

V° Rapporto sulla Sicurezza Stradale¹ in Puglia, anno 2011

“Strade più sicure e morti in diminuzione: obiettivo europeo più vicino”

“Incidenti mortali tra veicoli in riduzione ma aumentano gli incidenti per la fuoriuscita di strada e l’investimento dei pedoni: più prudenza alla guida!”

Abstract

Nel 2011 la Puglia è stata teatro di 12.053 incidenti stradali con feriti che hanno causato il decesso di 272 vittime ed il ferimento di 20.289 individui. Rispetto al 2010, si riscontra un calo del numero degli incidenti con lesioni a persone (-3,4%) e dei feriti (-3,0%). La riduzione del numero dei morti è ancora più consistente (-6,8%). L’indice di mortalità (valori per 100 incidenti) secondo la localizzazione dell’incidente risulta pari a 4,9 per le autostrade (era 8,7 nel 2010), 0,9 per le strade all’interno dell’abitato (0,8) e 5,6 per le strade al di fuori dell’abitato (6,6 nel 2010). **Il calo del numero di morti, rispetto al 2001, è stato pari al 41,1% (era 36,8% nel 2010): dato confortante che segnala un miglioramento rispetto al dato medio regionale (39,9%) dell’Italia registrato nel 2010.**

Il 70% degli incidenti si è verificato nei centri abitati, il 28% circa degli incidenti stradali fuori dall’abitato e l’1,1% nelle autostrade. Più della metà dei sinistri stradali si è verificato in concomitanza di incroci e di questi circa la metà sono causati dal mancato rispetto del segnale di stop e precedenza e del segnale semaforico. Circa il 37% degli incidenti è avvenuto in rettilineo e la circostanza presunta di incidente più comune è la guida distratta (35,5%) e l’eccesso di velocità (15%).

Gli incidenti mortali passano dai 265 del 2010 ai 239 del 2011 con una riduzione del 9,8%: rispetto al 2010 si segnalano in riduzione gli incidenti mortali che vedono coinvolti due o più veicoli (-27,7%) ed in aumento la tipologia di incidente mortale che coinvolge i pedoni (+19,2%). Anche la tipologia di incidente che coinvolge solo un veicolo ha sperimentato un incremento nel numero di incidenti (+12,9%) e nel numero di deceduti (+16,6%). Il 12% dei deceduti erano pedoni, il 68% conducenti ed il 20% passeggeri. Oltre il 40% dei conducenti deceduti aveva più di 44 anni, il 3% era minorenne, il 30% aveva meno di 30 anni ed il 25% era nella fascia d’età compresa tra i 30 e 44 anni.

Più del 65% dei conducenti deceduti coinvolti in sinistri stradali da fuoriuscita del mezzo ha un’età inferiore ai 44 anni: tra le circostanze presunte per questa tipologia di incidente si riportano l’eccesso di velocità e la distrazione; solo in alcuni casi la circostanza presunta è data dall’improvvisa uscita di animali nel mezzo della carreggiata.

Tra le strade più incidentate segnaliamo, oltre alla SS16 (che attraversando tutta la Puglia è sempre la più incidentata), nella provincia di Foggia la SS.89 (37 incidenti, 2 decessi e 68 feriti) e la A14 (34 incidenti, 3 decessi e 65 feriti); nella Bat la A14 (27 incidenti 2 morti e 50 feriti), la SP130 (16 incidenti 3 decessi e 37 feriti) e la SP 231 (14 incidenti, 2 morti e 23 feriti); nella provincia di Bari la SP231 (48 sinistri, 3 decessi e 95 feriti) la SS96 (61 incidenti, 5 decessi e 127 feriti), la SS172 (29 incidenti, 4 morti e 59 feriti) e la SS100 (70 sinistri, 2 decessi e 112 feriti). Queste ultime (SS172 e SS100) risultano essere nella lista delle strade più incidentate anche in provincia di Taranto unitamente alla SS7 che ha registrato 116 incidenti, 5 decessi e 214 feriti.

Per meglio comprendere le dinamiche dell’incidentalità stradale e, dunque indirizzare le politiche di sicurezza stradale nella maniera più opportuna, l’AREM ha realizzato la mappatura di tutti i sinistri mortali avvenuti nel 2011. Questo strumento di georeferenziazione sarà collegato all’archivio degli incidenti stradali dell’Arem e sarà consultabile nel portale dell’Assessorato alle infrastrutture strategiche e mobilità all’indirizzo: <http://mobilita.regione.puglia.it>

¹ Redazione e cura di Pierpaolo Bonerba, Ufficio Monitoraggio della Sicurezza Stradale - Arem, Regione Puglia.

V° Rapporto sulla Sicurezza Stradale² in Puglia, anno 2011

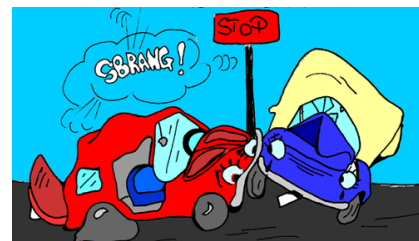
1. L'incidentalità stradale in Puglia

Nel 2011 la Puglia è stata teatro di 12.053 sinistri con lesione a persone che hanno causato il decesso di 272 vittime ed il ferimento di 20.289 individui. Si conferma dunque la tendenziale riduzione nel numero delle vittime e nel numero di incidenti stradale riscontrata l'anno passato. Rispetto al 2010 (anno in cui per la prima volta si era registrato un numero di decessi inferiore alle 300 unità) la Puglia ha sperimentato un decremento nel numero degli incidenti (-3,4%), nel numero dei feriti (-3,0%) e nel numero dei decessi (-6,8%).

Tabella 1 – Incidenti stradali, morti e feriti, Puglia, 2010, 2011

Incidenti stradali con lesione e individui coinvolti	Valori assoluti		Variazione (%)
	2010,0	2011*	
Incidenti	12.479	12.053	-3,4
Morti	292	272	-6,8
Feriti	20.926	20.289	-3,0

*Dati provvisori



Mediamente ogni mese, le forze dell'ordine, hanno rilevato circa mille incidenti (oltre i 1000 nel 2010 e nel 2009) che hanno provocato 22 decessi (24 nel 2010, 25 nel 2009) ed il ferimento di circa 1680 individui (oltre 1700 nel 2010 e nel 2009). L'indice di mortalità (ovvero il rapporto tra numero dei morti e numero degli incidenti con lesioni moltiplicato 100) è pari, nel 2011, a 2,2 in lieve diminuzione rispetto al valore registrato nel 2010 e nel 2009 (2,3). Rispetto all'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, la Puglia ha osservato una riduzione pari al 41,1% (era 36,6% nel 2010): dato confortante che segnala un miglioramento rispetto al dato medio regionale (-39,9%) dell'Italia registrato nel 2010.

Figura 1 – Incidenti stradali per organo di rilevazione, anno 2011 (valori percentuali).



² Redazione e cura di Pierpaolo Bonerba, Ufficio Monitoraggio della Sicurezza Stradale - Arem, Regione Puglia.

La riduzione osservata sul territorio regionale è in linea con quanto osservato a livello nazionale dall'Istat attraverso le prime stime che per il 2011 evidenziano una diminuzione del numero di incidenti pari al 3,0%, del numero di decessi pari al 7,1% e del numero di feriti pari al 3,5%.

La maggior parte degli incidenti stradali sono stati rilevati dalla Polizia municipale che opera all'interno dei centri urbani. Le verbalizzazioni rilevate dalla Polizia stradale e dai Carabinieri riguardano, rispettivamente, il 10,6% e il 21,0% degli incidenti (Figura 1).

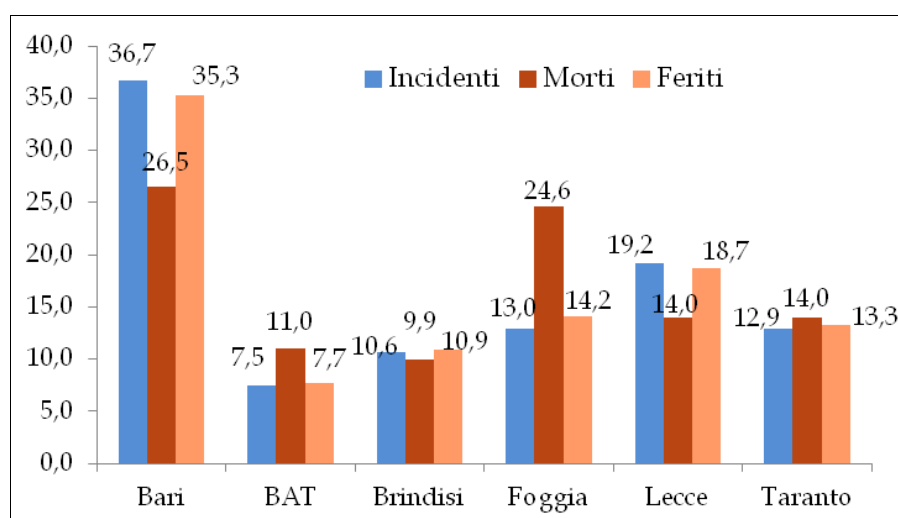
Gli incidenti stradali verbalizzati dalla Polizia Stradale sono diminuiti del 14% rispetto al 2010: tale riduzione la si deve considerare sia come effetto di strumenti adottati per la riduzione della velocità nelle strade ad alto scorrimento (tutor, autovelox, etc.) sia come conseguenza di una riduzione di traffico veicolare dei mezzi pesanti nelle autostrade e nelle strade extraurbane (ad esempio si ricorda lo sciopero dei mezzi pesanti avvenuto ad Ottobre 2011). La riduzione degli incidenti si è osservata anche nelle verbalizzazioni della Polizia municipale (-3,8%) mentre i Carabinieri hanno rilevato qualche incidente in più dell'anno passato (+1,2%).

1.1 Distribuzione territoriale dell'incidentalità stradale

La provincia di Bari ha registrato, come ogni anno, il maggior numero di incidenti (36,8%) ed il maggior numero di feriti (35,3%); quest'anno si è aggiudicata anche la maglia nera della mortalità: 72 i decessi sulle strade baresi. La provincia di Foggia pur sperimentando una riduzione della mortalità (-9,5), rispetto al 2010, ha registrato una elevata perdita di vite umane: 67. Nella provincia di Bat hanno perso la vita per incidente stradale 30 individui: in definitiva circa i 2/3 dei decessi occorsi nel 2011 per incidente stradale sono avvenuti nelle aree, così chiamate al principio del XX secolo, della Capitanata e della Terra di Bari. Va però sottolineato che questi territori occupano più della metà dell'estensione territoriale della regione Puglia e sono attraversate dalle principali vie di collegamento extraurbano.



Figura 2 – Incidenti, morti e feriti, Puglia, 2011*, (valori percentuali)



*Dati provvisori.

Comparando i dati con l'anno precedente, si è osservato che il calo complessivo del numero di incidenti, pari percentualmente al 3,4% per tutta la

regione, si è diversificato peculiarmente all'interno delle diverse province: Bari e Brindisi hanno sperimentato una riduzione superiore al dato regionale, rispettivamente, pari al -10,9% ed al -9,0% mentre Bari, Foggia e Taranto hanno osservato una diminuzione meno consistente pari rispettivamente al -4,3% ed al -2,5%. Solo la Provincia di Lecce ha rilevato un leggero aumento (circa 100) nel numero degli incidenti (Tabella 3).

Per quel che concerne i decessi si è constatato un interessante diminuzione per tutte le province pugliesi ad eccezione della provincia di Bari che ha sperimentato un incremento del 28,6%.



Tabella 2 – Informazioni generali, Puglia, 2010, 2011*

Province	Puglia 2010			Puglia 2011*			Variazione 2010-2011		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	V.a	%	%	%
Bari	4.604	56	7.488	4.425	72	7.152	-3,9	28,6	-4,5
BAT	1.018	32	1.781	907	30	1.568	-10,9	-6,3	-12,0
Brindisi	1.406	34	2.440	1.280	27	2.215	-9,0	-20,6	-9,2
Foggia	1.634	74	3.033	1.563	67	2.871	-4,3	-9,5	-5,3
Lecce	2.219	59	3.463	2.320	38	3.789	4,6	-35,6	9,4
Taranto	1.598	37	2.721	1.558	38	2.694	-2,5	2,7	-1,0
Puglia	12.479	292	20.926	12.053	272	20.289	-3,4	-6,8	-3,0

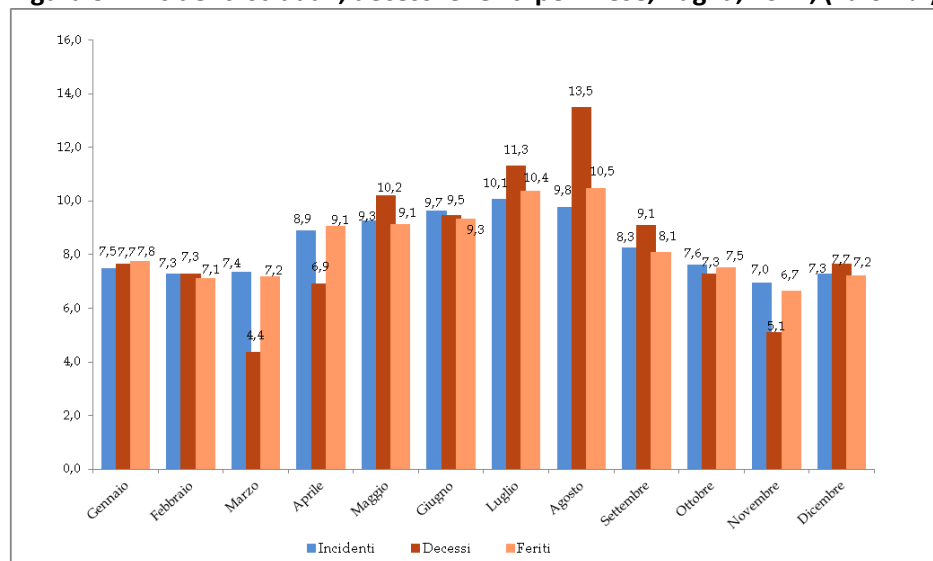
*Dati provvisori.

1.2 La componente temporale

Circa la metà degli incidenti stradali occorsi nel 2011 sono stati rilevati nei mesi primaverili (Aprile e Maggio) ed estivi (Giugno, Luglio ed Agosto). Fin dal 2007 il mese di Luglio ha mantenuto il primato del mese con il più alto numero di incidenti stradali ed il più elevato numero di feriti. Ad Agosto, Luglio e Maggio si è registrata la più alta percentuale di decessi con valori superiori al 10% che hanno determinato in media la perdita di una vita al giorno.



Figura 3 – Incidenti stradali, decessi e feriti per mese, Puglia, 2011, (valori %)



A partire dal 2001, il secondo semestre ha sempre rilevato un numero di morti più elevato rispetto al primo semestre: quest'anno si segnala anche per il maggior numero di feriti e di incidenti.

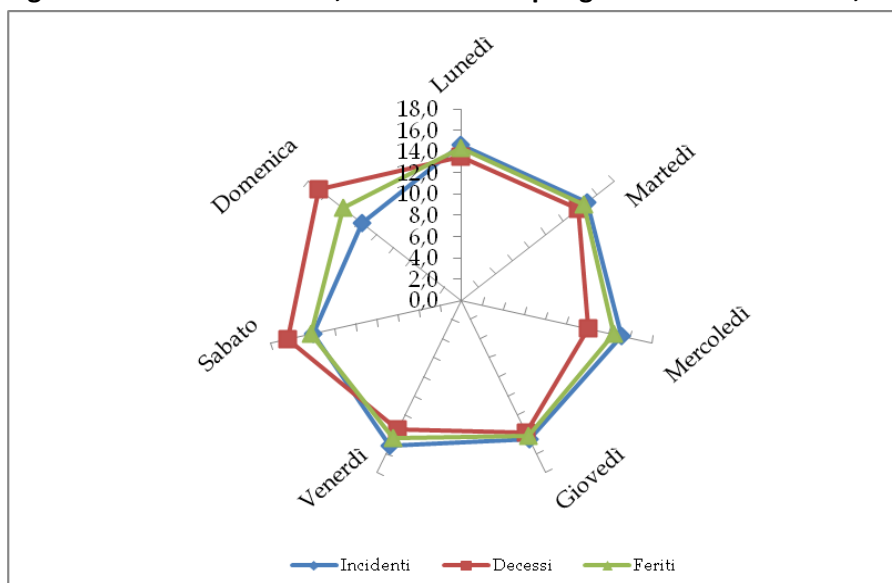
Rispetto ai dati del 2010 si osserva un decremento nel numero di sinistri per entrambi i semestri anche se nella prima parte dell'anno la riduzione è più marcata. Per quel che concerne la mortalità il secondo semestre ha registrato una leggera riduzione dei decessi pari all'1,3% mentre la prima parte dell'anno ha sperimentato un decremento sostanziale (-11,6%).

2.1 I giorni della settimana

Il mercoledì ed il venerdì sono stati i giorni della settimana in cui si è registrata la più alta percentuale di incidentalità stradale (15,2%) seguiti dal martedì con il 14,8%. La domenica, così come per gli anni scorsi, si è confermata come il giorno in cui si verificano meno incidenti (11,7%). La maglia nera della mortalità per il 2011 se la contendono la domenica ed il sabato che hanno registrato rispettivamente il 16,8% ed il 16,4% dei decessi totali; a seguire il martedì ed il giovedì con il 13,9% (Figura 4). Il mercoledì è il giorno che ha registrato il minor numero di decessi (12,0%).



Figura 4 – Incidenti stradali, decessi e feriti per giorno della settimana, Puglia, 2011, (valori %)



Nel 2011 il 33% circa delle vittime nelle strade pugliesi è morto di sabato e di domenica: rispetto al 2010 si riscontra una percentuale costante nel numero di incidenti (25%) ma un decremento rilevante della mortalità pari a circa il 20%.

2.2 Le ore della giornata

Dalla lettura dei dati sull'incidentalità stradale nelle fasce orarie della giornata è emerso che all'aumento proporzionale del traffico stradale è corrisposta sempre un'elevata probabilità di sinistrosità.

Effettivamente le fasce orarie ad alta incidentalità (circa il 40%) sono comprese tra le ore 9.00 e le ore 15.00, ossia in quei momenti del giorno dove il traffico è più intenso e dove si concentrano spostamenti di varia natura (lavoro, casa, scuola, università, etcc).

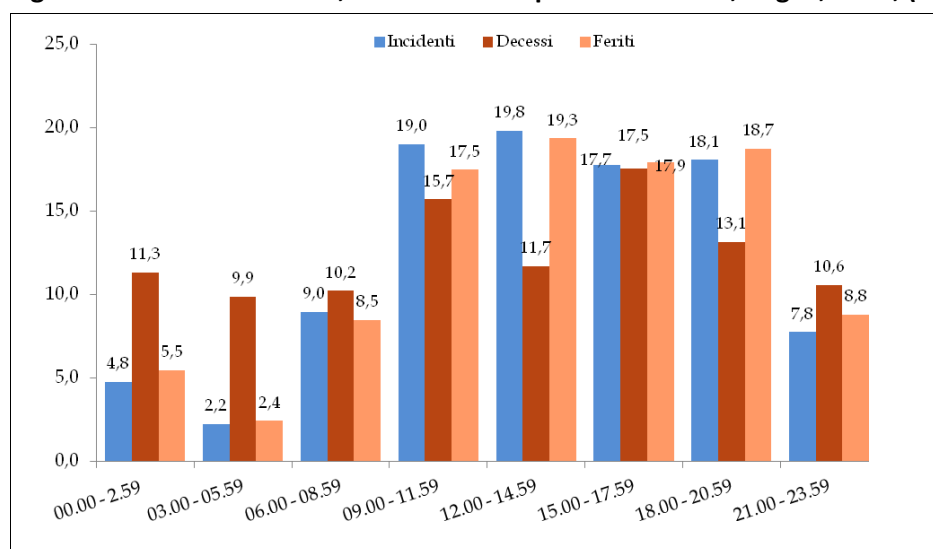
La fascia oraria 15-18 ha registrato la più alta percentuale di decessi (17,5%) subito seguita dalle 9-12 (15,7%). Infine, circa il 68% dei decessi è riferibile a sinistri avvenuti nelle ore diurne (6-21), mentre il restante 32% è avvenuto nelle ore serali e notturne (21-6),(Figura 5).

Tabella 3 – Incidenti stradali, decessi, feriti ed indice di mortalità per fascia oraria, Puglia, 2011, (valori %)

Fascia Oraria	Incidenti	Decessi	Feriti	Indice di mortalità ³
00.00 - 02.59	4,8	11,3	5,5	5,6
03.00 - 05.59	2,2	9,9	2,4	10,3
06.00 - 08.59	9,0	10,2	8,5	2,7
09.00 - 11.59	19,0	15,7	17,5	1,9
12.00 - 14.59	19,8	11,7	19,3	1,4
15.00 - 17.59	17,7	17,5	17,9	2,3
18.00 - 20.59	18,1	13,1	18,7	1,7
21.00 - 23.59	7,8	10,6	8,8	3,2
nd	1,6	-	1,4	-
Totale	100,0	100,0	100,0	2,3

Per meglio comprendere la pericolosità degli incidenti ed il conseguente rischio di mortalità nelle fasce orarie della giornata è opportuno verificare l'indice di mortalità².

Figura 5 – Incidenti stradali, decessi e feriti per fascia oraria, Puglia, 2011, (valori %)



L'analisi di tale indicatore ha evidenziato che nelle fasce orarie in cui aumenta il rischio di incidentalità diminuisce il rischio di mortalità: ad esempio la fascia oraria 12-15 ha registrato la maggior percentuale di incidentalità stradale (19,8%) ma anche la minor percentuale dell'indice di mortalità (1,4); viceversa nella fascia oraria notturna 3-6 si è registrata la minor percentuale di

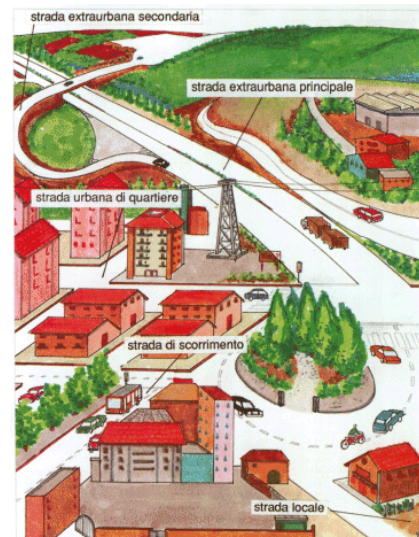
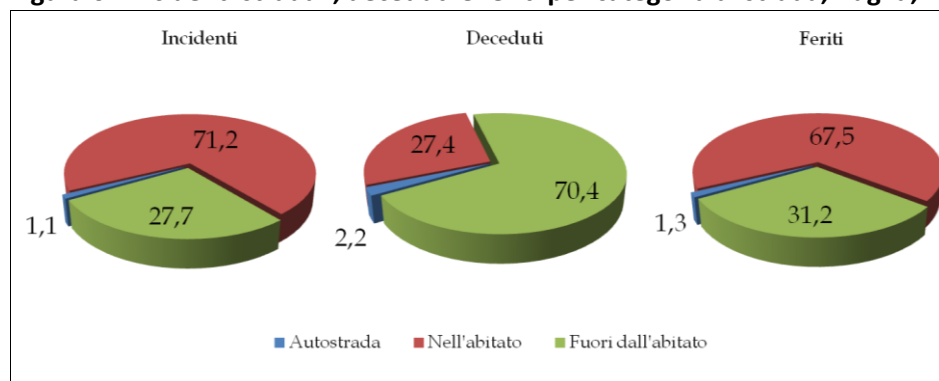
³ L'indice di mortalità è calcolato come il rapporto percentuale tra il numero dei decessi ed il numero degli incidenti stradali.

incidentalità stradale (2,2%) e la maggior percentuale dell'indice di mortalità (10,3%).

2 La localizzazione degli incidenti e circostanze presunte

La concentrazione degli spostamenti all'interno dei centri urbani e dei centri abitati sono causa di incidentalità stradale: più del 70% degli incidenti, infatti, si è verificato nei centri abitati, dove traffico e ingorghi aumentano di densità. Le strade fuori dall'abitato hanno registrato il 28% circa degli incidenti stradali e le autostrade l'1,1%. Le strade provinciali e statali, pur essendo il principale scenario di sinistri mortali (circa il 70% dei decessi) hanno riscontrato, rispetto al 2010, una riduzione del numero dei decessi pari al 14,6% ed al numero di sinistri pari al 9,8%; mentre nelle strade urbane è evidenziato un aumento dell'incidentalità (+4,0%).

Figura 6 - Incidenti stradali, deceduti e feriti per categoria di strada, Puglia, 2011



In autostrada, rispetto al 2010, si è osservato un sensibile calo della mortalità (-30%). L'introduzione di nuovi strumenti per il controllo della velocità (tutor, autovelox) nelle strade ad alto scorrimento ed interventi strutturali mirati alla riduzione della velocità hanno probabilmente determinato la riduzione della mortalità in incidente stradale per l'anno 2011.

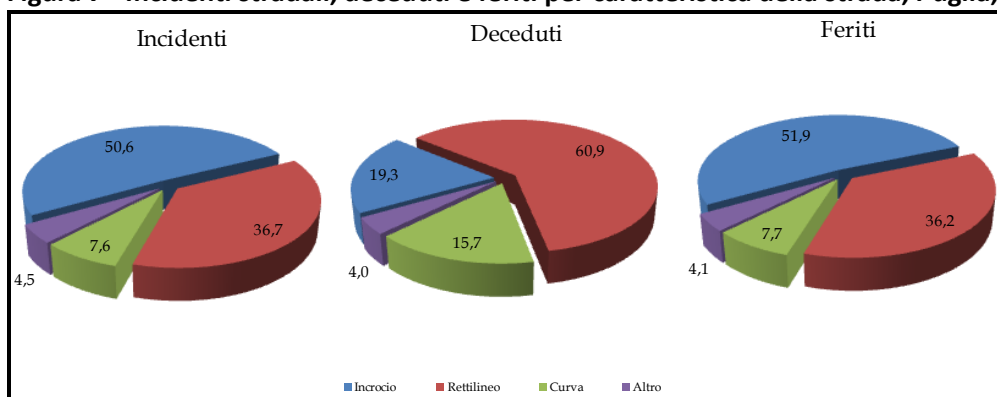
Proseguendo l'analisi per la variabile ambientale, l'elemento da considerare successivamente è la caratteristica morfologica della strada. Un po' più della metà dei sinistri stradali si è verificato in concomitanza di incroci (50,6%): di questi circa la metà sono causati dal mancato rispetto del segnale di stop e precedenza e del segnale semaforico. Circa il 37% degli incidenti è avvenuto in rettilineo e la circostanza presunta di incidente più comune è la guida distratta (35,5%) e l'eccesso di velocità (15%).

Un elemento che ha probabilmente contribuito ad amplificare il comportamento distratto alla guida dei conducenti è dato dagli strumenti tecnologici di nuova generazione (smartphone, tablet, cellulari, etc): in tal senso sarebbe opportuna la predisposizione, di serie, dei kit-vivavoce all'interno delle autovetture. Ben più basse le circostanze di incidenti in cui la visibilità è limitata e l'imprevisto difficilmente fronteggiabile come in curva (7,6%) o altro⁴ (4,5%) (Figura 7). L'alta velocità di almeno un veicolo coinvolto, la guida distratta dei conducenti ed il mancato rispetto della segnaletica di

⁴ Nella categoria Altro sono compresi gli incidenti avvenuti nelle strade con pendenza, con dossi e/o strettoia, in galleria.

precedenza, stop e del segnale semaforico hanno determinato circa i due terzi dei decessi per incidente stradale.

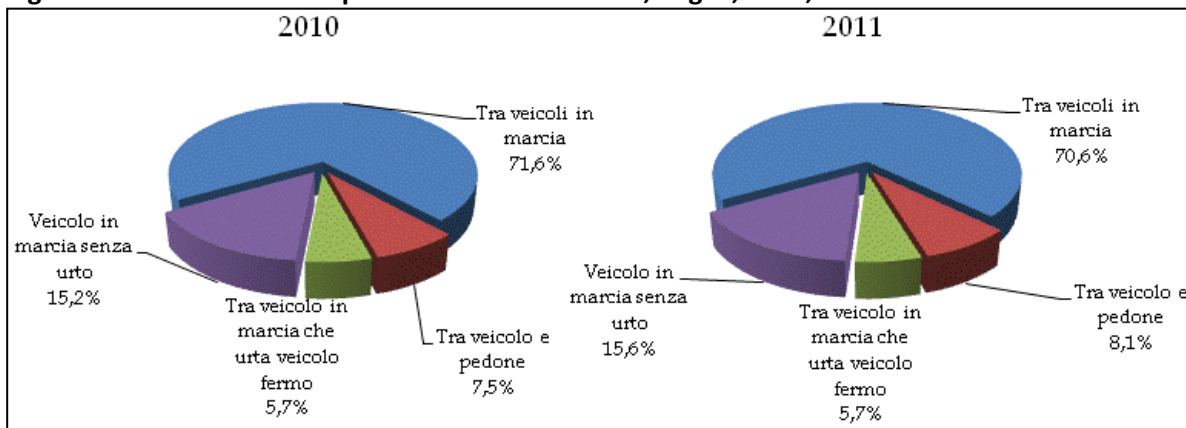
Figura 7 - Incidenti stradali, deceduti e feriti per caratteristica della strada, Puglia, 2011



2.1 - La natura dell'incidente

Anche nel 2011 gli incidenti tra veicoli in marcia sono stati i più numerosi con una percentuale pari al 70,6%. Sono in aumento i sinistri per fuoriuscita ed invece pressoché stazionari quelli appartenenti alla categoria veicolo in marcia-veicoli fermi. In evidente crescita, così come detto per l'anno passato, i sinistri che hanno coinvolto veicoli e pedoni: si è passati dal 7,5% del 2010 all'8,1% del 2011, con un incremento del valore assoluto pari al 12,5%. Si è rilevato un aumento anche nel numero di pedoni deceduti che hanno sperimentato un incremento del 25,0% rispetto al 2010.

Figura 8 – Incidenti stradali per natura dell'incidente, Puglia, 2010, 2011



Passando alla distribuzione territoriale degli incidenti tra veicolo e pedone si è osservato che dei circa 1000 incidenti occorsi in Puglia, meno della metà (45,5%) si sono verificati nella provincia di Bari, il 13,9% nella provincia di Foggia, il 12,3% nel Tarantino e l'11,8% nel Leccese. La provincia di Foggia si segnala per il maggior numero di pedoni deceduti (13), seguita da Bari e BAT con 5 decessi e da Lecce e Taranto con 4 decessi.

Dei 989 pedoni coinvolti il 3% è risultato deceduto: il 76% dei pedoni deceduti è di sesso maschile mentre il 24% di sesso femminile; dall'analisi dei dati per

fascia d'età è emerso che più della metà dei deceduti (57%) apparteneva alla classe d'età 65 anni ed oltre, il 13% alla classe d'età 45-64 anni, il 20% alla fascia d'età 30-44 anni ed il 10% alla fascia d'età 18-24 anni.

Il 53% dei pedoni feriti è di sesso femminile ed il 47% è di sesso maschile; circa il 20% dei pedoni feriti aveva un'età inferiore ai 18 anni ed il 30% di età aveva un'età superiore ai 65 anni; l'8% è compreso nella fascia d'età 18-24 anni, il 15% nella fascia 30-44anni ed il 22% nella fascia d'età 45-64 anni.



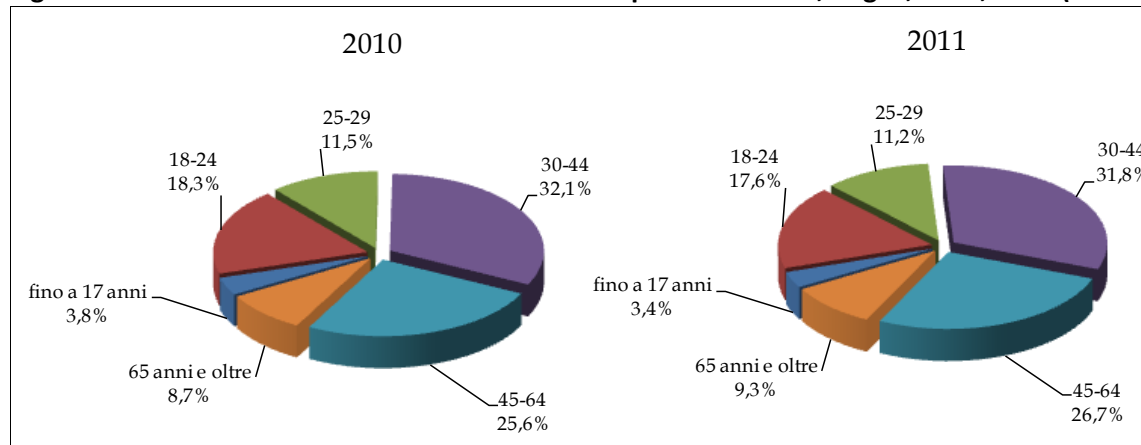
2.2 I conducenti

I conducenti di veicoli coinvolti in sinistri stradali nel territorio pugliese per l'anno 2011 sono stati circa 20mila di cui il 77% è di sesso maschile; rispetto al 2010 si osserva una riduzione del 2%.

La composizione per età dei conducenti nel 2011 confrontata col corrispondente dato del 2010 conferma il tendenziale fenomeno dell'invecchiamento dei conducenti al volante di veicoli coinvolti in sinistri stradali: si rileva un aumento nella classe di età 45-64 anni che passa dal 25,6% del 2010 al 26,7% del 2011 (24,3% nel 2009), e nella classe d'età degli anziani ultra - sessantacinquenni che passa dall'8,7% del 2010 al 9,3% del 2011 (8,2% nel 2009), (Figura 9).

Analizzando i valori assoluti si è esaminata una principale riduzione nel numero dei conducenti coinvolti di età 14-17 (-9,9%) e nel numero di conducenti di età 18-24 e 25-29 con riduzioni pari, rispettivamente, al 3,7% ed all'1,9%; viceversa per le classi d'età 45-64 e 65anni e oltre si è evidenziato un incremento pari al +4,6% ed al 6,8%.

Figura 9 – Conducenti coinvolti in incidenti stradali per fascia d'età, Puglia, 2010, 2011 (valori percentuali)



2.3 Gli incidenti mortali

Gli incidenti mortali rilevati nel 2011 sono stati 239 ed hanno provocato 272 vittime e 249 feriti. Comparando i dati con il 2010 si è osservata una riduzione nel numero di incidenti pari al 9,8%. Delle 272 vittime il 12% dei deceduti erano pedoni, il 68% conducenti ed il 20% passeggeri. Analizzando la fascia d'età dei conducenti deceduti si è osservato che il 43% apparteneva alla fascia d'età adulta (45-64 e 65 e oltre), il 3% era minorenne, il 30% aveva meno di 30 anni ed il 25% era nella fascia d'età compresa tra i 30 e 44 anni.

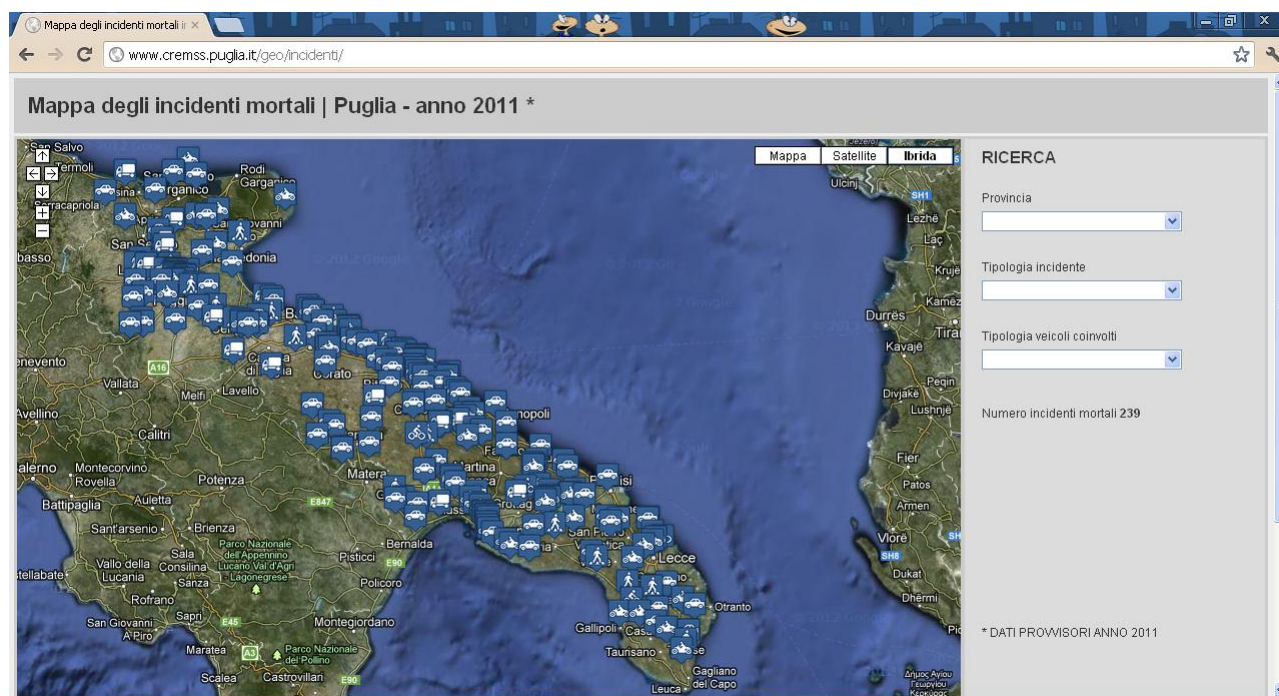
Passando l'analisi per tipologia di incidente si segnala una riduzione per gli incidenti mortali che vedono coinvolti due o più veicoli (-27,7%) ed un

incremento per la tipologia di incidente mortale che coinvolge i pedoni (+19,2%) e per la tipologia di incidente che coinvolge solo un veicolo (+12,9%).

Incrociando la tipologia di incidente con l'età dei conducenti abbiamo osservato che circa il 65% dei conducenti coinvolti nella tipologia di incidente "veicolo isolato" ha un'età inferiore ai 44 anni. Più precisamente il 21% è in un'età compresa tra i 18 ed i 24 anni, il 19% appartiene alla fascia d'età 25-29 anni ed il restante 25% è compreso tra i 30 ed i 44 anni. Tra le circostanze presunte per questa tipologia di incidente elenchiamo l'eccesso di velocità e la distrazione; solo in alcuni casi la circostanza presunta è data dall'improvvisa uscita di animali nel mezzo della carreggiata. Analizzando gli incidenti tra veicoli abbiamo riscontrato che il 4,6% ha visto coinvolto una bicicletta, il 10,8% un mezzo pesante, il 25,3% una moto, il 9,8% un pedone ed il 49,5% un autoveicolo.

Tutte queste informazioni con il dettaglio del punto esatto dell'incidente stradale possono essere consultate sul sito dell'Assessorato infrastrutture strategiche mobilità all'indirizzo: <http://mobilita.regione.puglia.it> (figura 10).

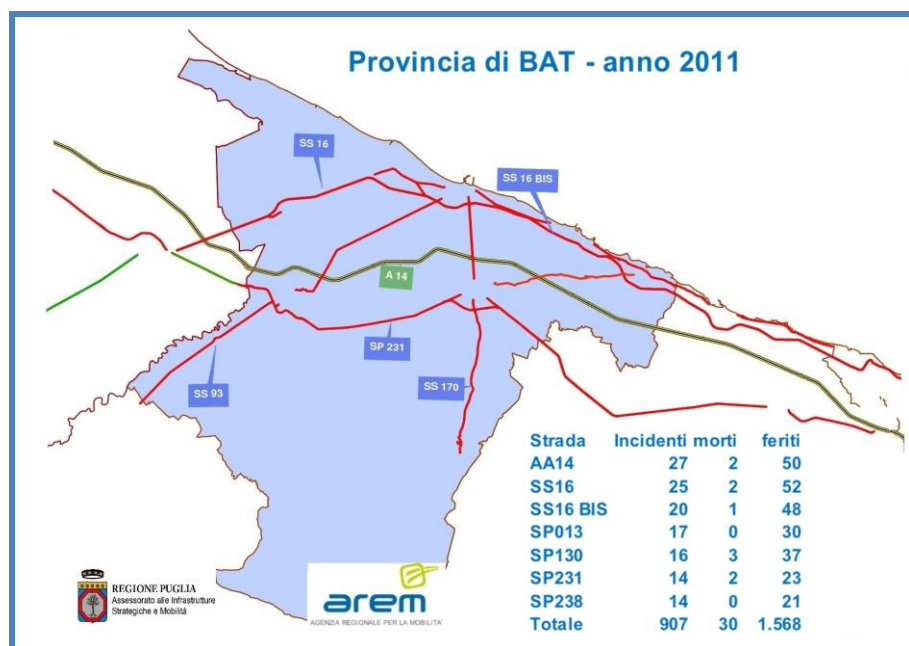
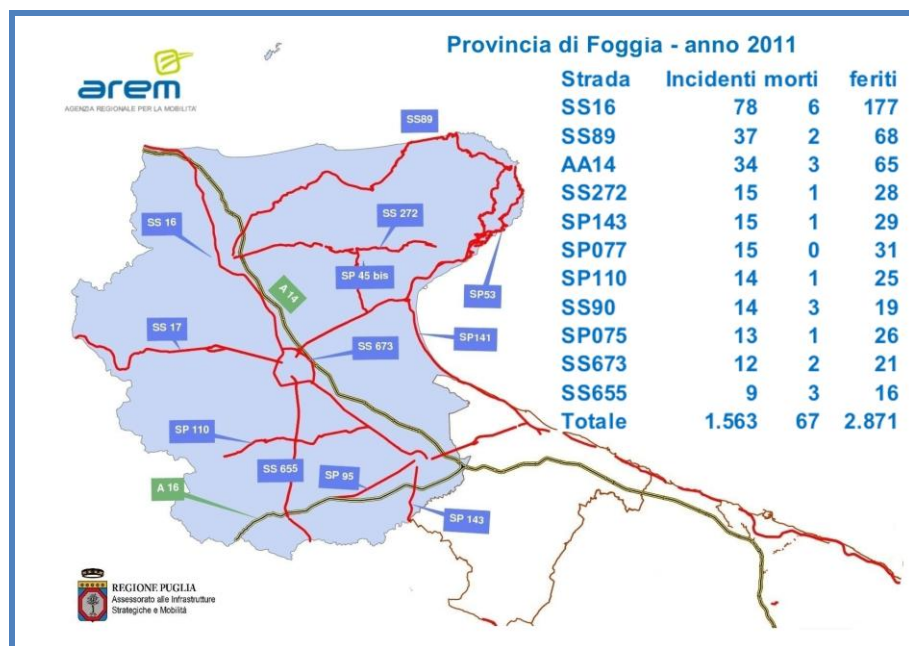
Figura 10 – Mappa degli incidenti mortali, Puglia, Anno 2011*

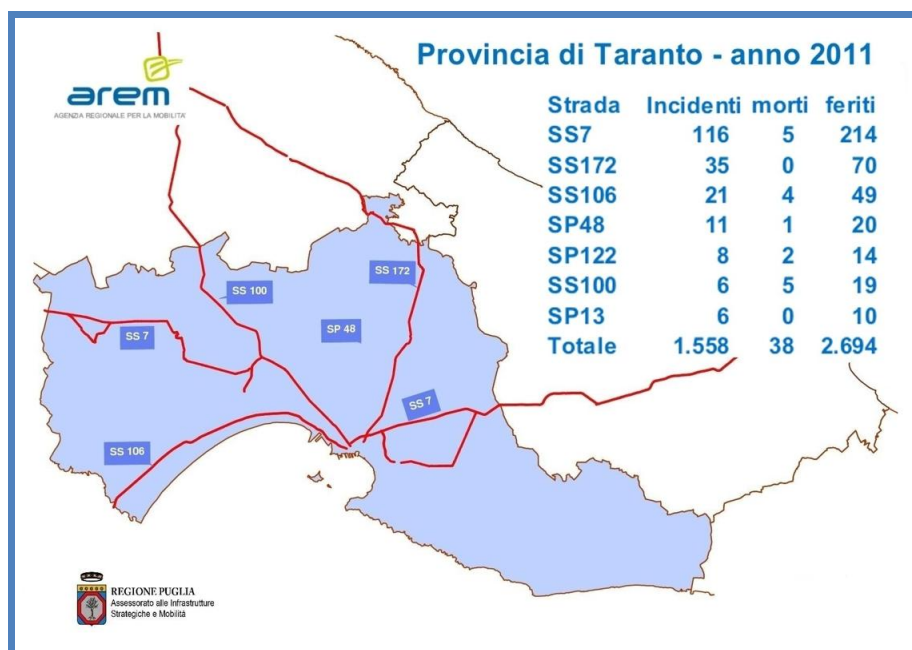
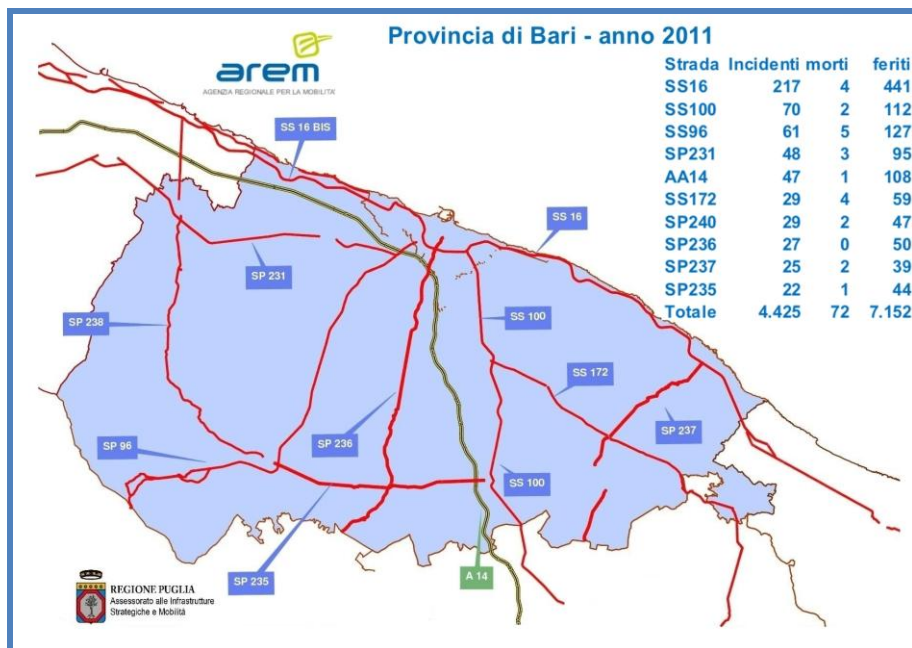


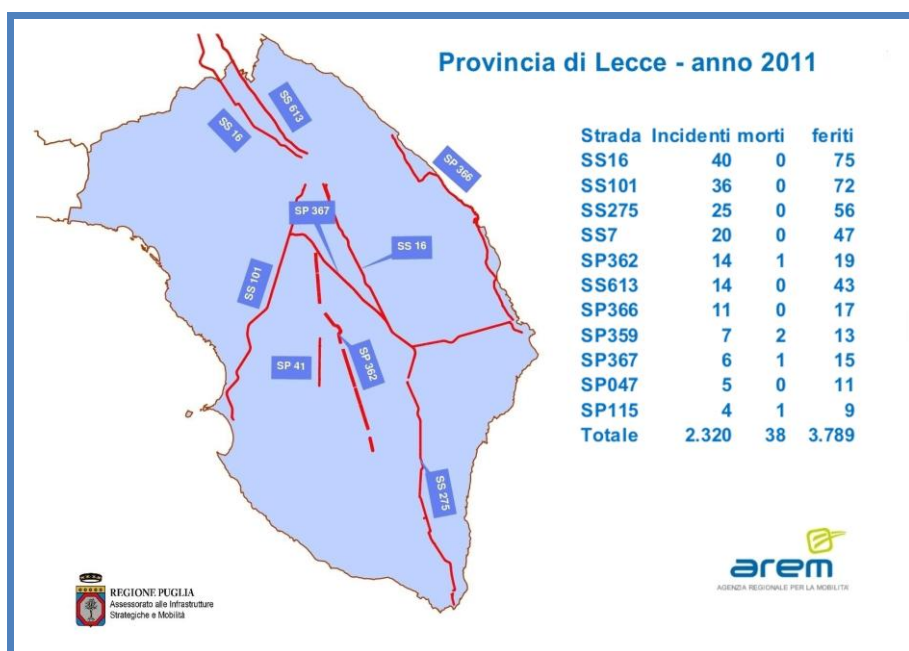
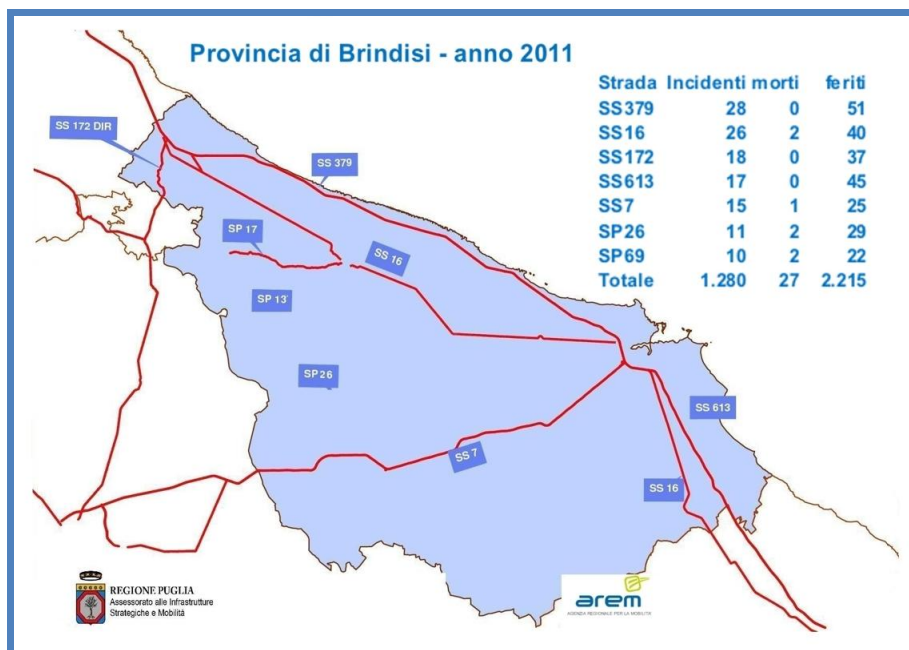
2.4 Le strade più incidentate

La Strada Statale 16 anche per il 2011 mantiene lo scettro della strada più incidentata della Puglia: i 386 incidenti registrati in una strada la cui caratteristica principale è l'attraversamento di tutta la Puglia dalla Daunia al basso Salento, è un elemento da non trascurare nelle valutazioni del caso; di sicuro rilievo è invece la riduzione che si osserva rispetto al 2010: -20,5% di incidenti, -44,1% di deceduti e -13,3% di feriti. Nella provincia di Foggia le strade più incidentate, oltre alla succitata SS.16, sono la SS.89 che ha contato 37 incidenti, 2 decessi e 68 feriti e la A14 che è stata teatro di 34 incidenti, 3 decessi e 65 feriti. Nella provincia Bat le strade più incidentate sono state, oltre alla SS16, la A14 con 27 incidenti 2 morti e 50 feriti, la SP130 con 16 incidenti 3

decessi e 37 feriti e la SP 231 con 14 incidenti, 2 morti e 23 feriti. La SP231 è segnalata tra le più incidentate anche nella provincia di Bari con 48 sinistri, 3 decessi e 95 feriti. Tra le strade più pericolose in provincia di Bari si menzionano la SS96 (61 incidenti, 5 decessi e 127 feriti), la SS172 (29 incidenti, 4 morti e 59 feriti) e la SS100 (70 sinistri, 2 decessi e 112 feriti). Queste ultime (SS172 e SS100) risultano essere nella lista delle strade più incidentate anche in provincia di Taranto unitamente alla SS7 che ha registrato 116 incidenti, 5 decessi e 214 feriti. Tuttavia è opportuno tener presente che esistono delle strade meno incidentate ma molto più pericolose in quanto scenario di sinistri mortali.







3. Gli Obiettivi dell'Unione Europea nel decennio 2011-2020

“Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale” è il titolo del nuovo programma d'azione, scelto dalla Commissione UE, per il decennio 2011-2020. Nel Libro Bianco del 2001 si era predisposto, come obiettivo per i paesi membri, la riduzione del 50% della mortalità per incidente stradale entro il 2010. La Commissione UE ha constatato che il suddetto obiettivo non è stato raggiunto, benché in molti Stati Membri si sia osservato un notevole progresso in termini di riduzione della mortalità per incidente stradale. Si è pertanto scelto di confermare anche per il decennio a venire l'obiettivo ambizioso della riduzione del 50% della mortalità per incidente stradale. Dunque gli Stati membri sono invitati a contribuire al conseguimento dell'obiettivo comune



attraverso strategie nazionali per la sicurezza stradale, tenendo conto delle rispettive necessità e condizioni specifiche e del punto da cui partono. A questo riguardo, è opportuno concentrare gli sforzi nelle aree in cui i risultati ottenuti sono meno soddisfacenti, usando come parametro di confronto i risultati migliori ottenuti nelle stesse aree dagli altri Stati membri; in questo modo si potranno fissare obiettivi nazionali specifici, ad esempio il non superamento di un determinato numero di morti sulle strade per milione di abitanti. Un'impostazione di questo tipo ridurrebbe le disparità tra Stati membri e assicurerebbe ai cittadini un livello più uniforme di sicurezza stradale nel territorio dell'UE.



Nota metodologica

L'Agenda Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia, in virtù del protocollo d'intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale tra ISTAT, Ministero dell'Interno (servizio Polizia Stradale), Ministero della Difesa, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, UPI e ANCI ha aderito, per il triennio 2011-2013, alla gestione decentrata della rilevazione degli incidenti stradali di titolarità dell'ISTAT ed è deputata alla raccolta delle suddette informazioni. Attraverso il sistema informativo regionale SIRIS (www.cremss.puglia.it/siris), pervengono i dati relativi agli incidenti stradali con lesioni rilevati dalle forze dell'ordine che operano all'interno del territorio pugliese (Polizie locali e Carabinieri). Istat si occupa di inoltrare all'AREM gli incidenti avvenuti sul territorio pugliese rilevati dalla Polizia Stradale. Dopo le opportune operazioni di verifica e di controllo AREM invia i dati ad ISTAT, che a sua volta, utilizza ulteriori procedure automatiche di controllo e correzione, secondo criteri deterministici e probabilistici, per eliminare contraddizioni o carenze. Per queste ragioni i dati sono da considerarsi provvisori, in quanto potrebbero differire per qualche unità da quelli ufficiali che verranno diffusi dall'Istituto Nazionale di Statistica a Novembre.