

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per la Programmazione Strategica,
i Sistemi Infrastrutturali, di Trasporto a Rete, Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Digitalizzazione, i Sistemi Informativi e Statistici
Ufficio di Statistica

Produzione di statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per la Mobilità Sostenibile
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto
Divisione 1**

Indicatori di Prestazione della Sicurezza Stradale (IPSS o KPI)

Contributo della Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto

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. Nenci Palombo e dell'Arch. Maria Laura Borgognoni

(Funzionarie della Divisione 1)

Indicatori di Prestazione della Sicurezza Stradale (IPSS o KPI)

Nel PNSS 2030 sono stati indentificati gli otto fattori ritenuti determinanti per il rischio di incidentalità ed è stato associato a ciascun fattore, un indicatore di performance della sicurezza stradale SPI o KPI:

- 1) Velocità;
- 2) Cinture di sicurezza;
- 3) Dispositivi di protezione;
- 4) Alcol;
- 5) Distrazione;
- 6) Sicurezza dei veicoli;
- 7) Infrastrutture;
- 8) Soccorsi post-incidente.

La Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto (DGSSA) sta procedendo con la rilevazione di 6 indicatori di prestazione di sicurezza stradale sulla base della metodologia predisposta dalla DG MOVE e adattata per il territorio italiano dal Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica dell'Università La Sapienza di Roma, quali: cinture, casco, alcol, velocità, distrazioni e sicurezza dei veicoli.

Per la rilevazione degli indicatori relativi alla percentuale d'utilizzo delle cinture di sicurezza (compresi i sistemi di ritenuta per i bambini) e del dispositivo di ritenuta per ciclisti e motociclisti, la DGSSA ha indetto ad inizio marzo del corrente anno una procedura per l'affidamento del servizio, ai sensi dell'articolo 36 del d.lgs 18 aprile 2016 n.50 e s.m.i., sottoscrivendo il 10 maggio un contratto d'appalto con la Società GoMobility Srl della durata di 8 mesi. Durante tale periodo sono state effettuate due sessioni di rilevazione (primaverile dal 16 maggio al 12 giugno e autunnale dal 20 ottobre al 31 ottobre), basate sull'osservazione diretta dei veicoli su autostrade, strade extraurbane e urbane, in orario diurno, nei giorni feriali e infrasettimanali, per il raggiungimento del campione minimo per sessione di 22.500 veicoli, l'ispezione approfondita sui sistemi di ritenuta per i bambini di 600 veicoli, 9.000 motocicli/ciclomotori e 2.000 biciclette in 90 punti di osservazione scelti casualmente su tutto il territorio nazionale.

Con determina a contrarre del 12 settembre, la DGSSA ha indetto, ai sensi dell'articolo 36 del d.lgs 18 aprile 2016 n. 50 e s.m.i. e del DL 77 del 2001, una procedura per l'affidamento del servizio di rilevazione dell'indicatore di prestazione di sicurezza stradale per rilevazione della percentuale di conducenti che guidano con un tasso alcolemico (TA) entro il limite legale, della durata di 16 settimane, sottoscrivendo un contratto con l'Istituto di Ricerca Piepoli. La rilevazione partirà nel mese

di dicembre e si baserà su autodichiarazioni di sondaggi anonimi sul comportamento dei conducenti. L'indagine procederà con l'utilizzo di 3 focus group e 12 colloqui approfonditi ad automobilisti di età superiore ai 18 anni, distribuiti equamente per sesso e per area geografica su tutto il territorio nazionale. Saranno realizzate, inoltre, circa 2.000 interviste telefoniche e telematiche, oltre che due workshop della durata di 4 ore con la partecipazione di esperti del settore.

Per la rilevazione dei restanti KPI, la DGSSA ha proceduto con la designazione del Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica dell'Università La Sapienza di Roma, quale beneficiario per l'Italia dei fondi europei per la partecipazione al consorzio Trendline per la gara "MOVE/C2/2022-54 – Technical Assistance for the development and collection of Road safety Key Performance Indicators (KPI)" per la raccolta, l'elaborazione, l'analisi e la diffusione dei dati relativi ai quattro indicatori di prestazione della sicurezza stradale quali: velocità, distrazione, sicurezza dei veicoli ed alcol.

Per la rilevazione della percentuale di veicoli che viaggiano entro il limite di velocità su autostrade, strade extraurbane e urbane si procederà tramite osservazioni e registrazioni video (videocamere e speed gun), mentre la rilevazione della percentuale di conducenti che non utilizzano dispositivi mobili portatili avverrà tramite osservazioni dirette con rilevatori esperti su strada e la valutazione della percentuale di nuove autovetture con valutazione della sicurezza Euro NCAP pari o superiore a una soglia predefinita, procederà tramite valutazione dei dati esistenti per la predisposizione di un database nazionale.

Come detto, nel PNSS 2030 sono stati indentificati otto indicatori di performance della sicurezza stradale SPI o KPI. La DGSSA assocerà a tali fattori obiettivi quantitativi specifici, che saranno determinati a valle della prima rilevazione degli indicatori di performance della sicurezza stradale (i primi dati su casco e cinture saranno disponibili a gennaio 2023), dato che tale operazione non è possibile a causa della mancanza di valori di riferimento adeguati.

Per migliorare le informazioni sull'incidentalità stradale è necessario introdurre obbligatoriamente nel tracciato ISTAT la rilevazione delle coordinate geografiche dell'incidente e provvedere alla relativa geolocalizzazione su tutto il territorio nazionale, non solo sulla rete stradale principale come attualmente operato da ACI. La geolocalizzazione un elemento ormai imprescindibile per il miglioramento delle statistiche relative all'incidentalità e per le successive analisi di sicurezza. A tal riguardo nell'ambito delle linee strategiche generali del PNSS2030 - gestione della sicurezza stradale (P1.1) - è stato già prevista un'ottimizzazione delle informazioni, necessarie per l'analisi e la corretta gestione del fenomeno anche attraverso l'introduzione di nuovi strumenti tecnologici.