



# Rapporto sulla sicurezza stradale in Puglia

*Tutto quello che credete di sapere e non sapete*

Se la tendenza dei dati definitivi sarà confermata, in Puglia nel 2009 saranno meno di 300 i morti da incidente stradale, contro i 353 dello scorso anno ed il picco di 428 decessi del 2005. È questo il primo risultato che emerge dalle analisi svolte dal C.Re.M.S.S. (il Centro Regionale di Monitoraggio e Governo della Sicurezza Stradale<sup>1</sup>). Per i dati definitivi si attende che l'ISTAT termini la raccolta nazionale e proceda a validare tutti i dati raccolti a livello locale.

Le operazioni di raccolta sono lunghe e laboriose perché in Italia esistono almeno tre fonti principali di raccolta dati (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizie Municipali), le quali hanno competenze territoriali, metodi di raccolta e di trasmissione dei dati completamente autonomi.

Proprio per questo nasce il Centro di Monitoraggio Regionale, per consentire di avere una visione globale del fenomeno, altrimenti inficiata sempre dalla parzialità di ogni singola fonte.

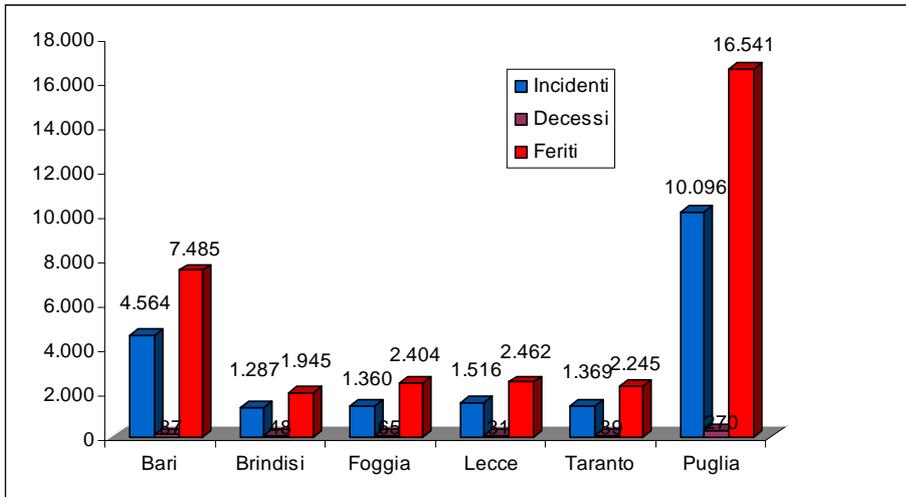


## ▪ **Distribuzione territoriale : Bari al primo posto**

Gli aspetti più interessanti riguardano non tanto le valutazioni quantitative, quanto la geografia dell'incidentalità stradale nella nostra regione.

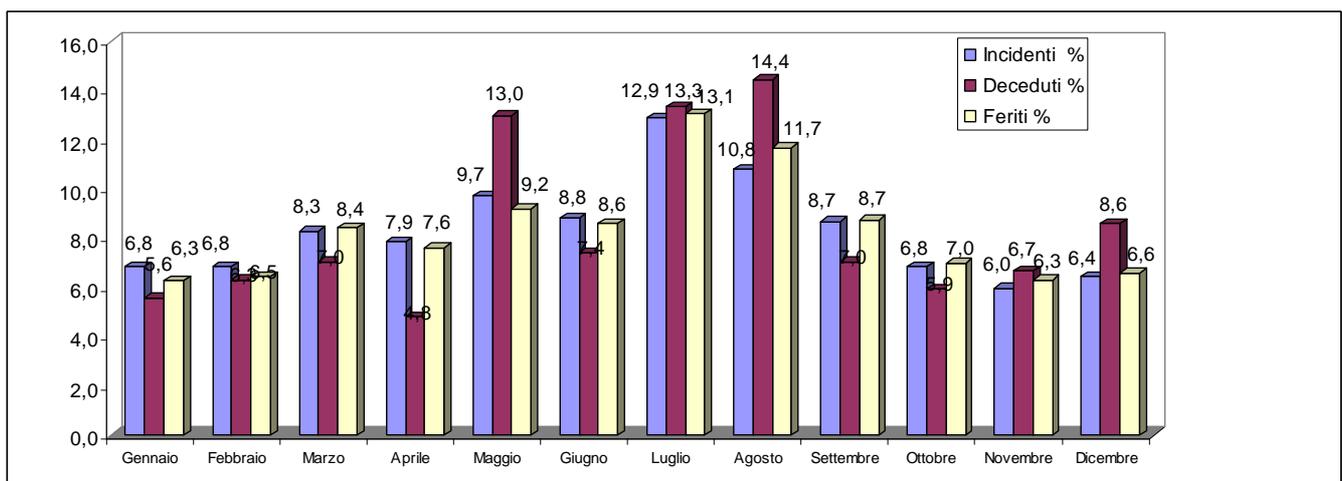
Intanto, una prima analisi della distribuzione provinciale mette in evidenza che la provincia di Bari presenta sempre (confrontando i dati consolidati dell'ultimo decennio) 5-6 punti percentuali in più di incidenti stradali (e di feriti), attestandosi intorno al 45% rispetto alla quota di popolazione (39% al 31 dicembre 2009), mentre, allo stesso modo la percentuale è in meno se si osservano i decessi (solo il 32%).

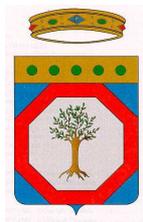
Ferma restando la distribuzione territoriale, che vede la maggior frequenza di sinistri, feriti e decessi nella provincia di Bari, le particolarità emergono rispetto alle distribuzioni temporali dei sinistri.



▪ **Distribuzione temporale: estate bollente**

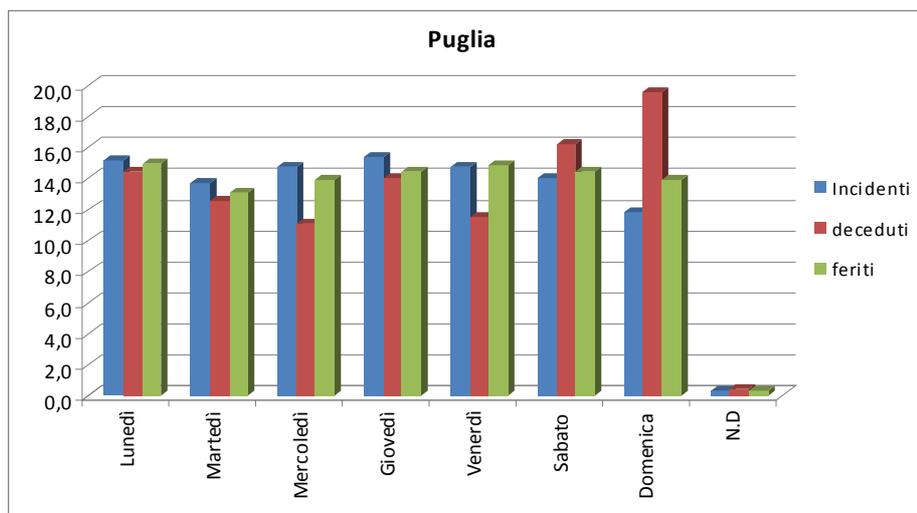
Sfatando miti classici e leggende metropolitane che circolano attorno agli eventi incidenti, la Puglia, in linea con i dati nazionali degli ultimi anni, presenta una forte concentrazione dei sinistri (e quindi di decessi e feriti) nei mesi estivi, con Luglio che conta il doppio di incidenti rispetto a Novembre (oltre 1300 contro circa 600), mentre è Agosto il mese che registra più decessi (39), contro i 15 del mese di Gennaio.





## ▪ Distribuzione nella settimana: più rischi nei giorni lavorativi

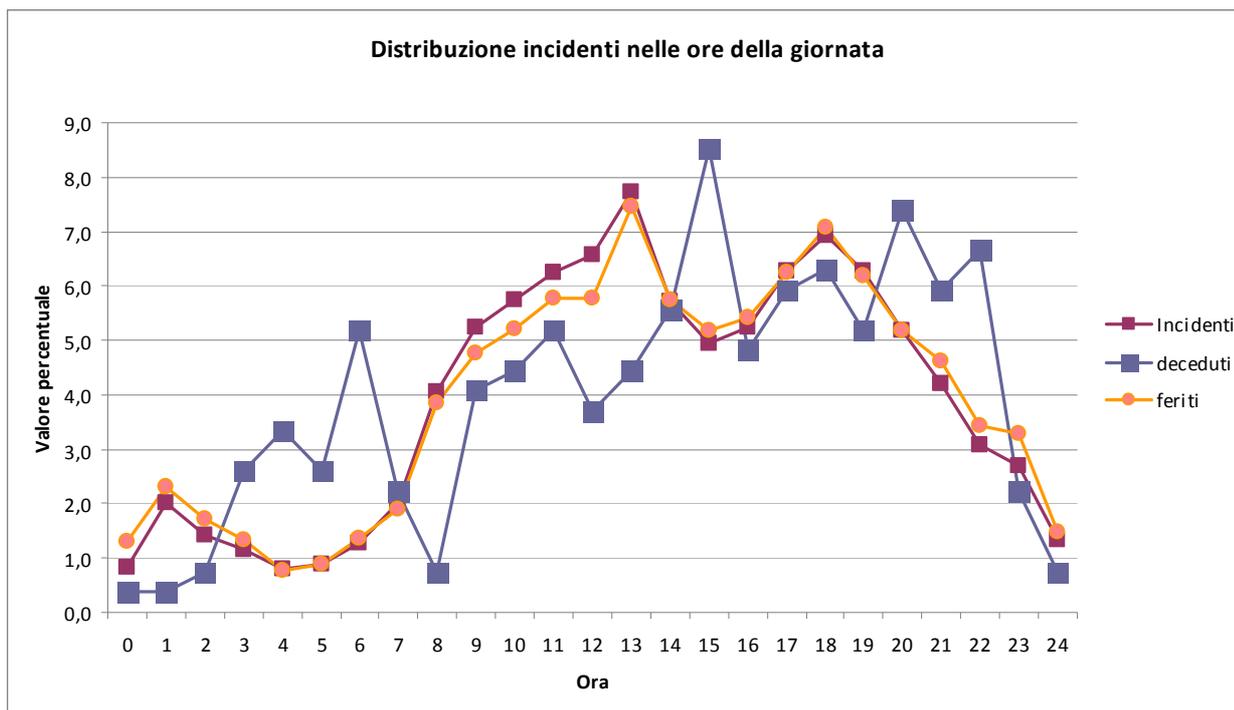
Anche la distribuzione dei sinistri nella settimana ribadisce quanto già più volte sottolineato in altri contesti, in Puglia si fanno più incidenti di lunedì e giovedì, che sono anche i giorni in cui è più alta la propensione a rimanere feriti, mentre il picco dei decessi si manifesta di domenica. L'incrocio di quest'ultimo dato, però, con l'ora dei sinistri evidenzia che in buona parte questo fenomeno non è da attribuire alle famigerate stragi del sabato sera, sicuramente meno evidenti in Puglia di quanto non lo siano in altri contesti territoriali, ma al normale aumento dei volumi di traffico, i c.d. guidatori della domenica.

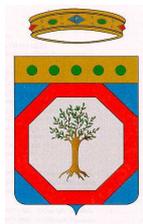




## ▪ Distribuzione fasce orarie: le distrazioni fatali del primo pomeriggio

L'osservazione rispetto alle ore della giornata, infatti, chiarisce ogni dubbio sulle dinamiche relative alla sinistrosità stradale, le ore più a rischio sono quelle in cui è presente la maggiore concentrazione di traffico, infatti, il picco dei decessi si ha intorno alle 3 del pomeriggio, orario caratterizzato dagli spostamenti casa-lavoro, così come la mattina intorno a mezzogiorno ed il pomeriggio intorno alle 18, orari con più elevata percentuale di incidenti e di feriti, quando, cioè, si sommano i volumi di traffico provenienti dagli spostamenti casa-lavoro a quelli diretti verso lo shopping pomeridiano.



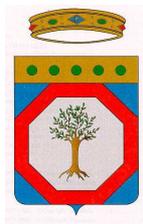


## ▪ **Meno stragi il sabato sera**

Sembra confermato, quindi, il dato a livello nazionale, in cui sono proprio i grandi volumi di traffico a far decollare il rischio di incidenti, e questo spiegherebbe anche il perché dell'aumento dei sinistri soprattutto le domeniche estive, quando, infatti, grandi masse di "guidatori della domenica" si avventura in percorsi giornalieri, ingolfando le strade che portano verso i luoghi di villeggiatura.

Un discorso a parte meritano le "*stragi del sabato sera*"; senza voler sottovalutare un fenomeno che colpisce in maniera cruenta soprattutto i giovani con incidenti purtroppo solitamente eccezionali, in Puglia appare evidente che l'incidenza in essi di decessi e dei feriti complessivi non raggiunge valori preoccupanti, infatti, meno del 5% degli eventi luttuosi e di lesioni avviene in orari riconducibili alle movida notturna.

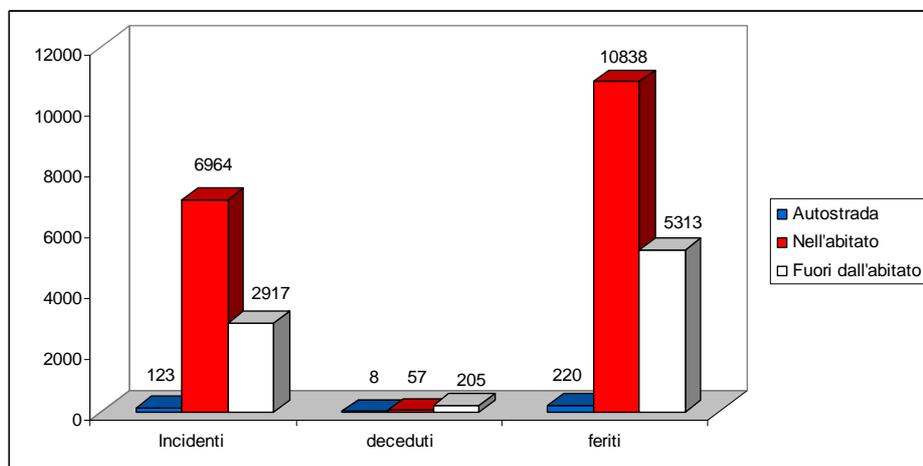


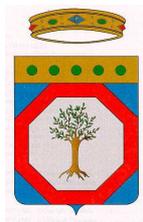


## ▪ I pericoli sulle strade urbane

Il luogo dove avviene un incidente stradale rappresenta un fattore discriminante importante per gli esiti che questo produce, infatti, se 2/3 dei sinistri e dei feriti si riscontrano negli ambiti urbani, quindi in città, ma anche in tutte quelle strade che caratterizzano gli accessi ai centri urbani, subire un incidente su una strada extra-urbana (in massima parte provinciali) fa aumentare di molto il rischio di morte, è in queste tipologie di sinistri che si concentra quasi la metà (44%) dei decessi, a dimostrazione della diversa natura dei sinistri e dell'elevato rischio che spesso le infrastrutture presentano proprio in questa tipologia di strade.

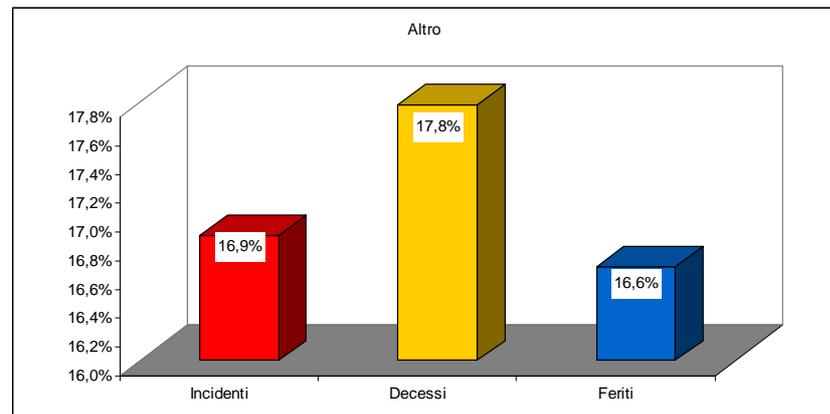
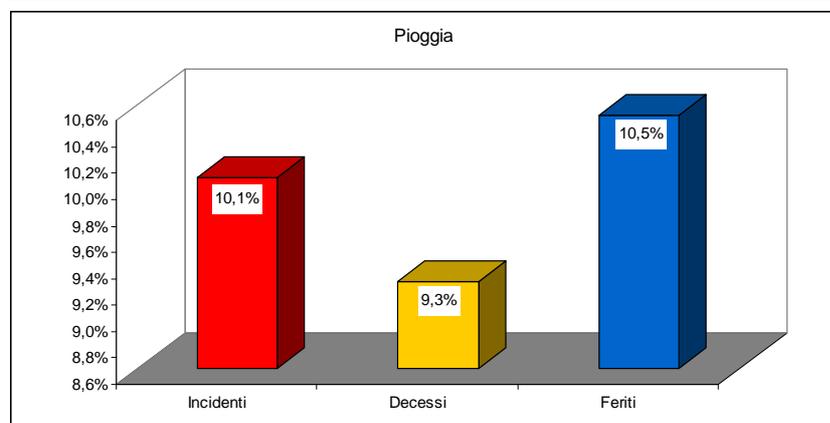
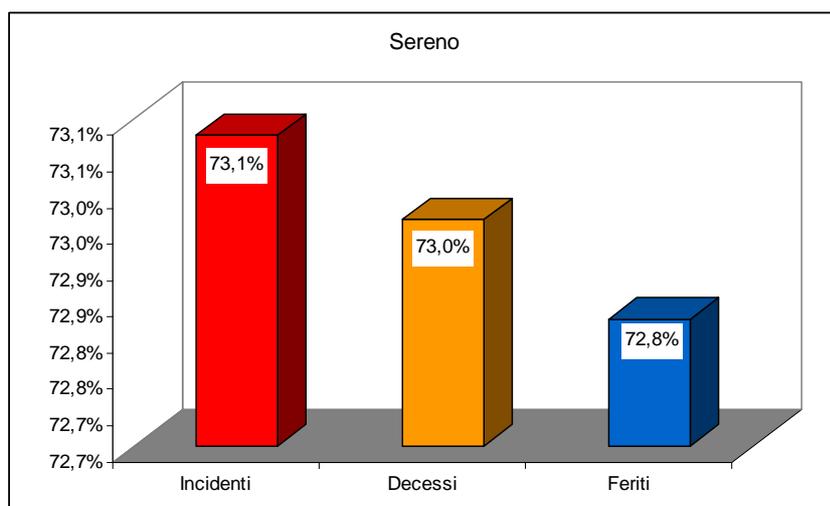
Una particolarità, degna di nota, riguarda i luoghi in cui avvengono gli incidenti stradali, sembrerà difficile da credere ma se la metà dei sinistri avviene agli incroci (con buon peso dei sinistri urbani), il rischio di decesso negli incidenti in rettilineo diventa quasi i 2/3 del totale.

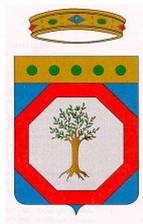




## ▪ Attenti ai colpi di sole

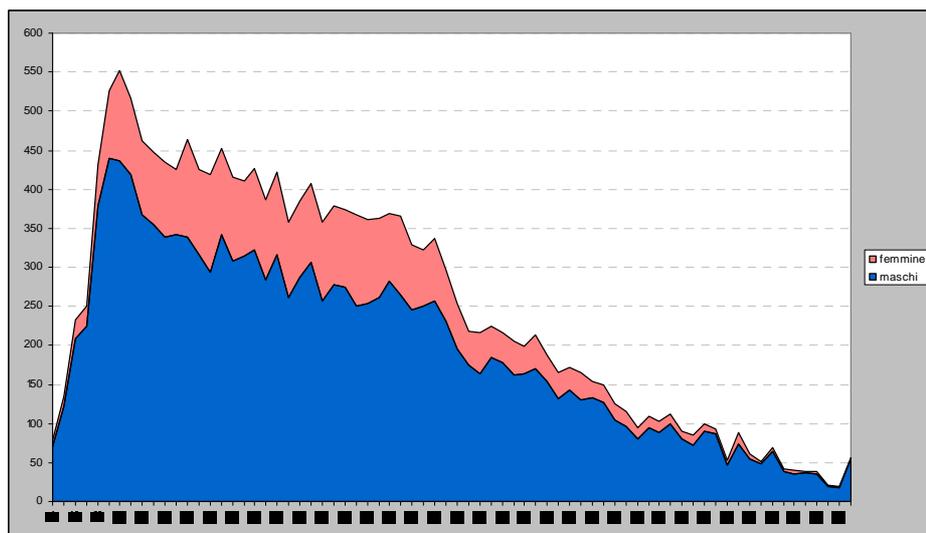
Altro paradosso riguarda la concentrazione di incidenti rispetto alle condizioni climatiche, ben  $\frac{3}{4}$  degli incidenti, dei feriti e dei decessi in Puglia avviene in perfette condizioni climatiche e solo un 10% si rileva in condizioni climatiche avverse (pioggia, neve, ghiaccio).





## ▪ Uomini al volante...

Una considerazione finale, in attesa che vengano messi a punto ulteriori focus da parte del C.Re.M.S.S., riguarda la distribuzione per sesso e per età dei conducenti di veicoli coinvolti in incidenti stradali, se la distribuzione per sesso non riserva sorprese (solo 1/5 e di sesso femminile) in linea con i dati nazionali, la distribuzione per età mette in evidenza alcune peculiarità: 1/10 dei conducenti coinvolti è minorenni, ed una identica proporzione riguarda solo i conducenti maschi di età compresa fra 20-24 anni, complessivamente oltre un terzo dei conducenti è compreso nella fascia d'età 20-35, con percentuali via via decrescenti al crescere dell'età.



<sup>1</sup> Il C.Re.M.S.S. (Centro Regionale di Monitoraggio e Governo della Sicurezza Stradale) nasce nel 2007, sulla spinta del PNSS (Piano Nazionale della Sicurezza Stradale), per far fronte alle esigenze conoscitive del fenomeno della incidentalità stradale a livello locale. Fino alla nascita del C.Re.M.S.S., le informazioni e le analisi sugli incidenti stradali erano disponibili non prima di 18-36 mesi, e solo a livello aggregato. Adesso, invece, è possibile conoscere i dettagli degli incidenti stradali. Dal 1° luglio 2009 il C.Re.M.S.S. sostituisce l'ISTAT nella raccolta locale dei dati.

<sup>2</sup> Elaborazione grafica: Tom Comunicazioni