

L'indagine Istat sugli incidenti stradali – secondo una definizione dello stesso Istituto – ha carattere censuario, intende cioè rilevare il fenomeno degli incidenti stradali con morti e feriti avvenuti sul territorio nazionale, su strada aperta al pubblico, nella sua interezza.

Un'analisi quantitativa intesa come controllo relativo all'invio dei dati da parte di tutti gli organi di rilevazione non può essere effettuata con i metodi tradizionali che prevedono il monitoraggio costante e capillare della rete di rilevazione: significherebbe tenere sotto controllo mensile gli 8.100 comuni italiani sottoponendo gli stessi anche all'obbligo di invio mensile di dichiarazioni di negatività relative al fenomeno rilevato.

Sarebbe, inoltre, necessario costruire degli indicatori, sempre a livello comunale che segnalino invii irregolari e/o presumibilmente carenti. Tutto ciò per i diversi organi rilevatori.

L'Istat, al fine di migliorare l'indagine e fornire elementi utili ad una corretta lettura dei dati sta provvedendo alla costruzione di una base di dati che possa risolvere almeno i principali problemi legati all'accuratezza quantitativa della rilevazione. In quest'ottica è stata condotta un'analisi sul numero di rapporti statistici di incidenti inviati all'Istat nell'ultimo decennio che ha messo in luce alcune possibili carenze che si configurano come mancate risposte totali.

L'analisi delle mancate risposte parziali certe e delle mancate risposte potenziali si compie su gran parte delle sezioni del modello di rileva-

zione, sostituendo la procedura interattiva per la revisione dei dati con un sistema automatizzato.

Lo scopo è garantire un controllo il più possibile completo che favorisca una corretta interpretazione delle caratteristiche strutturali dell'incidentalità.

Le parti del modello di rilevazione non incluse nel processo di correzione automatizzato sono analizzate con diverso criterio in quanto non caratterizzate da errori sistematici.

Al termine della fase di controllo è possibile conoscere la frequenza dei vari tipi di errore riscontrati e quindi delineare uno schema interpretativo della ricorrenza di specifiche incompatibilità che permette di eliminare eventuali imprecisioni commesse dal rilevatore.

L'Istat fino al 2002 ha pubblicato un'analisi della qualità dei propri dati e il risultato è riportato nella tabella sotto.

Da una prima analisi sono evidenti alcuni aspetti:

- il 7% delle variabili totali del questionario Istat conducono al 90-95% dei record errati;
- sono soltanto due le variabili – *circostanza relativa al veicolo B oppure al pedone o all'ostacolo: per inconvenienti di circolazione e circostanza relativa al veicolo A: per inconvenienti di circolazione* – che portano a circa il 50% dei questionari errati; è chiaro che queste due variabili sono state studiate nel questionario in modo errato e la loro interpretazione non può che portare ad un facile errore nella compilazione;

Numero di modifiche effettuate per singola variabile (valori assoluti e percentuali) dalle statistiche di qualità effettuate dall'Istat sui propri dati

VARIABILI	Correzioni	
	Valori assoluti	Valori percentuali
Inconvenienti di circolazione veicolo B	64.985	28,0
Inconvenienti di circolazione veicolo A	46.954	20,3
Indicazione della sede dell'incidente (intersezione-non intersezione)	22.270	9,6
Segnaletica	19.143	8,3
Natura dell'incidente	15.477	6,7
Categoria veicolo B	9.424	4,1
Tipo strada	9.093	3,9
Pavimentazione	8.994	3,9
Fondo stradale	8.366	3,6
Condizioni meteorologiche	6.688	2,9
Categoria veicolo A	6.176	2,7
Categoria veicolo C	5.816	2,5
Localizzazione incidente	1.950	0,8
Denominazione strada	1.715	0,7
Ora	1.548	0,7
Condizioni psicologiche conducente veicolo A	1.151	0,5
Giorno	830	0,3
Condizioni psicologiche conducente veicolo B o pedone	542	0,2
Difetti veicolo A	416	0,2
Difetti del veicolo B	248	0,1
Totale	231.786	100,0