

## INCIDENTI STRADALI

Ogni giorno in Italia si verificano in media 617 incidenti stradali, che causano la morte di 16 persone e il ferimento di altre 874.

L'analisi dell'incidentalità nel lungo termine evidenzia, anche se con qualche oscillazione, un andamento crescente del numero degli incidenti e dei feriti nel periodo 1991-2002.

Nel 2003 il fenomeno registra un inversione di tendenza nel numero degli incidenti, dei feriti e, in modo più significativo, dei morti, attribuibile in parte all'entrata in vigore del Decreto Legge n. 151 del 27 giugno 2003 con cui sono state introdotte alcune modifiche al codice della strada e la patente a punti.

Emerge, inoltre, una costante diminuzione nella gravità degli incidenti, evidenziata dall'indice di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti) che si attesta al 2,50% del 2004 contro il 4,4% del 1991.

### Incidenti stradali, morti e feriti - Anni 1991-2003 (*valori assoluti*)

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (*)
1991	170.702	7.498	240.688	4,4
1992	170.814	7.434	241.094	4,4
1993	153.393	6.645	216.100	4,3
1994	170.679	6.578	239.184	3,9
1995	182.761	6.512	259.571	3,6
1996	190.068	6.193	272.115	3,3
1997	190.031	6.226	270.962	3,3
1998	204.615	6.342	293.842	3,1
1999	225.646	6.688	322.999	3,0
2000	229.034	6.649	321.796	2,9
2001	235.409	6.691	335.029	2,8
2002	239.354	6.739	341.660	2,8
2003	225.141	6.015	318.961	2,7
2004	224553	5625	316630	2,5

Fonte dati ISTAT (\*) L'indice di mortalità si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100.

### La situazione in Molise

L'analisi dell'incidentalità in Molise, riflette in parte quella del dato nazionale, infatti, diversamente che in Italia, si assiste in regione, pur con differenze fra le due province, a un progressivo e più marcato calo del numero degli incidenti già a partire dal 1999, e che nell'anno 2004 con 470 incidenti stradali, e una riduzione di ben 24 punti percentuali rispetto al 2003, ha raggiunto i valori più alti dell'ultimo quadriennio.

**Incidenti stradali, morti e feriti Anni 2001-2003** (valori assoluti e variazioni percentuali)

	2001	2002	2003	2004	Δ% 2003-2004
	<b>Incidenti</b>				
Isernia	134	156	145	110	-24,14
Campobasso	764	598	474	360	-24,05
<b>Molise</b>	<b>898</b>	<b>754</b>	<b>619</b>	<b>470</b>	<b>-24,07</b>
<b>ITALIA</b>	<b>235409</b>	<b>239354</b>	<b>225141</b>	<b>224553</b>	-0,26

	2001	2002	2003	2004	Δ% 2003-2004
	<b>Morti</b>				
Isernia	14	10	9	3	-66,67
Campobasso	21	19	27	14	-48,15
<b>Molise</b>	<b>35</b>	<b>29</b>	<b>36</b>	<b>17</b>	<b>-52,78</b>
<b>ITALIA</b>	<b>6691</b>	<b>6739</b>	<b>6015</b>	<b>5625</b>	-6,48

	2001	2002	2003	2004	Δ% 2003-2004
	<b>Feriti</b>				
Isernia	221	261	231	183	-20,78
Campobasso	1156	950	727	616	-15,27
<b>Molise</b>	<b>1377</b>	<b>1211</b>	<b>958</b>	<b>799</b>	<b>-16,60</b>
<b>ITALIA</b>	<b>335029</b>	<b>341660</b>	<b>318961</b>	<b>316630</b>	-0,73

	2001	2002	2003	2004	Δ% 2003-2004
	<b>Mortalità per incidente</b>				
Isernia	10,45	6,41	6,21	2,73	-56,06
Campobasso	2,75	3,18	5,70	3,89	-31,73
<b>Molise</b>	<b>3,90</b>	<b>3,85</b>	<b>5,82</b>	<b>3,62</b>	<b>-37,81</b>
<b>ITALIA</b>	<b>2,84</b>	<b>2,82</b>	<b>2,67</b>	<b>2,50</b>	-6,24

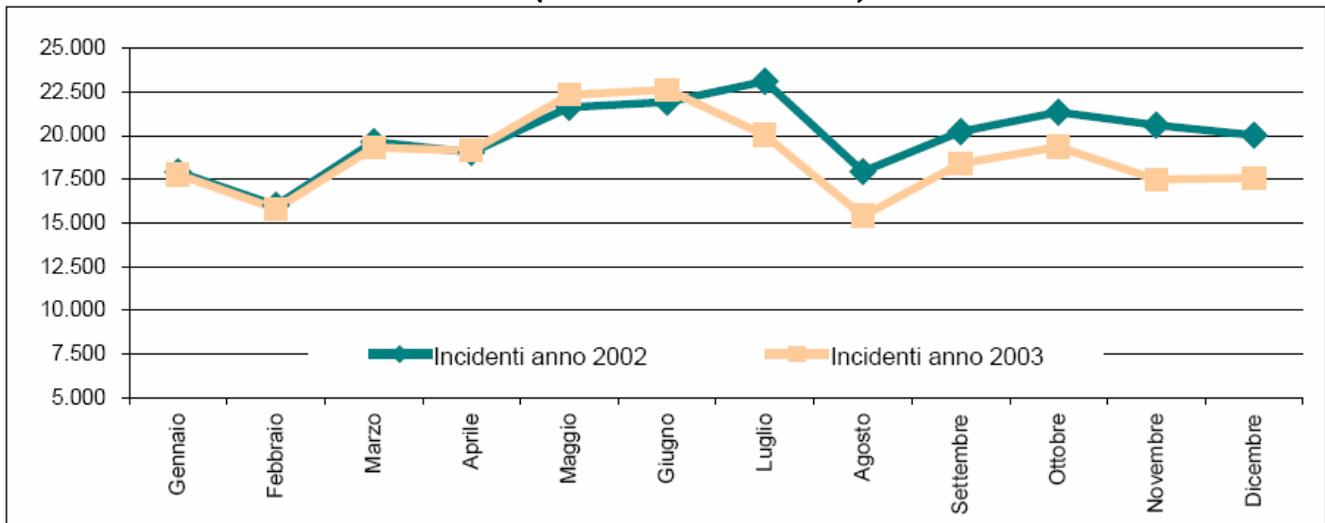
Fonte dati ISTAT

L'analisi dei dati evidenzia anche, ad eccezione che per l'anno 2002, un progressiva riduzione della mortalità che nel 2004 con 17 morti su 470 incidenti, si attestata al 3,62%, superiore a quella nazionale, ma con una riduzione rispetto all'anno 2003 di ben 37,81 punti percentuali contro i 6,24 nazionali, a testimoniare una più significativa riduzione della gravità degli incidenti stessi.

L'anno 2003 costituisce un periodo di riferimento importante in tema di sicurezza stradale, per l'entrata in vigore di importanti modifiche al codice della strada e soprattutto per l'introduzione della patente a punti, di fatto avvenuta ad agosto 2003.

Dall'applicazione della patente a punti si osserva, infatti, sia una diminuzione nel numero degli incidenti rilevati sia un'attenuazione delle conseguenze negative degli incidenti stradali sulle persone.

### Incidenti stradali - Anni 2002-2003 (valori assoluti nazionali)



L'analisi per provincia, vede primeggiare quella di Campobasso su Isernia sia per numero assoluto di incidenti che per gravità degli stessi.

Nel 2004, dei 470 incidenti avvenuti in regione, ben 360 sono avvenuti in provincia di Campobasso contro i 110 della provincia di Isernia.

La mortalità per incidente, nello stesso anno è stata di 3.89% a Campobasso e 2.73% a Isernia, con una riduzione percentuale rispetto all'anno 2003 circa doppia rispetto a Campobasso.

Il PSN rappresenta un fondamentale punto di riferimento per organizzare un intervento di prevenzione che si ponga l'obiettivo di ridurre l'incidenza degli incidenti stradali e l'entità delle loro conseguenze.

Più in generale il PSN richiama la necessità di analizzare i problemi di salute propri del Paese ma anche dei singoli territori e di organizzare azioni efficaci di prevenzione con il coinvolgimento multidisciplinare di tutti gli enti e i professionisti sanitari e non, a diverso titolo interessati, e stringendo accordi per iniziative comuni con le diverse espressioni della società civile, sia istituzionali sia di volontariato.

Tra i problemi che vengono prioritariamente affrontati e riproposti nei Piani Sanitari vi è quello degli incidenti stradali.

#### Lo stato attuale

La situazione attuale regionale, per molti aspetti analoga a quella descritta a livello comunitario, ed è caratterizzata da:

- Una rilevanza del fenomeno che pone le conseguenze socio-sanitarie degli incidenti stradali tra gli elementi di prima grandezza nell'analisi della mortalità e morbilità complessive,
- Una diffusione del fenomeno, pur con aree di maggiore criticità, su tutto il territorio regionale, ma con meccanismi generatori che, pur rientrando in alcune grandi categorie presenti su tutta la regione, possono sensibilmente variare per rilevanza e affrontabilità nelle specifiche realtà locali. È importante riconoscere questa condizione perchè sta alla base della necessità di

sviluppare politiche sulla sicurezza stradale calibrate sui reali "bisogni" locali che, va da se, occorre essere in grado di rilevare correttamente.

- Una spesa ed un numero di iniziative delle amministrazioni locali finalizzate alla prevenzione degli incidenti stradali significativi, che stanno a testimoniare una sensibilità al problema, ma che tuttavia vedono interventi scollegati tra loro e per i quali, spesso, non è disponibile una dimostrazione di efficacia

- Un coinvolgimento sistematico delle strutture del SSR sul tema della sicurezza stradale limitato alle azioni del solo sistema di emergenza-urgenza, mentre è del tutto episodica (e non coinvolge in modo coordinato tutte le competenze disponibili) la loro partecipazione in azioni di prevenzione. Quest'ultima osservazione trova probabilmente origine nel fatto che in numerose azioni a finalità conoscitivo-preventive (quali, ad esempio, l'epidemiologia e la comunicazione del rischio) le strutture sanitarie ricoprono un ruolo specifico indispensabile, ma squisitamente complementare a quello di altre istituzioni (forze di polizia, etc.) e trovano giustificazione/utilizzo solo all'interno di azioni coordinate interistituzionali.

## **OBIETTIVI E STRATEGIE**

### **Obiettivo generale**

Contribuire, a livello locale, a creare le condizioni per una mobilità sicura e sostenibile, riducendo da un lato il drammatico tributo di vittime imposto quotidianamente dagli incidenti stradali, e dall'altro gli ingenti costi sostenuti dallo Stato, dal sistema delle imprese e dalle famiglie a causa di tali incidenti. L'obiettivo di riferimento assunto dal Piano Nazionale sulla sicurezza stradale si basa sulle indicazioni contenute nel secondo programma per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea: riduzione del 40% del numero di morti e feriti entro il 2010.

### **Obiettivi specifici:**

#### **Obiettivo 1: avviare una strategia multisettoriale:**

Avviare una forma stabile di coordinamento e pianificazione degli interventi attraverso una organizzazione a rete delle principali istituzioni coinvolte in tema di sicurezza stradale, dotata di appositi strumenti operativi. Favorire la diffusione delle informazioni e delle buone pratiche riguardo alle atti vita e ritenute di particolare rilevanza.

Le azioni di piano dovranno quindi essere sviluppate puntando prioritariamente all'approccio intersettoriale e all'integrazione tra i livelli di governo e di gestione, sia in senso orizzontale, sia in senso verticale. Promuovere accordi e intese che abbiano come finalità quella di organizzare l'apporto di più soggetti, pubblici e privati, che concordano e si impegnano, ciascuno per le proprie competenze, a collaborare per la realizzazione di interventi volti a migliorare e incrementare le azioni di prevenzione e controllo, la messa a punto di dispositivi organizzativi e infrastrutturali finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale, a sviluppare una rete di informazioni, di attività e servizi finalizzata alla riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze in sintonia con gli obiettivi posti dai Piani Nazionali e Regionali.

#### **Aree di Azione:**

Costituzione di una "Rete di sicurezza"

Sito internet di informazione e documentazione

## **Obiettivo 2: migliorare i comportamenti**

Avviare strategie di contrasto ai principali fattori di rischio legati al comportamento cercando prioritariamente di sviluppare l'integrazione tra le attività di prevenzione, controllo e repressione attraverso progetti e attività multisettoriali.

Costruire e promuovere la cultura della sicurezza stradale attraverso la diffusione di materiali, la realizzazione di momenti formativi e di campagne informative, realizzare interventi di educazione e prevenzione e controllo coordinati, evitando duplicazioni e utilizzando metodiche di provata efficacia sulla popolazione o in particolari categorie considerate a rischio.

### **Aree di Azione:**

Progettazione di un modulo di formazione per studenti e insegnanti per la prevenzione delle problematiche connesse all'uso e abuso di:

Alcol e droghe

Farmaci

Supportare la Scuola sul tema della sicurezza stradale con particolare riferimento alla guida del ciclomotore ed alla promozione di comportamenti responsabili nella popolazione scolastica ed agli adulti in relazione:

#### **A. All'utilizzo dei dispositivi di sicurezza:**

Casco

Cinture

Seggiolini per bambini

#### **B. Alla guida in condizioni di pericolo**

Velocità

Nebbia

Esodo Estivo

Sonno e stanchezza

Distanze di sicurezza

## **Obiettivo 3: migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali**

Ridurre la pericolosità attraverso interventi infrastrutturali, in particolare, nei sistemi ad elevato rischio, relativamente al miglioramento delle intersezioni a raso, della leggibilità dei tracciati e di interventi che favoriscano la moderazione della velocità (tramite interventi mirati alla separazione delle correnti di traffico, alla riorganizzazione dei nodi, alla riorganizzazione della circolazione per l'attraversamento dei centri urbani, all'utilizzo di tipologie di materiali e di segnaletica in grado di garantire maggiore percezione agli automobilisti delle vigenti condizioni di circolazione. Avviare su alcuni punti della rete ad elevato rischio di incidentalità interventi infrastrutturali, sperimentando modelli e metodi di intervento da estendere, in caso di provata efficacia, ad altri punti della rete. Tali interventi dovranno costituire un riferimento almeno provinciale per le metodiche adottate al fine di moderare la velocità in corrispondenza o in prossimità di centri abitati e di proteggere gli utenti deboli della strada.

### **Aree di Azione:**

A. Misure riferite prevalentemente al Sistema infrastrutturale extraurbano

B. Misure riferite prevalentemente al Sistema infrastrutturale urbano

- C. Individuazione di interventi urgenti e prioritari per migliorare la sicurezza sulla viabilità e nei trasporti
- D. Potenziamento e rafforzamento dell'azione di prevenzione/controllo e repressione.

#### **Obiettivo 4: migliorare l'equità tra le categorie di utenti della strada**

Non tutti gli utenti della strada godono degli stessi livelli di sicurezza. Le statistiche indicano che i giovani, le persone più anziane e gli stranieri hanno tassi di mortalità molto più alti che la popolazione in genere. I pedoni, i motociclisti ed i ciclisti sono esposti ad un elevato rischio di morte o di ferita seria se sono coinvolti in incidenti e richiedono la considerazione specifica nei piani per la sicurezza.

Le iniziative di sicurezza che interessano altri utenti della strada, quali ad esempio la velocità, l'alcool ecc. debbono essere prioritariamente pensate per la sicurezza di questi gruppi.

#### **Aree di Azione:**

Utenti deboli della strada (Pedoni, Ciclisti, Ciclomotoristi)  
Giovani  
Anziani  
Lavoratori

#### **Obiettivo 5: migliorare i servizi di emergenza e cura.**

- Potenziamento delle attività di prevenzione e di assistenza
- Migliorare l'assistenza sanitaria sia con la razionalizzazione della rete di emergenza, sia con percorsi di formazione al pronto soccorso
- Coordinamento finalizzato al continuo miglioramento dei servizi sanitari e di assistenza

#### **Obiettivo 6: migliorare lo stato delle conoscenze e della sorveglianza**

Integrare la rilevazione ISTAT avviando un sistema di monitoraggio integrato per sorvegliare il fenomeno e le sue conseguenze sanitarie. Integrare la rilevazione regionale degli incidenti stradali (in convenzione con ISTAT) avviando un sistema di monitoraggio integrato per sorvegliare il fenomeno e le sue conseguenze sanitarie. In particolare, sarà sviluppato il monitoraggio delle conseguenze sanitarie degli incidenti stradali attraverso la creazione di una cartella informatizzata sul trauma con possibilità di trasmissione e raccolta dati, giungendo alla realizzazione di un registro provinciale traumi.

#### **Aree di Azione:**

Istituzione dell'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale regionale.

L'Osservatorio ha la finalità di impegnare in uno sforzo congiunto le istituzioni e la società civile, consentendo così di affrontare la complessità del fenomeno degli incidenti stradale, impegnandosi in particolare a:

- Raccogliere e diffondere i dati statistici sulla incidentalità stradale;
- Progettare e coordinare tutte le iniziative promosse dai vari Enti.