

Anno 2013

INCIDENTI STRADALI IN MOLISE

Nel 2013 si sono verificati 507 incidenti che hanno causato la morte di 26 persone e il ferimento di altre 800. Rispetto al 2012 si registra una significativa diminuzione del numero di incidenti (-12,7%) e di feriti (-16,3%), ma un aumento del numero di vittime (+36,8% contro il -9,8% a livello nazionale). Gli incidenti avvenuti nel territorio regionale rappresentano lo 0,3% del totale nazionale, i deceduti lo 0,8% e i feriti lo 0,3%.

Il maggior numero di incidenti, infortuni ed eventi mortali è avvenuto nella provincia di Campobasso (luogo di residenza del 72% circa della popolazione regionale) dove seppure diminuiscono, rispetto al 2012 gli incidenti (-9,3%) e i feriti (-12,4%) aumentano il numero di decessi (+50%) (Prospetto 1).

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA – MOLISE. Anni 2012 e 2013, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2013			2012			Variazioni % 2013/2012		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Campobasso	369	18	586	407	12	669	-9,3	50,0	-12,4
Isernia	138	8	214	174	7	287	-20,7	14,3	-25,4
Molise	507	26	800	581	19	956	-12,7	36,8	-16,3
Italia	181.227	3.385	257.421	188.228	3.753	266.864	-3,7	-9,8	-3,5

L'indice di mortalità (numero di morti sul totale degli incidenti) è pari a 5,1 morti ogni 100 incidenti, valore molto superiore a quello medio nazionale (1,9) mentre il numero dei decessi ogni 100 persone infortunate (indice di gravità) è pari a 3,1 in Molise e 1,3 in Italia (Prospetto 2). Nel 2013 Isernia è la provincia con i valori più alti degli indici di mortalità e di gravità.

PROSPETTO 2. INDICE DI MORTALITÀ E DI GRAVITÀ PER PROVINCIA – MOLISE. Anni 2012 e 2013, indicatori

PROVINCE	2013		2012	
	Indice di mortalità (a)	Indice di gravità (b)	Indice di mortalità (a)	Indice di gravità (b)
Campobasso	4,9	3,0	2,9	1,8
Isernia	5,8	3,6	4,0	2,4
Molise	5,1	3,1	3,3	1,9
Italia	1,9	1,3	2,0	1,4

(a) Rapporto percentuale tra il numero dei morti e il numero degli incidenti

(b) Rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (morti e feriti)

Tra il 2001 e il 2013, in Molise, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati da 1.033 a 507 (-50,9%); le vittime sono diminuite da 37 a 26 (-29,7%) e i feriti da 1.585 a 800 (-49,5%) (Prospetto 3).

PROSPETTO 3. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI – MOLISE.

Anni 2001-2013, valori assoluti, valori per 100.000, valori percentuali e indicatore

ANNO	Incidenti	Morti	Feriti	Morti per 100.000 ab.	Indice di mortalità	Var.ne % del numero di morti rispetto al 2001
2001	1.033	37	1.585	11,5	3,6	
2002	877	30	1.402	9,4	3,4	-18,9
2003	743	42	1.135	13,1	5,7	13,5
2004	568	24	929	7,5	4,2	-35,1
2005	552	29	896	9,1	5,3	-21,6
2006	557	32	954	10,1	5,7	-13,5
2007	512	20	864	6,3	3,9	-45,9
2008	577	27	925	8,5	4,7	-27,0
2009	530	21	838	6,6	4,0	-43,2
2010	657	28	1.056	8,9	4,3	-24,3
2011	639	19	1.008	6,1	3,0	-48,6
2012	581	19	956	6,1	3,3	-48,6
2013	507	26	800	8,3	5,1	-29,7

Nel periodo 2001-2013, il tasso di mortalità in incidenti stradali (calcolato come rapporto tra il numero dei morti e la popolazione media residente per 100.000 abitanti) passa da 11,5 decessi nel 2001 a 8,3 nel 2013. Quest'ultimo dato è, però, ancora sensibilmente superiore a quello nazionale e al valore registrato nella regione nel 2011 e nel 2012.

L'indice di mortalità mostra, pur con un andamento non lineare, una tendenza alla diminuzione dal 2003 fino al 2012 e una ripresa a fine periodo.

PROSPETTO 4. MORTI E FERITI PER 100.000 ABITANTI, INDICI DI MORTALITÀ, GRAVITÀ E LESIVITÀ PER PROVINCIA - MOLISE. Anni 2001 e 2013, valori assoluti, valori percentuali e indicatori

PROVINCE	Anno 2001					Anno 2013				
	Morti per 100.000 ab.	Feriti per 100.000 ab.	Indice di mortalità	Indice di gravità	Indice di lesività (a)	Morti per 100.000 ab.	Feriti per 100.000 ab.	Indice di mortalità	Indice di gravità	Indice di lesività (a)
Campobasso	9,1	531,3	2,6	1,7	150,4	7,9	258,3	4,9	3,0	158,8
Isernia	17,8	398,3	7,4	4,3	165,0	9,2	245,5	5,8	3,6	155,1
Molise	11,5	494,1	3,6	2,3	153,4	8,3	254,8	5,1	3,1	157,8
Italia	12,5	655,2	2,7	1,9	141,9	5,6	427,4	1,9	1,3	142,0

a) Rapporto percentuale tra il numero dei morti e il numero degli incidenti

I valori più elevati dell'indicatore di incidentalità stradale per 1.000 abitanti si riscontrano lungo le principali arterie stradali: l'autostrada A14 e la Strada Statale 16 Adriatica lungo la costa, la Strada Statale 647 Fondo Valle del Biferno, la Strada Statale 17 Appulo Sannitica e la Strada Statale 85 Venafrana (Figura 1).

FIGURA 1. INCIDENTALITÀ STRADALE – MOLISE. Anno 2013, indicatori

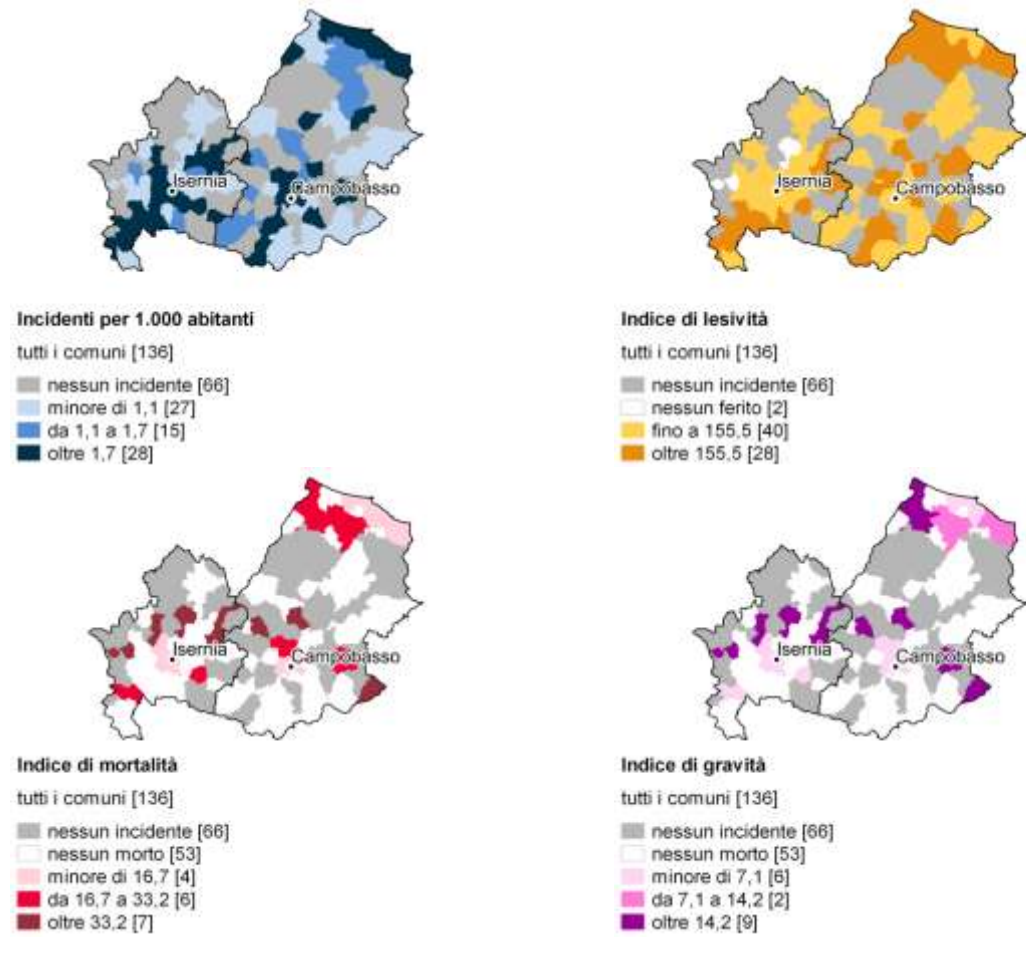
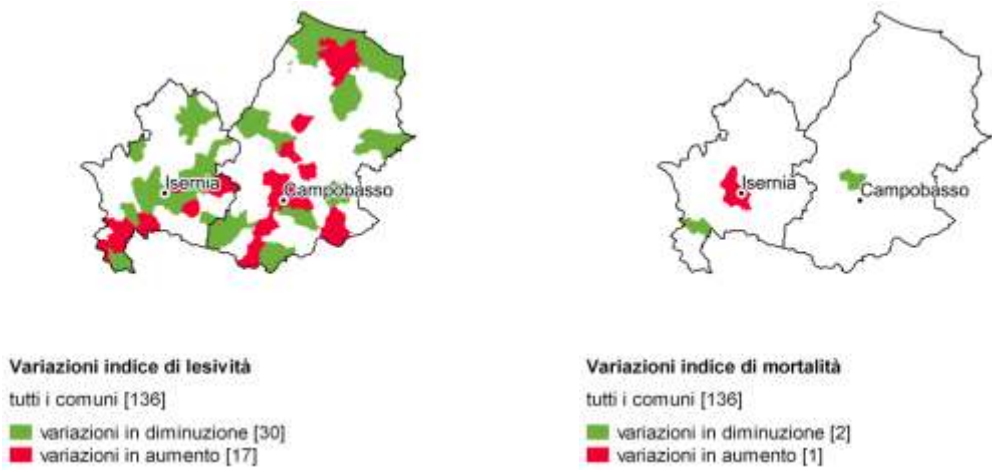


FIGURA 2. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ – MOLISE. Anni 2012-2013, variazioni percentuali

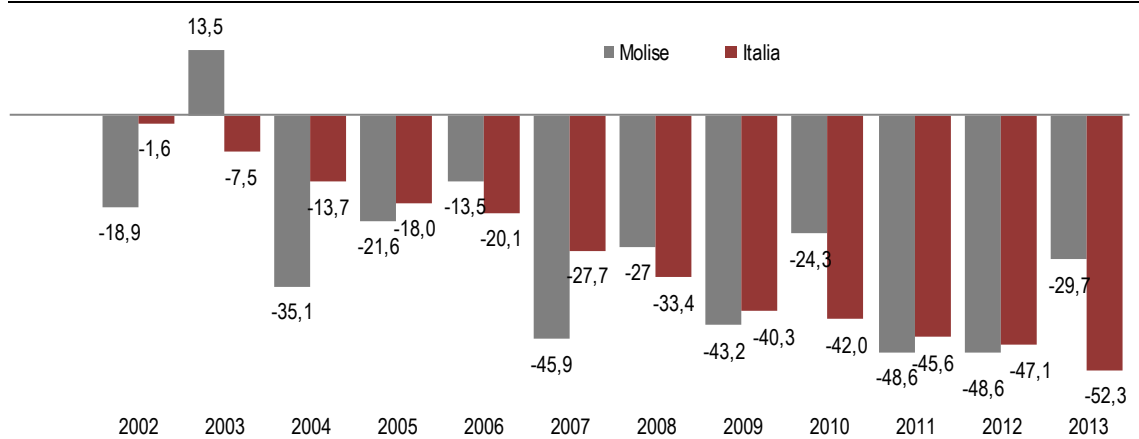


L'indice di lesività evidenzia un aumento, tra il 2012 e il 2013, della pericolosità lungo la Strada Statale 647 Fondo Valle del Biferno, la Strada Statale 17 Appulo Sannitica e la Strada Statale 85 Venafrana e una diminuzione della pericolosità lungo le principali strade della costa (autostrada A14 e Strada Statale 16 Adriatica) (Figura 2).

Gli obiettivi europei per la sicurezza stradale: la posizione del Molise

In Molise l'obiettivo indicato dal Libro Bianco del 2001 (dimezzamento fra l'inizio e la fine del periodo 2001-2010 del numero di morti sulle strade) non è stato ancora raggiunto. Nel 2011 e nel 2012 il calo registrato è del 48,6%, mentre nel 2013 è stato solo del 29,7% (Figura 3).

FIGURA 3. MORTI IN INCIDENTI STRADALI IN ITALIA E IN MOLISE. Anni 2001-2013, variazioni percentuali in base 2001=100



Le strade più a rischio

Nel 2013 il maggior numero di incidenti si è verificato sulle strade urbane dove i 287 incidenti rilevati (pari al 56,6% del totale degli incidenti) hanno provocato tre morti (11,5% del totale) e 417 feriti (52,1%); sul tratto autostradale gli incidenti sono stati 11 (2,2% del totale) con una vittima (3,8% del totale) e 15 feriti (1,9% del totale) mentre sulle "altre strade" gli incidenti sono 209 (41,2% del totale) e hanno causato 22 decessi (84,6%) e 368 feriti (46%). In queste ultime avvengono gli incidenti più gravi, con 10,5 decessi ogni 100 incidenti, e si ha il maggior indice di lesività (176,1 feriti per 100 incidenti) (Prospetto 5 e Figure 4 e 5).

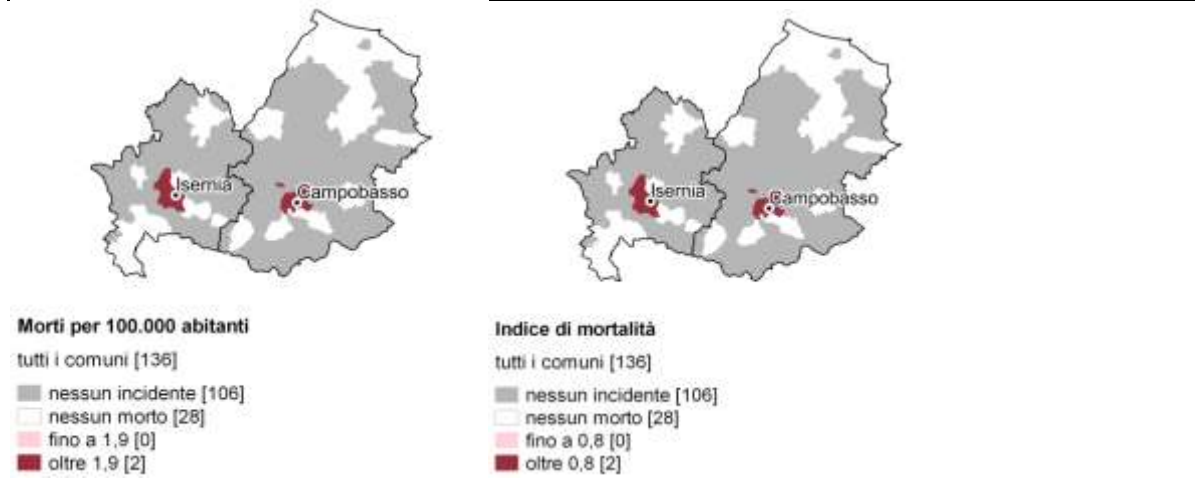
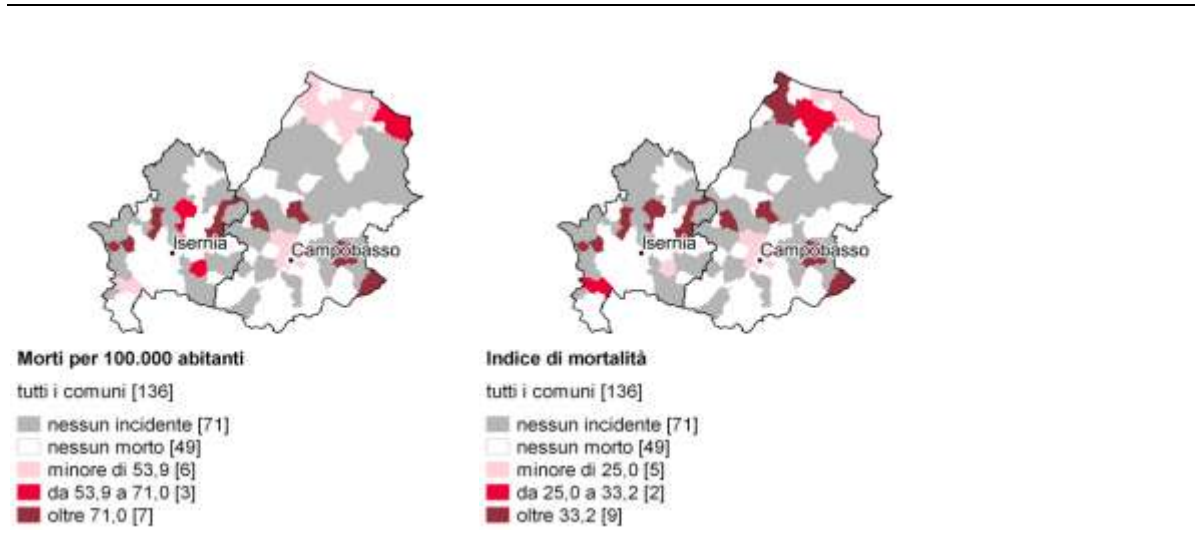
A livello nazionale si rileva una quota superiore di incidenti su strade urbane (75,3%) ma un minore indice di lesività (135,4%) e una percentuale inferiore di incidenti rilevati sulle "altre strade" (19,6%).

PROSPETTO 5. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA – MOLISE.

Anno 2013, valori assoluti e valori percentuali

AMBITO STRADALE	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità	Indice di lesività
Strade urbane	287	3	417	1,0	145,3
Autostrade e raccordi	11	1	15	9,1	136,4
Altre strade (a)	209	22	368	10,5	176,1
Totale	507	26	800	5,1	157,8

(a) La categoria "Altre strade" include le strade statali, regionali, provinciali, comunali extraurbane.

FIGURA 4. MORTI PER 100.000 ABITANTI E INDICE DI MORTALITÀ NELLE STRADE URBANE – MOLISE. Anno 2013

FIGURA 5. MORTI PER 100.000 ABITANTI E INDICE DI MORTALITÀ NELLE STRADE EXTRAURBANE – MOLISE. Anno 2013


Il maggior numero di incidenti (383 pari al 75,5% del totale) si verifica sulle strade a una carreggiata a doppio senso di marcia: per questo tipo di strada l'indice di mortalità è di 5,7 morti ogni 100 incidenti. La mortalità assume il valore massimo per gli incidenti avvenuti su strada a doppia carreggiata o più, dove si rilevano 6,1 morti ogni 100 incidenti (Prospetto 6).

PROSPETTO 6. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER TIPO DI STRADA – MOLISE. Anno 2013, valori assoluti e indicatore

TIPO DI STRADA	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
Una carreggiata a senso unico	91	2	134	2,2
Una carreggiata a doppio senso	383	22	615	5,7
Doppia carreggiata, più di due carreggiate	33	2	51	6,1
Totale	507	26	800	5,1

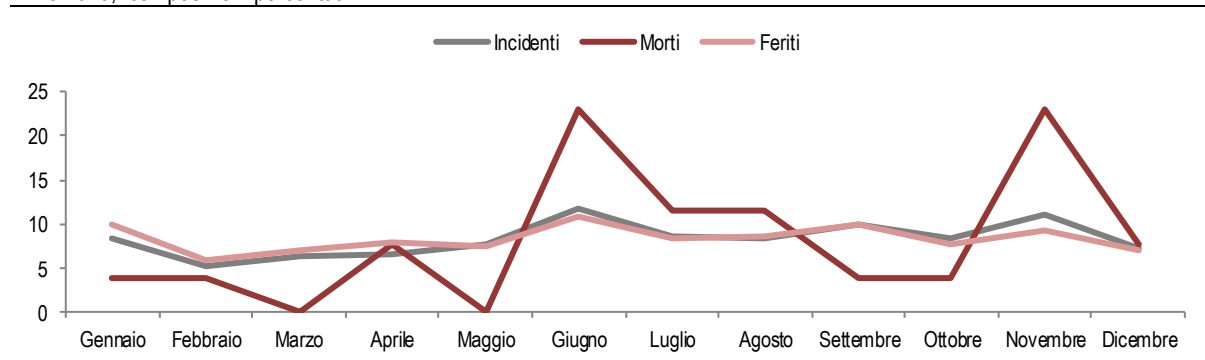
Considerando l'ambito stradale il maggior numero di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (37,3% del totale) sia su quelle extraurbane (41,8%). Nell'ambito stradale urbano, gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 31,7% del totale, quelli che avvengono nei pressi di una intersezione il 10,8%. Nelle strade extraurbane gli incidenti che si verificano in curva sono il 30,9%, seguono quelli che accadono in corrispondenza di una intersezione (13,2% del totale) (Prospetto 8, appendice).

I giorni e le ore più a rischio

La maggiore concentrazione degli incidenti si è avuta nei mesi che vanno da giugno a novembre, dove si rileva il 58,4% del totale degli incidenti, con valori massimi nel mese di giugno (11,6%) e nel mese di novembre (11%) (Figura 6).

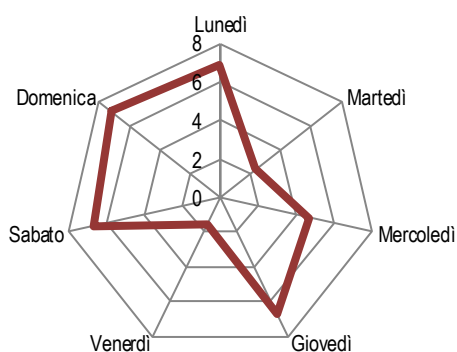
Il 76,9% dei decessi si verifica nell'intervallo considerato, con valori massimi nei mesi di giugno e di novembre (quando, complessivamente, hanno perso la vita 12 persone) e valori significativi nei mesi di luglio e agosto, in coincidenza con la maggiore mobilità legata ai periodi di vacanza (quando, nel complesso, sono decedute altre 6 persone).

FIGURA 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER MESE - MOLISE.
Anno 2013, composizioni percentuali



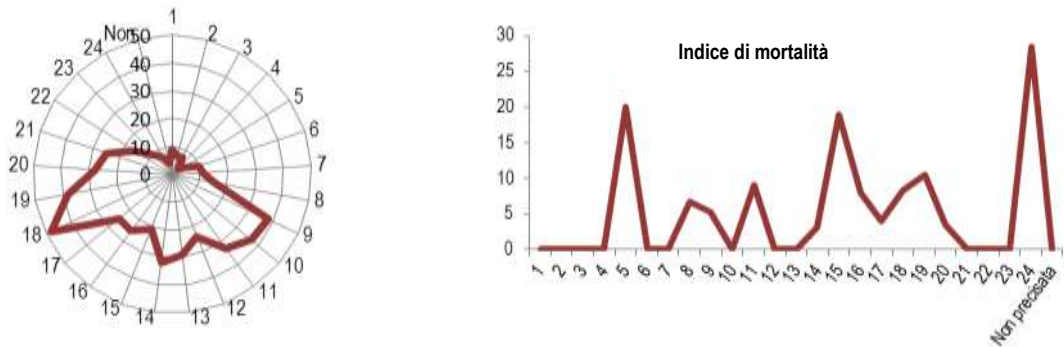
L'indice di mortalità presenta il valore massimo (7,1 morti ogni 100 incidenti) nella giornata di domenica e raggiunge il valore minimo (1,5) nella giornata di venerdì (Figura 7).

FIGURA 7. INDICE DI MORTALITÀ PER GIORNO DELLA SETTIMANA - MOLISE. Anno 2013



Il 77,5% degli incidenti ha luogo tra le 8 del mattino e le 20. La tendenza è alla crescita a partire dalle 9 e nelle fasce orarie nella quali si effettuano gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. Il numero degli incidenti rimane elevato durante tutta la giornata con due picchi significativi: un primo picco si osserva tra le 9 e le 10 del mattino e un secondo tra le 18 e le 19 in corrispondenza dei tragitti casa-lavoro e lavoro-casa. La punta massima di incidentalità si registra, tuttavia, nel pomeriggio, tra le 18 e le 19, ora di punta per l'aumento del traffico legato agli spostamenti dal luogo di lavoro verso l'abitazione (Figura 8).

FIGURA 8. INCIDENTI STRADALI PER ORA DEL GIORNO – MOLISE. Anno 2013, valori percentuali e indice di mortalità



Mentre gli incidenti nel complesso si concentrano nelle ore diurne, gli incidenti mortali sono prevalenti nelle ore notturne: l'indice di mortalità raggiunge il valore massimo (28,6 decessi ogni 100 incidenti) nella fascia tra le 23 e le 24.

Associando le informazioni sul giorno della settimana e la fascia oraria, si evidenzia l'alta pericolosità del venerdì e del sabato notte in cui si concentra il 45,9% degli incidenti notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e del sabato notte sono, rispettivamente, il 33,3% e il 44,4% del totale dei morti e dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è mediamente pari a 4,1 decessi ogni 100 incidenti, contro il valore di 5,1 decessi ogni 100 incidenti nel complesso. In riferimento alle sole notti del venerdì e del sabato, il valore di questo indice è di 2,9, a fronte di un dato nazionale di 3,2. La marcata difformità rispetto al quadro nazionale può dipendere anche dall'esiguità del numero di eventi osservati, alcuni dei quali possono casualmente concentrarsi in orari specifici (Prospetto 7).

PROSPETTO 7. INCIDENTI NOTTURNI (a) E PERSONE INFORTUNATE PER GIORNO DELLA SETTIMANA E AMBITO STRADALE – MOLISE. Anno 2013, valori assoluti

GIORNI DELLA SETTIMANA	Strade Urbane			Strade Extraurbane (b)			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	8	1	16	6	0	8	14	1	24
Sabato notte	11	0	22	9	0	13	20	0	35
Totale venerdì e sabato notte	19	1	38	15	0	21	34	1	59
Totale altre notti	21	0	38	19	2	36	40	2	74
Totale notte nel complesso	40	1	76	34	2	57	74	3	133

a) Dalle ore 22 alle ore 6

b) Sono incluse le strade statali, regionali e provinciali fuori dall'abitato, le comunali extraurbane, le autostrade e i raccordi.

Dinamica degli incidenti

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (62,9%). I restanti casi (37,1%) vedono coinvolti veicoli isolati. Nell'ambito degli incidenti tra veicoli, la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (162 casi con cinque morti e 267 feriti), seguita dal tamponamento (75 casi con due morti e 139 persone ferite) (Prospetto 9, appendice).

Tra gli incidenti a veicoli isolati, la fuoriuscita o sbandamento del veicolo rappresenta l'evento più diffuso (80 casi, 15,8% degli incidenti), in cui hanno perso la vita sei persone e 112 sono rimaste ferite. L'investimento di pedone rappresenta la seconda tipologia di incidente, tra quelle a veicoli isolati, con 53 casi, in cui sono decedute due persone e 55 sono rimaste ferite.

L'indice di mortalità mostra che, in Molise, la tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (25 decessi ogni 100 incidenti), seguono l'urto con ostacolo accidentale (7,9 decessi ogni 100 incidenti) e la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (7,5 decessi ogni 100 incidenti).

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la guida distratta, il mancato rispetto delle regole di precedenza e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 36,8% dei casi. Da evidenziare anche il mancato rispetto della distanza di sicurezza (85 casi) con un peso dell'11%. Il comportamento scorretto del pedone (23 casi) pesa per il 3% sul totale delle cause di incidente. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (19,2%) mentre sulle strade extraurbane la determinante principale è la guida distratta o l'andamento indeciso (pari al 17,2%); segue la guida con velocità troppo elevata (pari al 11,9%) (Prospetto 10, appendice).

Le persone coinvolte

Negli incidenti stradali occorsi in Molise nel 2013 sono rimaste ferite 800 persone e altre 26 sono morte. Gli uomini prevalgono rispetto alle donne sia tra i feriti (57,4%) che tra le persone decedute: 21 delle 26 vittime sono uomini, l'80,8% del totale (Prospetto 11, appendice).

L'analisi per categoria di utente evidenzia che il 61,5% delle vittime e il 65% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 30,8% dei morti e il 28,1% dei feriti; i pedoni sono il 7,7% dei deceduti e il 6,9% dei feriti.

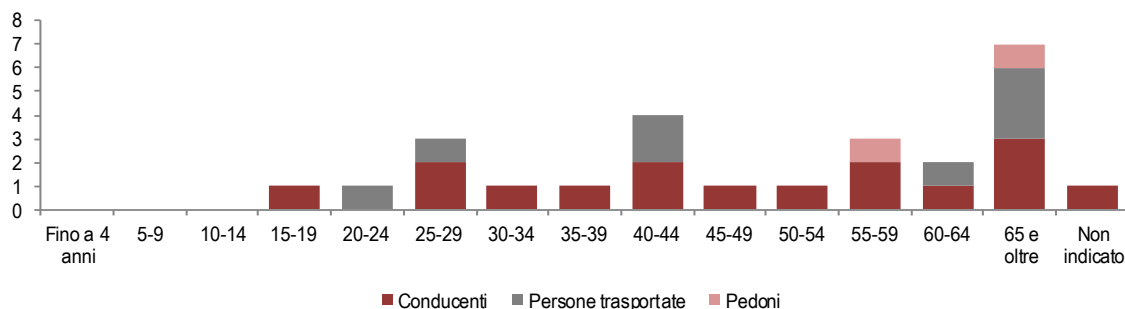
La distinzione per genere mostra che tra i maschi deceduti in incidente stradale il 71,5% era conducente di un veicolo coinvolto; la percentuale scende al 20% per le femmine.

Le differenze nei livelli di rischio per le tre categorie di utenti della strada possono essere efficacemente sintetizzate dall'indice di gravità specifico che, nel 2013, è pari a 3% per i conducenti, 3,4% per i passeggeri e 3,5% per i pedoni.

Tra i conducenti deceduti a seguito di incidente stradale i più colpiti sono gli ultrasessantacinquenni (18,8% del totale) (Figura 9). Tra i conducenti infortunati a seguito di incidente stradale i più coinvolti sono i giovani tra i 20-24 anni (11,5% del totale), seguiti dai 35-39enni (11,3%) (Figura 10).

FIGURA 9. MORTI PER CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA E CLASSE DI ETÀ – MOLISE.

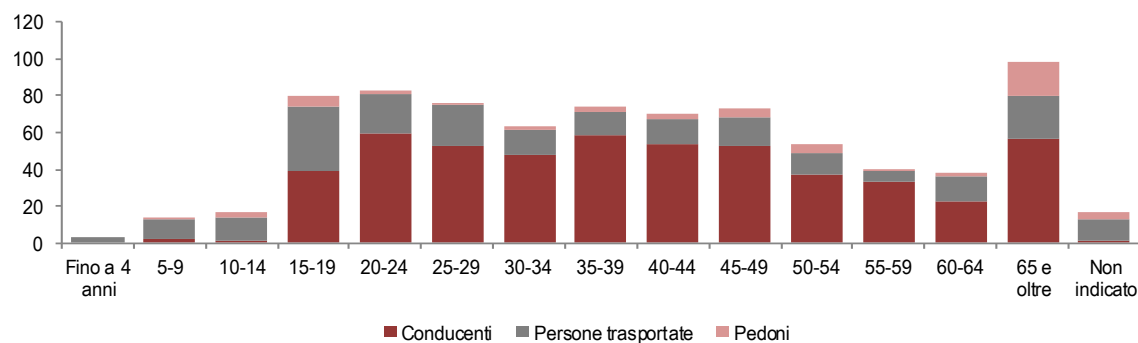
Anno 2013, valori assoluti



(a) Include le persone infortunate in incidenti che coinvolgono un elevato numero di veicoli o di persone, per le quali, oltre certi limiti numerici, non si rileva l'età

FIGURA 10. FERITI PER CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA E CLASSE DI ETÀ – MOLISE.

Anno 2013, valori assoluti



(a) Include le persone infortunate in incidenti che coinvolgono un elevato numero di veicoli o di persone, per le quali, oltre certi limiti numerici, non si rileva l'età

Gli incidenti nei principali comuni

Nel 2013 nei tre comuni molisani con almeno 15.000 abitanti sono stati rilevati 270 incidenti stradali con lesioni a persone (il 53,3% del totale regionale), che hanno causato il decesso di cinque persone (19,2%) e il ferimento di altre 394 (49,3%) (Prospetto 12, appendice).

Tra i comuni di maggiore dimensione demografica Isernia presenta il valore più elevato dell'indice di mortalità (4,5 morti ogni 100 incidenti stradali) seguito dal comune di Campobasso (1,7 morti ogni 100 incidenti). Il comune di Isernia detiene anche il valore massimo del quoziente di mortalità ogni 100.000 abitanti (9,1 morti) seguito sempre dal comune di Campobasso (4,1).

L'indice di lesività nei maggiori comuni molisani è pari a 154,2 feriti ogni 100 incidenti stradali nel comune di Termoli, a 141,2 feriti nel comune di Campobasso e a 138,6 nel comune di Isernia.

La densità di incidenti nei comuni di dimensioni demografiche maggiori è particolarmente elevata: gli incidenti per 1.000 abitanti superano ampiamente il corrispondente valore regionale (1,6 incidenti ogni 1.000 abitanti), variando tra il 3,2 di Termoli e il 2 di Isernia.

La distribuzione degli incidenti nei comuni molisani con una popolazione di almeno 15.000 abitanti per categoria della strada evidenzia che i sinistri si verificano con maggiore frequenza sulle strade urbane (Prospetto 13, appendice).

I comuni caratterizzati da un alto livello di incidentalità stradale presentano anche una maggiore incidenza di sinistri su strade urbane, superando di gran lunga la media regionale (56,6%). Tra questi il comune di Campobasso è quello che presenta la più alta frequenza relativa di incidenti occorsi su strade urbane sul totale degli incidenti (90,8%).

Appendice

PROSPETTO 8. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER PROVINCIA, CARATTERISTICA DELLA STRADA E AMBITO STRADALE – MOLISE. Anno 2013, valori assoluti e percentuali

STRADE URBANE														
PROVINCIA	Incrocio		Rotatoria		Intersezione		Rettilineo		Curva		Altro (a)		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Campobasso	81	36,2	16	7,1	19	8,5	76	33,9	21	9,4	11	4,9	224	100
Isernia	10	15,9	1	1,6	12	19,0	31	49,2	5	7,9	4	6,3	63	100
Totale Urbane	91	31,7	17	5,9	31	10,8	107	37,3	26	9,1	15	5,2	287	100
STRADE EXTRAURBANE														
PROVINCIA	Incrocio		Rotatoria		Intersezione		Rettilineo		Curva		Altro (a)		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Campobasso	8	5,5	2	1,4	22	15,2	62	42,8	45	31,0	6	4,1	145	100
Isernia	12	16,0	1	1,3	7	9,3	30	40,0	23	30,7	2	2,7	75	100
Totale extraurbane (b)	20	9,1	3	1,4	29	13,2	92	41,8	68	30,9	8	3,6	220	100
Totale	111	21,9	20	3,9	60	11,8	199	39,3	94	18,5	23	4,5	507	100

(a).....Passaggio a livello, dosso, pendenza, galleria.

(b).....Comprehensive di Autostrade e raccordi e tutte le altre strade.

PROSPETTO 9. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI E PERSONE INFORTUNATE SECONDO LA NATURA – MOLISE. Anno 2013, valori assoluti, valori percentuali e indice di mortalità

NATURA DELL'INCIDENTE	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Scontro frontale	32	8	76	6,3	30,8	9,5	25,0
Scontro frontale-laterale	162	5	267	32,0	19,2	33,4	3,1
Scontro laterale	37	0	63	7,3	0,0	7,9	0,0
Tamponamento	75	2	139	14,8	7,7	17,4	2,7
Urto con veicolo in fermata o arresto	13	0	25	2,6	0,0	3,1	0,0
Totale incidenti tra veicoli	319	15	570	62,9	57,7	71,3	4,7
Investimento di pedone	53	2	55	10,5	7,7	6,9	3,8
Urto con veicolo in sosta	11	0	15	2,2	0,0	1,9	0,0
Urto con ostacolo accidentale	38	3	42	7,5	11,5	5,3	7,9
Fuoriuscita	80	6	112	15,8	23,1	14,0	7,5
Frenata improvvisa	1	0	1	0,2	0,0	0,1	0,0
Caduta da veicolo	5	0	5	1,0	0,0	0,6	0,0
Totale incidenti a veicoli isolati	188	11	230	37,1	42,3	28,8	5,9
Totale	507	26	800	100	100	100	5,1

PROSPETTO 10. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE SECONDO L'AMBITO STRADALE – MOLISE.
 Anno 2013, valori assoluti e percentuali (a) (b)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	34	8,7	65	17,2	99	12,9
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo	75	19,2	21	5,5	96	12,5
-procedeva senza rispettare lo stop	21	5,4	13	3,4	34	4,4
-procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	27	6,9	4	1,1	31	4,0
-procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	27	6,9	4	1,1	31	4,0
-procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Procedeva con velocità troppo elevata	43	11,0	45	11,9	88	11,4
-procedeva con eccesso di velocità	40	10,2	45	11,9	85	11,0
-procedeva senza rispettare i limiti di velocità	3	0,8	0	0,0	3	0,4
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	49	12,5	36	9,5	85	11,0
Manovrava irregolarmente	26	6,6	29	7,7	55	7,1
Svoltava irregolarmente	13	3,3	6	1,6	19	2,5
Procedeva contromano	8	2	11	2,9	19	2,5
Sorpassava irregolarmente	5	1,3	9	2,4	14	1,8
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	9	2,3	0	0,0	9	1,2
Ostacolo accidentale	11	2,8	17	4,5	28	3,6
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	4	1,0	3	0,8	7	0,9
Veicolo fermo evitato	8	2,0	12	3,2	20	2,6
Buche, ecc. evitato	3	0,8	0	0,0	3	0,4
Circostanza imprecisata	42	10,7	34	9,0	76	9,9
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	16	4,1	17	4,5	33	4,3
Comportamento scorretto del pedone	18	4,6	5	1,3	23	3,0
Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente e del pedone nella circolazione	364	93,1	310	81,8	674	87,5
Altre cause	27	6,9	69	18,2	96	12,5
Totale cause	391	100	379	100	770	100

a) Il totale del prospetto risulta superiore al numero degli incidenti poiché include tutte le circostanze accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei veicoli A e B coinvolti nell'incidente, registrate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo.

(b) Si precisa che a causa dell'esiguo numero di circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico alterato del conducente e a difetti o avarie del veicolo, a partire dall'anno 2009 non vengono pubblicati i dati sugli incidenti stradali dettagliati per tali circostanze. Per motivi legati spesso all'indisponibilità dell'informazione al momento del rilievo, inoltre, risulta, da parte degli Organi di rilevazione, di estrema difficoltà la compilazione dei quesiti sulle circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico del conducente. Il numero degli incidenti nei quali è presente una delle circostanze appartenenti a uno dei due gruppi sopra citati risulta, quindi, sottostimato.

PROSPETTO 11. MORTI E FERITI PER CATEGORIA DI UTENTI E SESSO – MOLISE. Anno 2013, valori assoluti, composizioni percentuali e indicatori

Categoria di utente	Morti		Feriti		Indice di gravità
	Valori assoluti	Composizione percentuale	Valori assoluti	Composizione percentuale	
MASCHI					
Conducente	15	71,5	344	75	4,2
Persone trasportate	4	19	96	20,9	4,0
Pedone	2	9,5	19	4,1	9,5
Totale maschi	21	100	459	100	4,4
FEMMINE					
Conducente	1	20	176	51,6	0,6
Persone trasportate	4	80	129	37,8	3,0
Pedone	0	0	36	10,6	0,0
Totale femmine	5	100	341	100	1,4
MASCHI e FEMMINE					
Conducente	16	61,5	520	65,0	3,0
Persone trasportate	8	30,8	225	28,1	3,4
Pedone	2	7,7	55	6,9	3,5
Totale	26	100	800	100	3,1

PROSPETTO 12. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI NEI COMUNI CAPOLUOGO E NEI COMUNI CON ALMENO 15.000 ABITANTI – MOLISE. Anno 2013, valori assoluti, valori percentuali e indicatori

CAPOLUOGHI	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti per	Feriti per	Indice di mortalità	Indice di lesività
Altri Comuni				per 1.000 ab.	100.000 ab.	100.000 ab.		
Campobasso	119	2	168	2,4	4,1	343,3	1,7	141,2
Termoli	107	1	165	3,2	3,0	495,0	0,9	154,2
Isernia	44	2	61	2,0	9,1	276,9	4,5	138,6
Altri Comuni	237	21	406	1,1	10,0	193,6	8,9	171,3
Molise	507	26	800	1,6	8,3	254,8	5,1	157,8

PROSPETTO 13. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI COMUNI CAPOLUOGO E NEI COMUNI CON ALMENO 15.000 ABITANTI – MOLISE. Anno 2013, valori assoluti

CAPOLUOGHI	Strade urbane			Strade extra-urbane		
Altri Comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Campobasso	108	1	151	11	1	17
Termoli	80	0	119	27	1	46
Isernia	35	2	46	9	0	15
Altri Comuni	64	0	101	173	21	305
Molise	287	3	417	220	23	383

Glossario

Incidente stradale: risultano quelli che si verificano in una strada aperta alla circolazione pubblica, in seguito ai quali una o più persone sono rimaste ferite o uccise e nei quali almeno un veicolo è rimasto implicato.

Morti: le persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o quelle decedute dal secondo al trentesimo giorno, a partire da quello dell'incidente compreso.

Feriti: le persone che hanno subito lesioni, di qualsiasi gravità, al proprio corpo a seguito dell'incidente. Non esiste a oggi una definizione unica, adottata da tutti i Paesi UE, per i "feriti gravi"; la Commissione Europea ha proposto l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" (MAIS). Il ferito grave si rileva con un livello $MAIS \geq 3$.

Indicatori

Indice di mortalità è il rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti x 100

Indice di lesività è il rapporto tra il numero dei feriti ed il numero degli incidenti x 100

Indice di gravità o pericolosità è il rapporto tra il numero dei morti ed il numero totale dei morti e dei feriti x 100

Principali caratteristiche rilevate

- Data, ora e località dell'incidente
- Organo di rilevazione
- Localizzazione dell'incidente: fuori dalla zona abitata o nell'abitato
- Tipo di strada
- Pavimentazione
- Fondo stradale
- Segnaletica
- Condizioni meteorologiche
- Natura dell'incidente (scontro, fuoriuscita, investimento, eccetera)
- Tipo di veicoli coinvolti
- Circostanze dell'incidente
- Conseguenze dell'incidente alle persone
- Nominativi dei morti, dei feriti e Istituto di ricovero

I flussi di indagine

Al fine di migliorare la qualità dell'informazione statistica dei dati degli incidenti stradali rilevati, l'Istat ha decentrato la raccolta, la registrazione, il controllo quali-quantitativo e l'informatizzazione dei dati a partire dall'anno di rilevazione 2007 alle Sedi regionali Istat per l'Umbria e per la Campania, dal 2010 alle Sedi territoriali Istat per la Basilicata e per le Marche e dal 2012 alla Sede Territoriale Istat per il Molise.