

Incidentalità stradale. I dati Istat-ACI del 2023. La legge dei numeri è impietosa, specie se i numeri sono sottoposti ad attente analisi che fanno emergere l'incompletezza dei dati e la loro interpretazione



“Defendit numeros” (nei numeri è la sicurezza) di Decimo Giunio Juvenale poeta e retore latino del 100 d.c. è una citazione sbagliata, quella giusta dovrebbe essere: “Defendit numeros si numeri recte” (nei numeri è la sicurezza se i numeri sono giusti).

Gli inglesi in maniera simile usano dire di qualsiasi sistema di valutazione o di elaborazione dei dati: “garbage in, garbage out” che significa se in un sistema di elaborazione metti della spazzatura ne esce spazzatura. La qualità del dato è la prima cosa alla quale si dovrebbe guardare per fare delle elaborazioni e delle statistiche. Questo lo sanno tutti sia nel mondo del lavoro che nella scienza, tanto che ormai ci sono delle figure professionali che hanno e avranno sempre più rilievo che si chiamano “Data steward” in pratica il gestore/guardiano dei dati che si assicura della loro integrità e qualità dall’inizio alla fine del processo.

Questo incipit per parlare della cattiva qualità dei numeri che Istat-ACI raccolgono ed elaborano sugli scontri stradali, morti e feriti che continua imperterrita nel tempo ad esistere, anche nell’ultimo rilascio dei dati che Istat-ACI continuano a chiamare dell’Incidentalità stradale.

La pubblicazione Istat-ACI di luglio scorso ha indicato i dati relativi al 2023 con

- **166.525 incidenti rilevati**
- **3.039 morti**
- **224.634 feriti**

Ma quanto saranno corretti questi dati? Partiamo dagli scontri con feriti. Le assicurazioni avevano già pubblicato nel loro rapporto annuale L’assicurazione italiana 2023-2024¹ il numero di scontri con feriti e morti (ANIA li chiama sinistri con danni a persona) **che risulta essere di 244.330 (vedi figura 1).**

Tabella 1 – Frequenza dei sinistri per tipologia di danno e gravità delle lesioni ^()*

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Frequenza Sinistri Totale	5,48%	5,55%	5,65%	5,61%	5,43%	5,41%	3,82%	4,53%	4,72%	4,67%
Incidenza % dei sinistri con soli danni a cose	81,5%	82,3%	82,7%	83,4%	84,2%	84,5%	85,6%	85,7%	86,0%	86,4%
Frequenza Sinistri con solo danni a cose	4,47%	4,57%	4,67%	4,68%	4,57%	4,57%	3,27%	3,88%	4,06%	4,03%
Incidenza % dei sinistri con danni a persona	18,5%	17,7%	17,3%	16,6%	15,8%	15,5%	14,4%	14,3%	14,0%	13,6%
Sinistri con danni a persona	90.836	375.749	378.016	362.910	337.848	332.744	215.660	251.888	254.697	244.330
Frequenza Sinistri con danni a persona	1,01%	0,98%	0,98%	0,93%	0,86%	0,84%	0,55%	0,65%	0,66%	0,63%
Frequenza Sinistri con danni a persona inferiore a 9 punti di I.P.	0,963%	0,932%	0,927%	0,874%	0,817%	0,798%	0,519%	0,610%	0,626%	0,601%
di cui:										
1 punto di I.P.	0,428%	0,414%	0,410%	0,392%	0,352%	0,344%	0,223%	0,266%	0,264%	0,245%
2 punto di I.P.	0,233%	0,222%	0,207%	0,197%	0,181%	0,178%	0,112%	0,134%	0,131%	0,135%
3 punto di I.P.	0,116%	0,114%	0,121%	0,112%	0,112%	0,110%	0,069%	0,081%	0,086%	0,080%
4 punto di I.P.	0,071%	0,065%	0,070%	0,064%	0,065%	0,062%	0,042%	0,050%	0,055%	0,054%
5 punto di I.P.	0,041%	0,046%	0,049%	0,041%	0,042%	0,042%	0,029%	0,031%	0,037%	0,033%
6 punto di I.P.	0,028%	0,027%	0,030%	0,027%	0,025%	0,025%	0,017%	0,019%	0,021%	0,020%
7 punto di I.P.	0,019%	0,018%	0,019%	0,018%	0,016%	0,017%	0,014%	0,012%	0,013%	0,015%
8 punto di I.P.	0,015%	0,016%	0,013%	0,015%	0,015%	0,013%	0,010%	0,011%	0,012%	0,013%
9 punto di I.P.	0,011%	0,009%	0,008%	0,009%	0,009%	0,008%	0,005%	0,006%	0,008%	0,007%
Frequenza Sinistri con danni a persona oltre 9 punti di I.P.	0,052%	0,051%	0,051%	0,049%	0,045%	0,044%	0,034%	0,038%	0,038%	0,036%

(*) I sinistri sono valutati alla fine dell'anno di accadimento

Figura 1 – Tabella tratta da L’assicurazione italiana 2023-2024¹: frequenza dei sinistri per tipologia di danno

Qualcosa non torna. Istat-ACI dice 165.525 incidenti con feriti e morti nel 2023. Le assicurazioni hanno invece contato e messo a bilancio 244.330 denunce di sinistri con danno a persona.

Quindi nelle statistiche ufficiali non compaiono almeno 77.805 collisioni stradali che hanno provocato lesioni a persone. Istat-ACI si perdono quasi un terzo della grandezza della violenza del fenomeno.

Per Istat-ACI i numeri che mancano sono quelli delle collisioni non rilevate dalle forze dell'ordine. A parte il fatto che non possono affermarlo con certezza, dato che non c'è uno scambio di dati con le assicurazioni e una riconciliazione.

Anche se così fosse (74.766 collisioni con feriti non rilevate dalle FF.OO.) **avremmo comunque una statistica** con l'obiettivo di descrivere e monitorare nel tempo le dimensioni di un fenomeno, **che si perde un terzo dei casi.** Si sottostimano così ogni anno i danni alle persone fatti dalla violenza stradale.

Ma saranno giusti almeno i morti?

Qualche dubbio lo abbiamo.

Me ne accorsi ben 12 anni fa, nel 2012, quando i dati pubblicati da Istat-ACI per il 2010 sulla provincia di Firenze indicavano 58 morti in incidenti stradali, mentre la Prefettura di Firenze ne aveva comunicati 69. E fra quei 69 c'era mio figlio Lorenzo, ucciso nel 2010 da un guidatore ubriaco e drogato. Di una cosa ero certo: che Lorenzo fosse morto in un omicidio stradale. Di un'altra non lo ero: che mio figlio fosse stato contato come morto per quello che viene ancora erroneamente chiamato "incidente stradale". Chiesi allora ad Istat il contenuto del "record" relativo allo scontro che aveva ucciso mio figlio e il risultato fu sorprendente: Lorenzo risultava INCOLUME (era morto sul colpo) e la circostanza dell'incidente era "inconvenienti di circolazione" (figura 2)

cilindrata veicolo 'a'	150	
cilindrata veicolo 'b'	125	
veicolo 'a' - circostanze incidente: inconvenienti di circolazione		25
veicolo 'b' - circostanze incidente: inconvenienti di circolazione		
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso non in prossimità del margine destro della carreggiata		
identificazione veicoli coinvolti (veicolo 'a') Targa [REDACTED]		
veicolo 'a': anno di immatricolazione	2009	
identificazione veicoli coinvolti (veicolo 'b') Targa DN18009		
veicolo 'b': anno di immatricolazione	2009	
veicolo 'a': età conducente	45	
veicolo 'a': sesso conducente	1	Maschio
veicolo 'a': esito conducente	2	Ferito
veicolo 'a': patente conducente	2	Patente B
veicolo 'a': anno rilascio patente conducente	1983	
veicolo 'a': conducente professionale conducente	2	NO
veicolo 'a': con casco o cintura conducente	1	SI
veicolo 'a': passeggero infortunato (esito)	2	Ferito
veicolo 'a': età passeggero	38	
veicolo 'a': sesso passeggero	3	Maschio
veicolo 'b': età conducente	17	
veicolo 'b': sesso conducente	1	Maschio
veicolo 'b': esito conducente	1	Incolume

Figura 2 – Record Istat relativo a scontro nel quale perse la vita Lorenzo Guarnieri il 2/6/2010

Nello stesso anno ASAPS si accorse che nella provincia di Cesena Istat-ACI riportavano 34 morti, quando ASAPS ne aveva contati 39 con nome e cognome. Capii allora che si trattava di un errore sistemico e non occasionale. In effetti confrontando due statistiche (figura 3) quella degli «incidenti stradali» e quella della «mortalità per causa» dove la causa dell'evento è denominata «accidente di trasporto» e togliendo a quest'ultima i morti per incidenti ferroviari, **si nota una differenza sostanziale ogni anno pari a circa il 10% che indica una probabile sottostima anche dei morti nelle statistiche Istat-ACI sulla incidentalità stradale.**

ITALIA (fonte ISTAT)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	10Y
(A) Mortalità per causa: Accidenti di Trasporto	4.169	3.755	3.742	3.772	3.643	3.789	3.652	3.484	2.651	3.179	35.836
(B) Morti in Incidenti Stradali	3.753	3.401	3.381	3.428	3.283	3.378	3.334	3.173	2.395	2.875	32.401
(C) Morti in incidenti ferroviari passeggeri + personale	3	7	4	1	23	4	7	1	5	3	58
(D) Altri morti in incidenti ferroviari	76	66	52	59	62	51	73	43	38	49	569
DELTA = (A)-(B)-(C)-(D)	337	281	305	284	275	356	238	267	213	252	2.808
% differenza DELTA/(B)	9%	8%	9%	8%	8%	11%	7%	8%	9%	9%	

Figura 3 – Confronto fra statistiche "mortalità per causa" e "incidenti stradali". L'anno 2021 rappresenta quello più recente della pubblicazione della statistica mortalità per causa

Ogni anno esistono circa un 10% di morti (dai 238 ai 356) in più nei dati della mortalità per causa e non riportati nei dati relativi agli incidenti. La spiegazione di Istat è che sono morti dopo i 30 giorni, **ma in realtà non c'è una riconciliazione che Istat potrebbe fare per dimostrarlo, ma che non fa.**

Lo spazio a disposizione non mi permette di parlare per esteso dell'altro tema importante quello delle **cause accertate o presunte degli scontri stradali.** Anche in questo caso la qualità del dato ISTAT è pessima. Gli operatori delle FF. OO. hanno indicato ben 46.984 volte "circostanza imprecisata" su un totale di 166.525 collisioni con feriti rilevati. Quindi nel **28% degli scontri (più di uno su quattro) le forze dell'ordine non riportano la causa presunta.** Praticamente "circostanza imprecisata" è la prima causa degli scontri che provocano vittime e feriti. Siamo messi veramente bene. È stato il destino che ha provocato lo scontro. In fondo si tratta appunto di un "incidente"!!

Come mai questo accade? Cosa potremmo fare di diverso. Proviamo a indicare alcuni punti, sicuramente non esaustivi ma che potrebbero essere una buona base di discussione:

a) La verifica della qualità del dato non funziona. A quanto mi risulta esistono solo dei controlli di congruità statistica ma non vengono fatti incroci con altre banche dati (esempio assicurazioni) o verifiche sulla qualità del processo di trasmissione da parte soprattutto dei Comuni.

b) Troppi passaggi di dati prima di arrivare al database nazionale.

Come Istat stessa spiega, nel caso delle polizie municipali (che rilevano il 66% degli scontri con lesioni) il passaggio dei dati è il seguente (figura 3)



Figura 3: Flusso trasmissione dati scontri stradali dai Comuni a Istat

Nel caso di Lorenzo, la Polizia Municipale di Firenze ha raccolto il dato, poi lo ha passato all'ufficio statistica del Comune, che a sua volta l'ha passato a quello della Provincia, poi dalla Provincia alla Regione e dalla regione all'ISTAT. Ognuno di questi passaggi è potenziale fonte di errore (come è stato con l'inversione di un codice che ha fatto passare undici morti da morti a incolumi). **Il dato deve andare il più direttamente possibile al consolidamento centrale**, dal quale poi si possono estrarre viste dei dati locali

c) Istat-ACI ha delegato la responsabilità di un consolidamento intermedio dei dati delle polizie municipali (praticamente il 66% dei dati) alle 20 Regioni. Le Regioni non hanno alcun rapporto né istituzionale né gerarchico con le polizie che dipendono da ogni comune. Solo la buona volontà di qualche funzionario può agire per favorire e controllare la qualità del dato

d) I dati relativi a mortalità, feriti e cause sono dinamici. La persona può morire entro 30 giorni dallo scontro (è il tempo che la normativa europea dà per considerare morti per scontri stradali). Le cause possono essere determinate in maniera erronea nel momento e poi riviste in base anche alle condizioni del guidatore (e i risultati delle analisi possono arrivare successivamente). Nel caso di collisione con esito mortale, dovrebbe essere poi obbligatoria una verifica a posteriori fatta da un ente terzo della congruità dei dati e delle circostanze.

e) Ogni Polizia Municipale usa sistemi di raccolta diversi. In realtà dovrebbero essere al massimo due a livello nazionale (non uno per una questione di evitare un monopolio) in modo da controllare in maniera efficace anche il processo di raccolta.

f) Non si misura l'indicatore più importante, quello dei KSI (Killed and Serious Injured). I feriti gravi (come definiti a livello internazionale) sono il numero più importante da analizzare e ci indicano la gravità dello scontro.

g) ISTAT-ACI non incrociano i dati con altre basi dati disponibili per identificare anomalie. Potrebbero farlo già oggi con il database relativo alla mortalità per causa, in particolare quella denominata "incidenti di trasporto". A parte la denominazione stile ottocentesco che è quasi offensiva per gli omicidi stradali, nessuno incrocia questi dati per vedere se qualche persona è stata persa nell'una (morti per incidenti stradali) o nell'altra (morti per incidenti di trasporto) contabilità (faccio fatica a parlare di statistica quando si devono solo "contare" i morti).

Volendo, migliorare si può! "Misura quello che è misurabile e rendi misurabile quello che non lo è" è una frase attribuita a Galileo Galilei padre della scienza moderna. Lo stato italiano, nel caso degli scontri stradali, riesce molto bene invece a rendere non misurabile quello che lo è! È importante che rimangano "incidenti", frutto del caso e del destino e che nessuno tenti di risolvere il problema, salvando vite, con un po' di pensiero scientifico. Il sistema di mobilità che abbiamo creato deve andare avanti senza problemi, dimenticandosi del sangue sparso ogni giorno sulle nostre strade. ■

*Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus