



ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ sul territorio del COMUNE di PESCARA

Marzo 2021

A cura di: Arch. Michela Passerini e Arch. Alessandro Celiberti



CMGSS

Centro Monitoraggio e Gestione
Sicurezza Stradale

PREMESSA

La presente relazione che analizza gli incidenti occorsi nel territorio del Comune di Pescara si fonda sui dati, collezionati e archiviati -nel periodo tra Dicembre 2020 e Febbraio 2021- dal Centro di Monitoraggio e Gestione della sicurezza stradale -reperiti interpellando i seguenti i soggetti preposti alla raccolta di dati incidentalità sul territorio:

- Polizia Municipale
- Carabinieri
- Polizia Stradale

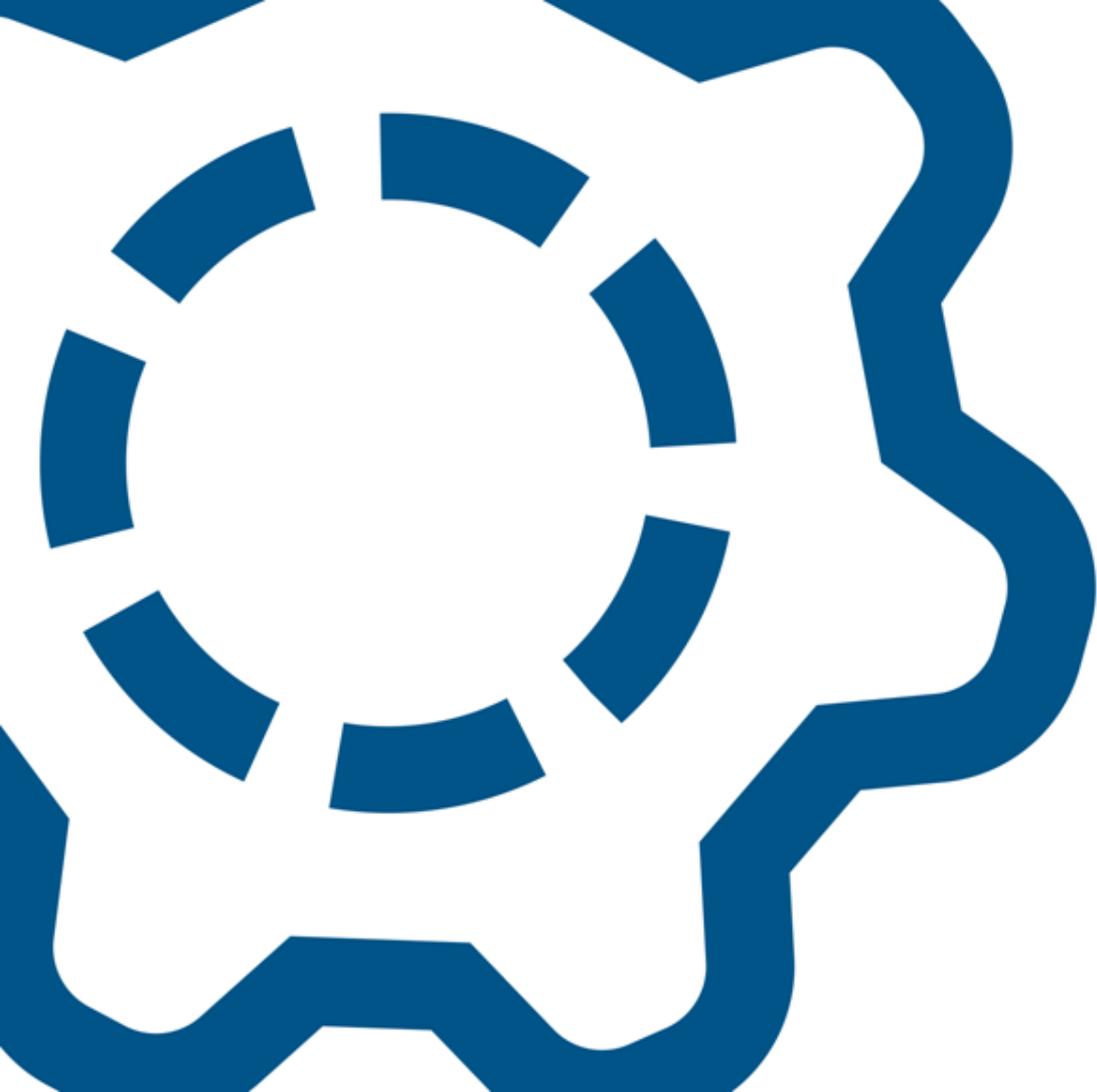
e i soggetti preposti alla collezione, validazione, elaborazione e diffusione dei dati di incidentalità su scala nazionale:

- Istat

I dati provenienti da enti di controllo e gestione del territorio sono raccolti ed archiviati presso le loro sedi fisiche e digitali in tempo reale pertanto è stato possibile ottenere elementi riferiti agli anni dal 2015 al 2020. Il 90% del volume dei dati sugli incidenti è proveniente da Polizia Municipale, il dato proveniente dai Carabinieri è pari al 3% e quanto proveniente dalla Polizia Stradale pari al 7%.

L'Istat –che raccoglie e valida i dati provenienti dagli enti territoriali costituenti il 100% del volume di dati riferiti al territorio pescarese- ai fini del progetto CMGSS dispone – alla data di Febbraio 2021- di dati validati e diffondibili dal 2010 al 2018.

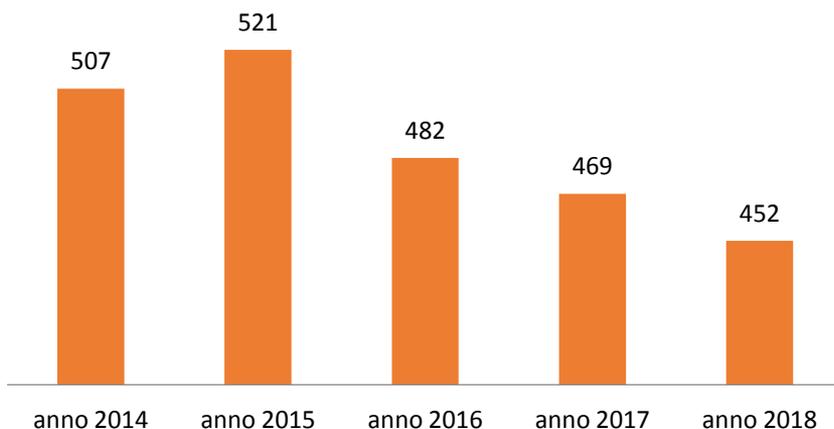
I dati incidentalità ISTAT del 2019 saranno disponibili e pubblicati non prima di Marzo 2021 – ecco spiegato il divario temporale tra la raccolta dei dati e la loro validazione e pubblicazione.



La presente relazione di analisi è un'elaborazione del CMGSS che mette a sistema i dati validati da ISTAT e i dati georeferenziati forniti dagli enti di controllo territoriale , relativi agli anni dal 2014 al 2018, da cui vengono ricavati:

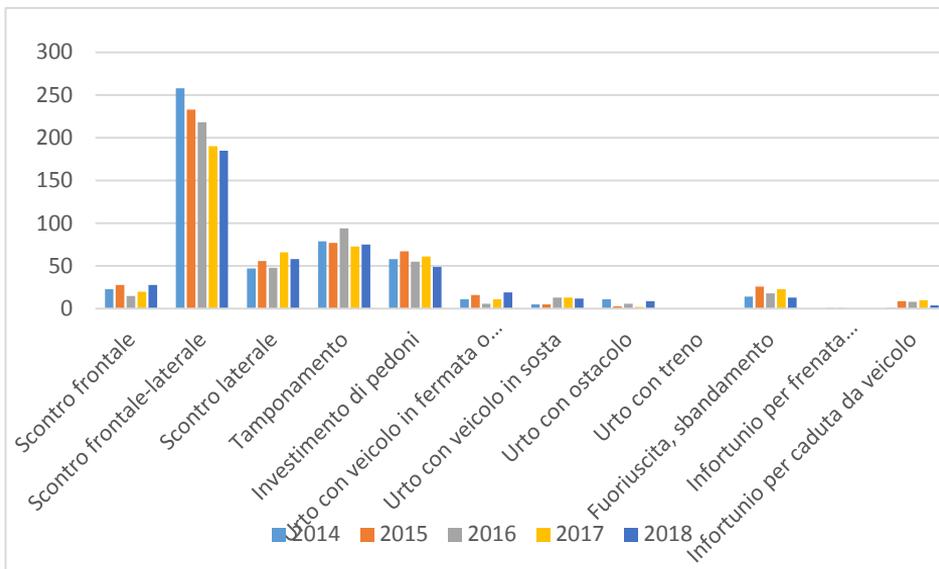
- Il numero degli incidenti stradali con lesioni
- La Localizzazione dell'incidente mediante coordinate geografiche e restituzione di mappa incidentalità elaborata su GIS
- L'esito degli incidenti e la tipologia di lesioni
- La natura dell'incidente
- La tipologia di veicoli coinvolti con particolare attenzione alle seguenti utenze:
 1. Pedoni
 2. Velocipedi
 3. Motociclisti
- L'età e il sesso dei soggetti coinvolti

■ N° incidenti con lesioni alle persone

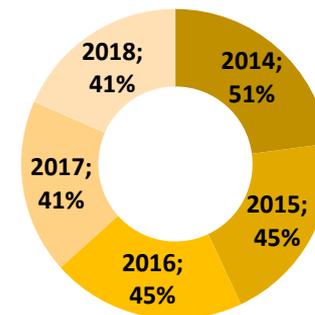


Dai dati ISTAT, si osserva una tendenza al decremento del numero totale di incidenti stradali che hanno coinvolto tutte le tipologie di veicoli negli anni dal 2014 al 2018.

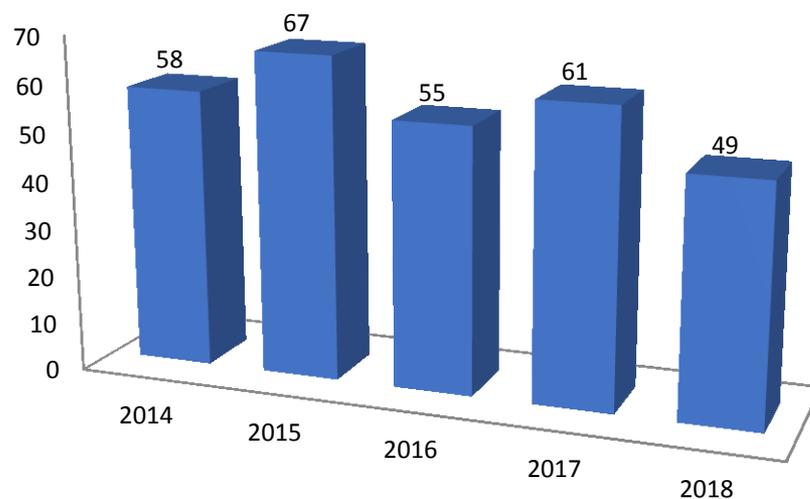
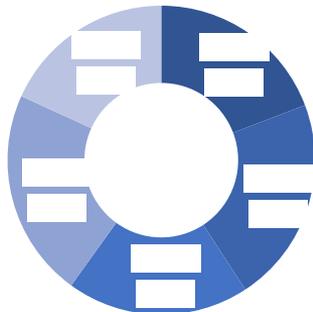
La tendenza mostra una graduale riduzione del numero totale di incidenti stradali nel corso degli anni e **una riduzione pari al 13,25% nell'anno 2018 rispetto al picco dell'anno 2015.**



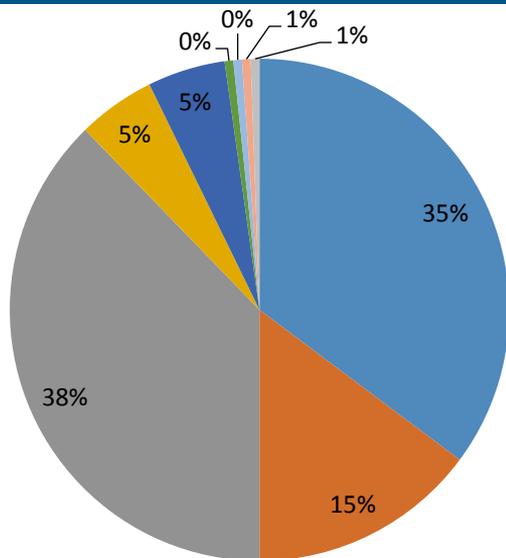
La dinamica scontro frontale-laterale continua a rappresentare – al passare degli anni – la percentuale predominante degli incidenti.



L'investimento di pedoni rappresenta l' 11% -13% sul totale degli incidenti.



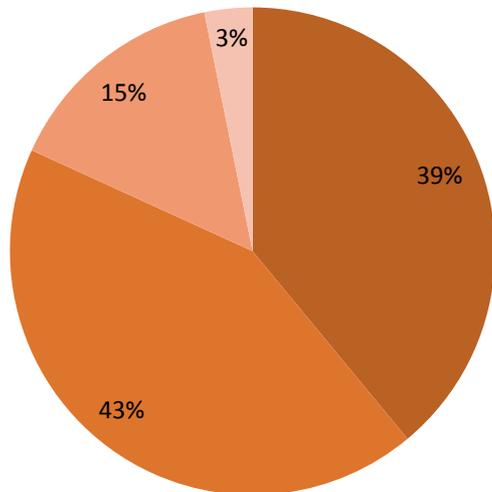
Dati ISTAT si riscontrano variazioni positive e negative che non fanno rilevare una tendenza stabile e alla riduzione di questi incidenti, seppure sia osservabile **una diminuzione** del numero di incidenti che coinvolgono i pedoni nel corso degli anni e **pari al 13% nell'anno 2018** rispetto al picco dell'anno



- Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti
- Procedeva regolarmente
- Circostanza imprecisata
- Manovrava
- Procedeva con eccesso di velocità
- Procedeva contromano
- Sorpassava un veicolo fermatosi per consentire l'attraversamento
- Urtava con il carico il pedone
- Fuoriusciva dalla carreggiata investendo il pedone

DINAMICA RICORRENTE VEICOLO che investe pedone.(2014-2019)

L'analisi dei dati permette di individuare come il comportamento scorretto dell'utenza al volante che persevera nel **NON CONCEDERE LA PRECEDENZA AL PEDONE SULLE STRISCE PEDONALI** sia causa del **35%** di investimenti di pedoni.



■ Attraversava la strada ad un passaggio pedonale non protetto da semaforo o agente

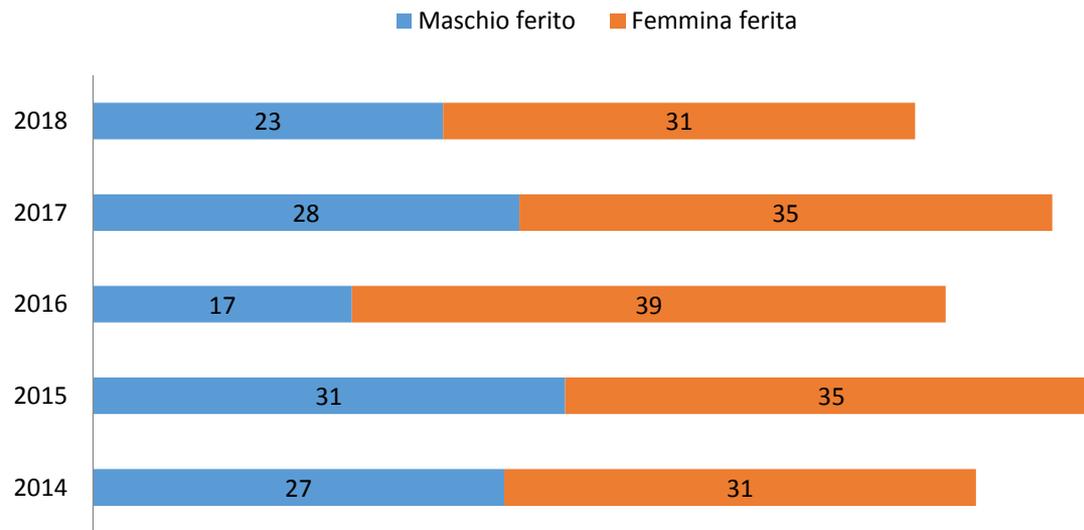
■ Circostanza imprecisata

■ Attraversava la strada irregolarmente

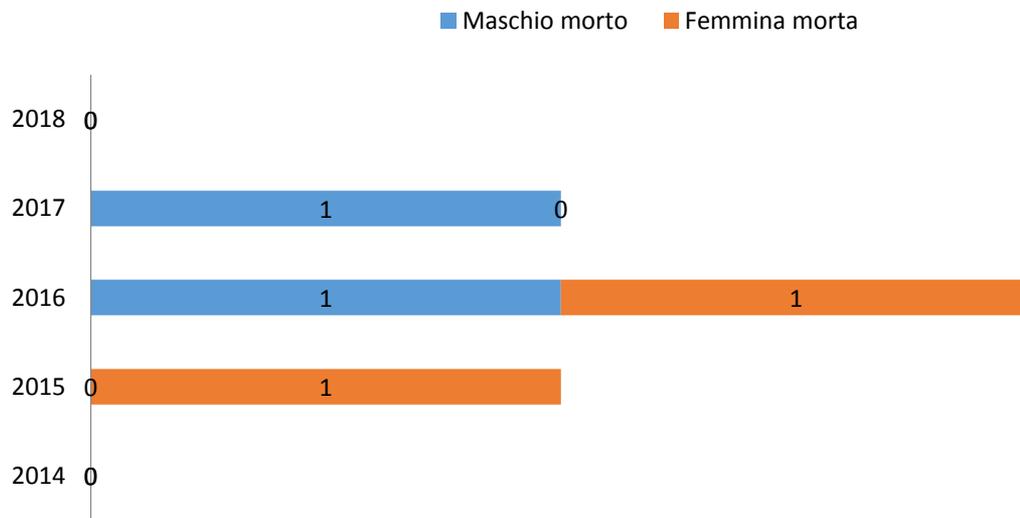
■ Attraversava la strada regolarmente non ad un passaggio pedonale

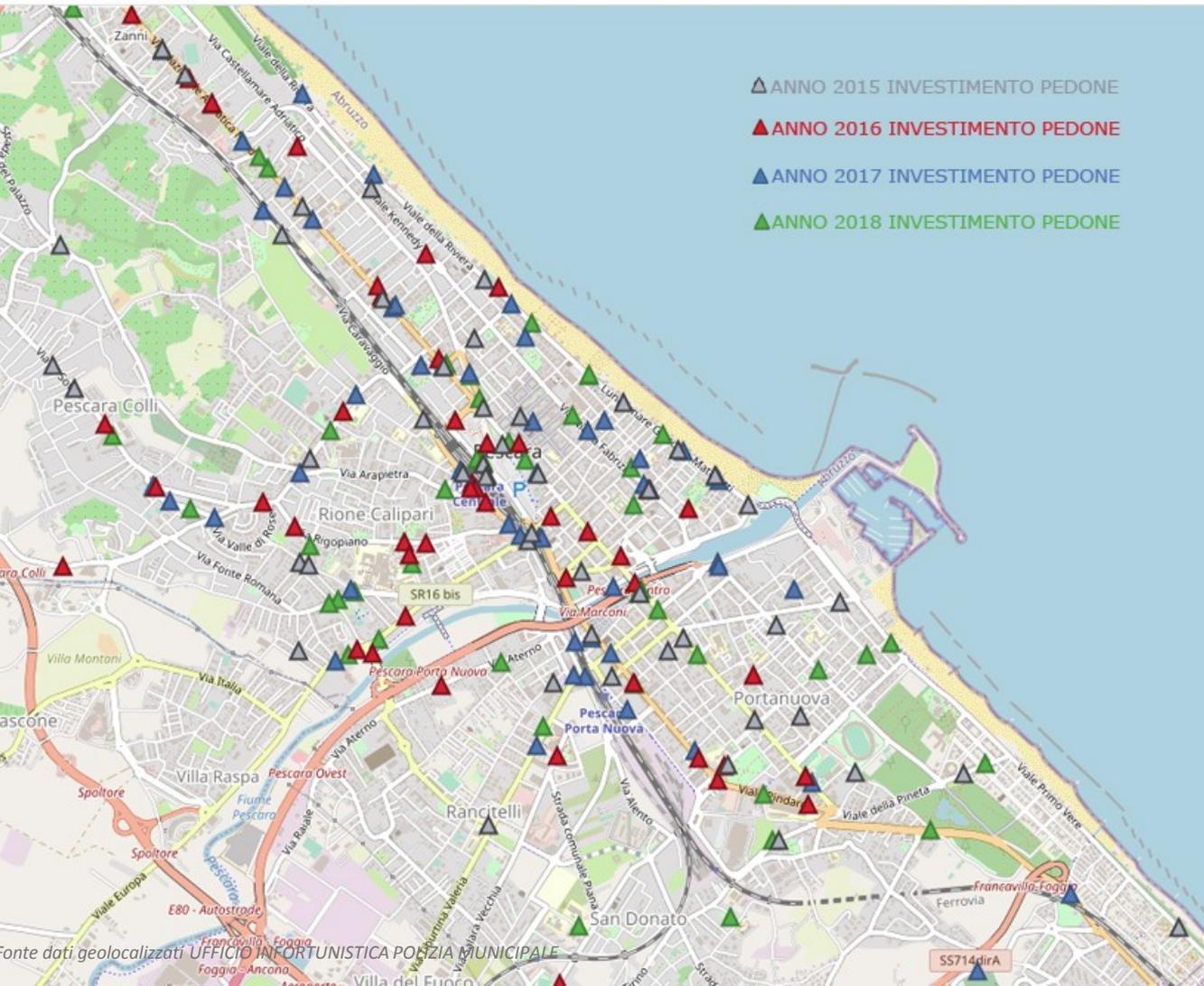
CIRCOSTANZE RICORRENTI INVESTIMENTO PEDONE (2014-2019)

L'analisi dei dati permette di individuare che il **39%** dei pedoni investiti stava **ATTRAVERSANDO LA STRADA ad un PASSAGGIO PEDONALE NON PROTETTO DA SEMAFORO O DA AGENTE.**



I pedoni di sesso femminile risultano coinvolte in investimenti in numero superiore ai maschi.





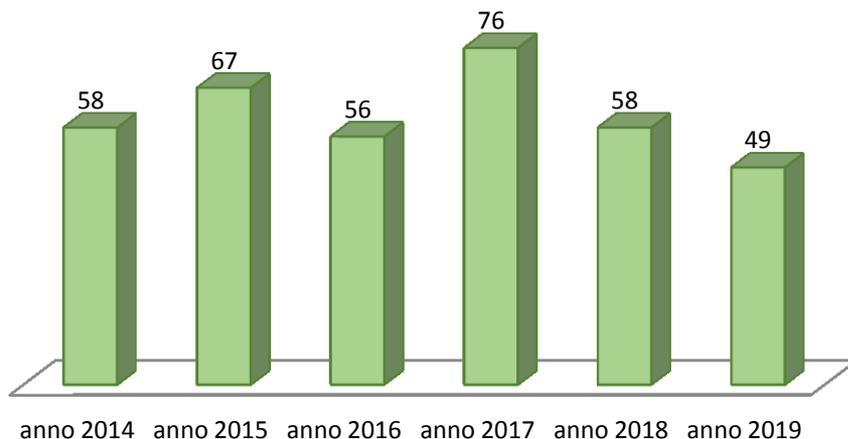
- △ ANNO 2015 INVESTIMENTO PEDONE
- ▲ ANNO 2016 INVESTIMENTO PEDONE
- ▲ ANNO 2017 INVESTIMENTO PEDONE
- ▲ ANNO 2018 INVESTIMENTO PEDONE



Mappa geolocalizzata degli INCIDENTI per INVESTIMENTO DI PEDONE, accaduti dal 2015 al 2018. Le cause degli investimenti sono da ricercarsi principalmente nel comportamento scorretto dei guidatori che non concedono la precedenza ai pedoni, non rispettano i limiti di velocità delle zone 30. Secondariamente, gli investimenti di pedoni, sono correlabili a condizioni ambientali e infrastrutturali che inficiano l'attraversare in sicurezza.



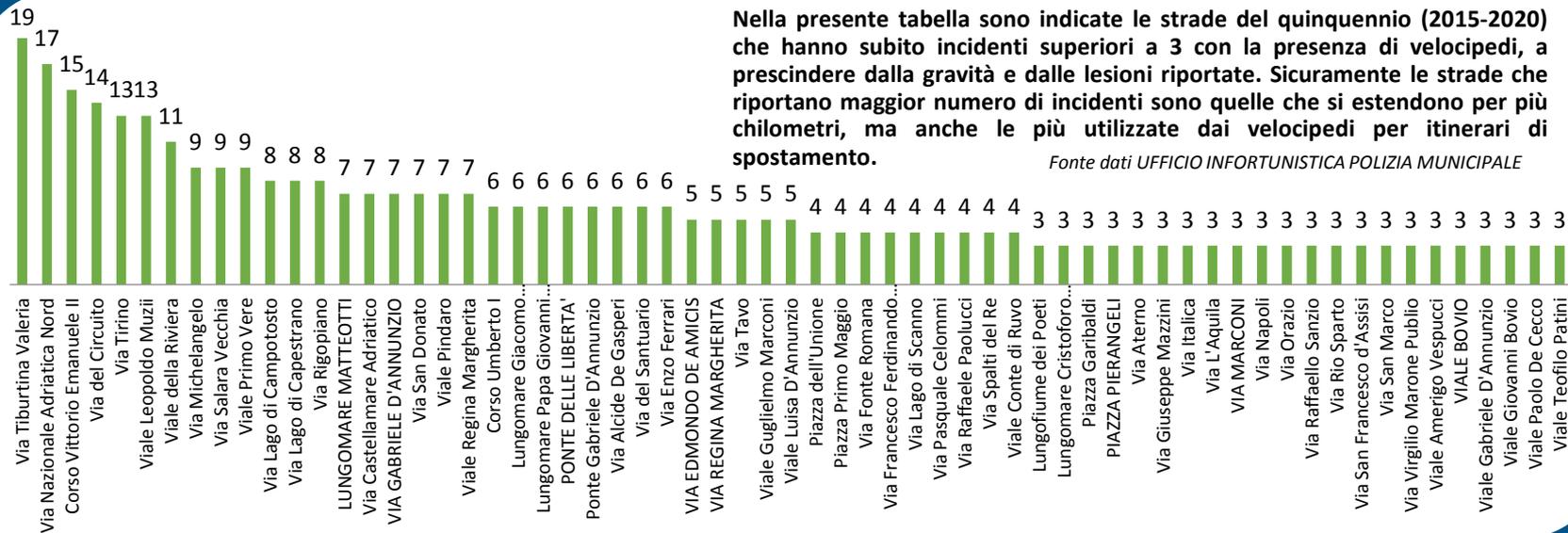
n° CICLISTI coinvolti in incidenti



I ciclisti rimasti vittima di un incidente sono stati, nel quadriennio 2015-2019, 364, con una leggera tendenza all'aumento nel 2017.

Anche in questo caso ci sono fluttuazioni in positivo ed in negativo del dato: infatti sono stati 58 nel 2014, 67 nel 2015, poi una breve discesa a 56 nel 2016, una brusca risalita a 76 nel 2017 fino a scendere nuovamente nel 2018 a 58 e nel 2019 a 49.

Riguardo la tipologia di sinistri e tipo di lesioni riscontrate si rileva che due incidenti si sono rivelati mortali, nel 2015 e nel 2016, mentre per la maggior parte si è trattato di feriti o semplici contusioni.





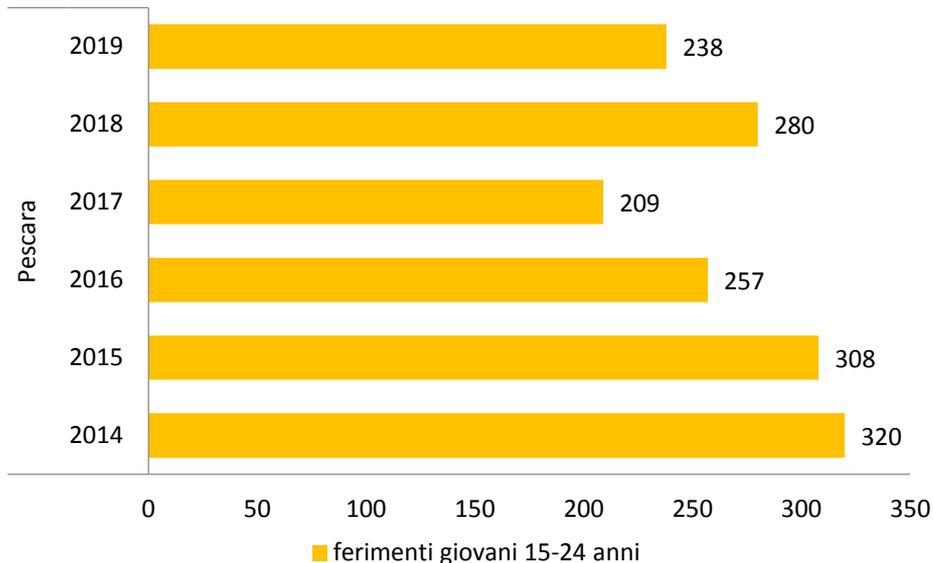
- ◆ ANNO 2015 INCIDENTE con VELOCIPEDE
- ◆ ANNO 2016 INCIDENTE con VELOCIPEDE
- ◆ ANNO 2017 INCIDENTE con VELOCIPEDE
- ◆ ANNO 2018 INCIDENTE con VELOCIPEDE



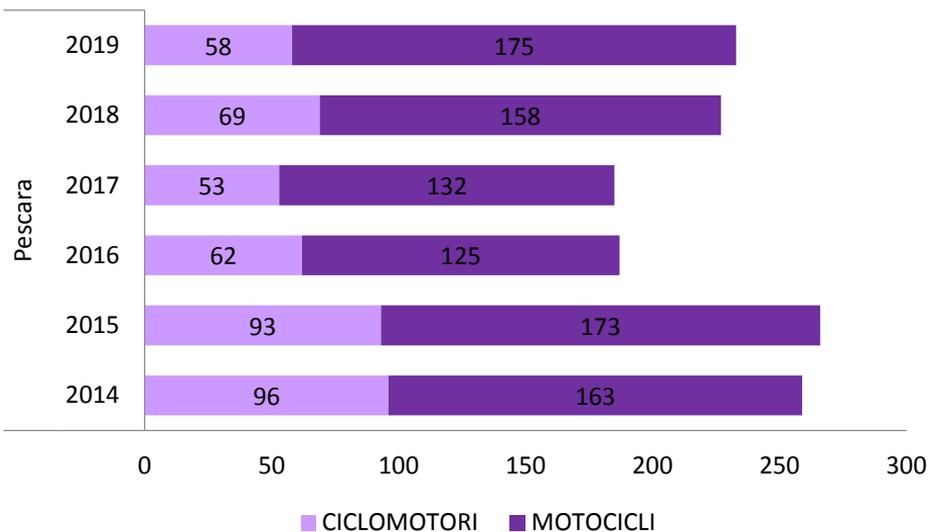
Mappa con geolocalizzazione degli INCIDENTI in cui sono coinvolti VELOCIPEDI accaduti dal 2015 al 2018.

Le cause degli incidenti sono da ricercarsi principalmente nel comportamento scorretto dei guidatori che non concedono la precedenza ai ciclisti, non rispettano i limiti di velocità, svoltano, manovrano o convergono irregolarmente e secondariamente per circostanze legate a guida distratta o indecisa.

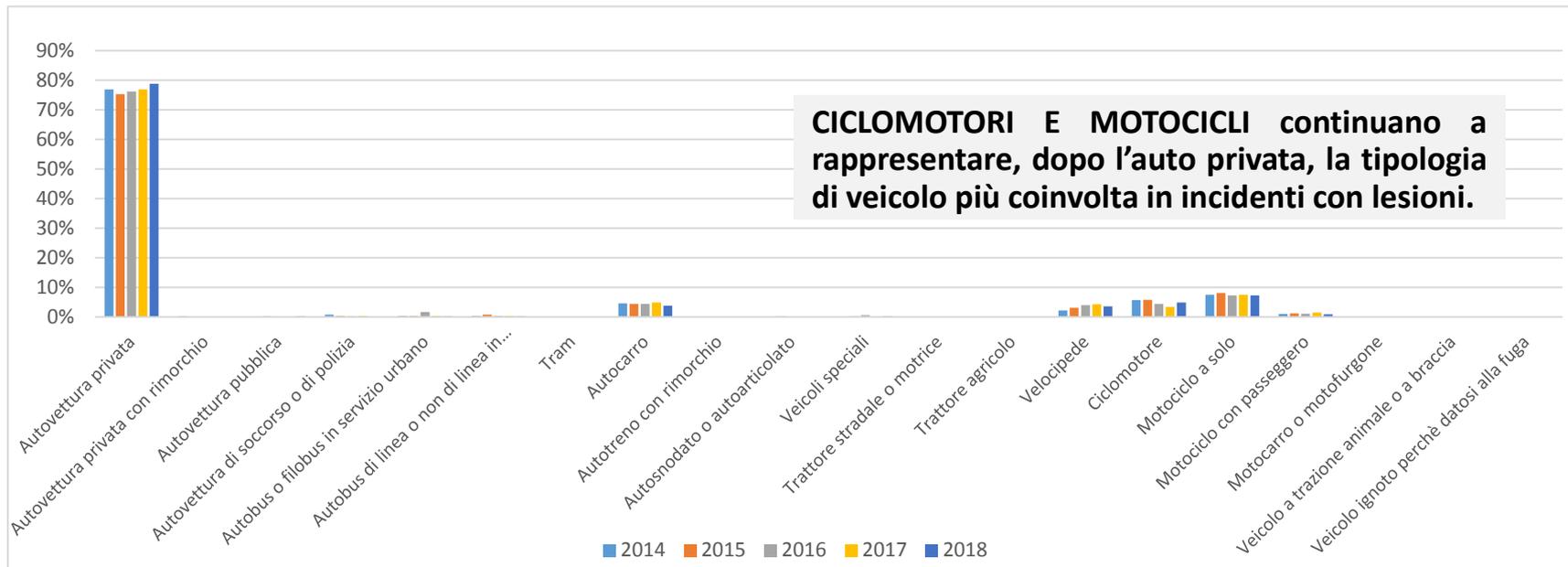




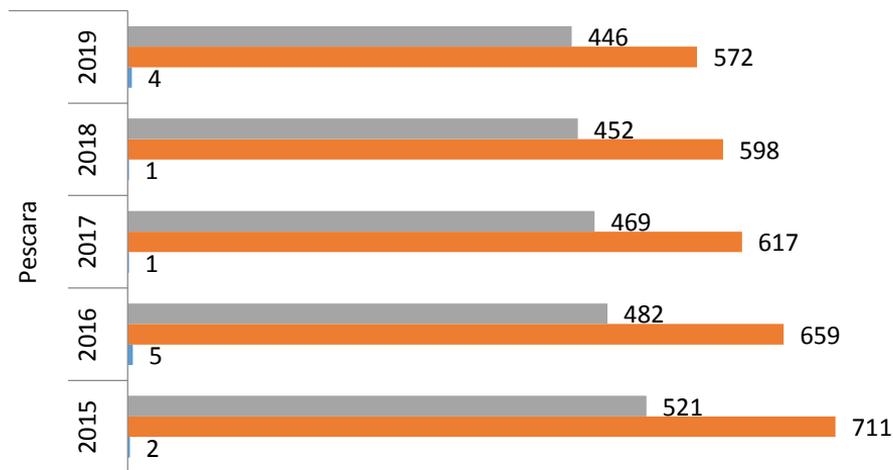
Nella presente tabella sono indicati il numero di giovani – nella fascia di età tra i 15 e i 24 anni-rimasti feriti in incidenti stradali. Dai dati ISTAT si riscontrano fluttuazioni positive e negative che non fanno intendere una tendenza lineare alla riduzione di questi fenomeni.

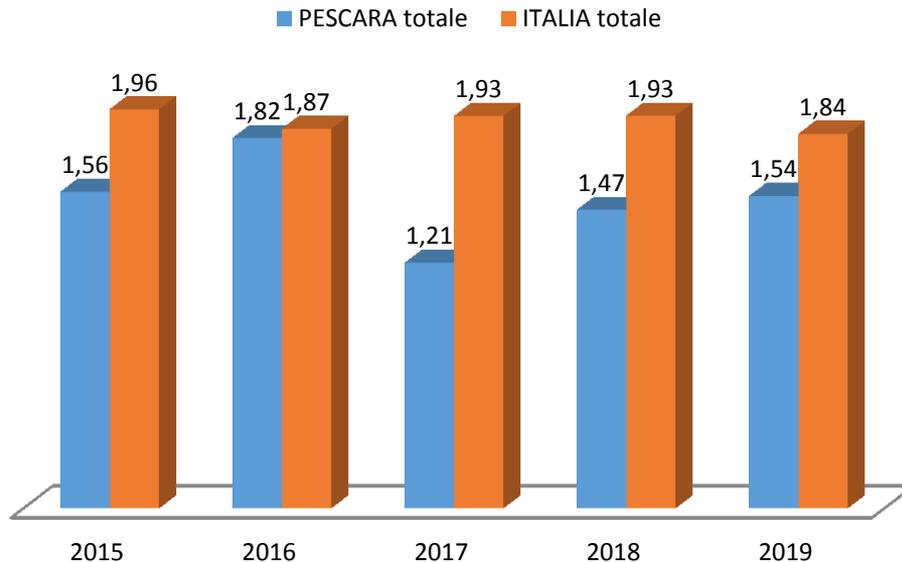


Nella presente tabella sono indicati il numero CICLOMOTORI E MOTOCICLI rimasti coinvolti in incidenti stradali. Non si apprezza una tendenza lineare alla diminuzione della natura di tali incidenti ma si continuano a riscontrare fluttuazioni positive e negative dei dati relativi.



■ incidenti stradali con lesioni alle persone totale ■ n.° di FERITI ■ n.° di MORTI





MORTALITA': morti in incidenti stradali - rispetto al totale degli incidenti (valori per cento) .

Pescara si attesta al di sotto del dato riferito a tutto il territorio nazionale.