



La sottostima da parte di Istat-ACI e MIT dei costi sociali degli scontri stradali in Italia continua

10,5 miliardi di euro mancano all'appello. Il costo della violenza stradale si può stimare in almeno 28 miliardi di euro. Quattro miliardi di euro in più della manovra finanziaria in approvazione

È

spesso vero, come è uso dire, che il diavolo sta nei dettagli e scovarlo non è semplice. Il diavolo in questo caso è rappresentato dal “costo sociale degli incidenti stradali” così come chiamato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) nella sua più recente pubblicazione.

Il ministero nel suo lavoro conclude: “*La stima dei costi sociali degli incidenti stradali 2019, risulta pari a 18 miliardi di €*”. Nella più recente pubblicazione ACI-ISTAT hanno aggiornato il costo nel 2022 “*a quasi 18 miliardi di euro nel 2022 (0,9% del Pil nazionale)*.”

Sveliamo subito quanto è grande questo diavolo. Usando dati pubblici si può facilmente **arrivare a stimare un costo sociale per la violenza stradale nel 2022 in un intervallo fra i 28,5 e 33,5 miliardi di euro (da 1,5% a 1,8% del PIL)**. Praticamente una manovra finanziaria bella cospicua buttata al vento ogni anno. Ma come fanno degli enti così prestigiosi a perdersi così tanti soldi in una stima? Per dare un'idea si perdono almeno 10,5 miliardi di euro, pari a 205 tonnellate di biglietti da 50 euro! Lo spiego nel dettaglio in un documento di 18 pagine che potete trovare al seguente indirizzo per i più curiosi e analitici.

<https://www.lorenzoguarnieri.com/wp-content/uploads/2023/11/20230807-Costi-sociali-per-la-violenza-stradale-in-Italia.pdf>

Di seguito provo a dare alcuni accenni ai punti principali che portano a questa enorme differenza.

■ I numeri degli scontri e dei feriti

Nelle loro stime, sia MIT che Istat-ACI fanno riferimento al sotto-insieme di scontri con feriti rilevati da Polizia Stradale, Polizia locale e Carabinieri che nel 2022 sono stati 165.889

Nella realtà, se prendiamo i dati delle assicurazioni, gli scontri con feriti sono stati ben 254.358. Quindi Istat-ACI e MIT si sono “dimenticati” di circa 88.469 scontro con feriti (e quindi i relativi feriti sono fantasmi non conteggiati nelle stime).

Inoltre, nel 2022 abbiamo avuto in Italia ben 1.816.843 scontri denunciati alle assicurazioni, alcuni dei quali con feriti (254.358) e danni e altri senza feriti ma con danni. Nel calcolo dei costi per danni materiali, Istat-ACI-MIT si fermano a calcolare solo quelli per 165.889 scontri con feriti rilevati dalle forze di polizia, dimenticandosi dei costi per danni degli altri 1.650.094 scontri denunciati alle assicurazioni, che sono certamente un costo sociale che pesa in totale per 6,2 miliardi di euro sulle assicurazioni (e quindi sulla polizza del cittadino guidatore) e che è invece stimato da Istat-ACI-MIT solo intorno al miliardo.

■ I numeri dei morti

Anche sul numero di morti ci sono dei dubbi. Certo è che c'è una differenza significativa, costante negli anni, fra le due diversi fonti Istat: la mortalità per causa e i dati di incidentalità stradale.

Nell'ultimo anno riportato sulle cause di morte, il 2020, le morti indicate per “accidenti di trasporto” sono 2.651 contro le 2.395 indicate nel report Istat-Aci sugli incidenti nello stesso anno. Si tratta di un 10% di differenza. Ci sono, è vero, i morti per scontri nautici o ferroviari (in genere sono meno di dieci l'anno in tutto) e quelli che muoiono dopo 30 giorni (e non più classificabili come morti per scontro stradale anche se in realtà per il costo sociale li potremmo considerare tali) ma la differenza rimane alta, costante nel tempo e mai spiegata da Istat-ACI nel dettaglio.

■ I costi sanitari

In questo caso c'è un approccio metodologico sbagliato. Si considerano solo i costi in fase acuta (emergenza e primo ricovero) ma non si considerano i costi della cronicità delle malattie che colpiscono il ferito da trauma per scontro stradale. Se facciamo l'esempio di una lesione cerebrale si considera come costo solo l'accesso in pronto soccorso e il primo ricovero, ma non i costi che la persona, la famiglia e il servizio sanitario nazionale dovranno sostenere per assistenza, presidi medici, farmaci, specialisti, riabilitazione e così via durante la vita dell'invalido. Per questo, secondo la mia stima i costi non sono certo 339 milioni di euro ma vanno da 2 a 7 miliardi di euro (ci vorrebbe l'accesso ai dati analitici, non pubblici, per avere una stima più precisa)

Insomma, un gran pasticcio, ma che danno può fare tutto questo? In fondo si tratta solo di una scorretta valutazione. In realtà si fa un danno enorme perché rappresentando male la realtà si perde l'occasione di lavorare nella prevenzione, al fine anche di destinare i fondi risparmiati ad altre spese. **Dimezzando la violenza stradale si potrebbero trovare circa 15 miliardi da investire ad esempio in sanità.**

Resta infine la domanda perché Istat-ACI-MIT continuano da anni a minimizzare questi dati fornendo stime incomplete e imprecise. Considerando che tali stime provengono da enti nazionali competenti e con risorse, affiora il dubbio che ci sia la volontà di non far emergere agli amministratori e all'opinione pubblica, la reale rilevanza economica del problema della sicurezza stradale. Forse perché evidenziando il problema a qualcuno potrebbe venire in mente di provarlo a risolverlo. Ma questo richiederebbe una completa revisione del sistema di mobilità, ad oggi basato sulla supremazia dell'auto. E tutto questo non appare certo molto in linea con le politiche e il credo attuale del MIT e di ACI. Come diceva Andreotti a pensar male si fa peccato, ma spesso s'indovina. ■

***Ing. Stefano Guarnieri**
Vice presidente ALG (Associazione Lorenzo Guarnieri)