

## INCIDENTI STRADALI IN PUGLIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Puglia 9.499 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 231 persone e il ferimento di altre 15.919. Rispetto all'anno precedente si registra un'apprezzabile riduzione degli incidenti (-6,9%) e dei feriti (-7,2%), più consistente di quella osservata per l'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada, invece, aumenta del 3,1% a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

### PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA. PUGLIA.

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Foggia	1.221	54	2.233	1.354	50	2.396	-9,8	8,0	-6,8
Bari	3.592	61	5.864	3.893	71	6.480	-7,7	-14,1	-9,5
Taranto	1.214	27	2.159	1.219	26	2.104	-0,4	3,8	2,6
Brindisi	1.013	22	1.626	1.130	29	1.857	-10,4	-24,1	-12,4
Lecce	1.617	39	2.688	1.772	33	2.941	-8,7	18,2	-8,6
Barletta- Andria-Trani	842	28	1.349	834	15	1.369	1,0	86,7	-1,5
<b>Puglia</b>	<b>9.499</b>	<b>231</b>	<b>15.919</b>	<b>10.202</b>	<b>224</b>	<b>17.147</b>	<b>-6,9</b>	<b>3,1</b>	<b>-7,2</b>
<b>Italia</b>	<b>177.031</b>	<b>3.381</b>	<b>251.147</b>	<b>181.660</b>	<b>3.401</b>	<b>258.093</b>	<b>-2,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-2,7</b>

### Posizionamento della Puglia rispetto agli obiettivi europei

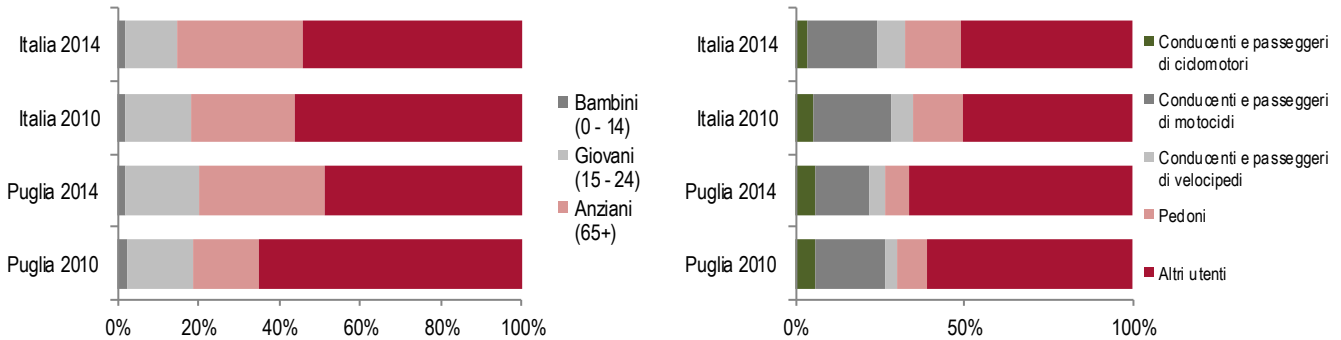
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Puglia si posiziona tra quelle che hanno conseguito riduzioni inferiori alla media nazionale: nel 2014 i decessi si sono dimezzati rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Puglia le vittime della strada si riducono del 20,9% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 2,7 a 2,4 per la provincia di Lecce, e da 4,5 a 4,4 a Foggia, che evidenzia ancora difficoltà nel perseguire l'obiettivo. Nonostante registri un indice di mortalità in aumento (da 1,2 a 1,7), la provincia di Bari presenta la migliore performance.

L'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, anziani e giovani) è quello per cui il conseguimento di miglioramenti significativi appare più problematico. In Puglia l'incidenza di utenti vulnerabili per l'età deceduti sul totale (51,1%) è superiore alla media nazionale (46,1%), con differenze riguardo ai tre gruppi considerati. Gli anziani rappresentano la categoria più vulnerabile e la loro incidenza è passata nel periodo 2010-2014 dal 16,4% al 30,7%. Riguardo agli utenti vulnerabili classificati secondo il ruolo (conducenti/passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni) che hanno perso la vita, il peso relativo sul totale dei deceduti misurato nella regione (33,8%) è inferiore a quello nazionale (49,3) (Figura 1).

FIGURA 1. UTENTI VULNERABILI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER ETÀ E RUOLO, PUGLIA E ITALIA.

Anni 2010 e 2014, valori percentuali



### Il rischio di incidente stradale

L'indice di lesività è in lieve diminuzione tra il 2013 e il 2104 (da 168,1 a 167,6 feriti per 100 incidenti) mentre quello di mortalità, nello stesso periodo, registra una leggerissimo aumento (da 2,2 a 2,4 decessi per 100 incidenti). La pericolosità rimane alta lungo la SS16, nei comuni a nord di Foggia e lungo tutta la fascia costiera, la SS106 e sulle strade provinciali salentine (Figura 2). L'indice di lesività cresce nei comuni capoluogo ad eccezione di Barletta (Figura 3).

FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE, PUGLIA. Anno 2014, indicatori

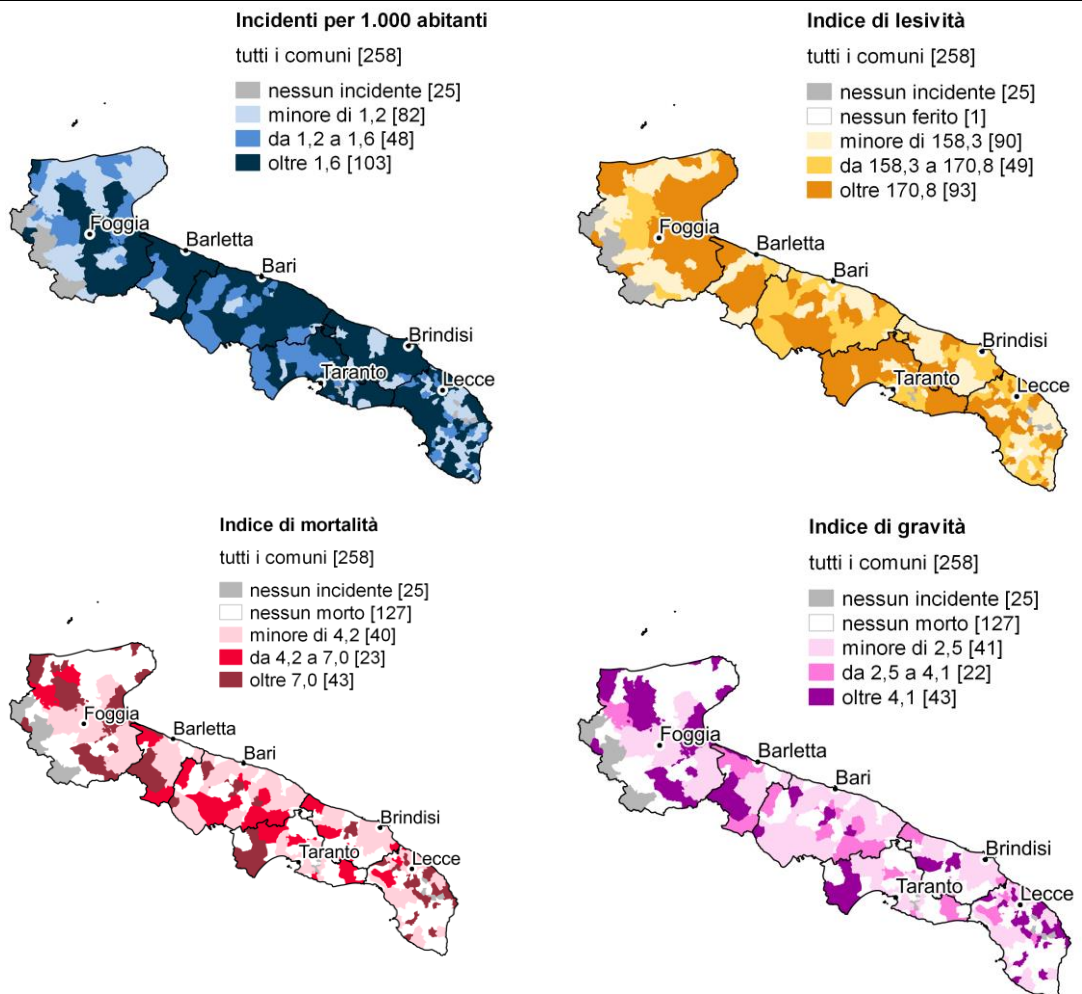
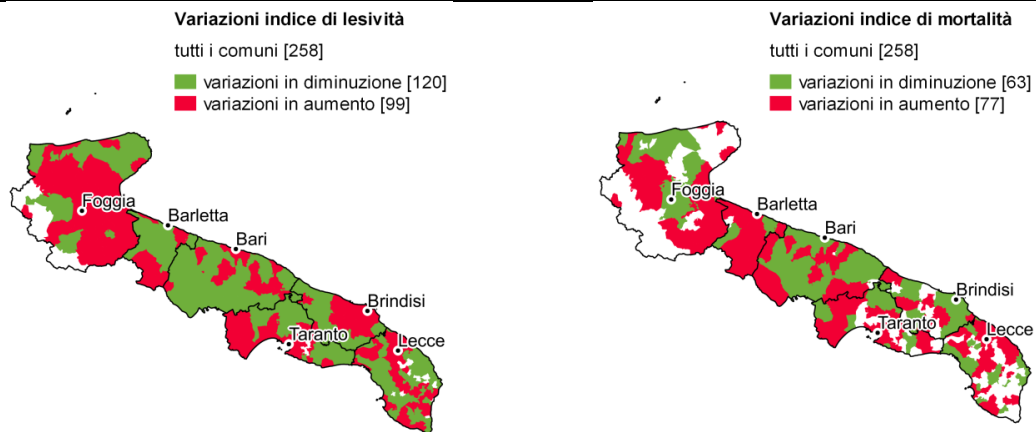


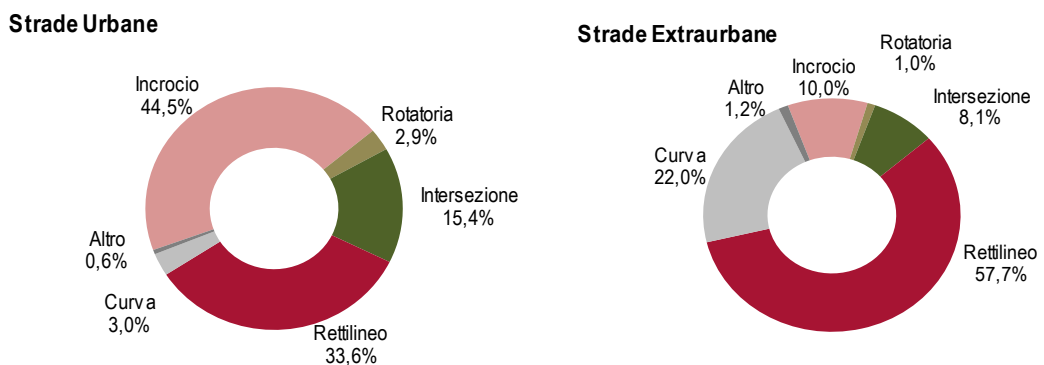
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, PUGLIA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (6.869, il 72,3% del totale) si è verificato sulle strade urbane provocando 63 morti (27,3% del totale) e 11.039 feriti (69,3%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane: 6,4 decessi ogni 100 incidenti nelle strade statali, provinciali, regionali e comunali contro 5,6 decessi in autostrada e 0,9 sulle urbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri in ambito urbano e sulle strade extraurbane diminuiscono rispettivamente del 5,9% e del 10,3%; quelli avvenuti sulle autostrade, invece, aumentano del 44,9% (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti si verifica ad un incrocio sulle strade urbane (44,5% del totale) e in tratto rettilineo su quelle extraurbane (57,7%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza di rettilineo rappresentano il 33,6% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (15,4%) e in curva (3,0%). Nelle strade extraurbane il 22,0% degli incidenti si verifica in curva, il 10,0% in corrispondenza di un incrocio (Figura 4).

FIGURA 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER CARATTERISTICA DELLA STRADA E AMBITO STRADALE, PUGLIA. Anno 2014, valori percentuali <sup>(a)</sup>



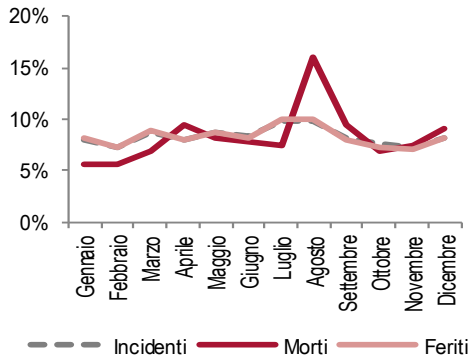
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

### I mesi e le ore più a rischio

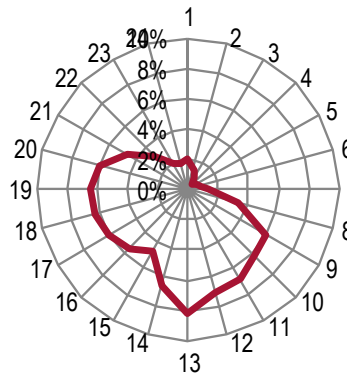
La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo primaverile ed estivo, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza. Tra maggio e settembre si contano 4.263 incidenti (il 44,9% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 7.161 persone (45,0%) e 113 sono decedute (48,9%, Figura 5). Circa il 76% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20 ma l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati nella fascia oraria tra le 3 e le 4 della notte (9,8 morti ogni 100 incidenti) e tra le 5 e le 6 del mattino (7,8), con valori di molto superiori alla media giornaliera (2,4) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano oltre il 38% degli incidenti notturni, il 42,3% delle vittime e il 39,1% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 4,1 decessi ogni 100 incidenti, contro 2,4 registrato in totale. Il valore massimo della mortalità è raggiunto il sabato notte, con 4,6 decessi ogni 100 incidenti (8,4 per le sole strade extraurbane).

**FIGURA5. INCIDENTI STRADALI,  
MORTI E FERITI PER MESE, PUGLIA.**

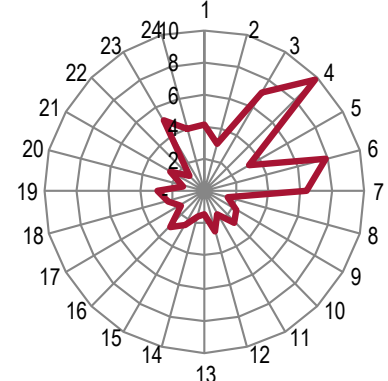
Anno 2014, composizioni percentuali


**FIGURA6. INCIDENTI STRADALI CON  
LESIONI A PERSONE PER ORA DEL  
GIORNO, PUGLIA.**

Anno 2014, valori percentuali


**FIGURA7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A  
PERSONE PER ORA DEL GIORNO, PUGLIA.**

Anno 2014, indice di mortalità



### Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Puglia il 54,1% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)<sup>1</sup>; considerando anche le Aree di Cintura, si arriva all'83,1 % del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti rappresentano il16,9% del totale regionale.

Nel totale dei Centri diminuisce sia il numero degli incidenti che quello dei feriti (rispettivamente, -6,4% e -6,3%) mentre aumenta il numero dei decessi (+2,4%). Si assiste a variazioni dello stesso segno più significative nelle Aree interne (Incidenti -9,1%, Feriti -11,2% e Morti +5,5%) (Prospetto 2).

#### PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER TIPOLOGIA DI COMUNE, PUGLIA.

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	14	4.866	76	8.037	-5,6	-11,6	-2,7
Polo intercomunale	7	277	10	486	-14,5	-16,7	-14,3
Cintura	97	2.746	87	4.611	-6,9	22,5	-11,0
<b>Totale Centri</b>	<b>118</b>	<b>7.889</b>	<b>173</b>	<b>13.134</b>	<b>-6,4</b>	<b>2,4</b>	<b>-6,3</b>
Intermedio	78	1.244	46	2.198	-9,5	2,2	-11,3
Periferico	57	339	11	539	-9,4	10,0	-11,1
Ultra periferico	5	27	1	48	22,7	-	-5,9
<b>Totale Aree interne</b>	<b>140</b>	<b>1.610</b>	<b>58</b>	<b>2.785</b>	<b>-9,1</b>	<b>5,5</b>	<b>-11,2</b>
<b>Puglia</b>	<b>258</b>	<b>9.499</b>	<b>231</b>	<b>15.919</b>	<b>-6,9</b>	<b>3,1</b>	<b>-7,2</b>

Anche gli indicatori statistici di mortalità (3,6) e gravità (2) evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori all'incirca doppi della media regionale (rispettivamente, 2,4 e 1,4). Il valore più elevato dell'indice di mortalità (3,7) si rileva nei Comuni Intermedi e Ultra periferici, superiore di oltre 1 punto alla media regionale. Nelle stessa Area Periferica si registra il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (2) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità aumentano nei Centri, passando rispettivamente da 2 a 2,2 e da 1,2 a 1,3. Sostanzialmente stabile resta invece nella stessa macro area il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti (all'incirca 166 feriti ogni 100 incidenti).

<sup>1</sup>In Puglia si contano 21 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede il 37,7% della popolazione. Nelle Aree di Cintura ricadono 97 comuni con il 36,5 % della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 140 comuni nei quali abita il 25,8% dei residenti nella regione.

## I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (76,4%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (3.882 casi, 65 vittime e 6.955 feriti), seguita dal tamponamento (1.639 casi, 27 decessi e 3.270 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (8 decessi ogni 100 incidenti), seguono l'urto con veicolo in sosta (5,9 decessi ogni 100 incidenti), la fuoriuscita o sbandamento del veicolo e l'urto con ostacolo accidentale (rispettivamente con 5,6 e 5 decessi ogni 100 incidenti). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 3,9 morti ogni 100 incidenti, contro i 2 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo, la guida distratta, 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 54,1% dei casi. Sulle strade extraurbane la velocità troppo elevata è la prima causa (21,2%) seguono la guida distratta (18,8%) e il mancato rispetto della distanza di sicurezza (13,1%) (Tavola 12, in allegato).

Il tasso di mortalità specifico è più alto fra i giovani 15-29enni (8,6 per centomila abitanti) e gli ultrasessantacinquenni (8,7 per centomila) (Figura 8). Il 71,9% delle vittime e il 59,4% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 20,8% dei morti e quasi il 34,1% dei feriti; i pedoni sono il 7,4% dei deceduti e il 6,5% dei feriti (Figure 9-12). Il 47,1% dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale e circa un terzo dei feriti è costituita da over65. Il tasso di lesività standardizzato nel 2014 è pari 739,1 per la classe di età 15-29 anni e a 476,9 per la classe 30-44 anni (Figure 8-11)<sup>(b)</sup>.

FIGURA 8. MORTI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI MORTALITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), PUGLIA. Anno 2014

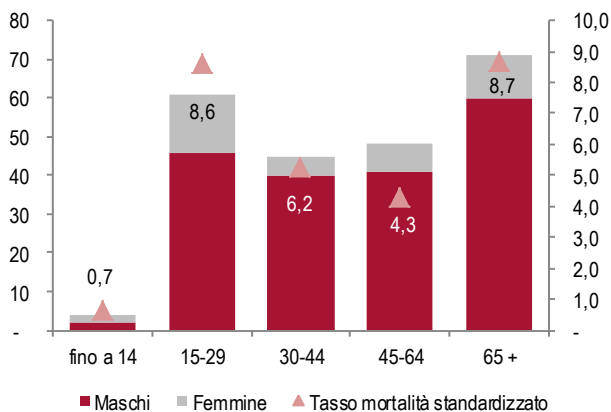


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, PUGLIA. Anno 2014, valori assoluti

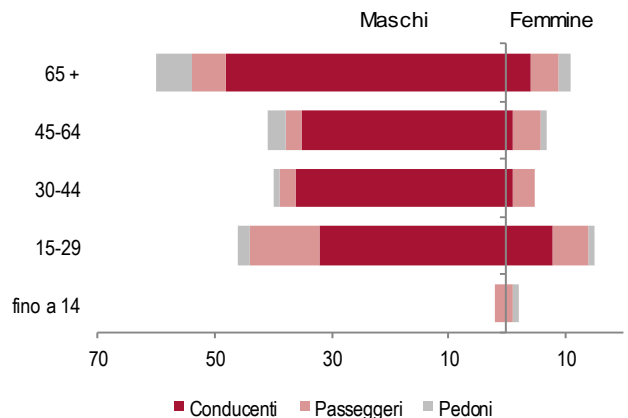


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), PUGLIA. Anno 2014

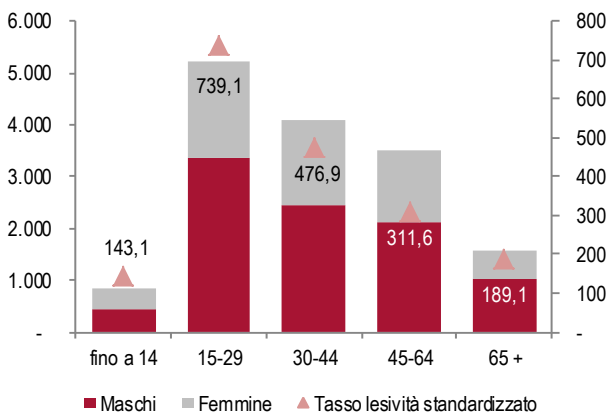
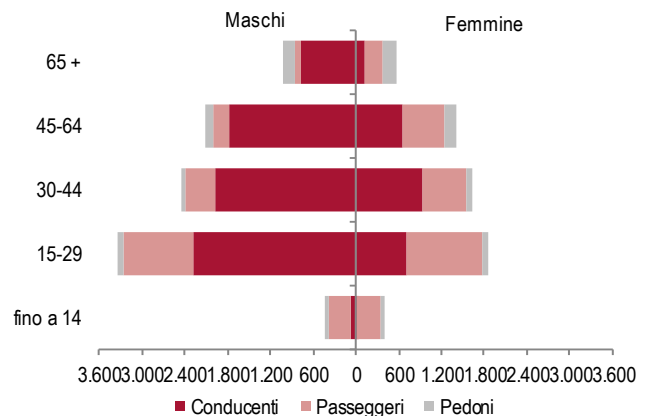


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, PUGLIA. Anno 2014, valori assoluti



(b) Nelle figure è stata eliminata la modalità "età imprecisata", riferita ai passeggeri morti o feriti sugli altri veicoli coinvolti oltre il terzo. Per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano, infatti, le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

## Glossario

**Ciclomotore:** Veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, se termico, e con capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h.

**Classificazione delle Aree:** al fine di individuare le aree interne del Paese, il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica ha classificato i comuni italiani in funzione del loro ruolo nell'organizzazione del territorio, definendo **6 aree funzionali** all'analisi dei flussi di traffico e dell'incidentalità: **Polo, Polo intercomunale, Cintura, Intermedio, Periferico e Ultra periferico**. In linea generale, il Polo è individuato nel comune (o in più comuni contigui: Polo intercomunale) che offre un insieme di servizi essenziali (istruzione superiore, servizi sanitari e servizi di trasporto ferroviario), capaci di generare bacini di utenza e fungere da "attrattori" e quindi anche di generare flussi di traffico. I restanti comuni vengono classificati in **4 fasce**, a seconda dei diversi livelli di perifericità, determinati sulla base delle distanze degli stessi dai poli di attrazione. Quindi:

Cintura – comuni che hanno una distanza non superiore a 20 minuti dal Polo più vicino

Intermedi - Comuni che distano tra i 21 ed i 40 minuti

Periferici - Comuni che distano tra i 41 ed i 75 minuti

Ultra periferici - Comuni che distano oltre i 75 minuti

**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  $MAIS \geq 3$ .

**Incidente stradale:** gli incidenti compresi nell'universo oggetto di analisi sono 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.

**Indice di gravità o pericolosità (IG):** rapporto tra il numero dei decessi e il numero totale dei decessi e dei feriti, x 100.

**Indice di lesività (IF):** rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti, x 100.

**Indice di mortalità (IM):** rapporto tra il numero dei decessi e il numero degli incidenti, x 100.

**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.

**Motociclo:** Motoveicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente.

**Tasso di mortalità standardizzato:** media ponderata dei tassi specifici di mortalità. La standardizzazione per età è effettuata utilizzando come popolazione tipo la popolazione italiana al censimento 2011, ripartita in classi di età quinquennali, con l'ultima classe aperta (85 e oltre).

**Tasso di lesività standardizzato:** media ponderata dei tassi specifici di lesività. La standardizzazione per età è effettuata utilizzando come popolazione tipo la popolazione italiana al censimento 2011, ripartita in classi di età quinquennali, con l'ultima classe aperta (85 e oltre).

**Velocipede:** veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e, infine, interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.