





L'INCIDENTALITÀ STRADALE IN PIEMONTE AL 2014:

SINTESI RAPPORTO 2015



EVOLUZIONE DEL FENOMENO INCIDENTALE IN PIEMONTE E PISTE DI ANALISI

Quasi a metà del percorso previsto dall'Unione Europea in materia di sicurezza stradale per il decennio in corso, il Piemonte si trova in una situazione che può essere letta da un duplice punto di vista, a seconda che la lente di osservazione privilegi l'analisi dei trend passati o, invece, si interroghi su quelli futuri.

Adottando la prima, non si possono non constatare i miglioramenti, notevoli, conseguiti in questi anni in tutto il territorio regionale: non solo la dimensione del fenomeno complessivo si è ridotta, ma le punte di criticità osservate relativamente alle sue principali dimensioni (infrastrutture e utenti della strada) sono state progressivamente smussate.

Adottando una lente di osservazione rivolta al futuro, le recrudescenze dell'incidentalità rilevate nell'ultimo anno, pur modeste, non possono passare inosservate. Complice il cambiamento di segno di alcuni fattori (riduzione della capacità di azione da parte degli enti istituzionalmente responsabili, aumento degli spostamenti associato alla ripresa dell'economia, indebolimento relativo della sensibilità ai problemi dell'incidentalità), il fenomeno incidentale in Piemonte mostra delle recidive da non trascurare. Qualora, poi, si consideri che la contrazione dell'incidentalità degli ultimi anni si è accompagnata a una riduzione quasi altrettanto significativa della mobilità quotidiana delle persone, allora il rischio di incidentalità, se inteso semplicemente come rapporto tra numero di incidenti e numero di spostamenti, è rimasto sostanzialmente invariato.

Nella misura in cui le informazioni e gli indicatori disponibili per diagnosticare le criticità del fenomeno incidentale si rivelano spesso insoddisfacenti e/o inadeguati, le recrudescenze osservate rappresentano una sfida anche per gli approcci di studio dell'incidentalità.

A questo riguardo, l'esperienza di studio acquisita dal CMRSS in questi anni suggerisce due possibili piste di approfondimento futuro:

- a) la prima riguarda lo sviluppo di un protocollo di investigazione del fenomeno dell'incidentalità *place-based*, volto a precisare meglio il profilo di criticità a livello subregionale. È del tutto evidente, infatti, che esplicitare le relazioni tra incidentalità e contesto territoriale può essere di grande aiuto a coloro che a livello locale devono coordinare gli interventi per la sicurezza stradale e rinforzare il livello di consapevolezza esistente nelle comunità locale per meglio agire sulla sua prevenzione;
- b) la seconda concerne l'opportunità di ampliare il campo prospettico di *apprezzamento del fenomeno incidentale,* relativamente, ad esempio, alle ricadute in termini dei costi sociali (la cui conoscenza è, ad oggi, ancora molto frammentaria), al governo delle azioni per la sicurezza dei territori e, più in generale, al rafforzamento diffuso di una cultura della sicurezza stradale quale componente sostantiva nei percorsi di innovazione urbana.

Le stesse indicazioni dell'Unione Europea, che estendono il focus di attenzione anche ai feriti gravi, prospettano una più stretta relazione tra gli studi di incidentalità stradale condotti in campo trasportistico e in ambito sanitario. Nel 2015 la Regione Piemonte ha cominciato a muoversi in tal senso, avviando la sperimentazione di un percorso di integrazione tra i dati incidentali e i flussi informativi sanitari, al fine di identificare la gravità dei traumi stradali.

ARTICOLAZIONE DEL RAPPORTO 2015

Il Rapporto Annuale 2015 sull'incidentalità stradale in Piemonte raccoglie la sfida di cui sopra e la composizione dei relativi capitoli testimoniano dei primi passi compiuti lungo le due piste sopra menzionate. Come si coglie dallo schema descrittivo dell'articolazione dello studio (*Fig.1*), il percorso di analisi si avvale dei contributi, diretti e indiretti, di diversi soggetti.

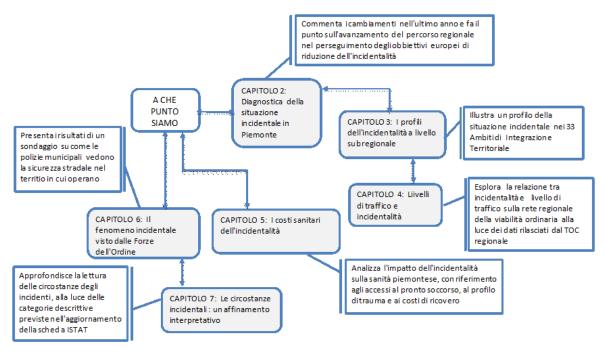


Figura 1. Schema dell'articolazione del Rapporto Annuale 2015 sull'incidentalità stradale in Piemonte.

CAPITOLO 2

2014: SI ARRESTA IL PERCORSO DI MIGLIORAMENTO. L'evento che contraddistingue la dinamica incidentale nel 2014 è la battuta d'arresto nel percorso di miglioramento che, in Piemonte, proseguiva senza interruzioni dal 2002. Tutti gli indicatori fondamentali dell'incidentalità (incidenti, morti e feriti) mostrano un peggioramento nell'ultimo anno *(Tab.1)*. A livello sub-regionale, la provincia di Cuneo, pur confermando i passi in avanti effettuati negli ultimi anni, resta l'area con le maggiori criticità (3,4 morti ogni 100 incidenti, la media regionale è 2,4); i segnali più preoccuparti in termini di mortalità provengono da Novara (+12 morti dal 2013), Alessandria e Biella (+8).

Tabella 1. Incidenti, mo	orti e feriti in Piemonte dal 2001 al 2014.	Fonte: CMRSS su dati ISTAT.
---------------------------------	---	-----------------------------

	INCIDENTI	diff. % anno prec.	MORTI	diff. % anno prec.	FERITI	diff. % anno prec.
2001	16.953	-	563	-	25.072	-
2002	17.994	6,1%	591	5,0%	26.420	5,4%
2003	16.111	-10,5%	569	-3,7%	23.223	-12,1%
2004	15.553	-3,5%	495	-13,0%	22.647	-2,5%
2005	15.126	-2,7%	453	-8,5%	21.942	-3,1%
2006	14.871	-1,7%	404	-10,8%	22.047	0,5%
2007	14.643	-1,5%	392	-3,0%	21.363	-3,1%
2008	13.152	-10,2%	332	-15,3%	19.229	-10,0%
2009	13.742	4,5%	317	-4,5%	19.985	3,9%
2010	13.580	-1,2%	327	3,2%	19.965	-0,1%
var 2001-2010	-20	0%	-4	12%	-2	20%
2011	13.254	-2,4%	320	-2,1%	19.331	-3,2%
2012	12.154	-8,3%	284	-11,3%	17.559	-9,2%
2013	11.252	-7,4%	259	-8,8%	16.363	-6,8%
2014	11.434	1,6%	265	2,3%	16.445	0,5%
var 2010-2014	-10	5%	-1	19%	-1	18%

LE CRITICITÀ DELL'AMBITO EXTRAURBANO. Nonostante la maggior parte dei sinistri si verifichi in ambito urbano (73% nel 2014), l'incidentalità continua a colpire in misura relativamente maggiore la viabilità extra-urbana e, in particolare, le strade provinciali e soprattutto quelle statali, per le quali si assiste a un peggioramento nei valori degli indici di mortalità e di lesività. Da segnalare, nel corso del 2014, un peggioramento del fenomeno su autostrade e raccordi (*Fig.2*).

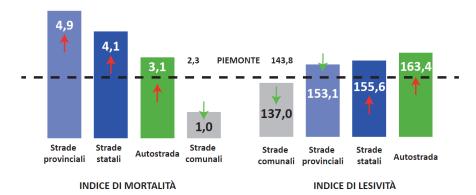


Figura 2. Indici di mortalità e lesività per tipo di strada, in Piemonte, nel 2014. NB. Le frecce rappresentano aumenti o diminuzioni rispetto al valore 2013. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

ANZIANI E UTENTI DEBOLI: CATEGORIE A RISCHIO. Rispetto al 2010, progressi sensibili in termini di riduzione della mortalità si osservano per la popolazione giovanile (-52% tra il 2010 e il 2014) e gli under 18 (-36%). Apprezzabile anche la diminuzione di decessi tra gli adulti (-17%), mentre l'unica categoria che peggiora la propria situazione rispetto al 2010 è quella degli anziani (+2%), soprattutto a seguito di una variazione molto negativa nell'ultimo anno (dai 63 del 2013 agli 89 del 2014) **(Fig.3)**.

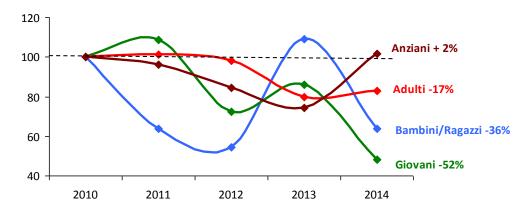


Figura 3. Andamento del numero di morti per classe d'età, in Piemonte, tra il 2010 e il 2014 e variazione percentuale nel periodo. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

Da rilevare, inoltre, come la mortalità colpisca soprattutto alcune categorie dell'utenza debole: tra i pedoni, i decessi passano dai 63 del 2013 agli 89 del 2014 (+33%), mentre tra i motociclisti l'aumento è di dieci unità (40 nel 2013, 50 nel 2014, +25%), *Tab. 2*.

Tabella 2. Incidenti, morti e indici di mortalità per categoria di utente in Piemonte nel 2010, 2013 e 2014 e variazioni nel periodo. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

	INCIDENTI									
	Automob.	Pedoni	Ciclisti	Motocicl.	Mezzi pes.					
2010	12.109	1.613	986	1.880	1.636					
2013	10.090	1.509	1.040	1.601	1.291					
2014	10.309	1.670	1.111	1.522	1.292					
var 13-14	2,2%	10,7%	6,8%	-4,9%	0,1%					
var 10-14	-14,9%	3,5%	12,7%	-19,0%	-21,0%					
			MORTI							
	Automob.	Pedoni	Ciclisti	Motocicl.	Mezzi pes.					
2010	161	54	27	52	15					
2013	124	39	22	40	13					
2014	121	52	16	50	7					
var 13-14	-2,4%	33,3%	-27,3%	25,0%	-46,2%					
var 10-14	-24,8%	-3,7%	-40,7%	-3,8%	-53,3%					
		INDI	CE DI MOR	TALITA'						
	Automob.	Pedoni	Ciclisti	Motocicl.	Mezzi pes.					
2010	1,3	3,3	2,7	2,8	0,9					
2013	1,2	2,6	2,1	2,5	1,0					
2014	1,2	3,1	1,4	3,3	0,5					

L'INCIDENTALITÀ PIEMONTESE IN SINTESI. Il 2014 è il primo anno in cui l'incidentalità stradale piemontese non migliora, anzi, subisce un imprevisto peggioramento. Il contesto extraurbano (autostrade, statali e provinciali) permane l'ambito critico con i più alti indici di mortalità (*Tab.3*). È stato anche l'anno nero dei pedoni e della popolazione anziana (con più di 65 anni). I pedoni passano dalle 39 vittime del 2013 alle 52 del 2014 (+33%), mentre fra gli anziani la mortalità aumenta del 42% in un solo anno (da 63 nel 2013 a 89 nel 2014). Tra gli utenti deboli, migliora la situazione dei ciclisti, mentre torna ad aumentare la mortalità tra i motociclisti. Segnali positivi, invece, per quanto concerne i giovani (*Tab.4*).

Tabella 3. L'incidentalità stradale in Piemonte al 2014: luoghi e nature dell'incidente. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

	INCIDENTI			MORTI					FERITI						
	2010	2013	2014	Var 2013- 2014	Var 2010- 2014	2010	2013	2014	Var 2013- 2014	- Var 2010- 2014	2010	2013	2014	Var 2013- 2014	Var 2010- 2014
LUOGO DELL'INCIDENTE															
Strada comunale	7.264	7.043	7.009	0%	-4%	75	79	67	-15%	-11%	10.312	9.870	9.590	-3%	-7%
Strade provinciali e statali	2.571	1.273	1.314	3%	-49%	62	34	42	24%	-32%	3.732	1.898	1.900	0%	-49%
nell'abitato	2.371	1.275	1.514	370	-4370	02	34	42	2470	-32/0	3.732	1.030	1.500	070	-4370
Totale in abitato	9.835	8.316	8.323	0%	-15%	137	113	109	-4%	-20%	14.044	11.768	11.490	-2%	-18%
Strada comunale extraurbana	148	122	136	11%	-8%	9	7	6	-14%	-33%	213	175	201	15%	-6%
Strade provinciali e statali fuori	2.612	2.049	2.099	2%	-20%	129	118	122	3%	-5%	4.116	3.188	3.337	5%	-19%
abitato	2.012	2.043	2.033	270	-2070	123	110	122	3/0	-570	4.110	3.100	3.337	370	-13/0
Autostrada	972	746	848	14%	-13%	42	20	26	30%	-38%	1.574	1.208	1.386	15%	-12%
Totale fuori abitato	3.745	2.936	3.111	6%	-17%	190	146	156	7 %	-18%	5.921	4.595	4.955	8%	-16%
Intersezione	6.198	4.990	5.037	1%	-19%	74	45	54	20%	-27%	9.329	7.386	7.284	-1%	-22%
Fuori intersezione	7.382	6.262	6.397	2%	-13%	253	214	211	-1%	-17%	10.636	8.977	9.161	2%	-14%
NATURA DELL'INCIDENTE															
Scontro frontale-laterale	4.782	3.800	3.842	1%	-20%	84	53	58	9%	-31%	7.550	5.893	5.872	0%	-22%
Tamponamento	2.440	1.919	2.001	4%	-18%	27	26	24	-8%	-11%	4.114	3.310	3.436	4%	-16%
Investimento di pedone	1.556	1.449	1.627	12%	5%	52	39	52	33%	0%	1.666	1.587	1.743	10%	5%
Fuoriuscita (sbandamento)	1.434	1.167	1.100	-6%	-23%	57	51	53	4%	-7%	1.782	1.491	1.425	-4%	-20%
Scontro-laterale	1.243	1.047	968	-8%	-22%	15	12	10	-17%	-33%	1.685	1.424	1.267	-11%	-25%
Urto con ostacolo	715	614	601	-2%	-16%	30	30	16	-47%	-47%	909	738	771	4%	-15%
Scontro frontale	713	485	559	15%	-22%	49	33	39	18%	-20%	1.309	918	982	7%	-25%
Urto con veicolo in momentanea															
fermata o in arresto	463	240	237	-1%	-49%	5	3	2	-	-	672	376	377	0%	-44%
icimata o in arresto															
Urto con veicolo in sosta	136	224	222	-1%	63%	6	3	5	-	-	163	281	276	-2%	69%
Infortunio per caduta da veicolo	81	223	224	0%	177%	2	9	6	-	-	92	224	227	1%	147%
Infortunio per frenata improvvisa	17	84	53	-37%	212%	0	0	0	-	-	23	121	69	-43%	200%
TOTALE PIEMONTE	13.580	11.252	11.434	2%	-16%	327	259	265	2%	-19%	19.965	16.363	16.445	1%	-18%

Tabella 4. L'incidentalità stradale in Piemonte al 2014: l'utenza coinvolta. Fonte: CMRSS su dati ISTAT.

			MORTI		Ì			FERITI		
	2010	2013	2014	Var 2013- 2014	Var 2010- 2014	2010	2013	2014	Var 2013- 2014	Var 2010- 2014
UTENTI DELLA STRADA										
Utenti in autovetture	161	124	121	-2%	-25%	13.551	10.672	10.587	-1%	-22%
Utenti in mezzi pesanti	15	13	7	-46%	-53%	712	508	518	2%	-27%
Pedoni (a)	54	39	52	33%	-4%	1.663	1.594	1.737	9%	4%
Ciclisti (b)	27	22	16	-27%	-41%	947	1.003	1.071	7%	13%
Motociclisti (c)	52	40	50	25%	-4%	1.789	1.491	1.410	-5%	-21%
Totale utenti deboli (a+b+c)	133	101	118	17%	-11%	4.399	4.088	4.218	3%	-4%
UTENTI PER ETA'										
Bambini (1-13 anni)	1	6	1	-83%	0%	755	767	718	-6%	-5%
Ragazzi (14-17 anni)	9	6	6	0%	-33%	947	613	596	-3%	-37%
Neopatentati (18-21 anni)	26	14	13	-7%	-50%	2.106	1.359	1.370	1%	-35%
Giovani (22-29 anni)	32	50	15	-70%	-53%	3.610	4.164	2.717	-35%	-25%
Adulti (30-65 anni)	166	130	139	7%	-16%	10.889	9.250	9.317	1%	-14%
Anziani (Oltre 65 anni)	89	63	89	41%	0%	1.494	1.437	1.596	11%	7%
POSIZIONE NEL VEICOLO										
Conducenti	233	180	178	-1%	-24%	12.962	10.528	10.618	1%	-18%
Passeggeri anteriori	25	19	23	21%	-8%	2.309	2.419	2.409	0%	4%
Passeggeri posteriori	15	17	10	-41%	-33%	2.918	1.625	1.542	-5%	-47%
TOTALE PIEMONTE	327	259	265	2%	-19%	19.965	16.363	16.445	1%	-18%

INCIDENTALITÀ E TERRITORIO: VARIABILI CONNESSE. Un approfondimento per i 33 Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT) mostra che l'incidentalità stradale presenta aspetti specifici a seconda del territorio considerato e non necessariamente correlati al profilo più generale della provincia di appartenenza, né alla dimensione demografica delle aree. Nello specifico:

- gli AIT più popolosi (Torino, Novara e Alessandria), pur caratterizzati da un numero elevato di sinistri, sono anche quelli dove la mortalità è più contenuta;
- a parità di eventi incidentali, la mortalità colpisce di più negli AIT, montani e collinari, situati nella parte ovest della regione;
- rispetto alla popolazione residente, le aree maggiormente investite dal fenomeno incidentale sono quelle vicino al confine orientale della regione.
- Torino, Cuneo e Novara denotano situazioni poco positive dal punto di vista dell'indicatore sintetico relativo alla popolazione, per via dell'alto numero di morti per milioni di abitanti (Cuneo) e dell'elevato tasso di mortalità tra gli utenti deboli (Torino e Cuneo) e tra i giovani (Novara), Fig.4.
- la maggior parte dei territori mostra debolezze dal punto di vista infrastrutturale.

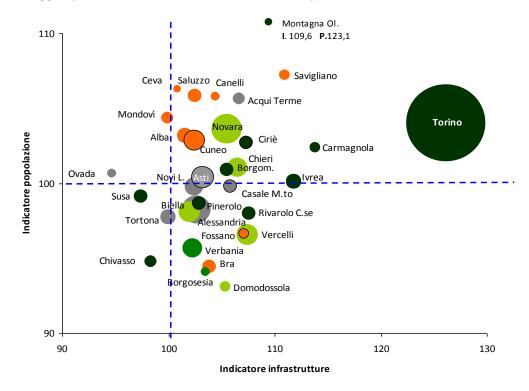


Figura 4. Posizionamento degli AIT rispetto agli indicatori sintetici di incidentalità riferiti alle infrastrutture e alla popolazione, in Piemonte, nel periodo 2012-2014. Fonte: Elaborazione CMRSS su dati ISTAT. NB. L'indicatore infrastrutture tiene conto di: incidenti per 100 km di strade, indice di mortalità sulle SS e SP e sulle strade comunali; l'indicatore popolazione, invece, di morti totali per milione di abitanti; % di utenti deboli deceduti sul totale dei morti; % di giovani tra i 18 e i 30 anni sul totale dei morti per incidente. Gli AIT sono evidenziati con colori differenti in base alla loro posizione geografica (verde scuro = nord-ovest, verde chiaro = nord-est, arancio = sud-ovest, grigio = sud-est La dimensione delle bolle è proporzionale al numero di incidenti.

LIVELLI DI TRAFFICO E INCIDENTALITA'. A seguito dell'entrata in esercizio del supervisore del traffico del *Traffic Operation Center (TOC)* regionale, nel corso del 2015 è stato rilasciato un database sui flussi di traffico che ha permesso al CMRSS di effettuare una prima lettura congiunta dei dati di incidentalità e di quelli di traffico.

I valori più elevati del TGM si osservano in alcuni comuni della cintura metropolitana, in particolare a Collegno e Rivoli (circa 14.000 veicoli). Fra i comuni capoluogo il primato spetta a Torino, con circa 12.000 veicoli al giorno, seguito da Novara (circa 8.900), Alessandria (circa 8.400) e Asti (circa 8.200).

La quota di comuni con incidenti cresce con l'aumentare del valore del TGM. Comprensibilmente, i comuni più popolosi, suscettibili di generare grossi volumi di traffico, tendono a essere maggiormente esposti al fenomeno incidentale *(Tab. 5)*.

Tabella 5. Profilo demografico e dell'incidentalità su rete viaria ordinaria per classe di TGM in Piemonte nel 2014. Fonte: elaborazione IRES su dati TOC e ISTAT.

	Comuni con incidenti									
Classe TGM	Totali comuni	% comuni con incidenti	Popolazione comunale media	TGM comunale medio	Totali incidenti (media nel periodo 2012-14)					
< 1000	420	55%	779	606	215					
tra 1000 e 3000	374	92%	1.929	1.936	933					
> 3000	376	98%	8.997	6.396	9.385					
Totale	1.170	81%	4.418	4.031	10.533					

Prendendo in esame il rischio incidentale degli AIT rispetto ai volumi di traffico (incidenti/veicoli*km (anno)), i valori più elevati appartengono a due aree fra loro molto diverse: l'ambito Verbania Laghi, con un indice di 0.93, e l'ambito di Torino, con 0,90.

Le aree maggiormente urbanizzate e con un TGM elevato (quali gli AIT di Torino, Novara e Alessandria) hanno anche un'incidentalità relativamente più elevata rispetto sia all'estensione stradale, sia alla popolazione. In particolare, le criticità sono diffuse e riguardano prioritariamente pedoni, ciclisti e anziani, categorie di utenti molto presenti nelle aree urbane.

Altri AIT, caratterizzati da una densità insediativa e da un TGM medio relativamente più bassi, ma attraversati da assi di collegamento a poli urbani maggiori, hanno livelli di incidentalità significativi rispetto sia alla popolazione, sia alle infrastrutture stradali (è questo il caso di Borgomanero, Susa, Bra, Carmagnola). Infine, alcuni AIT i con un territorio prevalentemente montano e con valori bassi del TGM, presentano fenomeni puntuali di incidentalità, ma occasionalmente molto gravi, concentrati su alcuni tipi di strade e per alcuni tipi di utenti (ad esempio la categoria dei motociclisti): è il caso di Verbania Laghi, Acqui Terme, Mondovì.

SI RIDUCE IL CARICO ASSISTENZIALE DOVUTO AI TRAUMI STRADALI. Dopo l'aumento registrato negli anni precedenti, il carico assistenziale sanitario dovuto a traumi da incidenti stradali è tornato a ridursi nel biennio 2012-2013 (*Fig. 5*). Il costo medio di ricovero per tali traumi permane comunque elevato (è 1,5 volte il costo medio per il totale dei ricoveri). Tende a ridursi anche la mortalità nelle fasce di età giovanili, mentre acquistano rilievo le fasce di età più adulte, soprattutto fra le donne.

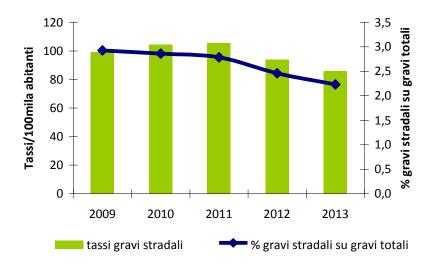


Figura 5. Accessi in Pronto Soccorso per incidenti stradali con codice colore gravità giallo-rosso-nero: tassi di accessi (ogni 100mila abitanti) e proporzione sul totale degli accessi con codice giallo-rosso-nero, in Piemonte nel periodo 2009-2013. Fonte: elaborazione Servizio sovrazonale Epidemiologia ASL TO3 su dati Regione Piemonte.

MORTALITÀ PREMATURA E DISABILITÀ: RESTA ALTO IL PREZZO DELL'INCIDENTALITÀ.

Dopo un periodo di costante riduzione fino al 2009 e una stabilizzazione nel 2010 e 2011, la mortalità prematura (stimata attraverso gli anni di vita persi) torna a decrescere nel 2012. Lievemente più marcata è la riduzione della componente "disabilità". Tali riduzioni sono più evidenti nel genere femminile: i maschi accrescono pertanto il loro peso come genere più interessato dal problema.

Il *burden of disease*, ovvero il carico di malattia causato da un problema di salute, continua a risultare rilevante e costante, sia nelle componenti di mortalità prematura, che di disabilità. La valutazione della mortalità prematura conferma la significativa esposizione degli utenti deboli, soprattutto dei motociclisti, che rappresentano le vittime più giovani della strada, e dei ciclisti (*Fig. 6*).

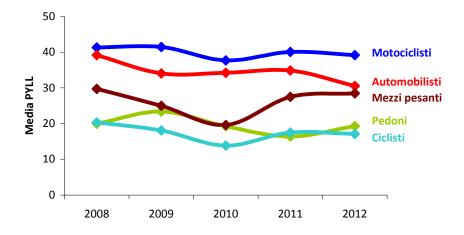


Figura 6. Media di anni di vita persi (PYLL) per tipologia di utente, in Piemonte, nel periodo 2008-2012. Fonte: elaborazione Servizio sovrazonale Epidemiologia ASL TO3 su dati Istat.

LE CONDIZIONI PER IL MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA STRADALE: RISPETTO DELLA SEGNALETICA E AUMENTO DEI CONTROLLI. I risultati di un questionario sulla percezione del fenomeno incidentale da parte delle Forze dell'Ordine, somministrato nel corso del 2015 dal CMRSS agli agenti di Polizia Municipale dei comuni piemontesi, evidenziano che il mancato rispetto della segnaletica è considerato il comportamento illecito maggiormente critico per la sicurezza stradale *(Fig. 7)*. Inoltre, l'aumento dei controlli su strada è l'iniziativa ritenuta più importante per contrastare l'incidentalità nei territori di competenza di ciascun comando.

Ulteriori spunti di interesse offerti dagli operatori delle Forze dell'Ordine riguardano la pericolosità dell'ambito urbano, ritenuto luogo d'intervento prioritario per contrastare il fenomeno incidentale, e la percezione di un peggioramento complessivo della sicurezza stradale rispetto al passato (*Fig. 8*).

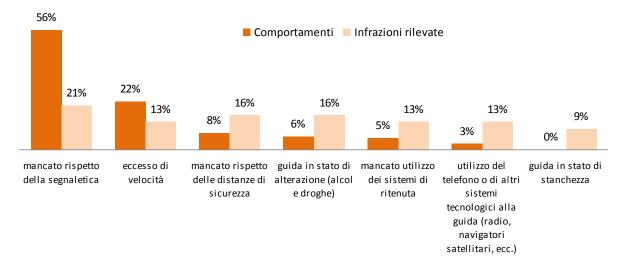


Figura 7. Comportamenti ritenuti più rischiosi in Piemonte, Provincia di Torino e resto della regione, 2015. Fonte: CMRSS.

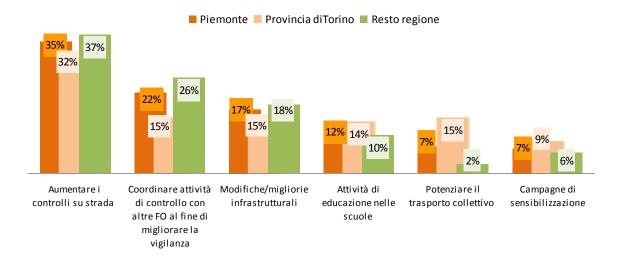


Figura 8. Iniziative da privilegiare per aumentare il livello di sicurezza stradale nel proprio territorio, in Piemonte, nella Provincia di Torino e nel resto della regione, 2015. Fonte: CMRSS.

L'IMPORTANZA DI UNA MIGLIORE DEFINIZIONE DELLE CIRCOSTANZE INCIDENTALI.

Uno studio sulle circostanze di incidentalità condotto dal CMRSS, in accordo con la Polizia Municipale di Torino, su una direttrice urbana di scorrimento quale C.so Grosseto, contraddistinta da un elevato rischio incidentale, evidenzia l'importanza di una corretta e più accurata definizione delle categorie descrittive previste nelle schede di rilevazione Istat. Nello specifico, una lettura comparata degli eventi incidentali secondo le categorie della scheda attuale e quelle previste nella nuova scheda in corso di predisposizione mostra come:

- le circostanze selezionabili nella nuova scheda di rilevazione siano più numerose rispetto a quelle contenute nella scheda attuale:
- permettano una maggior flessibilità nelle combinazioni fra le manovre dei veicoli,
- possono essere espresse per tutti i veicoli coinvolti in un incidente
- e siano di gestione più semplice per i rilevatori.

Più in generale, l'analisi condotta evidenzia che le descrizioni contenute nei verbali e nelle testimonianze di chi ha assistito all'incidente possono costituire utili complementi informativi in ordine alle modalità di svolgimento del sinistro che meriterebbero di essere ulteriormente investigati in studi futuri.