

- negli ultimi anni sono sempre le stesse variabili entro le prime 10 posizioni di errori;
- il numero totale dei record errati è stato sempre in crescita sia per il totale dei rilievi nazionali, sia per ogni singola variabile;
- se ogni errore fosse distribuito omogeneamente, ovvero un errore per ogni rilievo, sarebbe possibile affermare che il 96,8% sarebbero le schede errate sul totale delle schede rilevate a livello nazionale;
- effettuando una seconda ipotesi ovvero che ogni scheda di rilievo ha almeno due errori le percentuali di schede errate sul totale rilevato risulterebbero il 48,4%. Questa ipotesi è sicuramente più reale della prima e se fosse così le schede errate sarebbero comunque davvero molte.

In conclusione si osserva la nascita di un nuovo livello di errore: **la qualità del dato**. È infatti grazie a questa analisi sulle variabili errate che l'Istat imposta una post-elaborazione che porta a risultati drammatici: la modifica delle risposte date nella compilazione del questionario da parte degli agenti rilevatori e, cosa ancora più grave, dell'aggiunta/eliminazione di incidenti mai rilevati dalle forze dell'ordine per far "tornare i conti" degli andamenti nazionali sull'incidentalità stradale.

Nel BOX 3 sono riportati le maggiori criticità del dato Istat:

- localizzazione: è molto spesso assente (statistiche sulla qualità del dato riferiscono di oltre il 40-50% di dato mancante, per esempio: manca il nome via o il civico o il km o il numero della strada statale. Oltretutto l'Istat indica come obbligatorio l'inserimento della chilometrica approssimata al chilometro e senza l'indicazione dell'ettometrica; questo significa – per fare un esempio – che un incidente indicato nelle statistiche Istat in una strada statale o provinciale al km 31 può essere capitato dal chilometro 31+001 metri o al 31+999 metri);
- natura dell'incidente: ci sono diverse incongruità con il resto della compilazione Istat (es. scontro frontale tra veicoli, 1 solo veicolo rilevato);
- circostanze di incidente: i codici sono in funzione della natura e dell'intersezione nonché della presenza di un veicolo o di un pedone;
- mancanze varie: in percentuali minori sono assenti variabili fondamentali (per esempio come la categoria del veicolo, lo stato della pavimentazione, il fondo stradale o le condizioni meteorologiche).

BOX 3

I principali problemi del dato Istat

1. La difformità del modello di rilievo.
2. La sottostima dei decessi rispetto alle statistiche sanitarie (10-15%).
3. Il ritardo nella pubblicazione del dato (20-24 mesi dopo il rilievo dell'incidente).
4. La qualità del dato.

I principali benefici della costituzione degli osservatori provinciali/regionali sull'incidentalità stradale

1. Rilievo, gestione ed invio del dato in modo uniforme per tutto il territorio.
2. Completezza nel numero e nella qualità del dato rilevato.
3. Dati disponibili in tempi rapidi (entro 3-6 mesi il rilievo dell'incidente).
4. Possibilità di analisi, pianificazione ed interventi diretti ai punti critici della rete stradale
5. Elevata precisione nella localizzazione degli incidenti stradali.

Gli osservatori provinciali e regionali sull'incidentalità stradale

Per far fronte a tutti i problemi e gli errori nelle modalità di rilievo, gestione ed invio dei dati da parte dell'Istat, in molte province e regioni italiane stanno nascendo i centri/osservatori dell'incidentalità stradale in un'ottica più generale della sicurezza stradale.

A partire dal 2001 alcune province e regioni hanno ricevuto finanziamenti dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, volti alla costituzione di questi centri provinciali e regionali. In seguito le province e regioni hanno dovuto stipulare una convenzione con l'Istat per la raccolta ed informatizzazione dei dati riguardanti i rilievi degli incidenti stradali occorsi nel proprio territorio di competenza.

L'osservatorio si occupa di raccogliere ed esaminare informazioni aggiuntive rispetto ai dati richiesti attualmente dall'Istat; i dati vengono quindi controllati ed elaborati, e quelli richiesti, inviati a Istat.

In alcuni casi sono stati realizzati dei software ad hoc e utilizzati dai rilevatori per la memorizzazione delle informazioni sull'incidente; i dati archiviati sono memorizzati su archivi locali ma possono anche essere inviati nel database provinciale. Allo stato attuale il flusso informativo avviene sia tramite l'invio elettronico dei dati, da parte delle Polizie Municipali e Carabinieri che hanno aderito al progetto, sia tramite la raccolta delle schede cartacee ISTAT, che vengono inserite nel database provinciale;