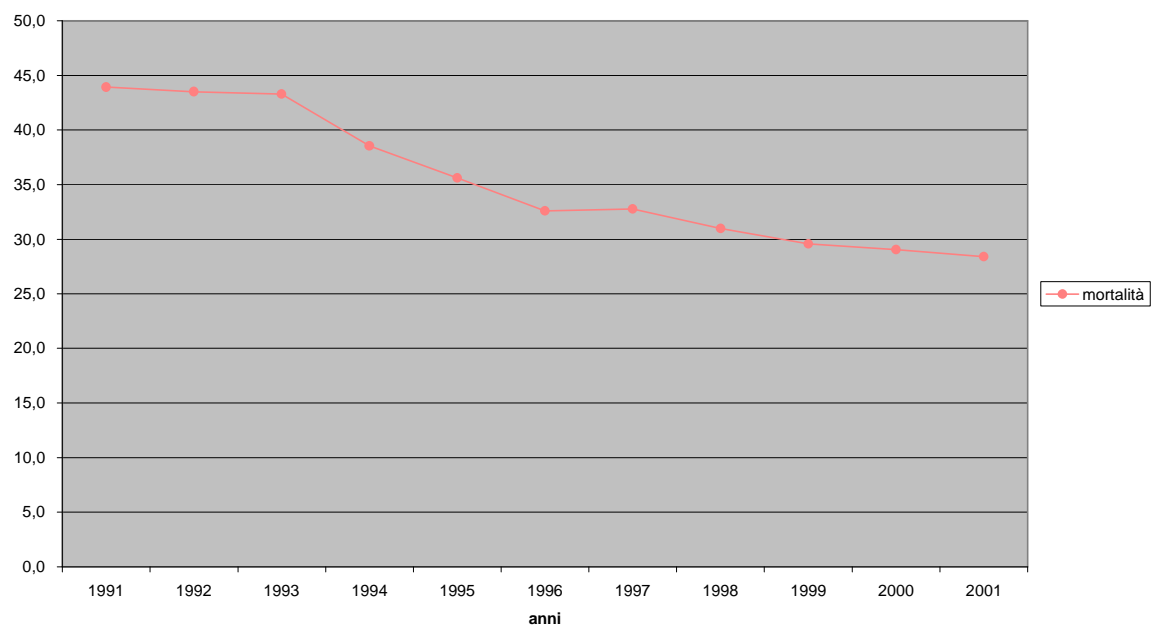


Figura 3-3. Trend del rapporto di mortalità in Italia.
Fonte: Istat.

TIPOLOGIA DI STRADA	incidenti		morti		rapporto di mortalità
	valore	percentuale	valore	percentuale	
strade urbane	179.817	76,5	3.096	46,3	17,2
strade extraurbane	55.325	23,5	3.586	53,7	64,8
- autostrade	13.696	5,8	730	10,9	53,3
- strade statali	23.454	10,0	1.616	24,2	68,9
- strade provinciali	13.009	5,5	970	14,5	74,6
- strade comunali	5.166	2,2	270	4,0	52,3
totale	235.142	100,0	6.682	100,0	28,4

Tabella 3-2. Incidenti, morti e rapporto di mortalità per tipologia di strada in Italia - Anno 2001.
Fonte: Istat.

L'incidentalità assume carattere notevolmente differente in ambito urbano ed extraurbano, ma anche in relazione al tipo di strada: autostrada, strada statale, strada provinciale, strada comunale extraurbana e strada urbana. Le statistiche sono purtroppo disaggregate solo in relazione alla classificazione amministrativa delle strade e non a quella funzionale, che peraltro non è ancora stata eseguita su tutta la rete nazionale, e non sono in alcun modo disaggregate in relazione alle diverse caratteristiche delle strade urbane.

Le città si confermano i luoghi dove maggiore è il numero degli incidenti, pari a 179.817 (76,5% del totale), con 3.096 morti (46,3% del totale). La sensibile differenza tra le due percentuali trova spiegazione nella minore pericolosità dei sinistri che si verificano nei centri urbani; infatti ogni 1000 sinistri in ambito urbano muoiono mediamente 17,2 persone, mentre tale quota sale a 53,3 nelle autostrade, a 68,9 nelle strade statali, fino ad arrivare a 74,6 nelle strade provinciali.

La ragione della sensibile differenza dei valori va imputata alla diversa velocità dei veicoli: medio – bassa nelle città ed elevata nelle altre tipologie di strade.

Una descrizione del fenomeno è effettuata nelle *figure 3-4/5*.

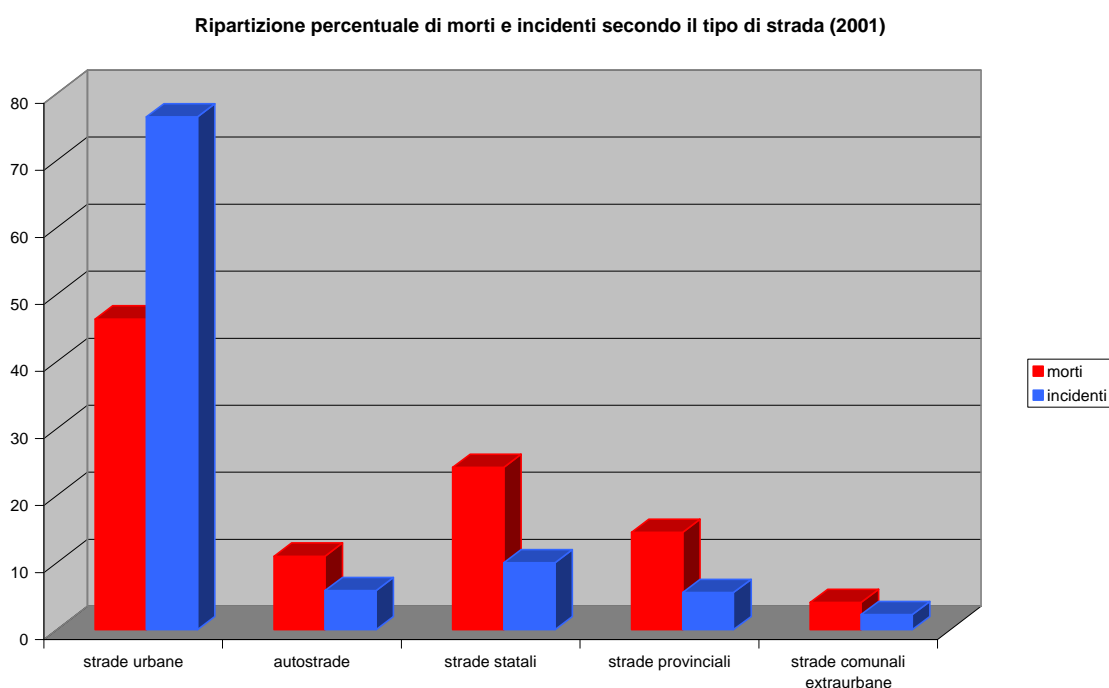


Figura 3-4. Incidentalità in relazione alla tipologia di strada in Italia.
Fonte: Istat.

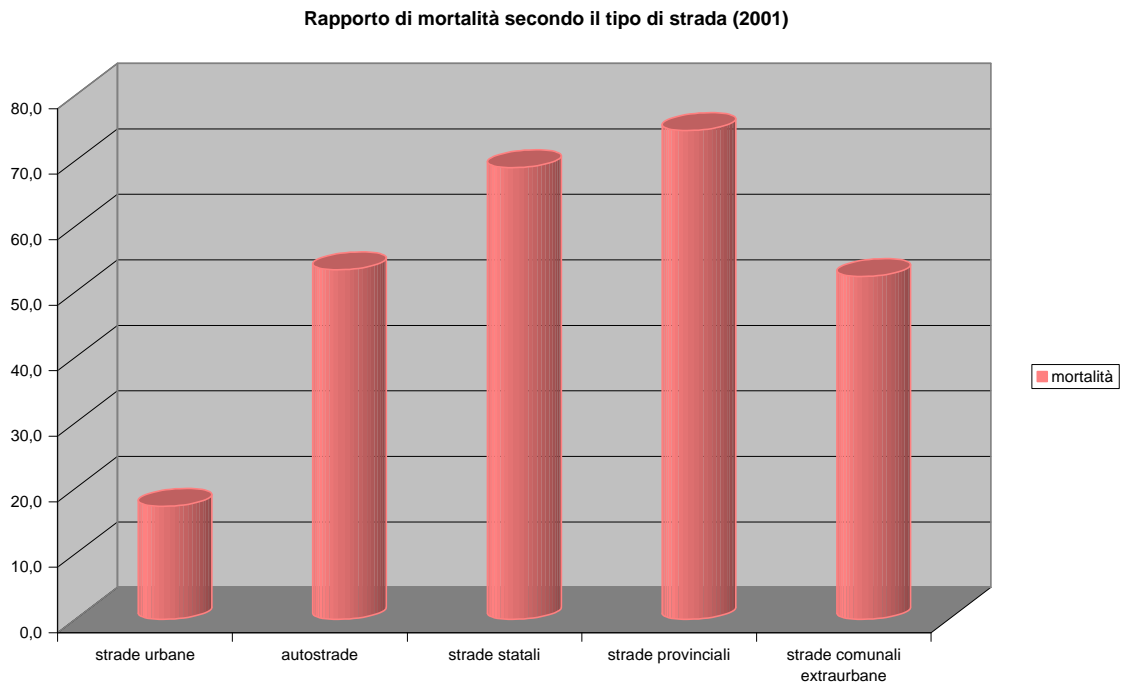


Figura 3-5. Rapporto di mortalità in relazione alla tipologia di strada in Italia.
Fonte: Istat.