

INCIDENTI STRADALI NEL LAZIO

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati nel Lazio 20.589 incidenti, che hanno causato la morte di 371 persone e il ferimento di altre 28.595. Rispetto all'anno precedente si registra una diminuzione degli incidenti (-7,1%) e dei feriti (-7,1%) molto più marcata che nel resto del Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada, invece, aumenta dell'1,4% a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

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

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Viterbo	714	24	1.105	743	32	1.106	-3,9	-25,0	-0,1
Rieti	381	12	593	400	10	619	-4,8	20,0	-4,2
Roma	16.922	245	22.764	18.240	234	24.544	-7,2	4,7	-7,3
Latina	1562	53	2465	1685	52	2587	-7,3	1,9	-4,7
Frosinone	1.010	37	1.668	1.100	38	1.926	-8,2	-2,6	-13,4
Lazio	20.589	371	28.595	22.168	366	30.782	-7,1	1,4	-7,1
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento del Lazio rispetto agli obiettivi europei

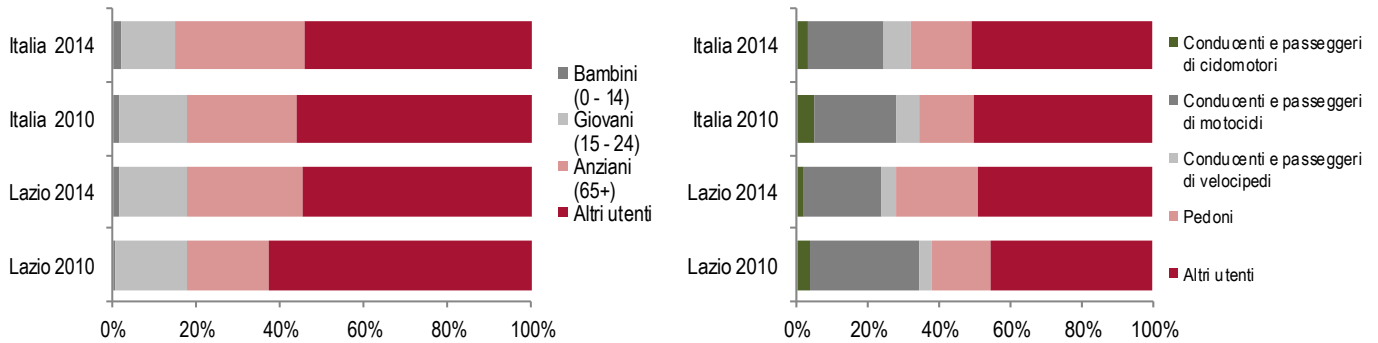
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri al dimezzamento dei morti per incidenti stradali con particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. Tra il 2001 e il 2014, nel Lazio i decessi risultano ridotti del 49,2% (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) le vittime della strada si sono ridotte del 17,6% (17,8 in Italia). Nello stesso periodo l'indice di mortalità risulta pressoché stabile (1,8) con valori simili a quelli nazionali (1,9) mentre diminuisce in provincia di Viterbo (da 4 nel 2010 a 3,4 nel 2014).

L'insieme degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) è la categoria per cui è più difficile comprimere significativamente il livello di esposizione agli incidenti stradali. Nel Lazio, l'incidenza percentuale degli utenti vulnerabili per l'età sul totale degli utenti della strada morti in incidenti stradali risulta in aumento (37,3% nel 2010, 45,6% nel 2014) in maniera più marcata che in Italia (43,8% e 46,1%). Un contributo determinante è dato dalle persone anziane (65 anni e più) per le quali si registra una crescita di 8,2 punti percentuali. Il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età infortunati sul totale dei feriti nel Lazio è inferiore rispetto all'Italia (35,3%): nel 2014, nella regione, sono state ferite 9.068 persone tra bambini, giovani e anziani, il 31,7% del totale, in diminuzione rispetto al 2010 (Lazio -29,1%, Italia -18,1%).

Riguardo agli utenti vulnerabili per ruolo (conducenti/passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni) che hanno perso la vita, il peso relativo sul totale dei deceduti misurato nella regione (circa il 50%) è simile a quello nazionale. Da segnalare, infine, la crescita tra il 2010 e il 2014 del peso relativo di pedoni deceduti, molto più marcata in Lazio (da 16,9% a 22,9%) 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, LAZIO E ITALIA.
Anni 2010 e 2014, valori percentuali



Il rischio di incidente stradale

Nel Lazio sia l'indice di mortalità che quello di gravità (1,3) aumentano leggermente rispetto all'anno 2013 (rispettivamente, 1,7 a 1,8 e da 1,2 a 1,3) mentre resta invariato quello di lesività (138,9). La pericolosità rimane alta e in crescita in alcune aree interne, periferiche o intermedie, dove però si verificano pochi incidenti (indice di gravità complessivo 44,4) e in alcuni centri in provincia di Frosinone (Figura 2). La pericolosità resta alta ma in diminuzione nelle aree interne del comune di Civita Castellana. L'indice di mortalità aumenta nei capoluoghi, ad esclusione di Frosinone, e nelle relative aree metropolitane (Figura 3), nonché lungo la costa tirrenica settentrionale; in particolare a Roma i decessi passano da 140 del 2013 a 154 del 2014 (+10%) (Figura 3).

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

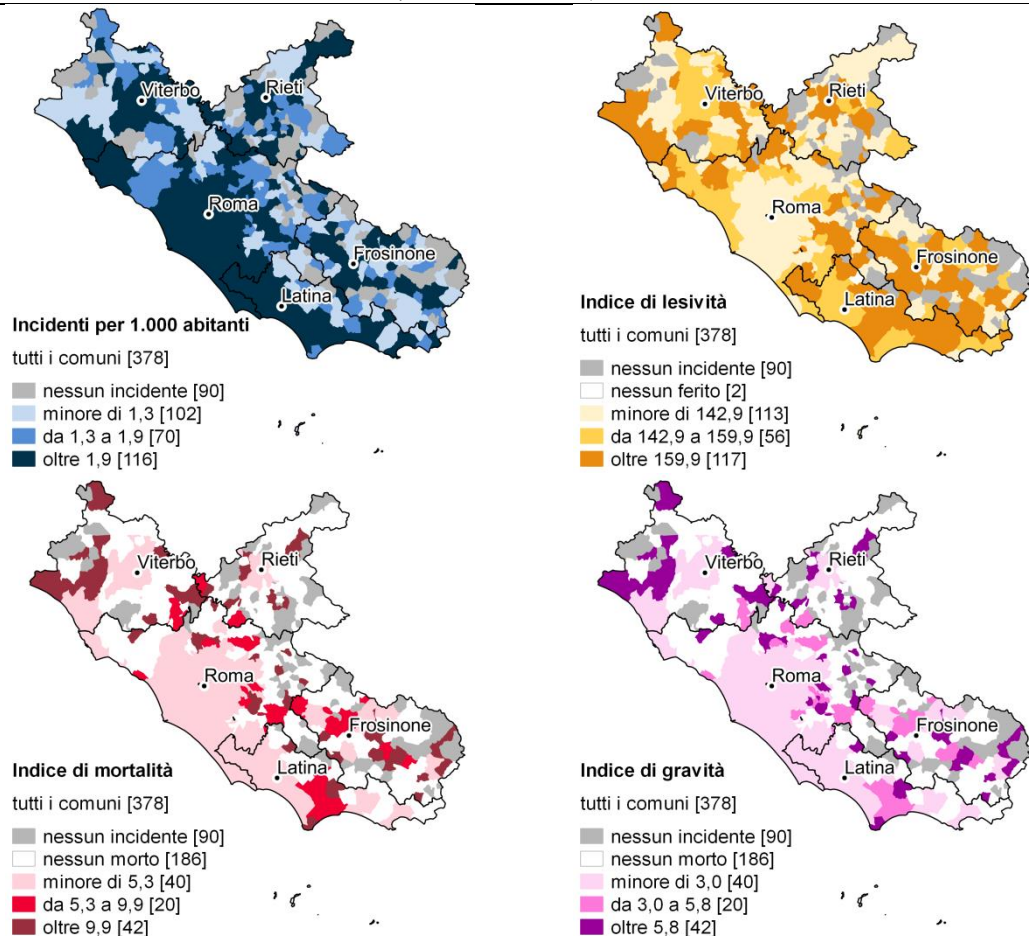
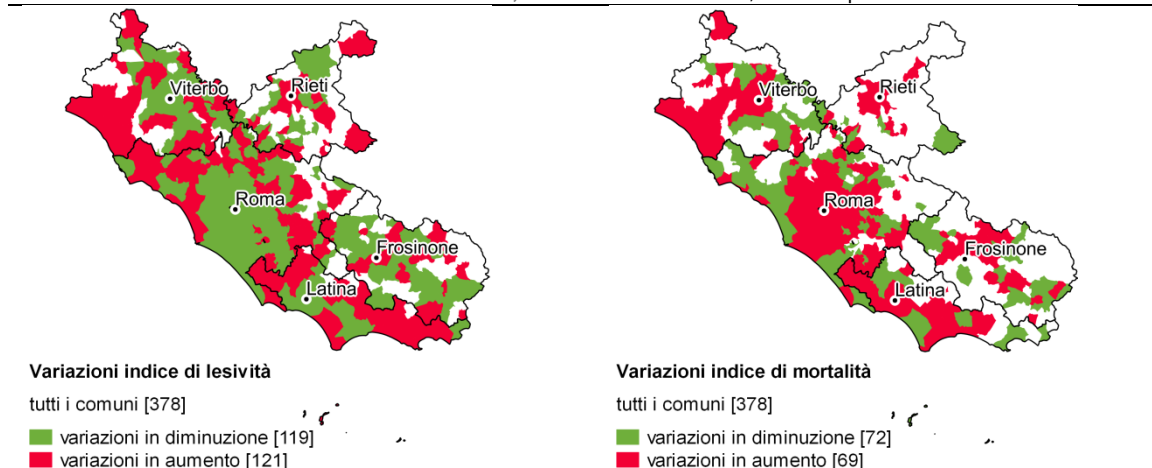


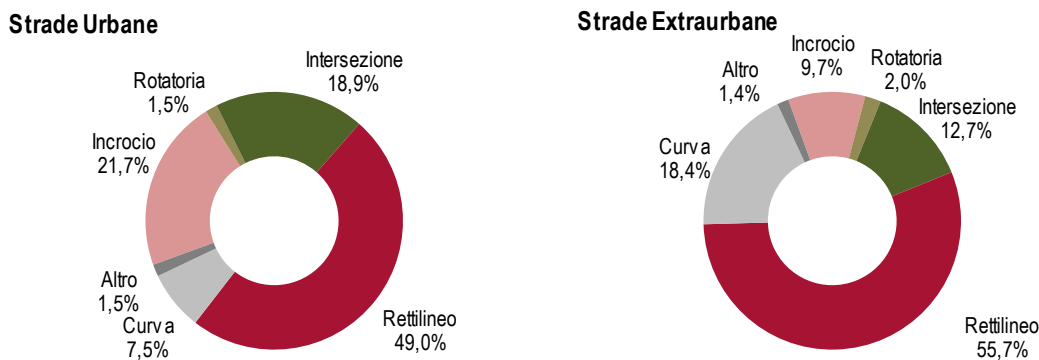
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, LAZIO. Anni 2013-2014, variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti si è verificato sulle strade urbane (16.078, il 78,1% del totale) provocando 186 morti (50,1%) e 21.392 feriti (74,8% del totale). Sebbene meno numerosi, gli incidenti più gravi si verificano sulle strade extraurbane (4,7 decessi ogni 100 incidenti). Sulle autostrade si registrano 2,7 decessi ogni 100 incidenti e sulle strade urbane 1,2 decessi. Rispetto all'anno precedente gli incidenti diminuiscono del 7% in ambito urbano e dell'11,2% sulle strade extraurbane, mentre sulle autostrade e sui raccordi autostradali aumentano del 2,3% (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti si verifica sui rettilinei sia sulle strade urbane (49,0% del totale) che su quelle extraurbane (55,7%). In ambito urbano gli incidenti in corrispondenza degli incroci rappresentano il 21,7% del totale, quelli avvenuti nei pressi di un'intersezione sono il 18,9%. Il 18,4% degli incidenti nelle strade extraurbane si verifica in curva, il 12,7% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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



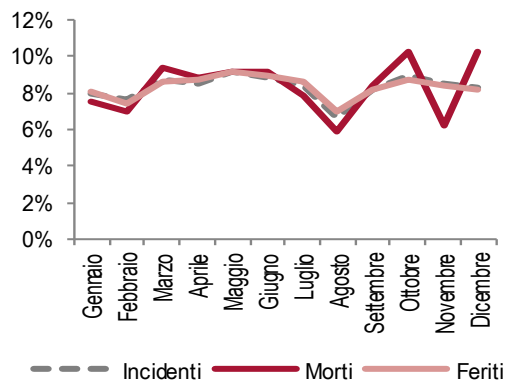
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

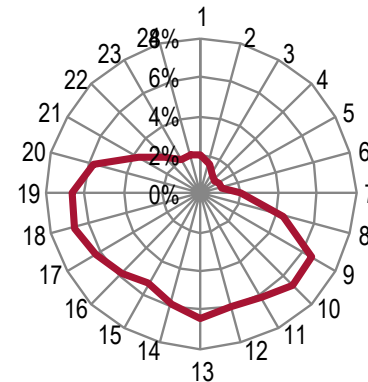
Maggio è il mese con la maggior concentrazione di incidenti (1.896 incidenti; 9,2% del totale). Da marzo a giugno si sono verificati 7.271 incidenti (35,3% del totale) con 136 persone decedute e 10.126 ferite (Figura 5). Il 74,4% degli incidenti ha avuto luogo tra le 8 e le 20 ma l'indice di mortalità più elevato, ben al di sopra della media giornaliera (1,8), è quello della fascia oraria tra le 4 e le 5 (5,4) del mattino (Figura 6 e 7). Il venerdì è il giorno più a rischio con il maggior numero di incidenti (3.225). L'84% degli incidenti notturni si verifica nella Provincia di Roma e, in particolare, nelle notti di venerdì e sabato (39,9% sul totale). L'indice di mortalità raggiunge il 4,2 il venerdì notte (3,2 la media settimanale); nelle strade statali, in particolare, provinciali, regionali e comunali extraurbane supera 10 decessi ogni 100 incidenti.

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

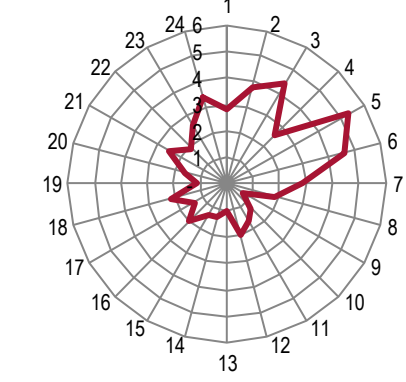
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

Nel Lazio l'84,3% degli incidenti stradali del 2014 si sono verificati nei Centri urbani. Si tratta, in particolare, degli incidenti avvenuti nei Poli¹ (15.437) e nei Comuni della Cintura (1.926). Nelle Aree interne gli incidenti si sono concentrati nei Comuni Intermedi (2.824 casi; 13,7% del totale regionale). Rispetto al 2013 il numero degli incidenti e dei feriti è diminuito del 7,1%; questa tendenza ha riguardato soprattutto i Comuni delle Aree interne con una flessione di oltre il 10%. Il numero di morti, al contrario, è aumentato dell'1,4% a livello regionale, soprattutto nei Centri (+9,1%), invece nei comuni delle Aree interne è diminuito (-13,8%, Prospetto 2).

PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER TIPOLOGIA DI COMUNE. LAZIO.

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	10	15437	191	20581	-6,7	11,7	-6,8
Cintura	78	1926	74	3040	-5,1	2,8	-4,2
Totale Centri	88	17363	265	23621	-6,5	9,1	-6,4
Intermedio	205	2824	76	4354	-10,7	-24,8	-10,0
Periferico	83	398	30	613	-8,7	42,9	-11,9
Ultra periferico	2	4	0	7	33,3	-100	16,7
Totale Aree interne	290	3226	106	4974	-10,4	-13,8	-10,2
Lazio	378	20.589	371	28.595	-7,1	1,4	-7,1

Gli indicatori di mortalità (3,3) e gravità (2,1) evidenziano criticità nelle Aree interne con valori più elevati della media regionale (rispettivamente, 1,8 e 1,3). I comuni periferici mostrano il valore più elevato dell'indice di mortalità (7,5), superiore di 5,7 punti rispetto al valore medio regionale e il rapporto percentuale più elevato tra numero dei morti e complesso degli infortunati (4,7) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente diminuiscono lievemente gli indici di mortalità e di gravità relativi alle Aree interne, passando rispettivamente da 3,4 a 3,3 e da 2,2 a 2,1. Sostanzialmente stabile resta il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti nei Centri (136 feriti ogni 100 incidenti).

¹ Nel Lazio si contano 10 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo. In questi comuni risiede circa il 56,6% della popolazione. Nelle aree di Cintura ricadono 78 comuni con circa il 15,3% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 290 comuni nei quali abita il 28,1% circa dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (72,8%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (6.130 casi, 71 vittime, 9.147 persone ferite) seguita dal tamponamento (4.191 casi, 38 vittime, 6.529 persone ferite). La fuoriuscita o sbandamento del veicolo è la tipologia più pericolosa (4,3 decessi ogni 100 incidenti), segue lo scontro frontale (4,2 decessi ogni 100 incidenti). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 3,2 morti ogni 100 incidenti, contro l'1,3 morti su 100 incidenti tra veicoli.

L'inosservanza delle regole di precedenza o del semaforo, la guida distratta e il mancato rispetto della distanza di sicurezza sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata) con un peso di oltre il 40% sugli incidenti totali. Sulle strade extraurbane la guida distratta, la velocità troppo elevata e l'inosservanza della distanza di sicurezza rappresentano rispettivamente il 22,1%, il 17,8% e il 16,2% del totale delle cause accertate o presunte di incidente (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (9,2 ogni centomila abitanti) e tra gli ultrasessantacinquenni (8,6). Il 59,6% delle vittime e il 66,8% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti. I passeggeri rappresentano il 17,5% dei morti e il 23,4% dei feriti; i pedoni sono il 22,9% dei deceduti e il 9,8% dei feriti. È over65 un pedone su due rimasti vittime di incidente stradale e circa uno su tre rimasti feriti. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 935,6 per la classe di età 15-29 anni e a 641,4 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), LAZIO. Anno 2014

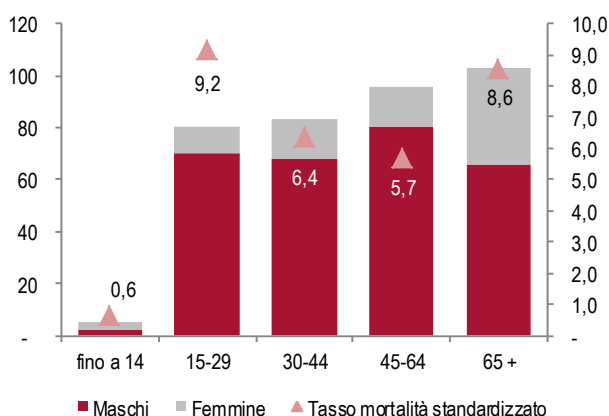


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, LAZIO. Anno 2014, valori assoluti

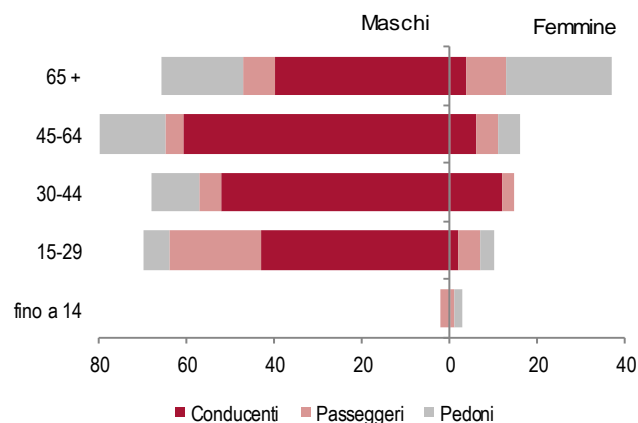


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO, LAZIO (asse destro, valori per 100.000 abitanti). Anno 2014

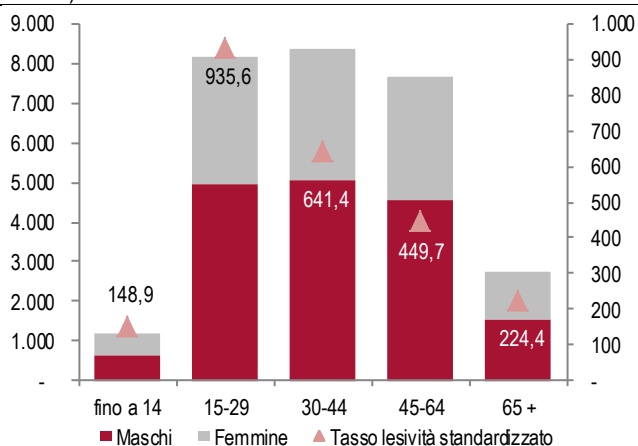
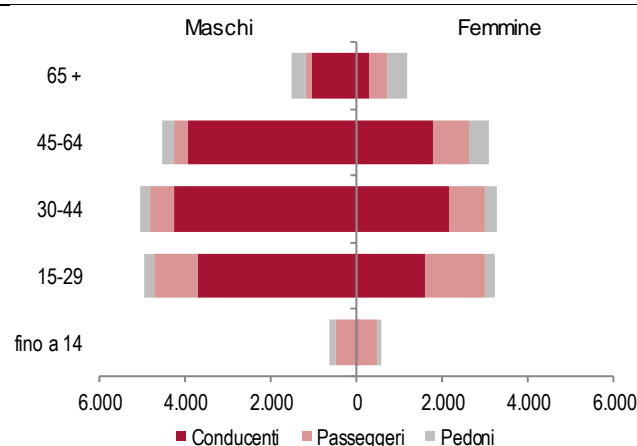


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, LAZIO. Anno 2014, valori assoluti



(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.