statistiche focus

9 novembre 2015

Istat

http://www.istat.it

Centro diffusione dati
tel. +39 06 4673.3102

Ufficio stampa
tel. +39 06 4673.2243-44
ufficiostampa@istat.it

INCIDENTI STRADALI IN LIGURIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Liguria 8.387 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 58 persone e il ferimento di altre 10.637. Rispetto all'anno precedente si registra una netta riduzione degli incidenti (-4,4%) e dei feriti (-4,0%), diminuzioni più consistenti di quelle rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada si riduce del 31,8% a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA. LIGURIA.
Anni 2013 e 2014,valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Imperia	959	10	1.189	1.047	18	1.304	-8,4	-44,4	-8,8
Savona	1.515	9	1.987	1.573	22	2.012	-3,7	-59,1	-1,2
Genova	5.104	35	6.382	5.324	40	6.598	-4,1	-12,5	-3,3
La Spezia	809	4	1.079	829	5	1.161	-2,4	-20,0	-7,1
Liguria	**8.387**	**58**	**10.637**	**8.773**	**85**	**11.075**	**-4,4**	**-31,8**	**-4,0**
Italia	**177.031**	**3.381**	**251.147**	**181.660**	**3.401**	**258.093**	**-2,5**	**-0,6**	**-2,7**

Posizionamento della Liguria rispetto agli obiettivi europei

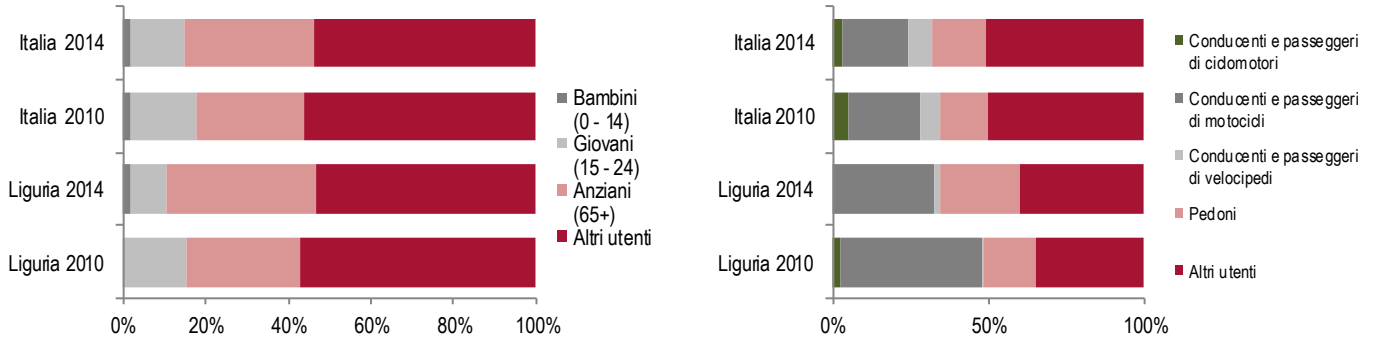
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Liguria si posiziona tra quelle che hanno conseguito una riduzione superiore alla media nazionale: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 66,5% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Liguria le vittime della strada si riducono del 31% (-17,8% in Italia). Fra il 2010 e il 2014, l'indice di mortalità diminuisce da 0,9 a 0,7 nel complesso del territorio regionale mentre si mantiene stabile (1,9) a livello nazionale.

L'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) è quello per il quale il conseguimento di miglioramenti significativi appare più problematico. In Liguria nel 2014 l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età deceduti in incidente stradale sul totale, risulta nell'insieme di poco superiore alla media nazionale (Liguria 46,6%, Italia 46,1%), con una differenza di 5 punti percentuali per la classe degli ultrasessantacinquenni (Liguria 36,2%, Italia 31,2%). Il numero di utenti vulnerabili per l'età deceduti è diminuito fra il 2010 e il 2014 del 25%, una riduzione quasi doppia rispetto a quella osservata su scala nazionale (-13,6%).

Riguardo agli utenti vulnerabili classificati secondo il ruolo (conducenti e passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni), il peso relativo delle vittime sul totale (circa il 60%) è superiore di oltre 11 punti percentuali a quello nazionale (49,3%). Da segnalare, infine, la dinamica crescente tra il 2010 e il 2014 del peso relativo di pedoni deceduti, molto più marcata in Liguria (da 16,7% a 25,9%) che nel resto del paese (da 15,1% a 17,1%) (Figura 1).

FIGURA 1. UTENTI VULNERABILI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER ETÀ E RUOLO, LIGURIA E ITALIA.
Anni 2010 e 2014, valori percentuali



Il rischio di incidente stradale

Tra il 2013 e il 2014 sia l'indice di mortalità che quello di gravità diminuiscono di 0,3 punti percentuali (rispettivamente da 1,0 a 0,7 e da 0,8 a 0,5). Il numero di comuni in cui l'indice di lesività risulta in aumento è maggiore di quello nei quali si è ridotto (Figura 3). Data la sua estensione e incidenza sui flussi di traffico, una larga parte del numero totale di incidenti avviene lungo l'Aurelia. Elevati indici di mortalità e lesività sono stati registrati in alcune strade dell'entroterra e, in particolare, lungo le autostrade. Se l'A10 a Ponente e l'A12 a Levante da sole rappresentano oltre i due terzi degli incidenti autostradali del 2014, è stata la A26 a registrare l'indice di mortalità significativamente più elevato: 5,2.

FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE – LIGURIA. Anno 2014, indicatori

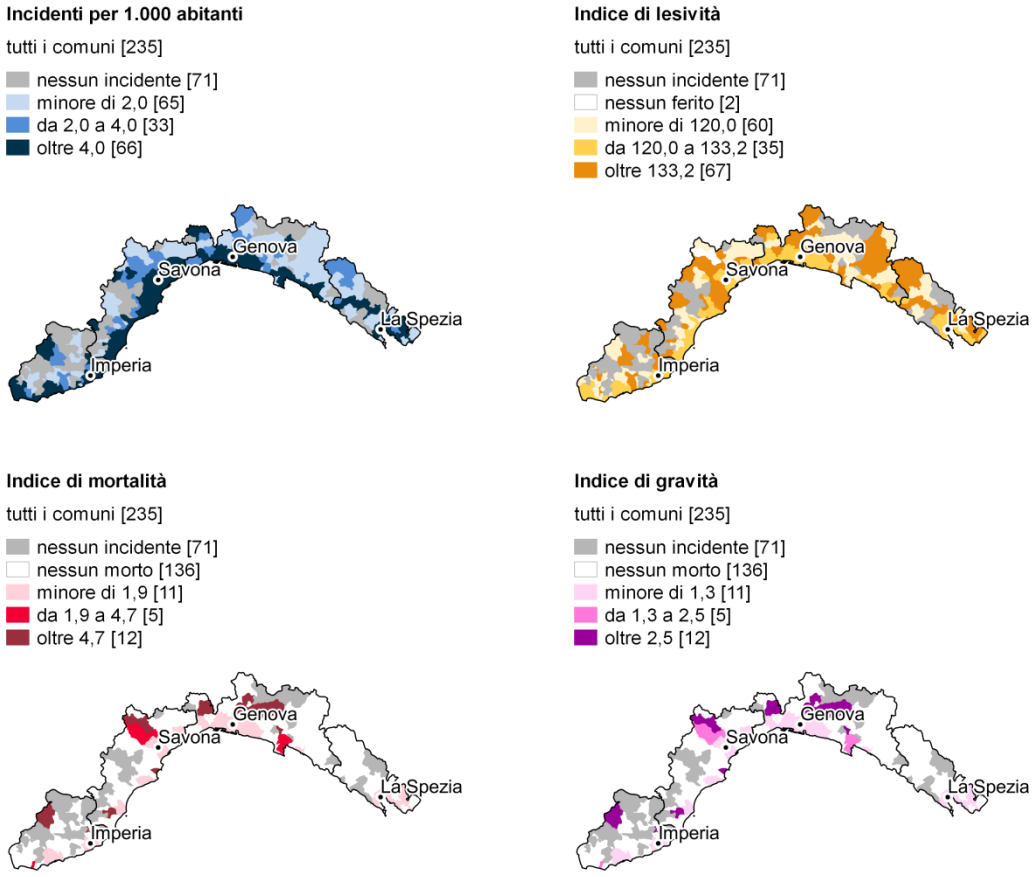
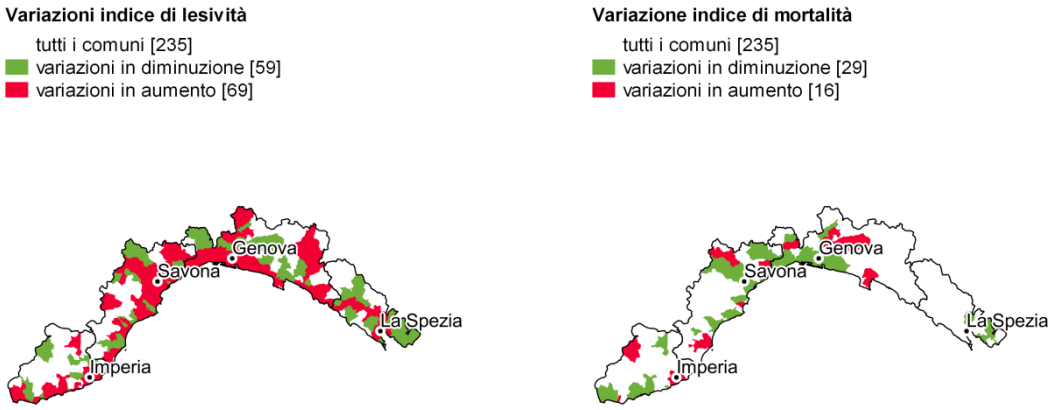


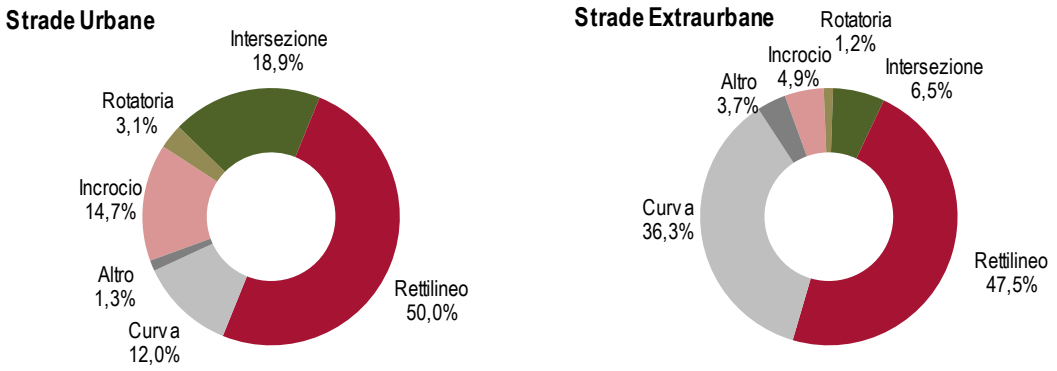
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ – LIGURIA. Anni 2013-2014,variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (7.187, l' 85,7% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 35 vittime (60,3%) e 8.840 feriti (83,1%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire su quelle extraurbane e in autostrada (rispettivamente 2,6 e 1,4 decessi ogni 100 incidenti, contro un valore di 0,5 nelle strade urbane). Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono del 3,1% in ambito urbano, del 9,0% sulle autostrade e del 14,8% sulle altre strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (50,0% del totale) che su quelle extraurbane (47,5%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza di un'intersezione rappresentano il 18,9% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di un incrocio (14,7%) e in curva (12,0%). Nelle strade extraurbane il 36,3% degli incidenti si verifica in curva, il 6,5% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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



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

I mesi e le e 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 aprile e settembre si contano 4.536 incidenti (il 54,1% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subìto lesioni 5.784 persone (54,4% del totale annuo) e 33 sono decedute (56,9%, Figura 5).

Il 79,0% 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 4 e le 6 (in particolare 4,9 morti ogni 100 incidenti fra le 4 e le 5) e nelle prime ore della notte, con valori di molto superiori alla media giornaliera (0,7) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte concentrano quasi il 42% degli incidenti notturni, il 46,2% delle vittime e il 41,5% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a più di 1,6 decessi ogni 100 incidenti. Il valore massimo della mortalità è raggiunto il sabato notte, con 3,3 decessi ogni 100 incidenti (5,6 per le sole strade extraurbane).

FIGURA5. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, LIGURIA.
Anno 2014, composizioni percentuali

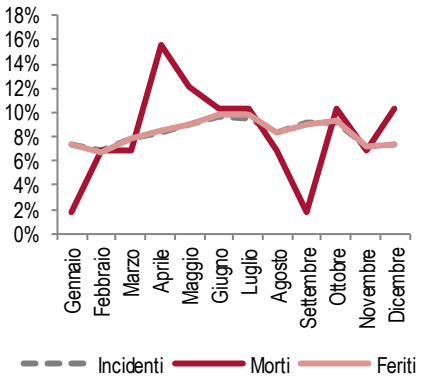


FIGURA6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, LIGURIA.
Anno 2014, valori percentuali

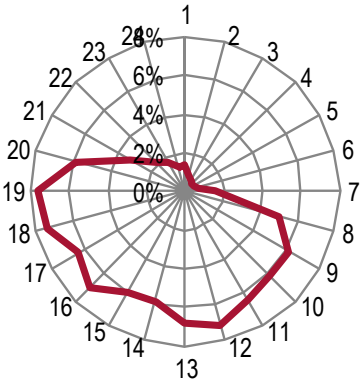
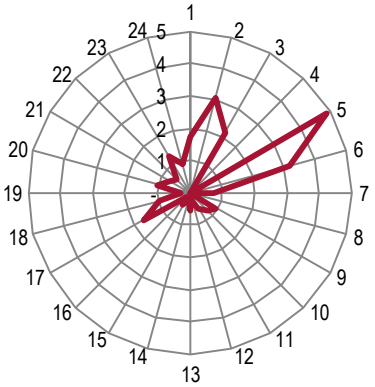


FIGURA7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, LIGURIA.
Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Liguria quasi il 73% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)[1]; considerando anche I Comuni di Cintura si arriva al 97,6% del totale, cosicché i comuni delle Aree interne incidono solo per il restante 2,4%.

Nel complesso dei Centri, il numero degli incidenti è diminuito rispetto al 2013 di circa il 4%, il numero dei feriti del 3,6% e quello dei morti di quasi un terzo (Prospetto 2).

PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITIPER TIPOLOGIA DI COMUNE, LIGURIA. Anno 2014 (valori assoluti e variazioni percentuali)

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	7	5.815	29	7.256	-3,1	-29,3	-1,7
Polo intercomunale	2	276	2	360	4,9	-	9,4
Cintura	123	2.094	19	2.730	-7,7	-36,7	-9,6
Totale Centri	**132**	**8.185**	**50**	**10.346**	**-4,1**	**-31,5**	**-3,6**
Intermedio	76	189	7	273	-12,9	-41,7	-13,1
Periferico	26	12	1	17	-40,0	-	-39,3
Ultra periferico	1	1	-	1	-	-	-
Totale Aree interne	**103**	**202**	**8**	**291**	**-15,1**	**-33,3**	**-15,2**
Liguria	**235**	**8.387**	**58**	**10.637**	**-4,4**	**-31,8**	**-4,0**

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne. In questa area nel 2014 è stato registrato il valore più elevato dell'indice di mortalità (4 contro lo 0,7 della media regionale) e il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (2,7, contro lo 0,5 della media regionale). Tali valori indicano peraltro un miglioramento rispetto ai livelli del 2013 (rispettivamente, 5 e 3,4) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità diminuiscono anche nei Centri, passando rispettivamente da 0,9 a 0,6 e da 0,7 a 0,5.

[1]In Liguria si contano 9 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede il 58,2% della popolazione. Nelle aree di Cintura ricadono 123 comuni con il 33,1 % della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 103 comuni nei quali abita l'8,7% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (63,2%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (1.994 casi, 5 vittime e 2.619 feriti), seguita dal tamponamento (1.473 casi, 4 decessi e 2.114 persone ferite). Le tipologie più pericolose sono lo scontro frontale (2,5 decessi ogni 100 incidenti), l'urto con ostacolo accidentale (2,4) e la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (1,5%). Con una media di 1,2 morti ogni 100 incidenti, gli incidenti a veicoli isolati risultano più rischiosi di quelli tra veicoli (0,4 morti ogni 100 incidenti).

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la guida distratta, la velocità elevata e il mancato rispetto della precedenza e/o di semafori sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 45,5% dei casi. Sulle sole strade extraurbane la guida distratta incide per il 19,7% del totale, la velocità troppo elevata per il 23,9% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 15,7% (Tavola 14, in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (5,0 per centomila) e gli ultrasessantacinquenni (4,7 per centomila). Il 65,5% delle vittime e il 66,3% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano l'8,6% delle vittime e il 20,2% dei feriti; i pedoni sono il 25,9% dei deceduti e il 13,5% dei feriti. Il 60,0% dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da persone over65; nella stessa classe di età rientra quasi il 37% dei feriti. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 1341,1 per la classe di età 15-29 anni e a 873,6 per la classe 30-44 anni (Figure 8-11) [(b)].

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

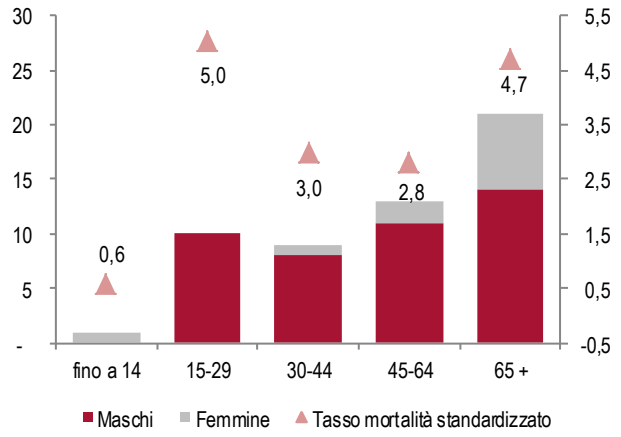


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. LIGURIA. Anno 2014, valori assoluti

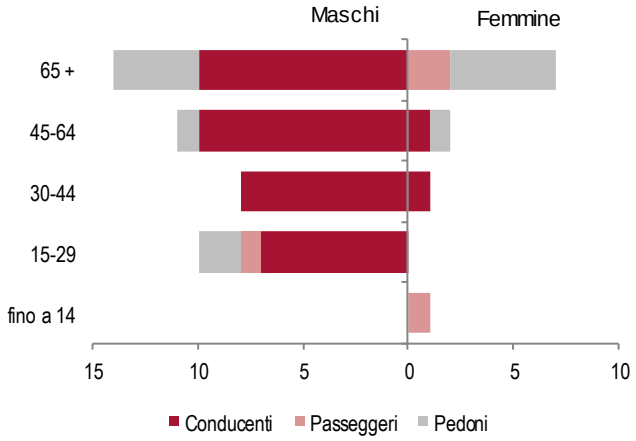


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti), **E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO** (asse destro, valori per 100.000 abitanti), **LIGURIA.** Anno 2014

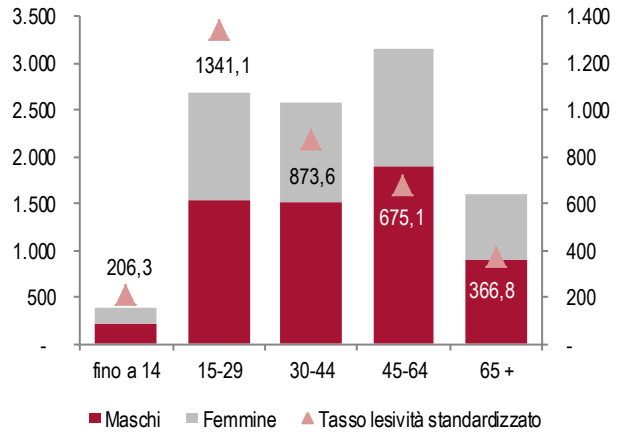
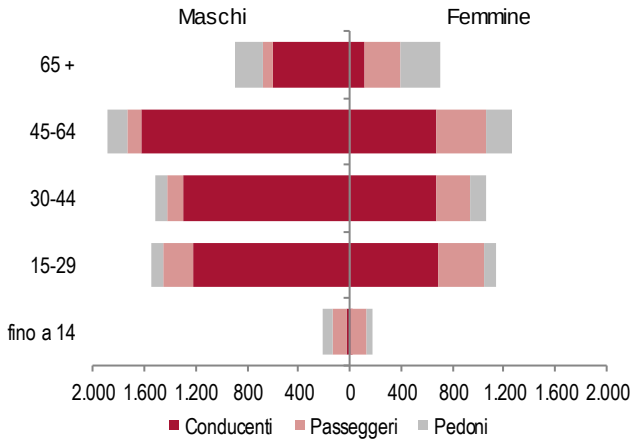


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, LIGURIA. Anno 2014, valori assoluti



(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>=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.