

5 Analisi dell'incidentalità

Le analisi proposte in questa parte del documento si prefiggono l'obiettivo di fornire una rappresentazione, sintetica, ma sufficientemente esaustiva, del fenomeno dell'incidentalità stradale all'interno dell'area di studio rappresentata dal territorio comunale di Rovereto. I dati necessari per l'analisi, forniti dalla locale Polizia Municipale, sono riferiti al quinquennio 2006 – 2010.

L'analisi della sicurezza stradale della circolazione è stata condotta a partire dai dati sugli incidenti stradali forniti dalla locale Polizia Municipale. I dati sono relativi agli incidenti stradali (anche senza feriti) che hanno richiesto la presenza di un agente della PM almeno un ferito, rilevati dalla Polizia Municipale sulla rete viaria ordinaria del territorio comunale nel quinquennio 2006 – 2010 (esclusi quindi quelli avvenuti quindi sulla rete autostradale). Complessivamente in tale periodo si sono registrati 1575 sinistri con 709 feriti e 2 deceduti.

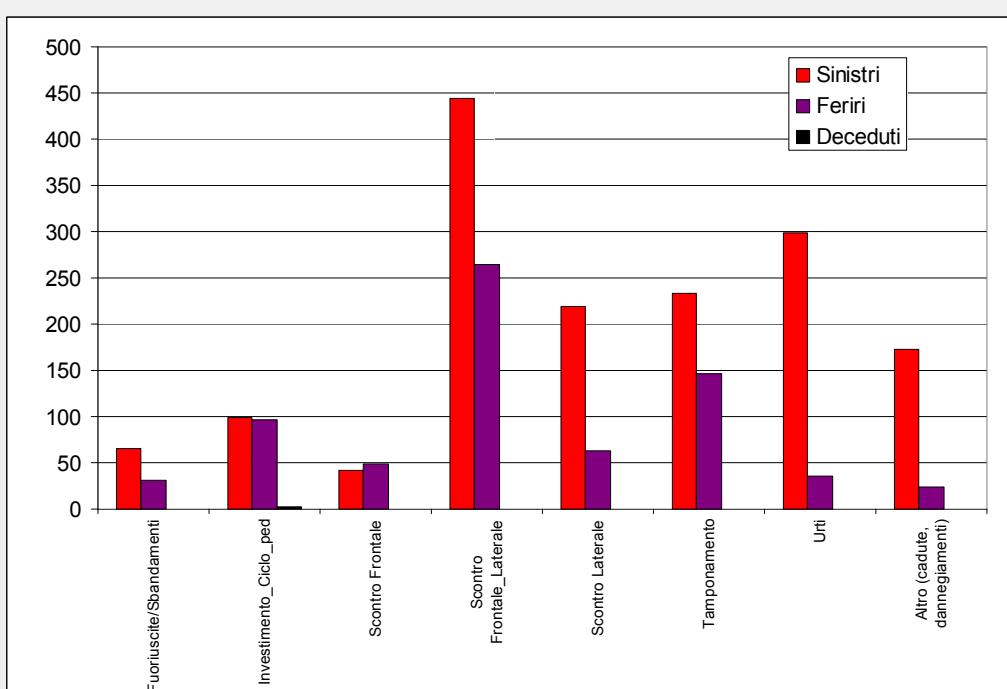
Il trend dell'incidentalità riportato nei diagrammi seguenti mostra come, ad un picco di sinistri e feriti registrato nel 2007 è poi seguita una riduzione del 25% nell'anno successivo a partire dal quale il numero di sinistri e di feriti rimane pressoché costante (con una unica riduzione significativa dei feriti nel 2009). I due deceduti nel periodo in esame si sono registrati rispettivamente nel 2006 e nel 2009.

GIORNO	SINISTRI	FERITI	DECEDUTI
lunedì	239	97	1
martedì	259	127	0
mercoledì	263	117	0
giovedì	273	123	0
venerdì	258	116	0
sabato	191	78	1
domenica	92	51	0
TOTALE	1.575	709	2

Tabella 5.1 Giorni in cui sono avvenuti i sinistri nel periodo 2006 – 2010

ORA	SINISTRI	FERITI	DECEDUTI
0	4	2	0
1	1	0	0
2	1	0	0
3	0	0	0
4	1	0	0
5	2	0	0
6	7	2	0
7	62	27	0
8	93	36	0
9	86	36	0
10	116	34	0
11	125	49	0
12	132	66	0
13	102	50	0
14	119	60	0
15	113	58	0
16	121	60	0
17	153	74	0
18	116	59	1
19	63	33	1
20	40	23	0
21	30	21	0
22	21	10	0
23	12	4	0
TOTALE	1.520	704	2

Tabella 5.2 Ore in cui sono avvenuti i sinistri nel periodo 2006 – 2010 (dato disponibile per il 96% dei sinistri)



L'analisi del giorno e dell'ora in cui sono avvenuti i sinistri ha evidenziato un picco nella giornata di giovedì (273 sinistri) e un minimo in quella di domenica (92 sinistri). I dati orari mostrano il picco nelle ore pomeridiane (153 sinistri alle 17:00). Rispetto al fenomeno delle "stragi del sabato sera" i dati non mostrano particolari criticità anche se probabilmente tale indicazione è "falsata" dal fatto che la Polizia Municipale tendenzialmente non effettua servizio nelle ore notturne.

L'analisi delle condizioni meteo mostrano come le stesse hanno inciso solo marginalmente sulle cause essendo ben il 74% dei sinistri avvenuto con cielo sereno.

AMBITO	SINISTRI	FERITI	DECEDUTI
sereno	1.126	525	0
sole radente	1	2	0
nuvoloso	169	88	1
vento forte	4	0	0
nebbia	1	0	0
pioggia	210	85	1
ghiacciato	4	0	0
neve	8	4	0
TOTALE	1.523	704	2

Tabella 5.3 Condizioni meteo nelle quali sono avvenuti i sinistri nel periodo 2006 – 2010 (dato disponibile per il 89% dei sinistri)

Per quanto riguarda l'ambito i dati mostrano come più della metà dei sinistri è avvenuto in corrispondenza di tratti rettilinei mentre circa il 33% si è registrato presso le intersezioni

ELEMENTO STRADALE	SINISTRI	FERITI	DECEDUTI
Intersezione	467	269	1
rettilineo	854	352	1
curva	89	57	0
TOTALE	1.410	678	2

Tabella 5.4 Elemento stradale sul quale sono avvenuti i sinistri nel periodo 2006 – 2010 (dato disponibile per l'88% dei sinistri)

Rispetto alla tipologia dei sinistri, quelli che hanno registrato il maggior numero di eventi sono stati lo scontro frontale

laterale e gli urti, seguiti dal tamponamento e dallo scontro laterale. Da segnalare il notevole numero di sinistri che hanno coinvolto gli utenti deboli (pedoni e ciclisti). In particolare i dati confermano come in ogni sinistro in cui tali utenti sono coinvolti si registri almeno un ferito. Anche gli unici due deceduti sono stati dei pedoni investiti da automobili.

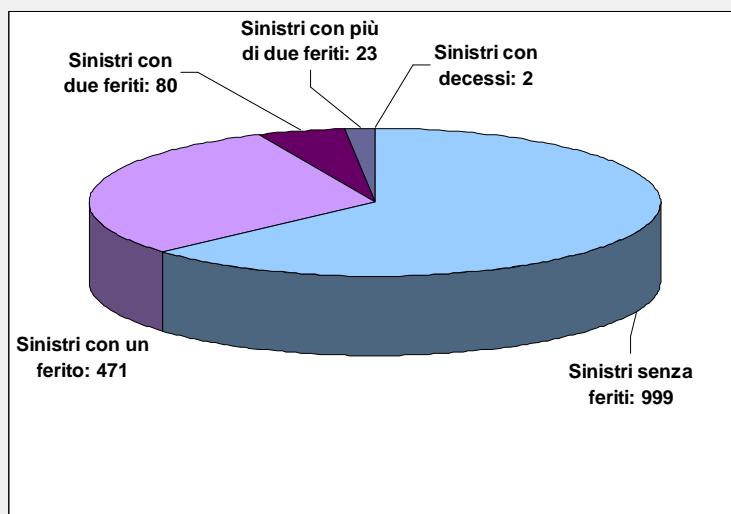
TIPOLOGIE	SINISTRI	FERITI	DECEDUTI
Fuoruscite/Sbandamenti	66	31	0
Investimento Ciclo pedonale	99	96	2
Scontro Frontale	42	49	0
Scontro Frontale Laterale	444	264	0
Scontro Laterale	219	63	0
Tamponamento	233	146	0
Urti	299	36	0
Altro (cadute, danneggiamenti)	173	24	0
TOTALE	1575	709	2

Tabella 5.5 Tipologia dei sinistri avvenuti nel periodo 2006 – 2010

Nel periodo di analisi gli incidenti più gravi sono stati, come detto i due che hanno provocato altrettanti decessi. Si sono poi verificati 23 sinistri con più di due feriti e 80 con due feriti. Circa mille sinistri non hanno registrato feriti.

Sulla base dei dati forniti è stata effettuata la geocodifica di tutti i sinistri verificatisi nel periodo 2006 – 2010. La loro localizzazione (Figura 5.1) consente di individuare i luoghi caratterizzati da una particolare ricorsività incidentale. La struttura del database ha reso possibile l'esatta ubicazione di 807 sinistri (punti), mentre per i restanti 768 è stato possibile individuare solo la strada (arco).

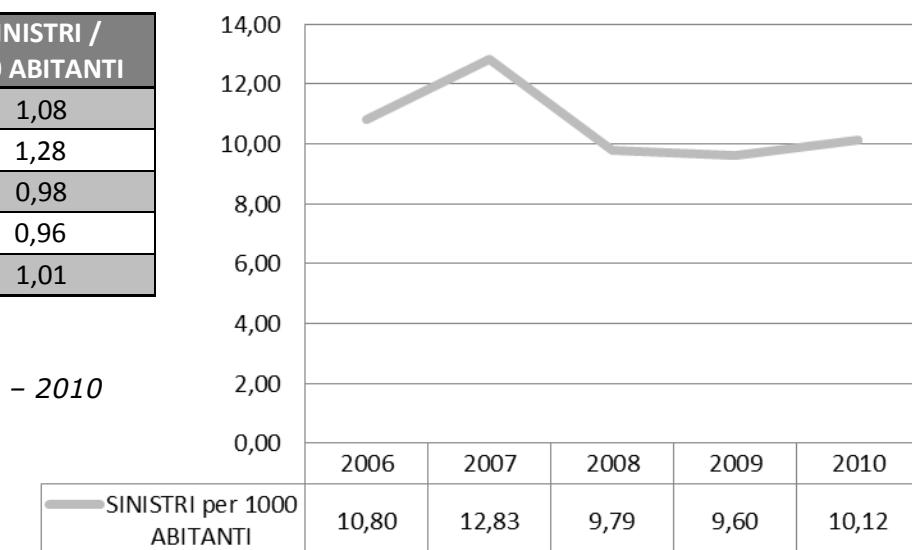
Sul richiamato allegato grafico sono indicati i "luoghi" nei quali sono avvenuti gli 807 incidenti puntuali (sono aggregati in un unico "pallino" i dati di tutti gli incidenti accaduti nel medesimo punto). E' stato così possibile individuare sia i luoghi più pericolosi (maggior occorrenza di sinistri nel medesimo punto) che quelli dove si sono registrati i sinistri più gravi (maggior numero di feriti o di deceduti). I sinistri di cui si è a conoscenza della sola indicazione generica della strada sono stati aggregati rispetto alla stessa strada consentendo così di individuare gli assi maggiormente incidentati).





ANNO	POPOLAZIONE RESIDENTE	SINISTRI	MORTI	SINISTRI / 100 ABITANTI
2006	35543	384	2	1,08
2007	35858	460	2	1,28
2008	36449	357	1	0,98
2009	37071	356	1	0,96
2010	37566	380	0	1,01

Tabella 5.6 Andamento dei sinistri avvenuti nel periodo 2006 – 2010

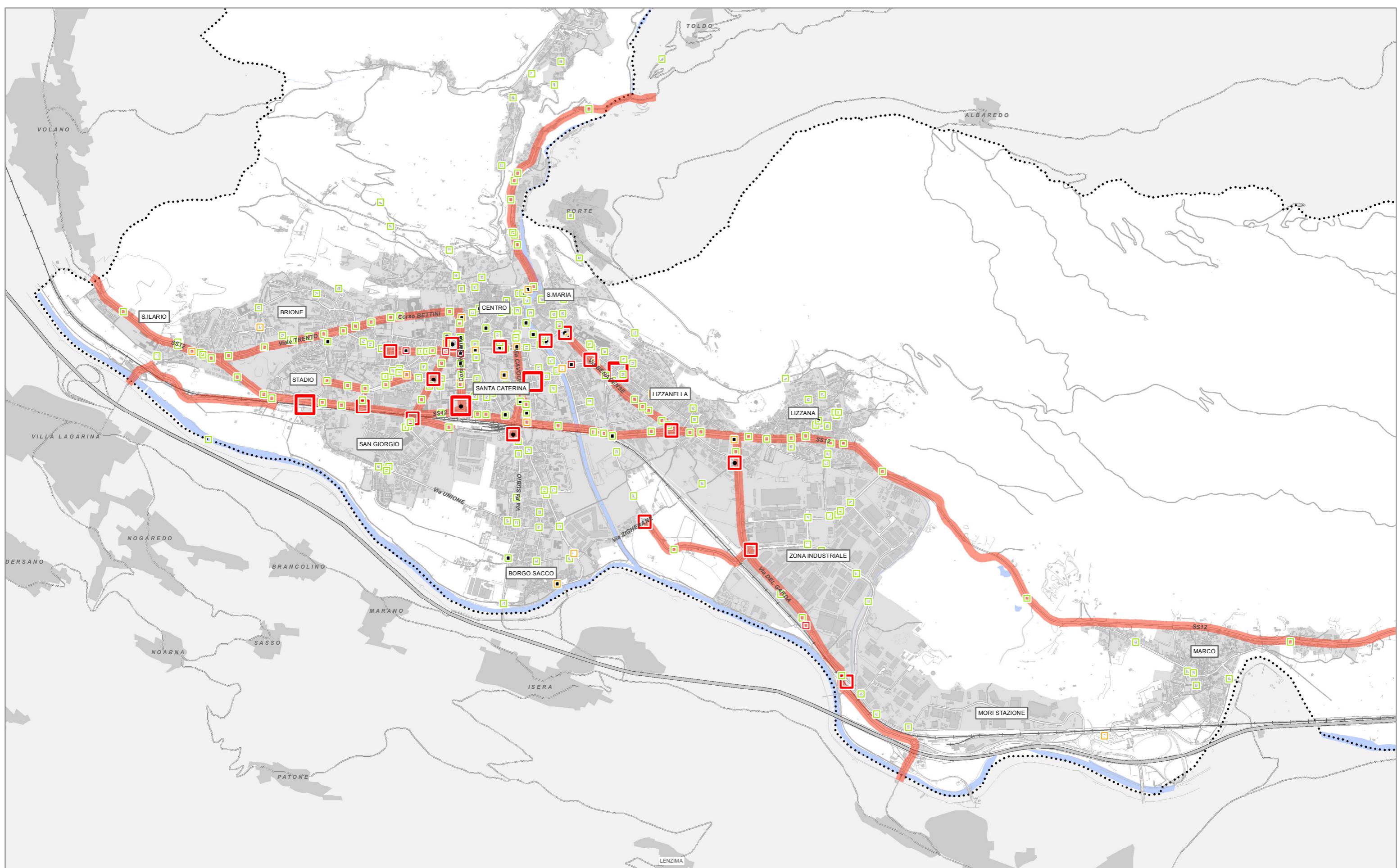


L'incidentalità in rapporto alla popolazione

In rapporto alla popolazione, l'analisi dell'incidentalità mostra una sostanziale omogeneità con un tendenza al rialzo a eccezione di un picchio significativo dell'anno 2007 dove la crescita del numero di sinistri è più significativa. Si evidenzia comunque un sostanziale livellamento del numero di incidenti negli ultimi tre-quattro anni, a cui va posto un termine intervenendo in modo deciso per una sua diminuzione in linea con gli obiettivi posti dall'Unione Europea.

In rapporto ad altre realtà l'indice di incidentalità così misurato (1,01 come da tabella) non risulta così elevato (ad esempio è sotto la media dell'indice calcolato per le 50 maggiori città italiane, pari 1,25 secondo un recente rapporto di Euromobility), ma comunque superiore a diverse città anche grandi.

La criticità maggiore a Rovereto è legata comunque alla localizzazione degli incidenti. Come mostra la Figura 5.1, i "punti neri" e le tratte più incidentate non riguardano solamente le strade di transito e quelle maggiormente trafficate, ma anche strade di quartiere inserite nel cuore del tessuto urbano. A rendere ancor più severo il giudizio, il fatto che alla numerosità degli incidenti è associata spesso una gravità alta, legata ad un alto numero di feriti e morti che dovrebbe essere inconciliabile con i contesti in cui gli incidenti avvengono. Un caso per tutti, la serie di incidenti registrati, soprattutto in corrispondenza delle intersezioni, lungo l'asta via Baratieri – via Paoli – via Fontana – via Dante.



Numero sinistri incroci (2006-2010)

- ◻ Meno di cinque sinistri
- ◻◻ Da cinque a dieci sinistri
- ◻◻◻ Più di dieci sinistri
- Utenza debole coinvolta

Gravità sinistri incroci (2006 - 2010)

- ◻ Nessun ferito
- ◻◻ Meno di cinque feriti
- ◻◻◻ Più di cinque feriti o con morti

Assi stradali pericolosi (2006-2010)

Archi stradali con più di 10 sinistri o con oltre 5 feriti o con morti

Perimetro centro abitato

Confine comunale

INCIDENTALITÀ'
fonte dati incidentalità della polizia municipale (2006-2010)

Figura

5.1

Scala 1:25000