II Rapporto sulla sicurezza stradale in Puglia

Il Centro Regionale per il monitoraggio della sicurezza stradale in Puglia è in grado di fornire i risultati relativi al primo semestre del 2010, per la prima volta così presto e con riferimento all'insieme delle forze pubbliche impegnate nella raccolta sul territorio (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizie Municipali, ecc.).
Questo rappresenta un traguardo importante, scaturito dall'adesione della Puglia al protocollo d'intesa ISTAT (unica regione nel meridione, ed una delle 5 a livello nazionale) e permette la gestione della conoscenza dei dati riguardanti l'incidentalità stradale nell'ambito del proprio territorio, al fine di poter gestire meglio e tempestivamente le politiche sulla sicurezza.

- **Incidenti con lesioni in calo**

Guardiamo i dati. Sono stati 5659 gli incidenti stradali nel primo semestre del 2010 che hanno causato lesioni (5,5% in meno rispetto al corrispondente periodo del 2009); e soprattutto, ben il 9,0% in meno di decessi, ed il 3,4% di riduzione dei feriti. Ma restano sempre 122 vite umane distrutte, quasi un morto ogni giorno e mezzo: di questi 4 erano ciclisti, 7 pedoni e 29 motociclisti.

Tab. – Incidenti stradali, morti e feriti, in Puglia

Periodo	Incidenti	Morti	Feriti
1 semestre 2009	5.987	134	10.016
1 semestre 2010	5.659	122	9.680
Variazione (%)	-5,5	-9,0	-3,4

Fonte: Istat - CReMSS

- **Distribuzione territoriale: a Foggia maggiori vittime**

La distribuzione territoriale degli incidenti in Puglia, evidenzia interessanti particolarità, come ad esempio, la provincia di Bari che detiene il primato per il numero di incidenti (42,0%) ma non quello delle vittime (solo il 17,2%), al contrario della provincia di Foggia che con solo il 16,2% degli incidenti stradali conta quasi un terzo dei decessi complessivi dell'intera Regione (35).

Complessivamente, quindi, le province di Foggia e Lecce insieme contano poco più di un quarto degli incidenti stradali della Regione e quasi la metà dei decessi.
La spiegazione di ciò appare quanto mai semplice, nell'ambito provinciale il capoluogo regionale monopolizza i valori con un gran numero di incidenti urbani, notoriamente con conseguenze meno drammatiche rispetto a quelli in ambito extra-urbano, che fa salire molto il valore degli incidenti e dei feriti, ma meno quello dei decessi.

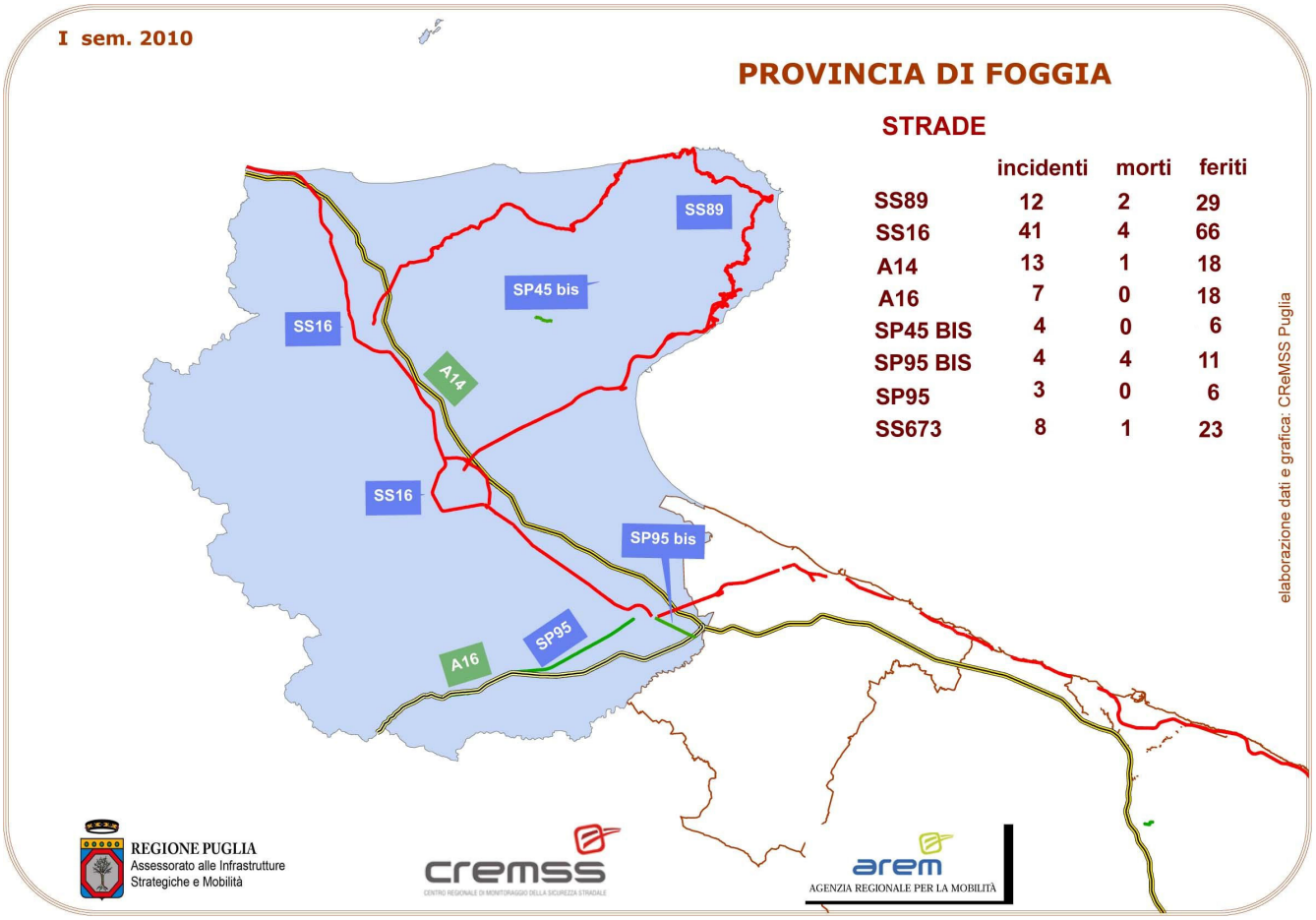
- **Autostrade sicure, pericoli su strade extraurbane**

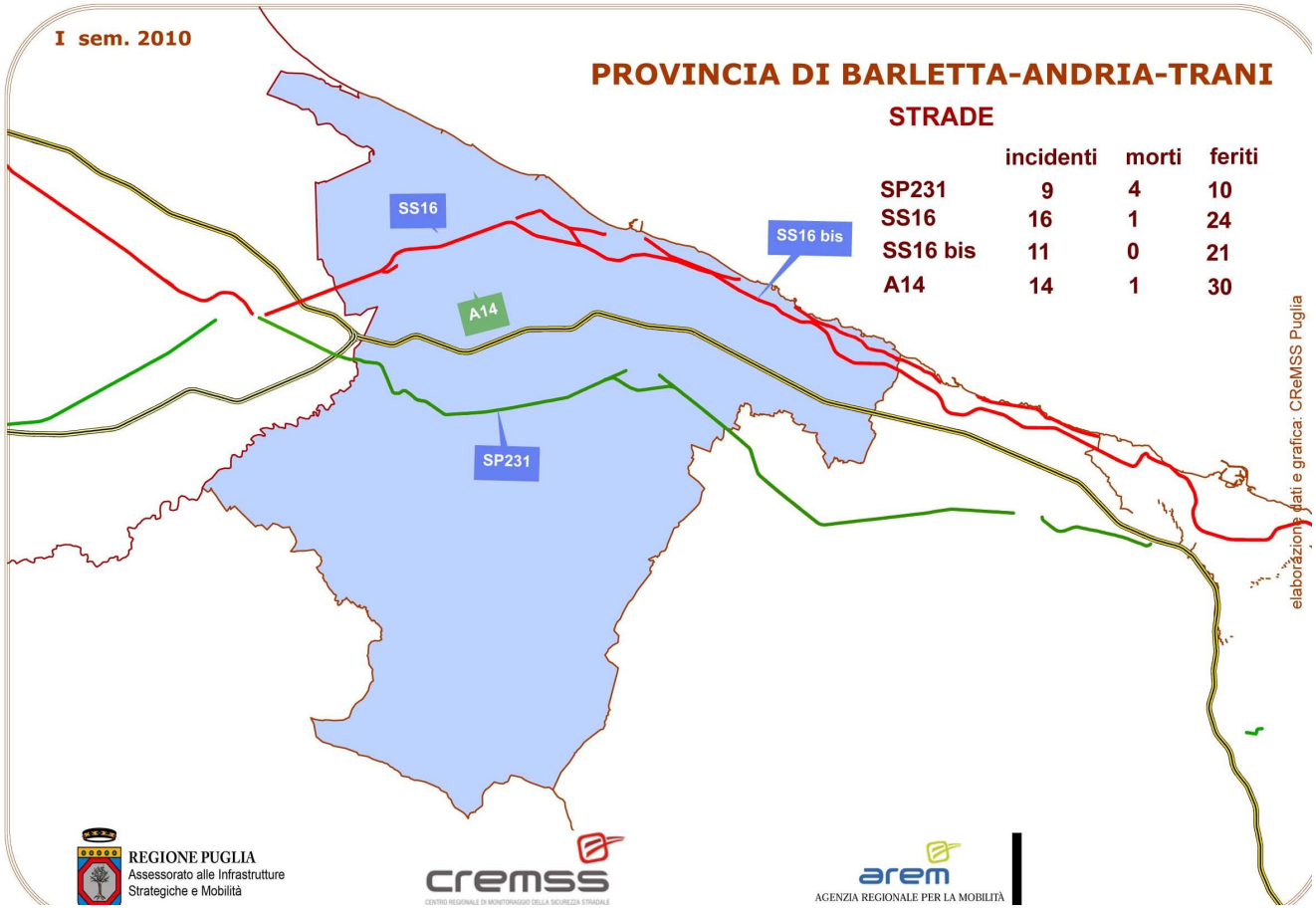
I dati 2010 consentono di tracciare una prima mappa del rischio di incidentalità sulle strade pugliesi. Si scopre, così, che, (ed il dato è confermato anche a livello nazionale), quasi ¾ degli incidenti stradali (oltre 4.100 con quasi 7.000 feriti) avviene in ambito urbano e meno dell'1% (0,8%) in autostrada; ma il vero flagello sono le strade extraurbane, dove si concentra meno di ¼ degli incidenti ma quasi ¾ dei decessi, 90 su 122 (con circa la metà su strade provinciali). Questo mette in risalto come le politiche di contrasto alla pericolosità degli incidenti stradali abbiano ormai cominciato a dare i loro frutti sulle Autostrade, ma siano, invece, ancora assolutamente latitanti su quelle strade che rappresentano il vivere quotidiano, la mobilità pendolare di piccolo cabotaggio, le strade extra-urbane, spesso anche le peggiori dal punto di vista infrastrutturale, che però sopportano ingenti volumi di traffico, per soddisfare un bisogno di mobilità locale in cui il trasporto pubblico locale, purtroppo, ancora non riesce ad accedere.

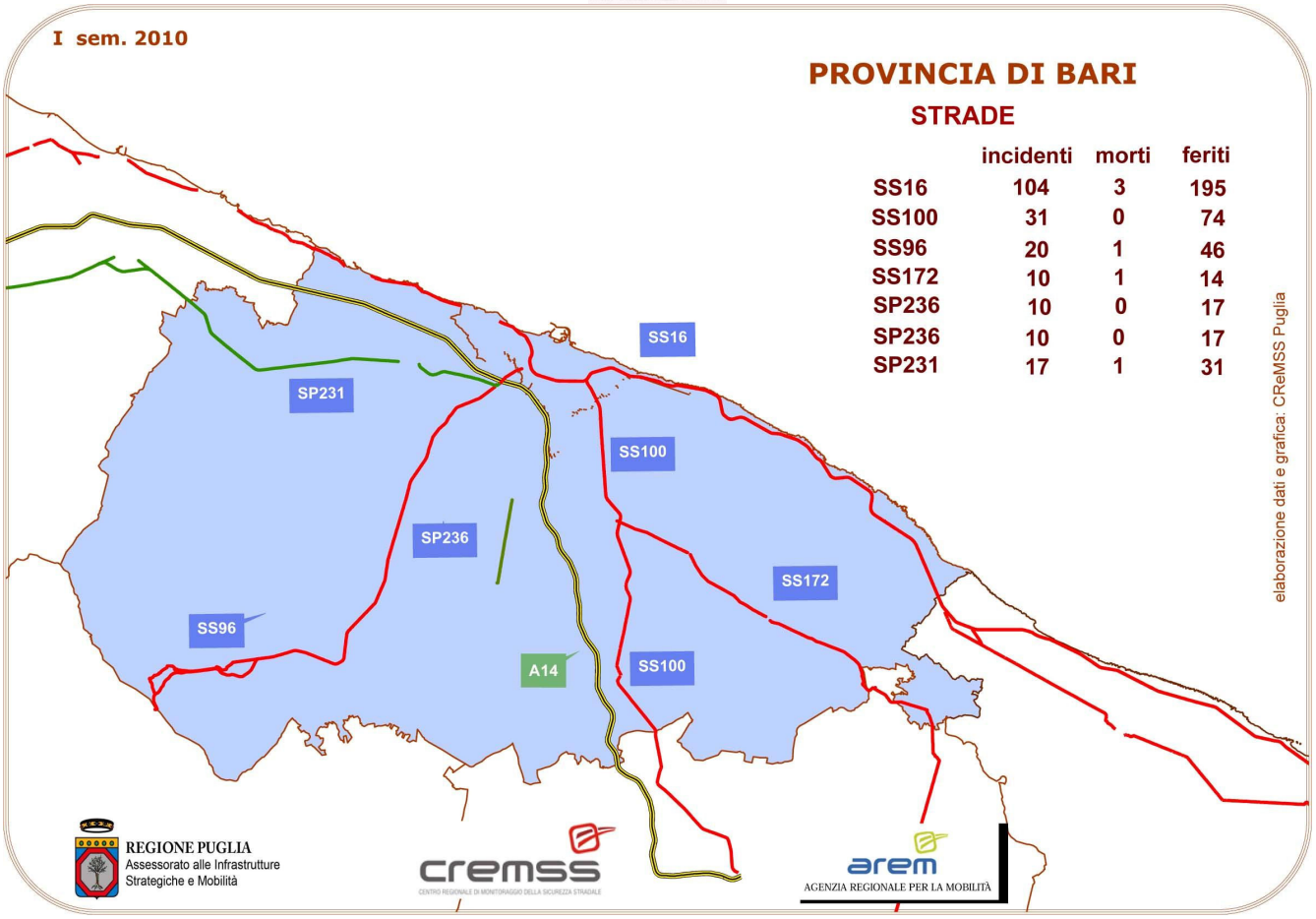
- **Mappa dell'incidentalità**

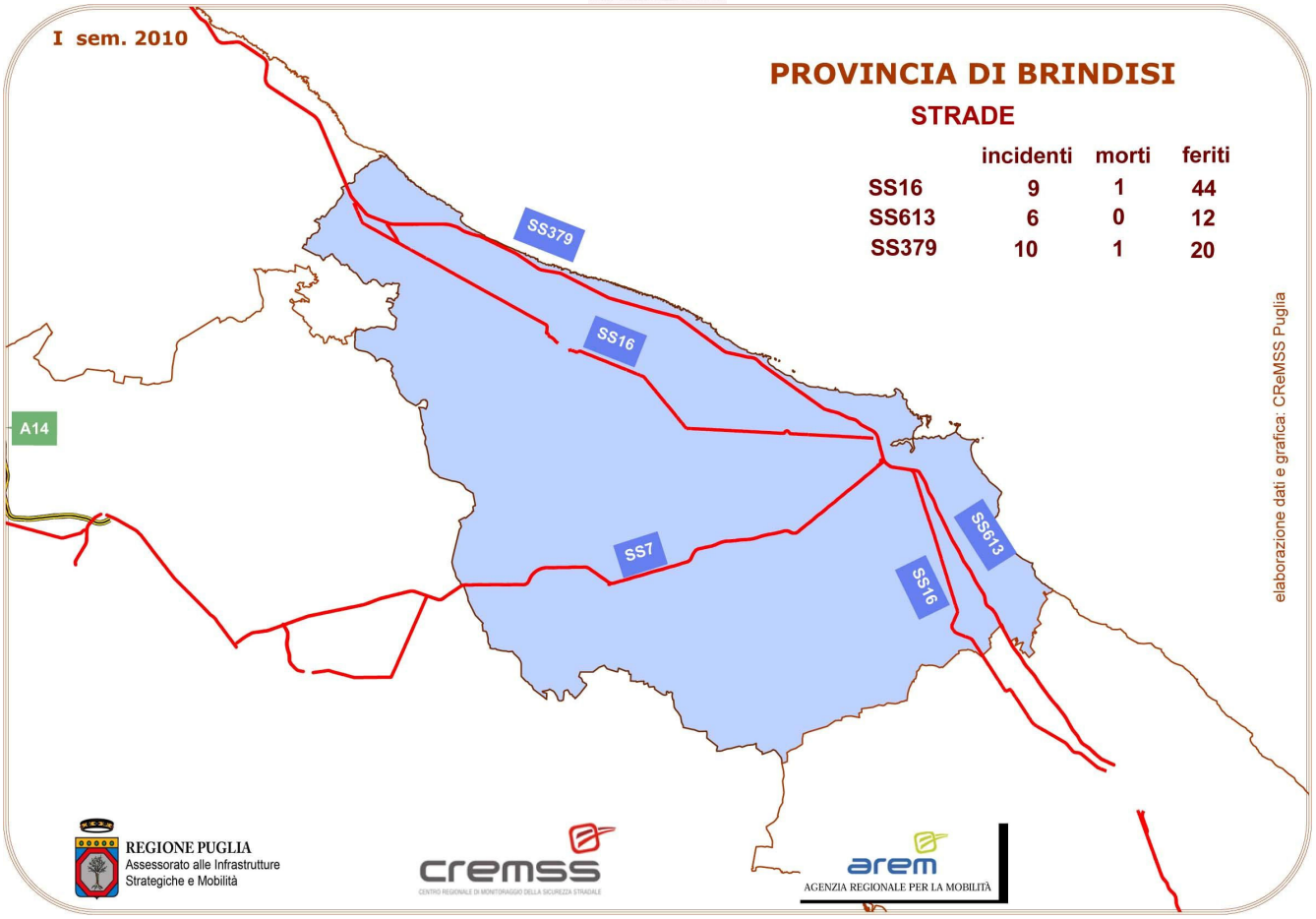
La mappa dell'incidentalità passa soprattutto per le strade statali, provinciali, e regionali, con la S.S. 16 che, data anche la sua estensione su tutto il territorio regionale è ripetutamente teatro di sinistri (quasi 200 nel solo 1° semestre 2010) con 9 morti e quasi 350 feriti.
A livello provinciale, degne di osservazione sono sicuramente la S.P. 95 bis di Foggia, dove solo 4 incidenti hanno avuto tutti esito mortale con 11 feriti; la strada provinciale 231 che fra le province Bari e BAT colleziona ben 5 morti (4 nel tratto della BAT) e 26 feriti. Molti incidenti e ben 3 decessi anche nel tratto tarantino della S.S. 7 Appia, una strada a scorrimento veloce che attraversa la zona industriale di Taranto; numerosi anche i

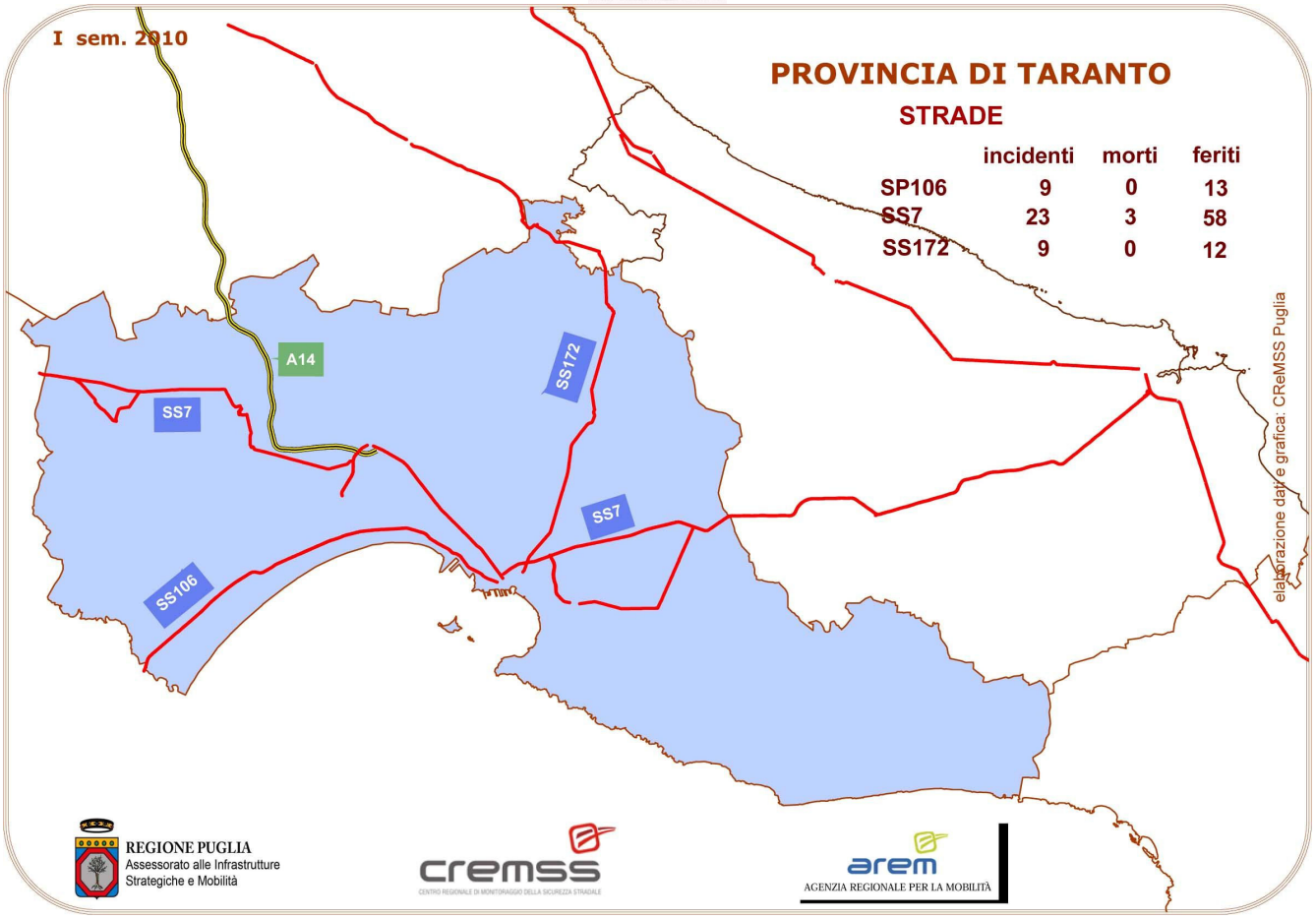
sinistri su alcune strade statali leccesi (S.S. 101 e 613), ma con esiti meno gravi, almeno per quanto attiene ai decessi, via via tutte le altre, che però non presentano picchi estremamente rilevanti.

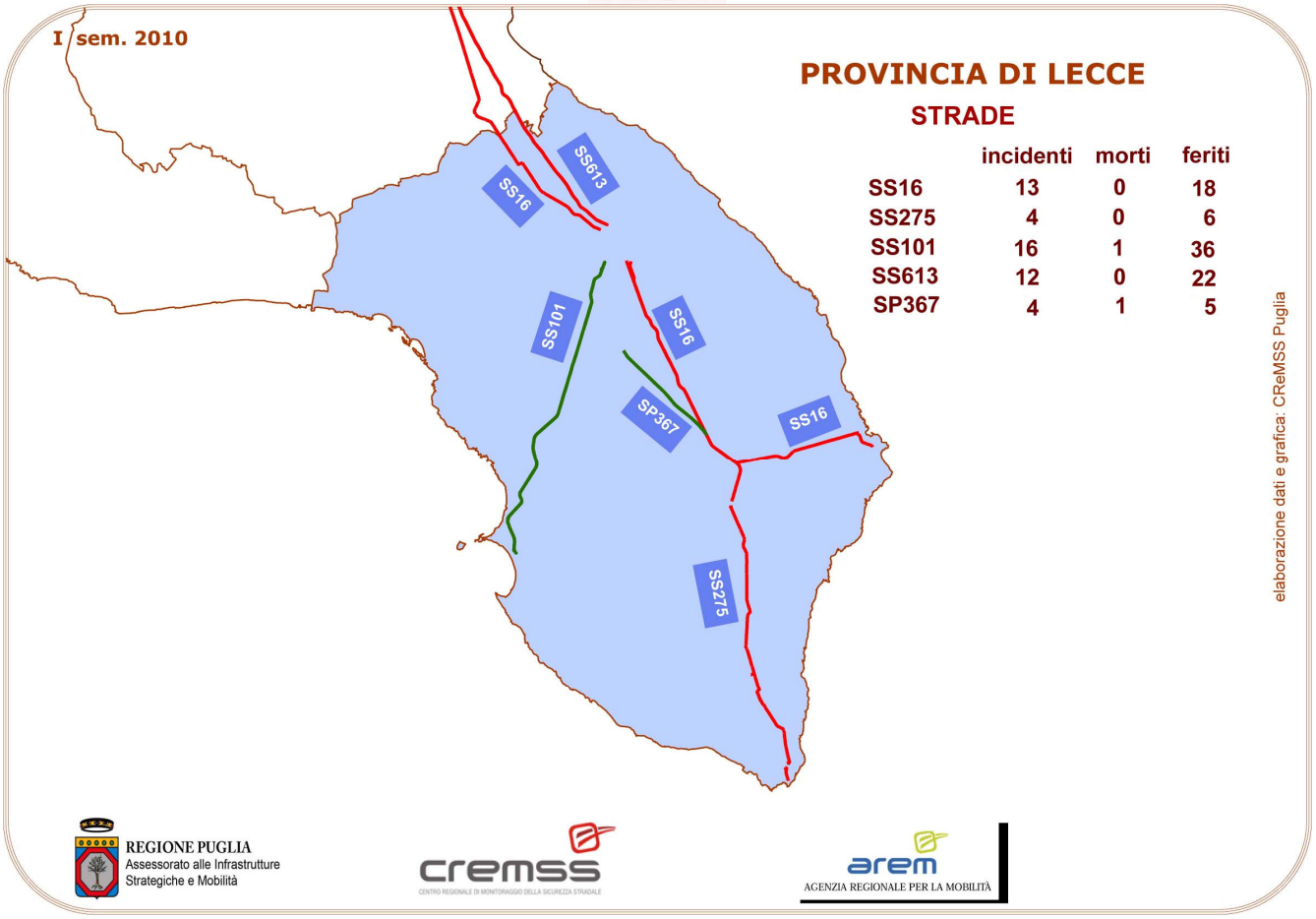



I sem. 2010
PROVINCIA DI BARLETTA-ANDRIA-TRANI
STRADE
incidenti morti feriti
SP231 9 4 10
SS16 16 1 24
SS16 bis 11 0 21
A14 14 1 30
SS16
SS16 bis
A14
SP231
elaborazione dati e grafica: CReMSS Puglia
REGIONE PUGLIA
Assessorato alle Infrastrutture
Strategiche e Mobilità
cremss
CENTRO REGIONALE DI MONITORAGGIO DELLA SICUREZZA STRADALE
arem
AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ


I sem. 2010
PROVINCIA DI BARI
STRADE
incidenti morti feriti
SS16 104 3 195
SS100 31 0 74
SS96 20 1 46
SS172 10 1 14
SP236 10 0 17
SP236 10 0 17
SP231 17 1 31
SS16
SP231
SS100
SP236
SS172
SS96
A14
SS100
elaborazione dati e grafica: CReMSS Puglia
REGIONE PUGLIA
Assessorato alle Infrastrutture
Strategiche e Mobilità
cremss
arem
AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ


I sem. 2010
PROVINCIA DI BRINDISI
STRADE
incidenti morti feriti
SS16 9 1 44
SS613 6 0 12
SS379 10 1 20
SS379
SS16
A14
SS7
SS16
SS613
elaborazione dati e grafica: CReMSS Puglia
REGIONE PUGLIA
Assessorato alle Infrastrutture
Strategiche e Mobilità
cremss
arem
AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ


I sem. 2010
PROVINCIA DI TARANTO
STRADE
incidenti morti feriti
SP106 9 0 13
SS7 23 3 58
SS172 9 0 12
A14
SS7
SS172
SS7
SS106
elaborazione dati e grafica: CReMSS Puglia
REGIONE PUGLIA
Assessorato alle Infrastrutture
Strategiche e Mobilità
cremss
arem
AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITÀ

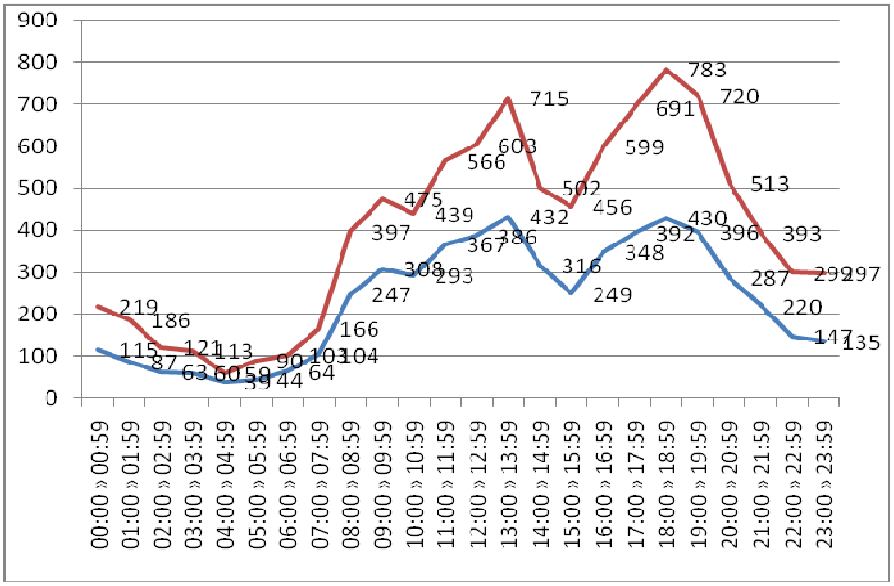


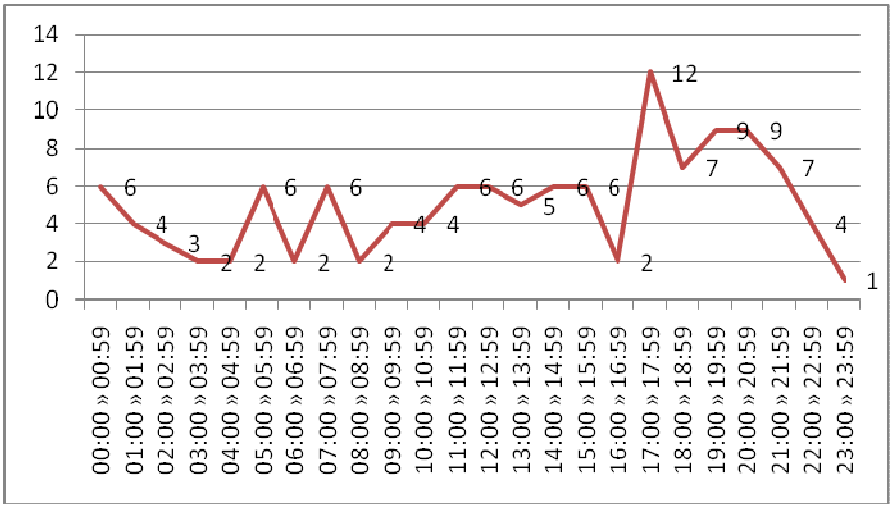
- **Distribuzione temporale**

La distribuzione temporale dei sinistri, invece, chiarisce alcune importanti considerazioni a proposito di quanto avviene nella Regione Puglia, nei primi sei mesi dell'anno non si sono verificati eventi straordinari o picchi di particolare rilievo, se non una maggiore concentrazione di decessi nel mese di marzo, dato sicuramente imputabile ad aspetti di variabilità statistica; quello che invece colpisce maggiormente continua ad essere la distribuzione settimanale degli incidenti ed, ancor di più, quella oraria.

- **Le distrazioni fatali del pomeriggio**

Confermando quanto già visto nel 2009, in Puglia l'orario critico per subire un sinistro stradale (e per rimanervi ferito) si concentra fra le 12-14 e verso le 18, momenti in cui il traffico convulso degli spostamenti urbani fa impennare il rischio di rimanere coinvolto in eventi di questo tipo. Anche il rischio decesso è distribuito secondo modalità legate all'orario dei sinistri, ma in questo caso la probabilità è doppia rispetto al valore modale se si subisce un sinistro fra le 17 e le 18, gli incidenti pomeridiani, quindi, sono molto più rischiosi di quelli nel resto della giornata, ed anche di quelli del famigerato sabato sera.





- **Condizioni di guida: dati sottostimati**

Da quest'anno, poi, l'ISTAT ha deciso di sospendere le elaborazioni riguardo alle condizioni di giuda, cioè se i conducenti di veicoli coinvolti in incidenti fossero sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e/o alcoliche. L'analisi dei dati ha messo in evidenza che la rilevazione risulta scarsamente verosimile rispetto alla realtà percepita (elevata sottostima) e quindi bisogna studiare altre strategie per acquisire questa importante informazione. Il CReMSS, di concerto con gli altri enti partecipanti al protocollo d'intesa, e nel rispetto della logica nazionale non diffonde le informazioni in oggetto, limitandosi, però, ad immagazzinarle nel suo data-base.

- **Dati in tempo reale al servizio degli operatori**

Il Progetto CReMSS, cha nasce nel 2007 dagli impulsi del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, ha sempre fondato la sua logica sulla opportunità e la necessità di rendere disponibili le informazioni sulle caratteristiche degli incidenti stradali in tempi rapidi, ed in maniera completa, al fine di poterle utliizzare in ambito di programmazione e di eventuali azioni repressive e gestionali del proprio territorio. Fino ad oggi, queste informazioni erano disponibili sia in ambito nazionale, che in ambito locale, non prima di 18-36 mesi, in forma macro-aggregata, e quindi tornavano sul territorio quando erano ormai inutilizzabili.
Dal mese di ottobre, tutti i fruitori del sistema informativo che utilizza il CReMSS, hanno accesso ad un'area in cui è possibile costruire statistiche specifiche, personalizzate, a livello micro-territoriale, in grado di soddisfare in maniera praticamente istantanea, le esigenze di conoscenza del fenomeno sul proprio territorio.
Questa funzione, fortemente richiesta soprattutto dalle forze dell'ordine locali nel momento dell'adesione al progetto, è stata messa a punto dai ricercatori del CReMSS, attingendo, fra l'altro, in maniera sinergica ad altri apparati tecnici (Sistema Informativo Territoriale) che la Regione ha messo a punto nel corso degli ultimi anni, sempre allo scopo di rendere agevolemnte intellegibile tutte le informazioni disponibili.
Questo consentirà, quindi, ad esempio, di poter organizzare il pattugliamento del territorio, o il posizionamento degli

strumenti di controllo delle infrazioni, potendo contare, in ambito locale, di una mappa del rischio veicolare di utilizzo del territorio.