

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE,
I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI**

DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Div. 3 - Ufficio di Statistica

PROGRAMMAZIONE STRATEGICA 2019

OBIETTIVO OPERATIVO:

**STATISTICHE SULL'INCIDENTALITA' NEI TRASPORTI STRADALI,
ANCHE CON RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI STRADA**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale

Direzione Generale per la Sicurezza Stradale - Divisione 1

Sottogruppo di lavoro "Indicatori di prestazione della sicurezza stradale"

INDICATORI DI PRESTAZIONE DELLA SICUREZZA STRADALE

Contributo della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

a cura

dell' Ing. Valentino Iurato

(Dirigente della Divisione 1 - Piani e programmi di intervento per il miglioramento della sicurezza stradale - Affari generali)

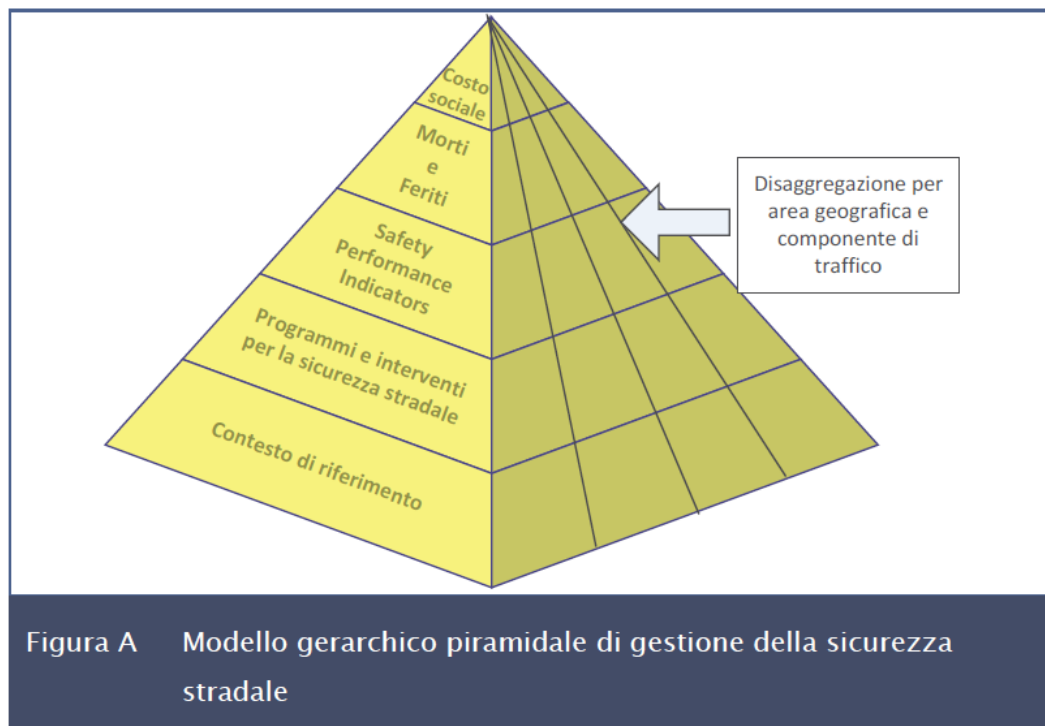
dell'Ing. Laura Grazia Daidone

(Funzionaria della Divisione 1)

Indicatori di prestazione della sicurezza stradale (IPSS)

Premessa

Nel documento Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2020, diffuso a marzo del 2014, è stato proposto il seguente modello di gestione della sicurezza:



I livelli inferiori influenzano le prestazioni dei livelli superiori ed il costo sociale è l'ultimo indicatore di un sistema di gestione della sicurezza stradale.

Gli IPSS (Safety Performance Indicators) che venivano indicati sono riepilogati nella figura seguente:

Alcohol e droghe	<ul style="list-style-type: none">• % di conducenti positivi a controlli• N° di controlli
Velocità	<ul style="list-style-type: none">• Velocità media• N° controlli su velocità
Sistemi di protezione	<ul style="list-style-type: none">• % di uso delle cinture• % di uso del casco
Veicoli	<ul style="list-style-type: none">• % autovetture con età < 3 anni• % autovetture per EuroNCAP

Gli IPSS sono stati definiti per alcune delle linee strategiche del Piano, in base alle indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dello European Road Safety Observatory, e permettono di comprendere se una misura applicata sul

territorio, anche se non produce una riduzione immediata della mortalità, induce comunque un miglioramento delle condizioni della sicurezza stradale.

L'opportunità di utilizzare tali indicatori è stata ribadita nel Piano di azione strategico sulla sicurezza stradale contenuto nel "Terzo pacchetto sulla Mobilità" diffuso il 18 maggio 2018 dalla Commissione Europea.

Dalla Commissione Europea sono stati individuati i seguenti 7 temi di importanza strategica nell'ambito dei quali sono stati proposti agli Stati membri una serie di indicatori che ne possano "misurare" il miglioramento in termini di sicurezza stradale e che nello stesso tempo siano appropriati ed, appunto, misurabili:

- 1) Velocità;
- 2) Cinture di sicurezza;
- 3) Dispositivi di protezione;
- 4) Alcol;
- 5) Distrazione;
- 6) Sicurezza del veicolo;
- 7) Infrastrutture;
- 8) Soccorsi post- incidente;
- 9) Risposta del Sistema nazionale di Soccorso.

Successivamente, nell'ambito dei lavori condotti nel corso del 2019 a livello di Commissione europea dalla Direzione Generale competente (DGMOVE) sia nel gruppo CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) sia nell'High Level Group on road safety, sono stati analizzati e proposti una serie di IPSS da utilizzare nella programmazione strategica del prossimo decennio 2020-2030. Tali indicatori sono stati riportati nel documento di lavoro della Commissione contenente ulteriori indicazioni per le strategie per la prossima decade.¹

Set di indicatori proposti a livello europeo

Dal punto di vista generale, a tutti gli indicatori si applicano le considerazioni metodologiche sotto descritte:

Copertura geografica: in linea di principio, l'indicatore dovrebbe essere rappresentativo di tutto il territorio dello Stato membro.

Campionamento: nel caso in cui si utilizzi il campionamento per estrapolare il valore dell'indicatore, gli Stati possono definire la propria metodologia. Ovviamente, sarebbe utile che, nel tempo, gli Stati membri collaborassero con la Commissione per definire basi comuni per il campionamento. Nel frattempo, il campionamento

¹EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"

dovrebbe basarsi su tecniche statistiche consolidate volte a ottenere un risultato adeguatamente rappresentativo, ad esempio:

- il campione dovrebbe essere, per quanto possibile, casuale;
- la dimensione del campione vengono decise dagli Stati membri;
- se si utilizzano metodi di aggregazione, questi devono essere finalizzati alla ponderazione dei risultati in base alle distanze percorse.

E' opportuno sottolineare che alcuni indicatori fanno riferimento a comportamenti disciplinati dal codice della strada che possono differire da uno Stato all'altro. Ad esempio, i limiti relativi al tasso alcolemico (BAC), l'uso del casco per i ciclisti, in quanto in genere non è obbligatorio tranne in alcuni casi per i bambini o per determinati ambiti stradali. In altri settori, come la classificazione di sicurezza dei veicoli al di sopra dei minimi di omologazione, non sono presenti vincoli derivanti da obblighi di legge.

In tutti i casi, ai risultati degli indicatori dovrà essere allegata una nota metodologica di chiarimento.

Per quanto riguarda le percorrenze, espresse in veic-km e necessarie come ponderazione per un eventuale aggregazione di dati, un primo valore potrà essere ricavato dal chilometraggio che risulta dalle operazioni delle revisioni periodiche previste dal Codice della Strada.

Si riporta di seguito la tabella di indicatori e la relativa definizione, proposti a livello europeo:

Indicatore		Definizione
1	Velocità	Percentuale di veicoli che viaggiano entro il limite di velocità
2	Cinture di sicurezza	Percentuale di occupanti che utilizzano correttamente la cintura di sicurezza o il sistema di ritenuta per i bambini
3	Dispositivi di protezione	Percentuale di conducenti di veicoli a motore a due ruote e di biciclette che indossano il casco
4	Alcol	Percentuale di conducenti che guidano con un tasso alcolemico (BAC) entro il limite legale
5	Distrazione	Percentuale di conducenti che NON utilizzano dispositivi mobili portatili

6	Sicurezza dei veicoli	Percentuale di nuove autovetture con valutazione della sicurezza Euro NCAP pari o superiore a una soglia predefinita*
7	Infrastrutture	Percentuale della distanza percorsa su strade con una valutazione della sicurezza al di sopra di una soglia concordata*
8	Soccorsi post-incidente	Tempo, in minuti e secondi, trascorso tra la chiamata di emergenza successiva al verificarsi di un incidente stradale con feriti e l'arrivo sul luogo dell'incidente dei servizi di soccorso

*Per questo indicatore sono previste definizioni complementari

Si riporta di seguito una scheda per ciascun indicatore in cui vengono affrontati anche gli aspetti metodologici per la rilevazione.

IPSS 1. Velocità

Motivazione

La velocità è regolarmente indicata come uno dei fattori più comuni che sono causa di incidenti ed incide sia sul verificarsi dell'incidente che sulla sua gravità.

Definizione

Percentuale di veicoli che viaggiano entro il limite di velocità.

Metodologia

Aspetti metodologici	
Aspetto	Requisiti metodologici minimi
Tipologie stradali interessate	L'indicatore dovrebbe riguardare le autostrade, le strade extraurbane non autostradali e le strade urbane. I risultati dovrebbero essere presentati separatamente per i tre diversi tipi di strada.
Tipo di veicolo	L'indicatore dovrebbe comprendere come minimo i veicoli passeggeri (automobili). In una prima fase, bus e veicoli adibiti al trasporto di merci [leggeri (meno di 3,5 t) e pesanti (più di 3,5 t)] e veicoli a motore a due ruote sono facoltativi (se possibile, i risultati dovrebbero essere presentati separatamente per ciascuna tipologia di veicolo).

Luogo	Gli Stati membri decidono dove effettuare le misurazioni che, però, non devono avvenire nelle vicinanze di autovelox, sia fissi che mobili. La scelta del luogo dovrebbe basarsi su un campionamento casuale, se possibile, e comunque con l'obiettivo di garantire un campione rappresentativo.
Ora	Tutti gli Stati membri dovrebbero elaborare l'indicatore per le ore diurne con traffico a flusso libero; l'indicatore notturno dovrebbe essere facoltativo a causa del costo più elevato. I risultati dovrebbero essere presentati separatamente per il giorno e la notte.
Giorno della settimana	Misurazioni da effettuarsi il martedì, mercoledì o giovedì. Sono possibili, ma facoltative, anche le misurazioni nel fine settimana; anche in questo caso devono essere eventualmente indicate separatamente.
Mese	Misurazioni da effettuarsi preferibilmente in tarda primavera e/o a inizio autunno.
Condizioni meteorologiche	Le misurazioni non dovrebbero avvenire in presenza di condizioni meteorologiche avverse (ad esempio pioggia battente, neve, ghiaccio, vento forte o nebbia). Gli Stati membri definiranno i criteri di esclusione e li comunicheranno insieme ai dati.
Tolleranza	Nessuna tolleranza (oltre il margine di errore del dispositivo di misurazione), ovvero: i valori registrati dovrebbero essere quelli misurati dallo strumento.

IPSS 2. Utilizzo delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini

Motivazione

L'utilizzo delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per i bambini è un elemento essenziale di sicurezza passiva. Una percentuale significativa di passeggeri morti o gravemente feriti non aveva usato correttamente la cintura di sicurezza o il sistema di ritenuta per i bambini.

Definizione

Percentuale di occupanti che utilizzano correttamente la cintura di sicurezza o il sistema di ritenuta per i bambini.

Metodologia

Aspetti metodologici	
Aspetto	Requisiti metodologici minimi
Metodologia di raccolta dei dati	Osservazione diretta (se del caso, utilizzando telecamere).
Tipologie stradali interessate	L'indicatore dovrebbe riguardare le autostrade, le strade extraurbane e le aree urbane. I risultati possono essere presentati separatamente per i tre diversi tipi di strada.
Tipo di veicolo	L'indicatore dovrebbe includere come minimo le autovetture e, ove possibile, i veicoli adibiti al trasporto di merci (i risultati devono essere presentati separatamente).
Sedili anteriori e posteriori	Per le autovetture, i risultati dovrebbero essere presentati separatamente per i sedili anteriori e quelli posteriori.
Cinture di sicurezza vs. sistemi di ritenuta per i bambini	I dati relativi alle cinture di sicurezza e quelli relativi ai sistemi di ritenuta per i bambini andrebbero differenziati in fase di raccolta.
Luogo	Campione casuale (metodologia da decidersi a livello di Stato membro).
Ora	Osservazioni da effettuarsi nelle ore diurne.
Giorno della settimana	Osservazioni distinte per i giorni infrasettimanali e per il fine settimana, da presentare separatamente.
Mese	Tarda primavera, inizio autunno.

IPSS 3. Utilizzo di dispositivi di protezione

Motivazione

L'uso del casco è spesso citato come misura di sicurezza passiva essenziale per i conducenti di veicoli a motore a due ruote (per i quali è obbligatorio) e per i ciclisti.

Definizione del KPI per i dispositivi di protezione

Percentuale di conducenti di veicoli a motore a due ruote e di biciclette che indossano il casco.

Metodologia

Aspetti metodologici	
Aspetto	Requisiti metodologici minimi
Metodologia di raccolta dei dati	Osservazione diretta, se del caso utilizzando telecamere.
Tipologie stradali interessate	L'indicatore dovrebbe riguardare le autostrade, le strade extraurbane non autostradali e le aree urbane. I risultati possono essere presentati separatamente per i tre diversi tipi di strada.
Tipo di veicolo	L'indicatore dovrebbe includere gli utilizzatori (anche passeggeri) dei veicoli a motore a due ruote (motocicli e ciclomotori) e i ciclisti (anche quelli che utilizzano biciclette a motore). I risultati dovrebbero essere disaggregati per conducente e passeggeri. I risultati relativi alle biciclette dovrebbero essere presentati separatamente. Ove disponibili, i dati relativi ai bambini dovrebbero essere presentati separatamente, per tener conto di eventuali prescrizioni di legge.
Luogo	Campionamento casuale (metodologia da decidersi a livello di Stato membro).
Ora	Osservazioni da effettuarsi nelle ore diurne.
Giorno della settimana	Osservazioni distinte per i giorni infrasettimanali e per il fine settimana, da presentare separatamente.
Mese	Tarda primavera, inizio autunno.

N.B. I risultati relativi ai ciclisti dovrebbero essere accompagnati da una nota che indichi lo stato vigente delle prescrizioni di legge (o eventualmente l'assenza di prescrizioni) in relazione all'uso del casco.

IPSS 4. Indicatore chiave di prestazione per la guida in stato di ebbrezza

Logica

La guida in stato di ebbrezza è spesso citata come uno dei principali fattori che sono causa di incidenti.

Definizione

Percentuale di conducenti che guidano con un tasso alcolemico (BAC) entro il limite legale.

Metodologia

Aspetti metodologici	
Aspetto	Requisiti metodologici minimi
Metodologia di raccolta dei dati	Esami casuali dell'aria espirata. Qualora non sia possibile effettuare esami casuali: risultati degli esami dell'aria espirata ottenuti nel quadro di azioni di contrasto (anche se non casuali) e/o autodichiarazioni sul comportamento ottenute attraverso sondaggi anonimi.
Tipologie stradali interessate	Considerare autostrade, strade extraurbane non autostradali e strade urbane.
Tipo di veicolo	Autovetture, come minimo; veicoli adibiti al trasporto merci, bus e motocicli se possibile (risultati disaggregati per tipo di veicolo).
Luogo	Campione casuale (metodologia da decidersi a livello di Stato membro).
Ora	Per l'esame, qualsiasi ora (non pertinente per le autodichiarazioni).
Giorno della settimana	Risultati separati per i giorni infrasettimanali e per il fine settimana.
Mese	Tarda primavera, inizio autunno.
Tolleranza	Errore dello strumento di misurazione.
Metodologia di campionamento	Casuale (metodologia da decidersi a livello di Stato membro).
Dimensione del campione	Da decidersi a livello di Stato membro.

N.B. I risultati dovrebbero essere accompagnati da una nota esplicativa sulle disposizioni di legge applicabili, ad esempio sul BAC massimo ammesso.

IPSS 5. Distrazione del conducente dovuta all'uso di dispositivi palmari

Motivazione

La distrazione del conducente è considerata come un fattore di incidente di crescente importanza a causa del sempre più diffuso utilizzo di dispositivi mobili, soprattutto smartphone. Negli ultimi anni, l'uso diffuso di applicazioni di messaggistica ha aggravato il problema pre-esistente delle comunicazioni telefoniche. Per questo motivo si propone l'uso di dispositivi mobili palmari alla guida come parametro di riferimento per valutare il problema della distrazione del conducente.

Definizione

Percentuale di conducenti che non utilizzano dispositivi mobili portatili vivavoce o con auricolari.

Metodologia

Aspetti metodologici	
Aspetto	Requisiti metodologici minimi
Metodologia di raccolta dei dati	Osservazione diretta da parte di osservatori qualificati lungo la strada o da veicoli in movimento. Ove disponibili, è possibile ricorrere ad altre alternative, come ad esempio il rilevamento automatico. Da decidersi a livello di Stato membro.
Tipologie stradali interessate	L'indicatore dovrebbe riguardare le autostrade, le strade extraurbane non autostradali e le aree urbane. I risultati possono essere presentati separatamente per i tre diversi tipi di strada.
Tipo di veicolo/utente	Automobili, veicoli commerciali leggeri e autobus/pullman come minimo. Altri tipi di utenti, se possibile (i dati devono essere disaggregati in base al tipo di utente).
Luogo	Campione casuale (metodologia da decidersi a livello di Stato membro).
Ora	Osservazioni da effettuarsi nelle ore diurne.

IPSS 6. Sicurezza dei veicoli

Motivazione

Le funzioni di sicurezza attiva e passiva dei veicoli sono un elemento essenziale della sicurezza stradale. La tecnologia dei veicoli può contribuire sia a ridurre la probabilità di incidenti sia ad attenuarne la gravità attraverso:

- dispositivi di sicurezza passiva come cinture di sicurezza, airbag e assorbimento dell'energia d'urto generale del veicolo;
- dispositivi di sicurezza attiva come il sistema antibloccaggio dei freni, il controllo elettronico della stabilità, la frenata di emergenza avanzata, l'adattamento intelligente della velocità o l'avviso di deviazione dalla corsia.

Definizione

Percentuale di nuove autovetture con valutazione della sicurezza Euro NCAP pari o superiore a una soglia predefinita (ad esempio 4 stelle).

Per facilitare le attività di valutazione, i servizi della Commissione si sono rivolti a Euro NCAP, che ha accettato di fornire orientamenti sul processo di valutazione dei nuovi veicoli. Il lavoro tecnico aggiuntivo necessario sarà svolto in riunioni supplementari nell'ambito del gruppo CARE.

Metodologia

Aspetti metodologici	
Aspetto	Commenti, suggerimenti
Tipo di veicolo	Autovetture, per l'indicatore basato sulla valutazione della sicurezza Euro NCAP.

IPSS complementari per il parco veicoli

Alcuni Stati membri, tra cui anche l'Italia, hanno obiettato che la valutazione non è disponibile per tutti i veicoli, nemmeno nel caso dei veicoli di nuova immatricolazione, e che le loro autorità non possono, sulla base dei dati di immatricolazione, assegnare una valutazione Euro NCAP a ciascun veicolo.

Vengono pertanto proposti due IPSS complementari basati sull'età del parco veicoli e sui dati tecnici. I dettagli di questi IPSS saranno definiti insieme agli esperti del gruppo CARE.

IPSS 7. Sicurezza delle infrastrutture

Logica

Tracciato, progettazione (segnaletica compresa) e manutenzione sono aspetti dell'infrastruttura che ne determinano la qualità sotto il profilo della "sicurezza stradale". Un indicatore delle prestazioni di sicurezza è inteso a fornire una rappresentazione quantificata della qualità della sicurezza di una rete stradale, che dovrebbe essere indipendente dal comportamento degli utenti della strada o dalla tecnologia dei veicoli. È necessario tuttavia un ulteriore lavoro di approfondimento per definire l'indicatore.

Definizione

I servizi della Commissione collaboreranno con gli Stati membri per definire un indicatore per le infrastrutture sulla seguente base:

Percentuale della distanza percorsa su strade con una valutazione della sicurezza al di sopra di una soglia concordata (ancora da definirsi)

lasciando la scelta della metodologia di valutazione agli Stati membri fino al raggiungimento di un accordo sulla soglia.

Tuttavia, dal punto di vista tecnico, si tratta di un indicatore molto complesso. Molti Stati membri non dispongono ancora di dati relativi alla distanza percorsa; quindi, come primo passo necessario, si propone di raccogliere dati riguardo alla percentuale della lunghezza della rete che supera la soglia di sicurezza concordata.

Provvisoriamente, laddove non si disponga di una metodologia di valutazione, è possibile utilizzare una versione semplificata del ISS, così definita:

Percentuale di distanza percorsa su strade o con separazione dei sensi di marcia (barriere o spazio) o con un limite di velocità pari o inferiore a xx km/h (limite a discrezione dello Stato membro) in relazione alla distanza totale percorsa.

In seno al gruppo di esperti CARE o in altri contesti idonei, proseguirà il lavoro svolto in collaborazione con gli esperti per definire le procedure di raccolta dei dati e la metodologia di valutazione.

Nella prima fase, gli Stati membri potrebbero escludere le aree urbane, per ridurre la complessità generale dell'indicatore, ma in futuro non si dovrebbe escludere la possibilità di contemplare anche quell'ambito.

IPSS 8. Soccorsi post-incidente

Motivazione

Con le espressioni "soccorso post-incidente" e "gestione dei traumi" si intendono le cure mediche iniziali prestate dopo un incidente sul luogo del sinistro, durante il trasporto in un centro medico o anche successivamente. Il tempo intercorso tra l'incidente e l'assistenza medica iniziale, insieme alla qualità delle prime cure prestate, è spesso indicato come fattore essenziale per ridurre al minimo le conseguenze dell'incidente.

Definizione

Tempo, in minuti e secondi, trascorso tra la chiamata di emergenza successiva al verificarsi di un incidente stradale con feriti e l'arrivo sul luogo dell'incidente dei servizi di soccorso (al valore del 95° percentile).

Metodologia

Aspetti metodologici	
Aspetto	Requisiti metodologici minimi
Metodologia di raccolta dei dati	Campione dei tassi di risposta a chiamate di emergenza con conseguente intervento dei servizi di soccorso sul luogo di incidenti con feriti.
Tipologie stradali interessate	Tutte le strade, anche se i dati potrebbero essere eventualmente presentati separatamente per le autostrade, le strade extraurbane non autostradali e le strade urbane.
Tipo di incidente	Incidenti che coinvolgono qualsiasi veicolo e che provocano feriti.
Luogo	Campione casuale (metodologia da decidersi a livello di Stato membro).

Set di indicatori proposti in Italia

Nelle riunioni del sottogruppo di lavoro appositamente istituito, è stata discussa l'applicabilità degli indicatori proposti a livello europeo. Per ciascun indicatore, laddove possibile, sono riportate alcune note sulla disponibilità/non disponibilità del dato oltre all'indicazione delle amministrazioni/enti che dovranno essere coinvolte nella rilevazione.

1 Velocità –

Percentuale di veicoli che viaggiano entro il limite di velocità.

I valori necessari sono quelli delle velocità e dei limiti di velocità sulle infrastrutture stradali riportate in Open Street Map in attesa della realizzazione dell'archivio delle strade.

Dati disponibili

Per il calcolo delle velocità è in sperimentazione presso il CCISS un'applicazione che riporta le velocità su autostrade e gran parte delle strade statali. I valori sono derivati da sensoristica mobile.

Dati in parte disponibili

E' da implementare la rilevazione delle velocità in ambito urbano.

Dati che non sono attualmente disponibili

Dati sui limiti di velocità presenti sulle strade che devono essere forniti dai soggetti proprietari o gestori delle infrastrutture.

Amministrazioni coinvolte

Ministero infrastrutture e trasporti (CCISS), Enti proprietari o gestori delle strade (Concessionari autostradali, ANAS, Regioni, Provincie, Comuni)

2 Cinture di sicurezza

Percentuale di occupanti che utilizzano correttamente la cintura di sicurezza o il sistema di ritenuta per i bambini

I dati devono essere rilevati sulla base delle osservazioni condotte su strada per i diversi ambiti e per i diversi dispositivi da monitorare.

Dati disponibili

I dati sono stati rilevati in passato tramite il sistema Ulisse². Tale sistema, che si basa su dati osservazionali, può essere opportunamente implementato per ampliarne l'ambito ed il numero delle osservazioni sul territorio.

Amministrazioni coinvolte

Ministero infrastrutture e trasporti (DGSS, DGSIS)

3 Dispositivi di protezione

Percentuale di conducenti di veicoli a motore a due ruote e di biciclette che indossano il casco

I dati devono essere rilevati sulla base delle osservazioni condotte su strada per i diversi ambiti e per i diversi dispositivi da monitorare. Pur non essendo presente l'obbligo di uso del casco per i conducenti di velocipedi in Italia, si ritiene opportuno eseguirne la rilevazione.

Dati disponibili

I dati sono stati rilevati in passato tramite il sistema Ulisse. Tale sistema, che si basa su dati osservazionali, può essere opportunamente implementato per ampliarne l'ambito ed il numero delle osservazioni sul territorio.

Amministrazioni coinvolte

Ministero infrastrutture e trasporti (DGSS, DGSIS)

4 Alcol

Percentuale di conducenti che guidano con un tasso alcolemico (BAC) entro il limite legale

Per ottenere il valore è necessario pianificare i controlli da eseguire sul territorio a cura degli Organi di Polizia, in cui vengano rilevati i conducenti positivi (negativi per differenza) sul totale del numero dei controlli effettuati.

Dati disponibili

Al momento vengono rilevate solo le sanzioni effettuate da Polizia di Stato e Carabinieri ai sensi dell'art. 186 del Codice della Strada. Potrebbe essere disponibile solo il numero dei controlli effettuati che hanno portato ad una sanzione.

² Il Sistema Ulisse per il monitoraggio dell'uso dei dispositivi di sicurezza in Italia". Istituto Superiore di Sanità – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Amministrazioni coinvolte

Ministero dell'interno, Provincie, Comuni (Polizia, Carabinieri, Polizia Provinciale e Polizia Locale)

5 Distrazione

Percentuale di conducenti che non utilizzano dispositivi mobili portatili vivavoce o con auricolari.

I dati devono essere rilevati sulla base delle osservazioni condotte su strada per i diversi ambiti. In Italia non risulta essere stata condotta al momento una rilevazione sistematica dell'indicatore.

Dati disponibili

Non è disponibile alcun dato

Amministrazioni coinvolte

Ministero infrastrutture e trasporti (DGSS, DGSIS)

6 Sicurezza dei veicoli

Percentuale di autovetture immatricolate da meno di 3 anni

Rispetto all'indicatore proposto a livello europeo si ritiene necessario iniziare la rilevazione con questo indicatore dato che una valutazione basata sulle stelle Euro NCAP non è disponibile per tutti i veicoli, nemmeno nel caso dei veicoli di nuova immatricolazione e che inoltre, per uno stesso veicolo, la valutazione risulta dipendente dall'allestimento sottoposto ai test.

Dati disponibili

Nell'archivio dei veicoli del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono presenti i dati necessari per rilevare l'indicatore.

Amministrazioni coinvolte

Ministero infrastrutture e trasporti (DGMOT) ed ACI

7 Infrastrutture

Percentuale della distanza percorsa su strade con una valutazione della sicurezza al di sopra di una soglia concordata

Al momento l'indicatore risulta ancora in fase di discussione in ambito europeo. I lavori dovranno essere coordinati con l'aggiornamento della direttiva sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali (Direttiva 2008/96/CE). La finalità è quella di ricavare un indicatore intrinseco di sicurezza della strada. In ogni caso è stato escluso come indicatore l'utilizzo di valori incidentalità dell'infrastruttura. A tal riguardo è stato ipotizzato a livello europeo l'utilizzo della classificazione Euro RAP che ha trovato gran parte degli Stati membri contrari.

Amministrazioni coinvolte

Ministero infrastrutture e trasporti (DGSTRADE)

8 Soccorsi post- incidente

Tempo, in minuti e secondi, trascorso tra la chiamata di emergenza successiva al verificarsi di un incidente stradale con feriti e l'arrivo sul luogo dell'incidente dei servizi di soccorso

Dati disponibili

Le chiamate risulterebbero registrate al numero unico di emergenza 112, così come l'istante in cui è stata fatta la chiamata di emergenza e quello dell'arrivo sul luogo dell'incidente dei servizi di soccorso. Deve essere approfondito il fatto se il dato sia già disponibile (chiamate già distinte per incidente stradale) ed estrapolabile senza ulteriori elaborazioni.

Amministrazioni coinvolte

Ministero della salute, ISTAT, Servizio 112

Indicatore		Definizione	Ambiti stradali interessati	Metodologia di rilevazione	Enti coinvolti nella rilevazione
1	Velocità	Percentuale di veicoli che viaggiano entro il limite di velocità	Autostrade	Misurazioni su campione rappresentativo	MIT+ Concessionari Autostradali
			Extraurbane		MIT+ ANAS/enti gestori
			Urbane		Comuni
2	Cinture di sicurezza	Percentuale di occupanti che utilizzano correttamente la cintura di sicurezza o il sistema di ritenuta per i bambini	Autostrade	Osservazione diretta	MIT-ISS Implementazione Sistema Ulisse
			Extraurbane		
			Urbane		
3	Dispositivi di protezione	Percentuale di conducenti di veicoli a motore a due ruote e di biciclette che indossano il casco	Autostrade	Osservazione diretta	MIT-ISS Implementazione Sistema Ulisse
			Extraurbane		
			Urbane		
4	Alcol	Percentuale di conducenti che guidano con un tasso alcolemico (BAC) entro il limite legale	Autostrade	Casuale (metodologia da concordare con MINT)	MINT- Organi di Polizia Nazionali e Locali
			Extraurbane		
			Urbane		
5	Distrazione	Percentuale di conducenti che non utilizzano dispositivi mobili portatili vivavoce o con auricolari.	Autostrade	Osservazione diretta	MIT-ISS Implementazione Sistema Ulisse
			Extraurbane		
			Urbane		
6	Sicurezza dei veicoli	Percentuale di autovetture immatricolate da meno di 3 anni	Non applicabile	Calcolo dall'archivio veicoli e PRA	MIT-ACI
7	Infrastrutture	Percentuale della distanza percorsa su strade con una valutazione della sicurezza al di sopra di una soglia concordata	Non ancora definito	Non ancora definito	MIT-DGSTRADE
8	Soccorsi post-incidente	Tempo, in minuti e secondi, trascorso tra la chiamata di emergenza successiva al verificarsi di un incidente stradale con feriti e l'arrivo sul luogo dell'incidente dei servizi di soccorso	Tutte le strade	Campione casuale (metodologia da decidersi a livello di Stato membro)	Ministero della salute, ISTAT, Servizio 112

CONCLUSIONI

Questo lavoro, che costituisce una novità per il nostro Paese, intende essere la base di partenza per la raccolta degli indicatori di prestazione della sicurezza stradale.

Pur non essendo obbligatorio a livello europeo, la rilevazione e l'utilizzo degli IPSS è utile per poter monitorare le misure che verranno applicate sul territorio nella prossima decade 2020-2030. Infatti molte misure, anche se non producono una riduzione immediata della mortalità, portano ad un miglioramento delle condizioni della sicurezza stradale. Questi indicatori si affiancheranno agli indicatori di impatto collegati all'incidentalità (morti, feriti, feriti gravi, incidenti, N° morti/mln abitanti etc.).

L'introduzione di tali indicatori sarà progressiva a partire dal 2020 e coinvolgerà soggetti anche non istituzionali che saranno chiamati alla fase di messa a punto della metodologia di calcolo nonché a quella operativa per la rilevazione di ciascun indicatore.

E' un lavoro in continua evoluzione per il quale sarà necessario coinvolgere anche università ed enti di ricerca del settore, approfondendo gli aspetti legati a ciascun indicatore.

ABBREVIAZIONI

MIT: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

MINT: Ministero dell'interno

DGMOT: Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DGSS: Direzione generale per la sicurezza stradale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DGSIS: Direzione generale per i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DGSTRADE: Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

ISTAT: Istituto Nazionale di Statistica

ACI: Automobil Club d'Italia

ISS: Istituto superiore di sanità