



# Miliardi di Euro ... persi per strada

## I conti che non tornano sui costi degli incidenti

**D**il tema della sicurezza stradale porta con sé un grande valore etico/morale: salvare vite umane e migliorare la qualità della vita di tante persone. Ma il tema non è solo etico è anche economico: quanto costa a tutti noi questa forma evitabile di violenza che distrugge mezzi e persone sulle nostre strade? E le due cose vanno inevitabilmente a braccetto: più si aumenta la sicurezza più risparmiamo di assicurazione, più produciamo PIL e meno il nostro Servizio Sanitario spende per curare i tanti feriti.

Ma quanto vale realmente questo fenomeno? Quanto ci costa questa violenza stradale? Nell'ultimo rapporto ACI-Istat<sup>(1)</sup> si parla di 16,9 Miliardi di € pari a 1% del PIL (a valori costanti 2010). Ma sarà veramente il numero giusto? Le pulci nelle orecchie vengono da alcuni dati del recente passato provenienti da diverse fonti e che proprio non tornano con questi 17 miliardi e 1% di PIL. L'organizzazione mondiale della sanità<sup>(2)</sup> nel 2015, nella tabella relativa all'Italia, dava 1,8% del PIL citando come fonte il Ministero dei Trasporti. Dal 2015 al 2019 secondo i dati ISTAT i morti si sono ridotti del 7%, i feriti del 2% per quale motivo il costo totale sarebbe dovuto passare dal 1,8% del PIL a 1% con una riduzione superiore al 40%? Difficile veramente da spiegare.

Nel 2018<sup>(3)</sup> sempre l'organizzazione mondiale della sanità non dava più il dato italiano (come mai sarebbe da chiedercelo) ma dava per UK (un paese molto simile al nostro per dimensione e ricchezza) un 1% del PIL con una mortalità di 1827 morti pari al 45% in meno della nostra. Qualcosa non torna ancora: un fenomeno che è la metà del nostro produce lo stesso costo alla società? Allora i casi sono due: o noi sbagliamo i numeri oppure i morti e feriti italiani costano meno di quelli inglesi. Come vedremo il problema sta nel primo caso: sbagliamo, come sempre, i numeri.

Purtroppo sappiamo già che il nostro sistema di rilevazione degli scontri stradali è assai imperfetto. I problemi sono tanti: la raccolta è frammentata fra vari rilevatori (Municipali, Polizia Stradale, Carabinieri); non esiste un sistema informatico unico ma il passaggio dei dati è delegato alle regioni; non esiste nessun collegamento con i dati degli ospedali (in particolare con le schede di dimissione ospedaliera SDO) per cui stabilire il costo puntuale dei feriti è impossibile; siamo fra i pochi ancora in EU a non avere la suddivisione feriti leggeri e feriti gravi; e tanto altro. Questo non ci permette di misurare in maniera corretta il fenomeno e di stabilire quanto

è precisamente il costo sociale della violenza stradale.

Ma con alcuni ragionamenti e triangolazioni di dati si può a ragione affermare che **il costo per la nostra società e quindi per le nostre tasche della violenza stradale non è 1% del PIL ma molto di più e si avvicina probabilmente al 2%, quasi il doppio.**

Adesso vi occorre un po' di pazienza e un po' di semplice aritmetica per seguirmi su alcuni numeri. Se non ne avete voglia andate direttamente alla tabella 3 con il risultato finale del mio calcolo logico-numerico e che incrocia fonti autorevoli e diverse.

Nel già citato rapporto ACI-Istat 2019 il calcolo economico per il "Costo Sociale" è quello ripreso da un documento<sup>(4)</sup> del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT). La semplice formula è la seguente:

Costo = NF\*CF + NM\*CM + NI\*CG dove:

NF = Numero dei Feriti  
 NM = Numero dei Morti  
 NI = Numero Incidenti

CF = Costo medio per ferito = 42.219€  
 CM = Costo medio per morto = 1.503.990€  
 CG = Costo medio aggiuntivo per incidente = 10.986€

Tutti i costi sono fonte MIT e a valori prezzi 2010

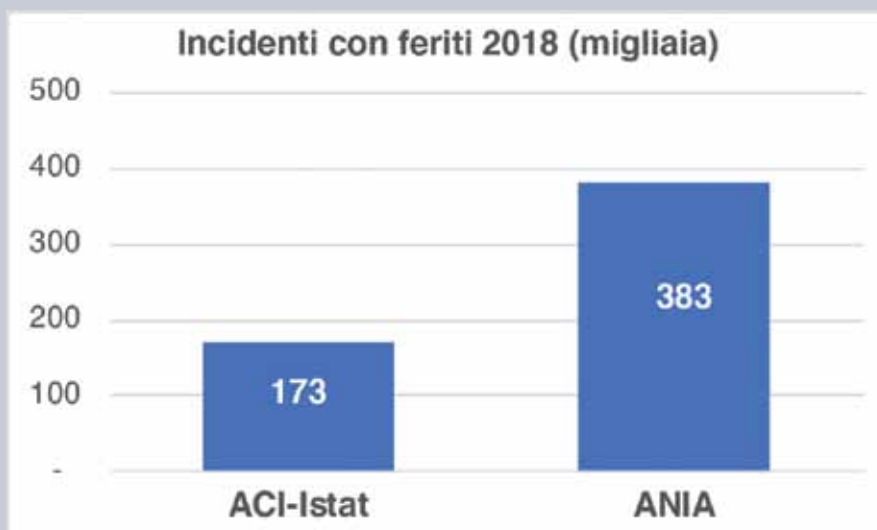
Pertanto i circa 17 miliardi per il 2019 vengono da questo semplice conteggio

Costo = 241.384\*42.219€ + 3.173\*1.503.990€ + 172.183\*10.986€ = 16,9 Miliardi €

Cominciamo ad analizzare i numeri partendo dagli **incidenti con feriti**.

ACI-Istat nel 2019 ne dichiara 172.183 e nel 2018 ne dichiarava 172.553. Se andiamo a vedere i dati assicurativi, ANIA<sup>(5)</sup> per il 2018 dichiarava **383.316 incidenti con feriti per i quali era stata aperta una pratica assicurativa** (vedi figura 1). Quindi ACI-Istat nel 2018 si sono persi, nel raccontare il fenomeno, **più di 210.000 incidenti** con almeno un ferito.

Per la stima del 2019 prendiamo il dato ANIA del 2018 e lo riduciamo con la stessa percentuale di riduzione 2019-2018 dei dati ACI-Istat, - 0,21% Quindi stimiamo per il 2019 **382.494** incidenti e per semplicità lo arrotondiamo in difetto a **382.000** (per essere ancora più prudenti nella stima).



**Figura 1 – Incidenti con feriti nel 2018 fonte ACI-Istat e fonte ANIA**

Ma se il numero di incidenti con feriti è così difforme quanti sono allora i feriti? Secondo ISTAT-ACI il rapporto fra feriti e numero di incidenti con feriti è pari a 1,4 cioè ogni incidente con feriti ha in media 1,4 feriti. Se applichiamo la stessa percentuale ai dati ANIA avremmo 534.800 feriti nel 2019. Dato che vogliamo essere prudenti nella nostra stima consideriamo il minimo: 1 ferito per ogni incidente con feriti. Stimiamo quindi **382.000 feriti circa contro i 241.384 di ISTAT-ACI** (e sicuramente è una stima molto prudente: non possono essere di meno, possono essere solo di più).

Per quanto riguarda la mortalità c'è il vecchio problema della sottostima dei dati ACI-Istat che è costantemente del 10% circa più bassa rispetto ai dati Istat della mortalità per causa<sup>(6)</sup>. La seguente tabella 2 indica dal 2013 al 2017 le due fonti, sempre da ISTAT. Nella prima riga c'è la mortalità per causa "incidenti di trasporto" nella seconda i morti per incidente stradale indicati da ACI-Istat<sup>(7)</sup>. Le differenze dovrebbero essere minime: i pochissimi morti per incidenti ferroviari e marittimi; i morti dopo 30 giorni non classificati come causati da incidente stradale nel rapporto ACI-Istat; i morti in aree private. Sono numeri non tali da giustificare questa differenza che vedete quasi sempre costante intorno al 10%, o comunque andrebbero riconciliati per capire meglio questa differenza così grande, cosa che non viene mai fatta.

	2013	2014	2015	2016	2017
Accidenti di trasporto	3.755	3.742	3.772	3.643	3.789
Morti Incidenti	3.401	3.381	3.428	3.283	3.378
Delta	354	361	344	360	411
% su morti per incidenti	10,4%	10,7%	10,0%	11,0%	12,2%

**Tabella 2: comparazione nel tempo mortalità per incidente (ACI-Istat) e mortalità per causa: accidente di trasporto (ISTAT)**

Sempre per essere conservativi diciamo che nel conteggio del costo ci perdiamo un 5,8% dei morti (la metà della media dello scostamento) che sono realmente morti per violenza stradale, ma che non vengono correttamente contati. **Questo porta la stima del 2019 da 3.173 a 3.345.**

Per quanto riguarda il costo medio delle varie componenti usiamo lo stesso usato da ACI-Istat proveniente dal MIT aggiornandolo al 2019 essendo un dato a prezzi 2010. Considerando quindi la serie storica della variazione dei prezzi<sup>(8)</sup> i valori diventano

CF = Costo medio per ferito 2019 = 46.096 €  
 CM = Costo medio per morto 2019 = 1.642.127 €  
 CG = Costo medio aggiuntivo per incidente 2019 = 11.999 €

Siamo quindi in grado di calcolare un Costo Sociale minimo corretto.

**Costo = 382.000\*46.096€ + 3.345\*1.642.127€ + 382.000\*11.999€ = 27,7 Miliardi €**

27,7 Miliardi contro 17 Miliardi indicati nel rapporto ACI-Istat; non certo una piccola differenza.

Inoltre ACI-Istat si dimentica di aggiungere a questo costo anche il costo degli scontri senza feriti. Si tratta anch'esso di un "costo sociale" in quanto impatta sul costo della polizza assicurativa (e quindi sul portafoglio di tutti) e causa perdite di tempo e denaro significative. Questo costo era già stato stimato dal MIT nel 2017<sup>(9)</sup> pari a 6,22 Miliardi di € per un totale di 1,98 milioni di sinistri senza feriti.

Riproporzionando tale costo sui sinistri senza feriti del 2019, che stimiamo essere 1,95 milioni otteniamo una stima di costo pari a 6,1 Miliardi di € per questo tipo di scontri e che vanno aggiunti al nuovo costo sociale appena calcolato.

Quindi il nuovo conteggio basato sull'incrocio con i dati ANIA, sulla mortalità per causa sempre di ISTAT, l'aggiornamento dei costi unitari e l'aggiunta del costo degli scontri che non hanno feriti, ci porta ad un costo totale minimo (ricordo minimo perché abbiamo usato stime molto conservative sul numero di feriti) di **33,8 Miliardi di € pari al 1,9% del PIL.**

Ecco il riepilogo nella tabella 3 che riassume il calcolo di cui sopra

	2018		2019	
	ISTAT	ANIA/MIT	ISTAT	STIMA
Numero Feriti	242.919	383.316	241.384	382.000
Costo Medio Feriti (000€)	42,2 €		42,2 €	46,1 €
<b>Costo Totale Feriti (Milioni €)</b>	<b>10.256 €</b>		<b>10.191 €</b>	<b>17.609 €</b>
Numero Morti	3.334		3.173	3.345
Costo Medio Morti (000€)	1.504 €		1.504 €	1.642 €
<b>Costo Totale Morti (Milioni €)</b>	<b>5.014 €</b>		<b>4.772 €</b>	<b>5.493 €</b>
Numero Incidenti con feriti	172.553	383.316	172.183	382.000
Costi Generali Medi per incidente (000€)	11,0 €		11,0 €	12,0 €
<b>Totale altri Costi (Milioni €)</b>	<b>1.896 €</b>		<b>1.892 €</b>	<b>4.584 €</b>
<b>Totale Costo scontri con Feriti</b>	<b>17.166 €</b>		<b>16.855 €</b>	<b>27.686 €</b>
Incidenti senza feriti (Milioni)	N/A	1.953	N/A	1.949
<b>Totale Costo scontri senza feriti (Milioni €)</b>	<b>0 €</b>	<b>6.135 €</b>	<b>0 €</b>	<b>6.122 €</b>
<b>GRAN TOTALE COSTO Violenza Stradale (Miliardi €)</b>			<b>16,9 €</b>	<b>33,8 €</b>
<b>% su PIL</b>			<b>0,94%</b>	<b>1,89%</b>

**Tabella 3 – Ricalcolo stima costi violenza stradale: fonti ANIA, MIT, Istat (mortalità per causa)**

Ritornando al titolo purtroppo non possiamo che dire che i calcoli ACI-Istat hanno lasciato sulla strada quasi 17 Miliardi di Euro pari ad 1% del nostro PIL (quota 100 e reddito di cittadinanza insieme in un anno hanno un impatto minore).

Dato che non credo che gli analisti di ACI-Istat facciano degli errori così grossolani per mancanza di competenze la domanda che mi devo porre è *cui prodest?* A chi giova vedere un costo basso della violenza stradale in Italia? Perché si continua a sottostimare in maniera significativa l'impatto sociale ed economico di questo fenomeno? Domanda difficile per la quale forse ci sono molteplici risposte. Chissà forse perché la prima A di ACI sta per Automobile? ■

**\* Vice presidente  
Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus**

- 1 - Rapporto ACI-Istat Incidenti Stradali 2019 del 23 luglio 2020
- 2 - Global status report on road safety – WHO 2015
- 3 - Global status report on road safety – WHO 2018
- 4 - Costi sociali dell'incidentalità stradale – MIT Direzione generale per la sicurezza stradale
- 5 - L'assicurazione italiana – rapporto ANIA 2018-2019
- 6 - Database Istat - sezione salute e sanità - cause di morte - mortalità per territorio di evento
- 7 - Database Istat – sezione salute e sanità – incidenti stradali – morti e feriti in incidenti stradali
- 8 - Fonte: Inflation.eu - worldwide inflation data
- 9 - Costi sociali dell'incidentalità stradale – MIT Direzione generale per la sicurezza stradale