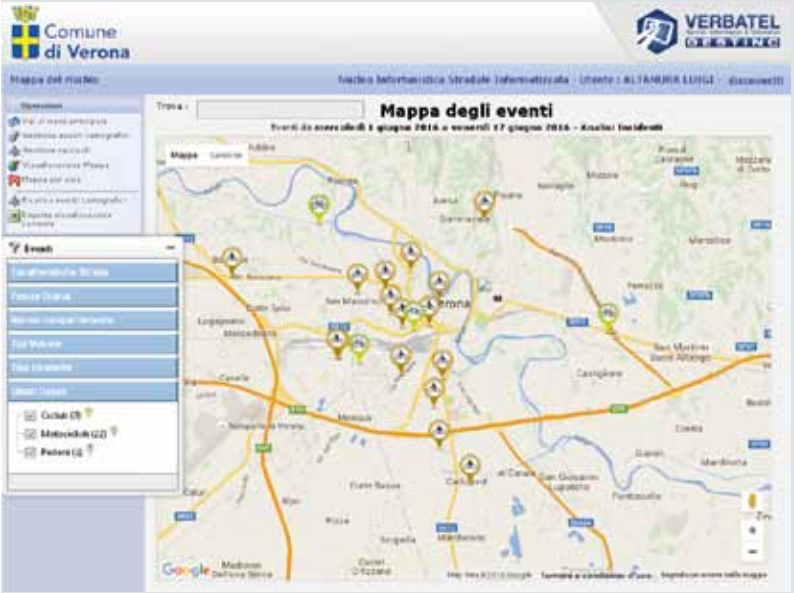
di Luigi Altamura*

Foto Blaco

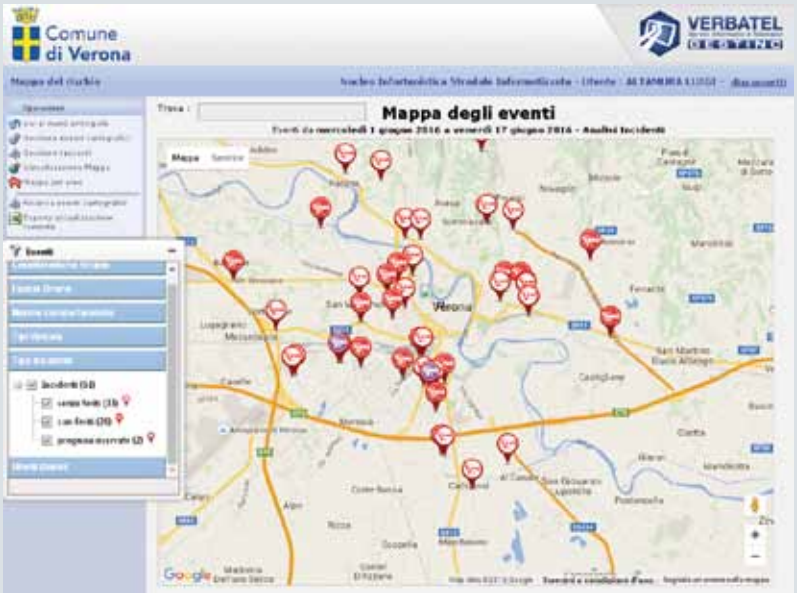
Potenzialità della georeferenziazione dei sinistri stradali al servizio delle politiche locali

La georeferenziazione dei sinistri stradali è stato uno dei temi trattati durante il workshop di presentazione dei dati per l'anno 2015, presso la sede di Istat a Roma, nello scorso mese di novembre. Un momento molto atteso dagli addetti ai lavori, per analizzare e verificare le cause principali (anche se i primi dati erano già usciti a luglio) e lo stato dell'arte della sicurezza stradale nel nostro Paese.

L'importanza della raccolta-dati, il più possibile precisa e georeferenziata su ogni incidente, deve diventare un valore aggiunto, per coloro che studiano il fenomeno dell'infortunistica stradale, per gli enti proprietari delle strade, per gli organi di polizia stradale, chiamati peraltro a prevenire e a reprimere i comportamenti più pericolosi alla guida.



Mappare i rischi è talmente prioritario e utile da diventare obbiettivo dell'Unione Europea nell'ambito



del Piano 2014-2020, in funzione di salvare vite umane e di ridurre il numero di vittime che ogni anno perdono la vita. Ma anche comunicare con tempestività il luogo preciso del sinistro è utile. Non è più ammissibile fornire ad Istat in ritardo, e magari anche con errori di localizzazione, un dato che rende più penetrante l'analisi dell'incidente.

Occorrono investimenti da parte degli organi di polizia stradale con nuovi data-base che permettano analisi e funzioni in tempo reale. La trasmissione poi dei dati agli organi preposti va ristretta a pochi mesi, se non ad un mese.

La possibilità di analisi in tempo quasi reale potrà essere la vera svolta per la sicurezza stradale, in un momento in cui in Italia aumentano il numero di morti e feriti. Non possiamo dimenticare come la legge nr. 120/2010 all'art. 56 aveva espressamente previsto che *"ferme restando le competenze dell'Istituto nazionale di statistica e dell'Automobile Club d'Italia, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Stato-citta' ed autonomie locali, sono fissati i termini e le modalita' per la trasmissione, in via telematica, dei dati relativi all'incidentalita' stradale da parte delle Forze dell'ordine e degli enti locali al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'aggiornamento degli archivi previsti dagli articoli 225 e 226 del decreto legislativo n. 285 del 1992"*. Questa norma al momento non è ancora stata applicata e specie negli enti locali, i dati giungono con grave ritardo e con errori che obbligano poi a rivedere le statistiche.

Dall'analisi in real-time è possibile sviluppare immediati interventi per la messa in sicurezza della strada, per verificare la presenza di "utenti deboli o vulnerabili" tra i maggiormente coinvolti, per sostenere maggiori controlli sui comportamenti umani alla guida, che sono la causa della grande maggioranza dei sinistri. E finalmente si torna ad analizzare i sinistri alcol o droga-correlati, che negli ultimi anni era rimasta in un angolo. Partendo dai dati delle singole Procure della Repubblica.

La destinazione dei proventi delle sanzioni al Codice della Strada deve indicare anche un preciso impegno per gli investimenti economici per aggiornare i sistemi informativi degli organi di polizia stradale, che dovranno tenere conto delle modifiche normative e dell'arrivo della nuova banca dati contenente l'Archivio nazionale dei numeri civici e delle strade, la nuova banca dati digitale che conterrà circa 25 milioni di indirizzi e che permetterà di avere un unico riferimento informatizzato e codificato, costantemente aggiornato grazie al supporto dei Comuni, in grado di favorire la standardizzazione dei dati relativi agli indirizzi.

Occorrono poi veri e propri specialisti informatici all'interno delle forze dell'ordine, affinché vengano potenziati e aggiornati i data-base degli incidenti stradali, anche e per le ricostruzioni in 3D o con i sistemi di videosorveglianza, i cui apparati vanno georeferenziati, per permettere agli organi di polizia stradale la raccolta di fonti di prova ai sensi dell'art. 13 della legge nr. 689/1981 ma anche per i nuovi reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali introdotti dalla legge nr. 41/2016. Nelle immagini in questa pagina portiamo un esempio di geolocalizzazione degli incidenti, come valore aggiunto perché attualizzato, secondo la gravità del sinistro e secondo la tipologia di utente.

Un orizzonte fatto di dati reali, localizzazione e informazione, fattori dedicati ai singoli comportamenti potranno solo che migliorare la sicurezza delle nostre strade, fornendo materiale su cui studiare i fenomeni più gravi e aprendo un mondo anche agli organi di stampa per campagne di sensibilizzazione che pochi svolgono in Italia. E su questo fronte Asaps è buona maestra, grazie anche ai vari "Osservatori", i cui dati vengono ripresi da decine di mass-media locali e nazionali. ■

Comandante Polizia Municipale, Verona