



Gli Osservatori ASAPS: una miniera di dati lunga 15 anni

Per creare un progetto di ricerca il modo migliore è concentrarsi nel definire una domanda di partenza, che consiste nello sforzo che i ricercatori devono compiere per esprimere rigorosamente ciò che cercano di conoscere. Si tratta di un passaggio delicato perché si tratta di delineare l'obiettivo che farà da filo conduttore della ricerca e che dovrà pertanto essere chiaro, fattibile e pertinente nella sua complessità rappresenta uno dei momenti più critici per chi vuole porre in essere un'indagine.

Quando l'ASAPS ha deciso di creare gli Osservatori, questo passaggio è stato sin da subito definito con chiarezza nell'obiettivo di **offrire un contributo conoscitivo in relazione alle diverse tipologie di sinistrosità per averne cognizione in tempo reale**. L'intento, difatti, è fornire dati completi e puntuali della sicurezza stradale in Italia per intervenire nell'immediato sulla risoluzione del problema. È per questo che dal 1° Osservatorio sulla Pirateria nato nel 2006 grazie all'intuizione di Lorenzo Borselli, l'Ufficio Studi ASAPS ha ampliato nel tempo l'indagine con la realizzazione di altri Osservatori in grado di interpretare le ulteriori forme del fenomeno emerse durante l'analisi.

Sono 23 gli Osservatori che in 15 anni sono stati curati dal Presidente ASAPS Giordano Biserni, il quale ha coordinato la raccolta degli episodi comunicati dalle agenzie di stampa nazionale e locale e dalle segnalazioni provenienti dai circa 600 Referenti ASAPS presenti sul territorio nazionale, al fine di **colmare un vuoto informativo in termini di report affidabili e completi**. Lo sviluppo delle attività di ricerca dell'ASAPS, frequentemente riprese e citate dalle principali testate giornalistiche e da analisi ministeriali, tenta infatti di soddisfare un'esigenza informativa che in Italia risulta carente in ragione del ritardo e della parzialità con cui i risultati vengono diffusi. Basti pensare che a fronte di 45-60 giorni necessari all'ASAPS per l'elaborazione delle statistiche annuali dell'incidentalità, l'Istat impiega 7 mesi per fornire i dati provvisori e 11 mesi per quelli definitivi dell'anno successivo a quello in corso. I dati periodici, pur preziosi, forniti periodicamente in corso d'anno dal Ministero dell'Interno sui vari aspetti della sinistrosità si riferiscono normalmente ai soli rilievi della Polizia Stradale e dei Carabinieri. Per altro per alcune tipologie dei nostri Osservatori non esistono altri dati in tempo reale come per la Pirateria stradale, le stragi del sabato sera ecc.

Nello specifico, l'Ufficio Studi ASAPS ha realizzato i seguenti Osservatori che forniscono Report di natura quantitativa e qualitativa contenenti tutti gli episodi

classificati e le statistiche sviluppate sulle variabili analizzate:

1. Pirateria: incidenti con feriti o morti in cui chi causa un incidente si dà alla fuga senza prestare soccorso ad una persona. Sono inclusi tutti gli episodi senza distinzione per la tipologia di strada.

2. Contromano: episodi di veicoli che percorrono una autostrada, una superstrada o una statale con doppia carreggiata, in senso contrario a quello consentito, con un impatto che causa morti o feriti;

3. Lancio sassi: lancio di sassi o altri oggetti contundenti avvenuti sulle strade o dai cavalcavia. Sono inclusi solo i gesti volontari, non danni da usura o caduta massi.

4. Stragi del sabato sera: incidenti gravi che coinvolgono conducenti giovani (sotto i 40 anni) avvenuti nelle 16 ore notturne del weekend (22:00-6:00 del venerdì sul sabato e del sabato sulla domenica).

5. Omicidio stradale: incidenti mortali causati da soggetti in stato d'alterazione psicofisica causata da droghe, alcol o psicofarmaci.

6. Plurimortali: incidenti mortali con più vittime.

7. Incidenti mortali con coinvolgimento di bambini: sinistri mortali che includono bambini della fascia d'età 0-13 anni. Include episodi di feriti avvenuti su scuolabus e nelle vicinanze delle scuole (inclusi i tragitti casa-scuola, scuola-casa). A margine di questo Osservatorio c'è un sotto-report denominato Report Bambini non nati (include episodi con gestanti morti o feti morti in grembo a seguito di sinistro).

8. Travolti: incidenti a seguito di avaria del mezzo, mancanza di carburante, precedente sinistro oppure pedoni presenti in autostrada senza apparente motivo. Non sono inclusi travolti da treni o in strade a doppio senso di marcia.

9. Caduti stradali: incidenti stradali mortali con vittime Forze dell'Ordine sia in servizio che in itinere (mentre

si recavano in servizio o rientravano presso la propria abitazione).

10. Incidenti mortali di italiani all'estero: incidenti stradali mortali che avvengono all'estero e vedono coinvolti i nostri connazionali sia per motivi di vacanza che di lavoro.

11. Cantieri stradali: incidenti stradali all'interno di aree di cantiere stradali per lavori o in prossimità delle stesse.

12. Aggressioni su strada: aggressioni fisiche fra automobilisti a seguito di diverbi sulla viabilità che causano morti e feriti. Non include aggressioni verbali, gestuali e danneggiamenti a cose bensì devono essere segnalate lesioni fisiche.

13. Motociclisti nei fine settimana: incidenti mortali con il coinvolgimento di motociclisti avvenuti nel fine settimana (attivo da aprile ad ottobre)

14. Incidenti con coinvolgimento di animali: incidenti con morti o feriti causati da investimento/scontro con animali sia selvatici che d'allevamento. Non include solo ferite all'animale o danni al veicolo. Non include incidenti con animali trasportati da mezzi, ma solo con animali vaganti.

15. Morti verdi: gli incidenti mortali che avvengono nei campi o nelle strade adiacenti col coinvolgimento dei trattori agricoli.

16. Sbirri pikkiati: aggressioni ad appartenenti di qualsiasi forza di polizia e pubblico ufficiale in genere, con esclusione degli episodi legati alla gestione dell'Ordine pubblico. Sono incluse le aggressioni alle forze dell'ordine sui treni.

17. Incidenti con coinvolgimento di stranieri: incidenti mortali causati da stranieri o con vittime di origine straniera. (Solo ampiamente parziale, per la difficoltà di raccogliere il dato, ma indicativo)

18. Mortali Forlì-Cesena: incidenti mortali avvenuti nella provincia di Forlì-Cesena (dove ha sede la struttura nazionale ASAPS) o che hanno per protagonisti residenti della provincia ma avvenuti fuori regione.

19. Suicidi: suicidi o tentativi di suicidi connessi ad incidenti stradali a seguito di sanzioni o connessi alla morte di congiunti a seguito di sinistro.

20. Rider Food Delivery: incidenti mortali e più gravi che coinvolgono i lavoratori impiegati nella consegna a domicilio di cibo in bicicletta o motorino.

21. Veicoli in acqua: incidenti mortali in cui almeno un veicolo coinvolto precipita in un corso d'acqua o in prossimità di canali.

22. Pedoni: incidenti che vedono coinvolti i pedoni.

23. Monopattini: incidenti mortali e quelli nei quali i conducenti riportano importanti lesioni.

La mole di dati, come si può desumere, è tanta ma ciò che da sempre motiva l'incessante lavoro dell'Ufficio Studi ASAPS è il rispetto dell'obiettivo posto sul nascere: fornire una panoramica precisa in tempo reale in materia di sicurezza stradale. Perché? Perché conoscere e capire serve a salvare vite, a contrastare attività illegali e a contribuire ad innalzare il livello di sicurezza stradale dei cittadini, obiettivi a cui una società per darsi civile dovrebbe tendere sempre attraverso strategie concrete ed efficaci.

Un grazie di cuore ai referenti e a quanti ci aiutano a raccogliere i dati e a tutti coloro che sostengono l'ASAPS con la loro iscrizione, unico mezzo di sostentamento di questa voce libera della sicurezza stradale.

***Direttore Fondazione ASAPS per la Sicurezza Stradale e Urbana**