

INCIDENTI STRADALI IN BASILICATA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Basilicata 936 incidenti, che hanno causato la morte di 41 persone e il ferimento di altre 1.527. Rispetto all'anno precedente si registra un incremento degli incidenti (+5,4%), dei feriti (+3,4%) e dei morti (+86,4%), in netta controtendenza rispetto alle variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5%, -2,7% e -0,6) (Prospetto 1).

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA. BASILICATA.

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Potenza	542	25	871	525	15	877	3,2	66,7	-0,7
Matera	394	16	656	363	7	600	8,5	128,6	9,3
Basilicata	936	41	1.527	888	22	1.477	5,4	86,4	3,4
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento della Basilicata rispetto agli obiettivi europei

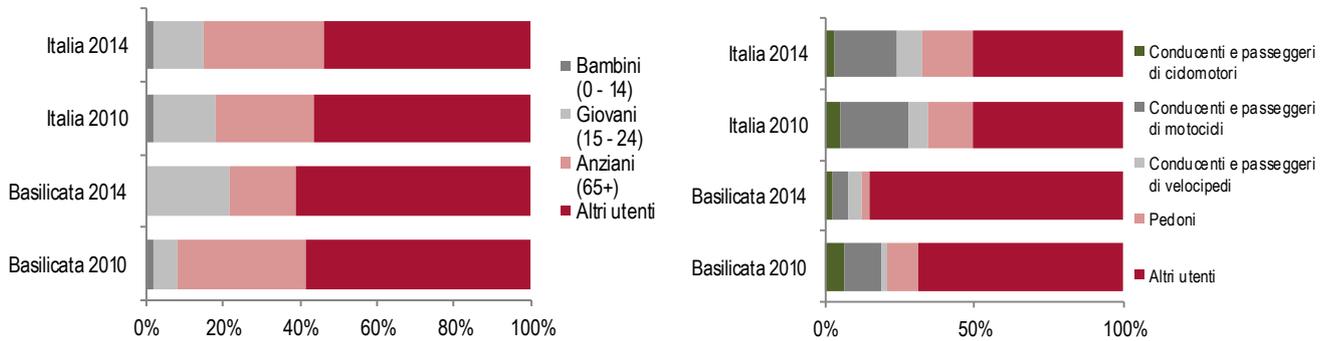
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La Basilicata si posiziona tra le regioni che hanno conseguito riduzioni inferiori alla media nazionale: nel 2014 i decessi sono diminuiti del 30,5% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Basilicata le vittime della strada si riducono del 14,6% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità fra il 2010 e il 2014 scende da 4,8 a 4,1 in provincia di Matera ma sale da 3,8 a 4,6 in quella di Potenza.

In Basilicata l'incidenza di utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti sul totale (39%) è inferiore alla media nazionale (46,1%), con differenze di rilievo riguardo ai tre gruppi considerati (Figura 1). Il peso relativo di quelli feriti sul totale è, invece, in linea con la media nazionale (35,4% Basilicata e 35,3% Italia). Complessivamente nel 2014 nella regione i bambini, giovani e anziani deceduti a seguito di un incidente stradale sono stati 16, quelli rimasti feriti 541. Nel suo insieme la mortalità degli utenti vulnerabili è in diminuzione rispetto al 2010 (-20%).

Riguardo al ruolo, il peso degli utenti vulnerabili (conducenti/passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni) che hanno perso la vita sul totale dei deceduti è sensibilmente più basso della media nazionale (14,6% in Basilicata e 49,3% in Italia) (Figura 1).

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



Il rischio di incidente stradale

Gli incidenti si localizzano principalmente nei comuni di maggiore dimensione demografica e in quelli attraversati dai principali assi della rete stradale regionale. Oltre la metà degli incidenti è avvenuta nei 5 comuni con oltre 15.000 abitanti (Potenza, Matera, Melfi, Pisticci e Policoro).

Tra il 2013 e il 2014 è aumentata la pericolosità degli incidenti nella regione: difatti l'indice di gravità passa da 1,5 a 4,4. L'indice di mortalità cresce sia negli incidenti in ambito urbano (da 0,7 a 1,3) che extraurbano (da 4,3 a 7,6), con aumenti rilevanti nelle strade comunali extraurbane (da 5 a 10,2) e nelle statali fuori dell'abitato (da 5,4 a 10,4). La Melfi-Potenza e la Statale 7 Appia sono le strade che contano nel 2014 il maggior numero di morti (4 in entrambi i casi) con un incremento dell'indice di mortalità di 0,8 punti nel primo caso e di 20 punti nel secondo (Figura 3).

FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE, BASILICATA. Anno 2014, indicatori

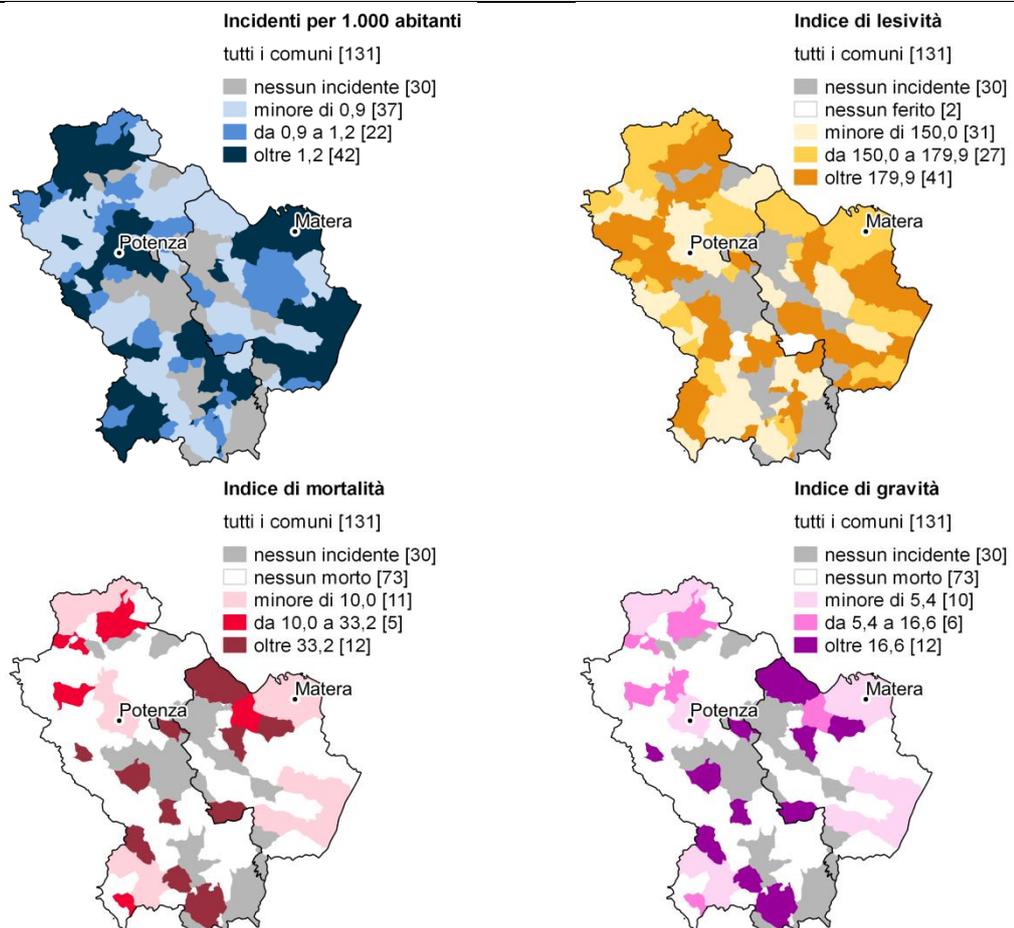
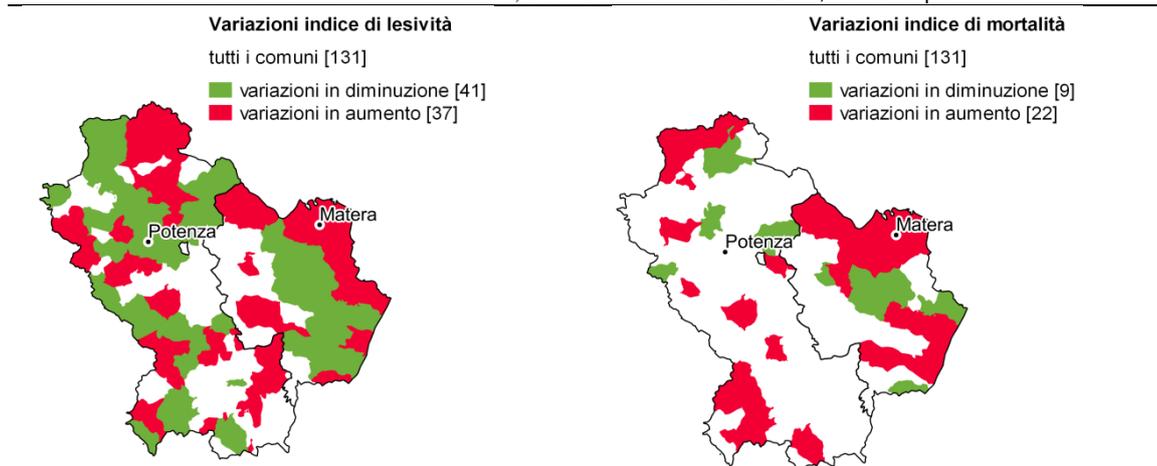
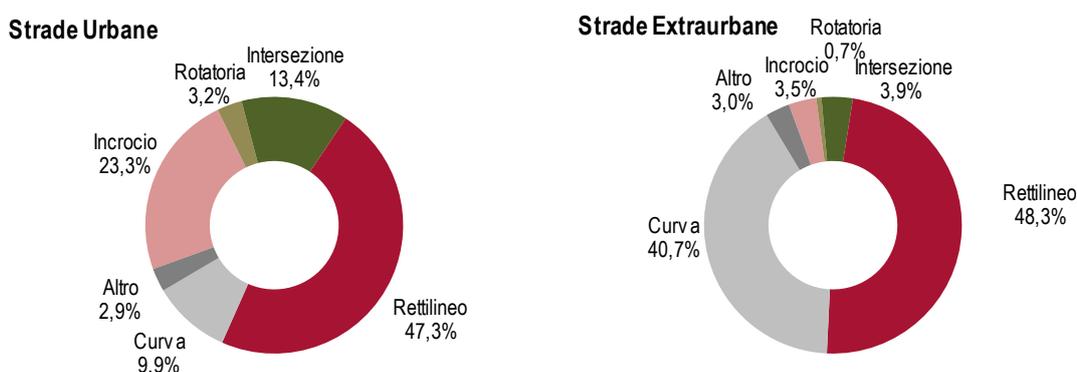


FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, BASILICATA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali


Nel 2014 gli incidenti sulle strade urbane (476, il 50,9% del totale) hanno provocato 6 morti (14,6% del totale) e 721 feriti (47,2%), quelli sulle strade extraurbane (460) 35 decessi e 806 feriti. Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire in ambito extraurbano: a fronte di 1,3 decessi ogni 100 incidenti avvenuti su strade urbane, se ne contano 1,8 in autostrada e 8,4 nelle altre strade extraurbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono del 3,5% sulle autostrade ma aumentano del 5,7% sulle altre strade extraurbane e del 6,3% in ambito urbano (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (47,3% del totale) sia su quelle extraurbane (48,3%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 23,3% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (13,4%) e in curva (9,9%). Nelle strade extraurbane il 40,7% degli incidenti si verifica in curva, il 3,9% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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


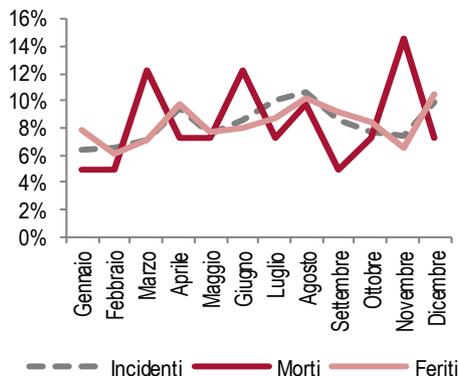
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

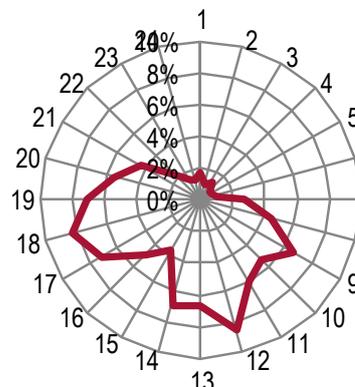
La maggior concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo primaverile ed estivo, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza. Tra maggio e settembre si contano 426 incidenti (il 45,5% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 668 persone (43,7%) e 17 sono decedute (41,5%) (Figura 5). Il 76,5% 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 3 e le 4 della notte (28,6 morti ogni 100 incidenti) e tra le 6 e le 7 del mattino (15,4), con valori superiori alla media (4,4) anche tra le 4 e le 6 e tra le 16 e le 17 (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano oltre il 41,8% degli incidenti notturni, il 20% delle vittime e il 49,5% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 9,1 decessi ogni 100 incidenti, contro un valore di 3,4 rilevato a livello nazionale, e sale a 11,9 nelle strade extraurbane.

FIGURA5. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, BASILICATA.

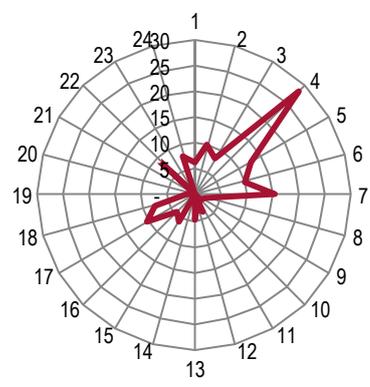
Anno 2014, composizioni percentuali


FIGURA6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, BASILICATA.

Anno 2014, valori percentuali


FIGURA7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, BASILICATA.

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Basilicata il 39,9% degli incidenti stradali è concentrato nei due comuni Polo (Potenza e Matera)¹; aggiungendo nel computo le Aree di Cintura si arriva al 42,7% del totale. Il restante 57,3% degli incidenti è avvenuto in Comuni delle Aree interne (Prospetto 2).

Nei comuni Polo, ad aumenti contenuti del numero degli incidenti (+0,8%) e dei feriti (+1,5%) rispetto al 2013, si contrappone un forte incremento (+166,7%) del numero dei morti. Nelle Aree interne, invece, si registra un aumento del 10,3% degli incidenti, del 5,6% dei feriti e del 73,7% dei deceduti.

PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER TIPOLOGIA DI COMUNE, BASILICATA. Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	2	373	8	555	0,8	166,7	1,5
Cintura	3	27	-	50	-15,6	-	-12,3
Totale Centri	5	400	8	605	-0,5	166,7	0,2
Intermedio	16	78	4	123	20,0	33,3	23,0
Periferico	59	348	23	609	6,1	64,3	2,5
Ultra periferico	51	110	6	190	18,3	200,0	6,1
Totale Aree interne	126	536	33	922	10,3	73,7	5,6
Basilicata	131	936	41	1.527	5,4	86,4	3,4

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne (rispettivamente 6,3 e 3,5), dove si registrano valori superiori ai dati medi regionali (4,2 e 2,6). Il valore più elevato dell'indice di mortalità si rileva nei Comuni Periferici in cui il livello dell'indicatore (6,6) risulta di oltre 2 punti superiore alla media regionale (4,2); nelle Aree interne si registra inoltre il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (3,6) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente l'indice di mortalità aumenta sia nei Centri (da 0,7 a 2) che nelle Aree interne (da 3,9 a 6,3); incrementi meno intensi fa registrare l'indice di gravità (Centri, da 0,5 a 1,3 e Aree interne da 2,1 a 3,5). L'indice di lesività rimane sostanzialmente stabile nei Centri (circa 150 feriti ogni 100 incidenti) e si riduce di oltre 7 punti (da 179,6 a 172) nelle Aree interne.

¹In Basilicata solo i due capoluoghi di provincia, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come comuni Polo. In questi comuni risiede il 22,2% della popolazione. I comuni classificati come Cintura sono 3 con il 3,5% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 126 comuni nei quali abita il 74,3% dei lucani.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (62,1%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (298 casi, 11 vittime e 532 feriti), seguita dal tamponamento (155 casi, 2 decessi e 286 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (16,7 decessi ogni 100 incidenti), seguono la fuoriuscita o sbandamento del veicolo e l'urto con ostacolo accidentale (5,8).

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la velocità troppo elevata, la guida distratta e il mancato rispetto delle regole di precedenza sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 50,1% dei casi. Sulle strade extraurbane la velocità troppo elevata è la prima causa (27,3%) seguono la guida distratta (19,36%) e il mancato rispetto della distanza di sicurezza (7,5%) (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (12,3 per centomila abitanti) e gli ultrasessantacinquenni (4,9 per centomila) (Figura 8). Il 64% delle vittime e il 61,7% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 17,4% dei morti e quasi il 30% dei feriti; i pedoni sono il 18,7% dei deceduti e l'8,5% dei feriti (Figure 9-12). La metà dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da over65 e quasi un terzo dei feriti appartiene alla fascia di età 45-64 anni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 480,5 per la classe di età 15-29 anni e a 327,7 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), BASILICATA. Anno 2014

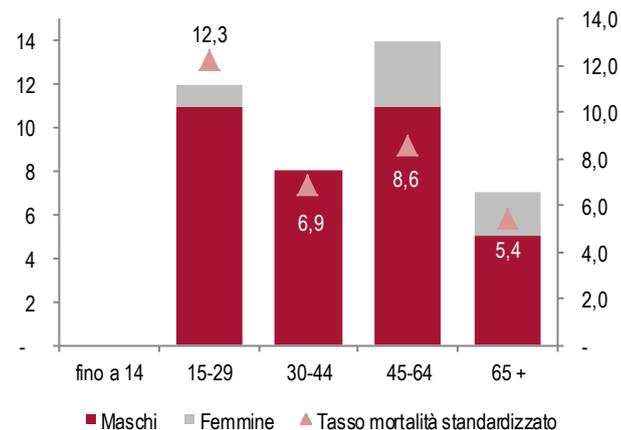


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. BASILICATA. Anno 2014, valori assoluti

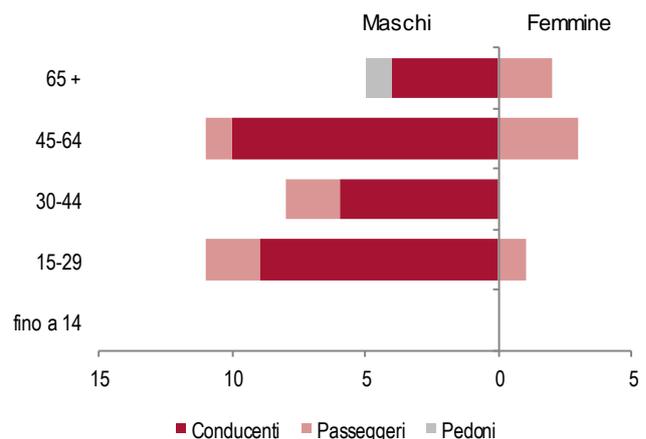


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti), E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), BASILICATA. Anno 2014

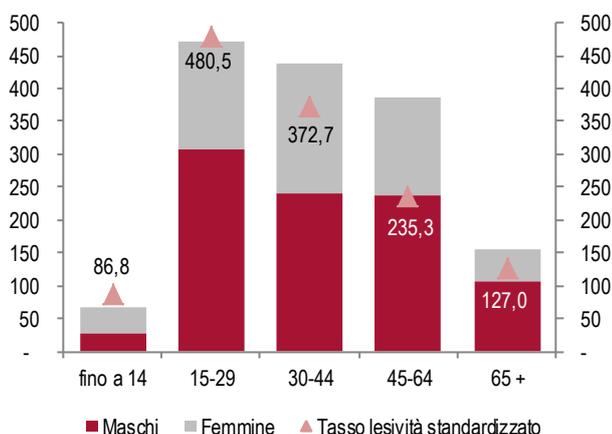
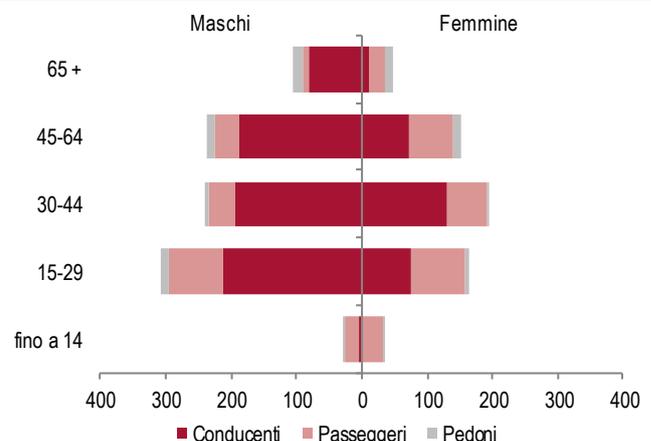


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, BASILICATA. Anno 2014, valori assoluti



(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 \geq 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.