

GLI INCIDENTI STRADALI 2003

Statistiche. L'effetto patente a punti a Roma e dintorni. Di Lidiano Balocchi

La legge 1/8/2003 n. 214, che ha convertito il dlgs 27/6/2003 n.151, ha portato determinanti modifiche a tutta la passata normativa sulla circolazione stradale, inoltre nella parte sanzionatoria è divenuta molto più severa. Tra le tante, la più incisiva e conosciuta è l'introduzione della cd patente a punti, cosa applicata già in altri paesi europei. La novità ha conseguito l'effetto dirompente che voleva e ci si aspettava. Sicuramente non la legge in se stessa, ma questa più "la pubblicità delle prime sanzioni"; vale a dire l'assillante battere dei media sull'argomento ha stimolato le forze dell'ordine ad una costante presenza sulle strade; d'altro canto l'automobilista è divenuto più ligio alle regole per "paura di perdere uno strumento indispensabile come la patente".

Conseguenza di tutto sono state: *a)* la diminuzione delle contravvenzioni contestate; *b)* la diminuzione degli incidenti stradali. Tra i responsabili c'è stata la gara delle cifre.

Per a) non siamo d'accordo con altri commentatori, ritenendo che, a parità di traffico, sia diminuita non la quantità delle violazioni, ma la loro qualità, rispetto a cui il fattore umano, ossia gli agenti, di fronte ad una violazione constatata lieve hanno soprasseduto, ritenendo la sanzione con accessori prevista troppo severa. Da qui la diminuzione.

b) Per gli incidenti il Ministero degli Interni, quello delle infrastrutture, quello della salute, ognuno per suo conto ha voluto evidenziare in modo sensazionale i benefici che il calo di certe cifre ha apportato. Tre vite al giorno salvate, miliardi di spesa pubblica risparmiati, ed altro.

Ci siamo soffermati sui dati divulgati dalla stampa nel periodo che va da agosto 2003 ad oggi. In verità c'è molta confusione, nonché evidenti errori. Per Roma non tornano nemmeno quelli del 2002 attribuiti all'ACI. Non vale poi il confronto tra le città, anche le più importanti, prese da sole. Troppe sono le disomogeneità: territorio, conformazione della città, numero dei veicoli in circolazione, abitudini ed altro. Comunque nelle città, ciascuna con le sue diversità, i numeri degli incidenti sono proporzionati a quelli del resto del territorio, se consideriamo l'intensità del traffico, degli incroci, delle presenze estranee sulle carreggiate, i quali risultano un freno generale alla velocità, ma aumentano le probabilità di errore. Si spiega così il dato che nel 1,11% del territorio (I Municipio, centro storico del Comune di Roma) si verificano il 6,16% degli incidenti.

Per impostare il nostro ragionamento e fare i nostri conti abbiamo preso per buono quanto viene riferito in generale, ed è una costante, da agosto a dicembre 2003: vale a dire il calo degli incidenti e connesse mortalità di circa il 20% (dati Ministero interni luglio/agosto 2003: incidenti -22, 38%, mortalità -21,9%) e quanto riportato a carico dell'ANIA (associazione delle compagnie assicuratrici). Poi abbiamo confrontati questi numeri con quelli forniti dalla Polizia Municipale di Roma nei periodi agosto - dicembre 2002 e agosto - dicembre 2003, sapendo che la P.M. rileva pressoché in esclusiva gli incidenti stradali accaduti nel territorio di sua competenza. Quindi, periodo e luogo omogenei: territorio estesissimo quanto il Comune di Roma dal centro alla periferia, alla campagna; omogenei le abitudini, gli agenti addetti al controllo e ai rilievi, la conformazione delle strade e la loro manutenzione.

Ci siamo domandati: in una metropoli qual è Roma, che effetti ha prodotto la legge 214/2003, quali sono i dati per essa ed i dati generali valgono per essa?

Ecco i dati forniti dalla Polizia Municipale di Roma:

Incidenti	Agosto – Dicembre 2002	Agosto - Dicembre 2003	Percentuali
Con soli danni a cose	14.628	12.037	-17,7%
Con feriti	7.695	6.496	-15,6%
Con deceduti	72	35	-51,5%
Totali	23.495	18.568	-21%
Totali dei feriti	8.913	8.435	
Totali dei morti	76	36	

Osservazioni.

1 - L'insieme degli incidenti di Roma in calo del 21% è in armonia con il dato generale.

2 - Non coincide, anzi diverge molto, il dato circa le mortalità (-51,5%).

Perché? Ogni incidente avviene per inosservanza di norme di comportamento; in città vi sono limiti di velocità a 50 Km/h; la media di chi eccede è contenuta entro i 90 Km/h, ma a 70 km/h l'eventuale incidente può essere mortale. Se nel 2002 abbiamo avuto un generico controllo, nel 2003 questo controllo, più la severità delle nuove sanzioni, più la pubblicità a riguardo hanno fatto sì che venissero maggiormente rispettate le norme di comportamento e la media della velocità eccedente i limiti fosse più contenuta; in altre parole, che si superasse meno volte la soglia limite della mortalità. Così è drasticamente diminuito il numero dei morti, mentre è rimasto quasi invariato il numero dei feriti totali.

3 – L'ANIA asserisce: “le nuove regole non incidono ancora sulla massa dei sinistri”; infatti “il 75% degli incidenti avviene in città, dove solo 4,4% dei sinistri RC auto viene verbalizzato”; questa percentuale è irrilevante per essere presa in considerazione ai fini di un'eventuale diminuzione delle tariffe assicurative.

Ora, se questa distinzione degli incidenti è, come pare, stabile da anni, e se oggi sono in calo del 20% gli incidenti extraurbani (25% del totale), e se lo stesso calo l'ha il 4,4% di quelli urbani, evidentemente è calato del 20% anche quel 95,6%, resto degli incidenti urbani non verbalizzati. Altrimenti il 4,4 oggi sarebbe un'altra cifra.

Il disconoscerlo per non diminuire i premi assicurativi è pretestuoso.

Per i dati forniti dall'ANIA, però, siamo ancora più scettici. A Roma se quel 4,4% nel 2002 corrisponde a 53.395 (incidenti verbalizzati dalla P.M.) - arrotondato a 55.000 con quelli approssimati rilevati dai Carabinieri, Polizia di Stato e Guardia di Finanza -, il restante 95,6% dei non verbalizzati corrisponde a 1.250.000. Quantità (55.000 + 1.250.000) che riteniamo esagerata: nella città avremmo avuto un incidente ogni 24 secondi.