

INCIDENTI STRADALI IN VENETO

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Veneto 13.958 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 325 persone e il ferimento di altre 19.512. Rispetto all'anno precedente, si registra un incremento degli incidenti (+1,2%), dei morti (+8,7%) e dei feriti (+2,8%), in controtendenza rispetto alle variazioni rilevate nell'intero Paese (pari a -2,5% per il numero degli incidenti, -0,6% per i morti e a -2,7% per i feriti) (Prospetto 1).

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

Anni 2014 e 2013, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Verona	3.026	73	4.108	2.857	59	3.851	5,9	23,7	6,7
Vicenza	2.230	50	3.074	2.290	53	3.039	-2,6	-5,7	1,2
Belluno	490	21	734	474	15	676	3,4	40,0	8,6
Treviso	2.195	53	3.155	2.365	48	3.463	-7,2	10,4	-8,9
Venezia	2.389	59	3.503	2.322	51	3.222	2,9	15,7	8,7
Padova	3.038	51	4.095	2.888	60	3.889	5,2	-15,0	5,3
Rovigo	590	18	843	598	13	841	-1,3	38,5	0,2
Veneto	13.958	325	19.512	13.794	299	18.981	1,2	8,7	2,8
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento del Veneto rispetto agli obiettivi europei

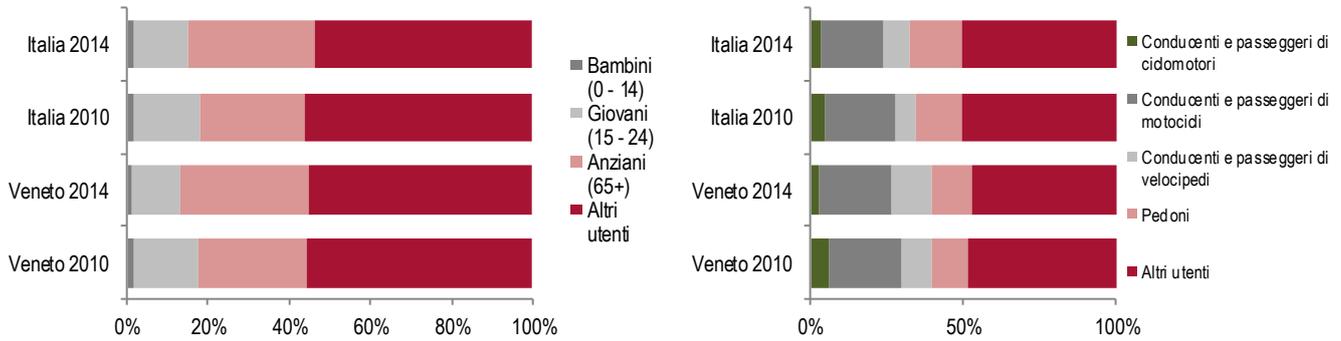
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili (bambini, giovani, anziani). Nella regione Veneto, nel 2014 i decessi si sono ridotti del 53,1% rispetto all'anno 2001, leggermente più di quanto sia avvenuto nell'intero Paese (-52,4%) (Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014), in Veneto le vittime della strada si riducono del 17,9% (17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 3,2 a 2,4 nella provincia di Treviso, che registra la migliore performance, e da 2,7 a 4,3 in quella di Belluno, dove emergono le maggiori difficoltà nel perseguire l'obiettivo.

In Veneto, l'incidenza di utenti vulnerabili classificati secondo l'età sul totale dei morti (44,9%) è leggermente inferiore alla media nazionale (46%). Nel suo insieme, il fenomeno è in diminuzione rispetto al 2010 (-17%), con una riduzione più accentuata fra i giovani (-38,6%) e i bambini (-49,9%).

Gli utenti vulnerabili classificati secondo il ruolo (conducenti/passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni) deceduti, risultano in calo tra il 2010 e il 2014 sia in termini assoluti (-31 decessi) che in termini percentuali (-15,3%). Nel 2014 il peso relativo sul totale dei deceduti misurato nella regione (52,9%) rimane comunque superiore a quello nazionale (49,3%) (Figura 1).

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



Il rischio di incidente stradale

Rispetto all'anno precedente, nel 2014 l'indice di mortalità passa da 2,2 a 2,3 e l'indice di lesività aumenta da 137,6 a 139,8. La gravità resta globalmente stabile e pari a 1,6. L'incidentalità rimane alta lungo la fascia costiera, lungo una direttrice montana nord-sud in provincia di Belluno e lungo alcune direttrici, nella parte centrale della regione e vicino al lago di Garda. (Figura 2). L'indice di mortalità cresce nella fascia costiera e nei comuni capoluogo di Belluno, Padova e Verona e in quelli limitrofi (Figura 3).

FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE - VENETO. Anno 2014, indicatori

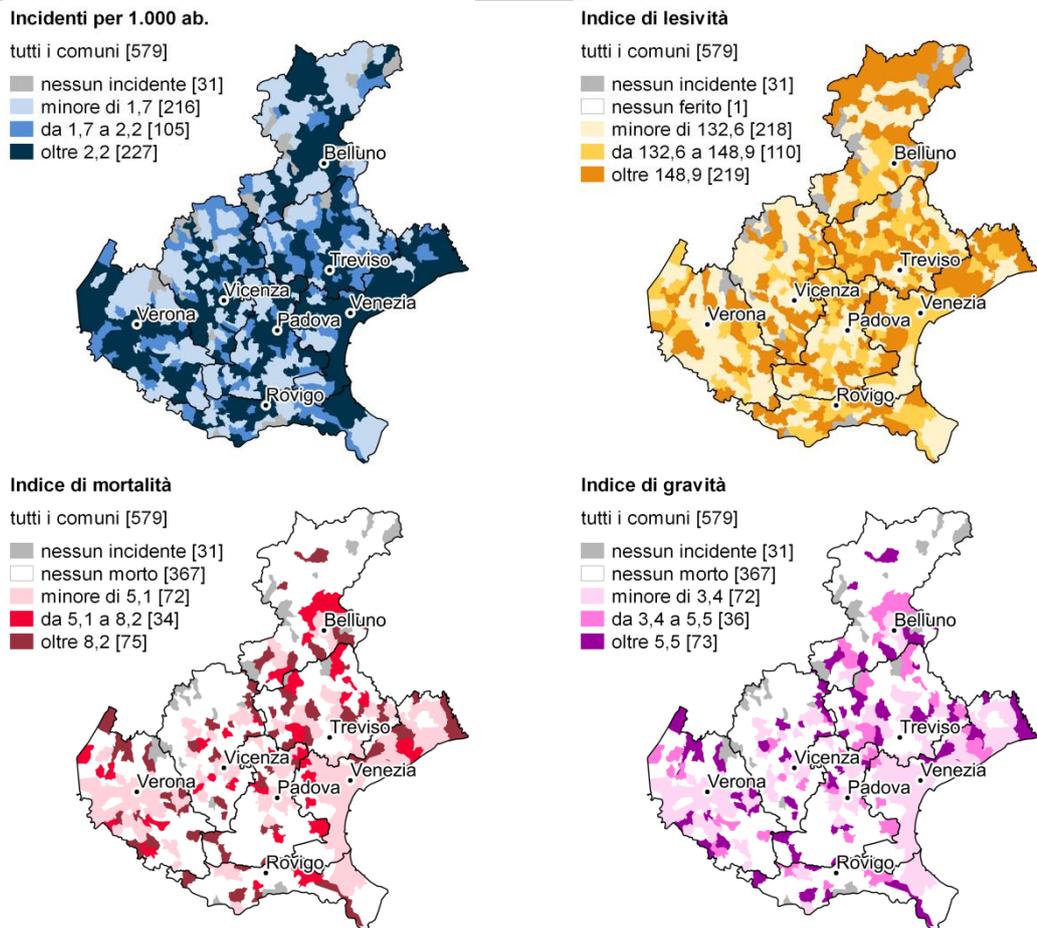
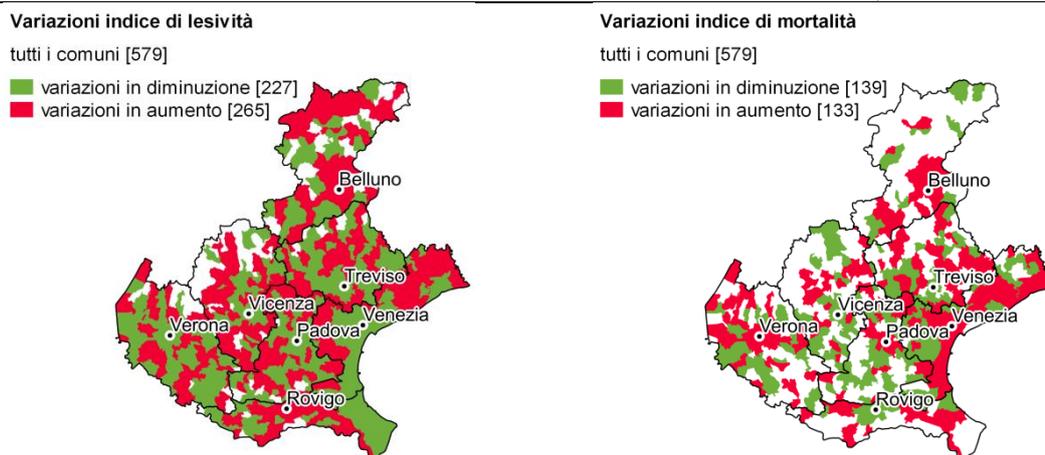
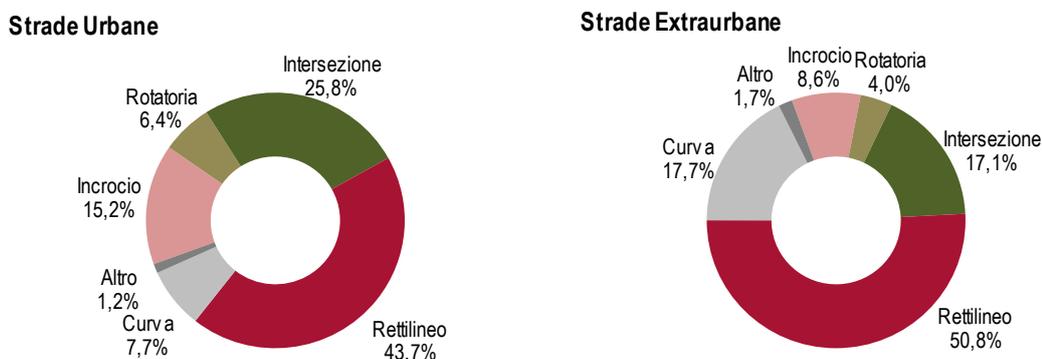


FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ – VENETO. Anni 2013-2014, variazioni percentuali


Nel 2014 il maggior numero di incidenti (9.881, il 70,8% del totale) si è verificato sulle strade urbane provocando 152 morti (46,8% del totale) e 12.968 feriti (66,5%); su queste strade l'indice di mortalità è di 1,5 vittime per 100 incidenti. Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane, con un indice di mortalità pari a 3,7 in autostrada e a 4,4 nelle altre strade extraurbane. Rispetto all'anno precedente, i sinistri aumentano del 16,8% nelle autostrade e dello 0,5% in ambito urbano e sulle altre strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo, sia sulle strade urbane che su quelle extraurbane (rispettivamente 43,7% e 50,9% del totale). In ambito urbano, inoltre, gli incidenti che si verificano nei pressi di una intersezione rappresentano il 25,8% del totale, seguono quelli che avvengono in corrispondenza di un incrocio (15,2%) e in curva (7,7%). Nelle strade extraurbane il 17,7% degli incidenti si verifica in curva, il 17,1% nei pressi di una intersezione e l'8,6% in corrispondenza di un incrocio (Figura 4).

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


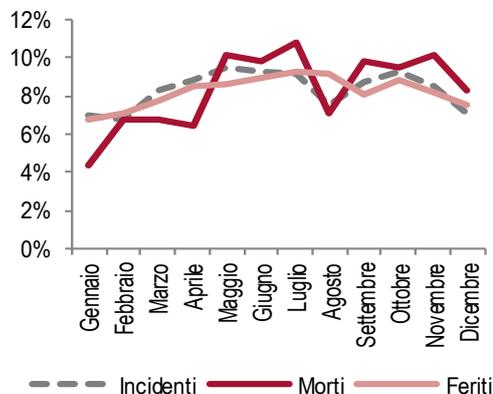
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

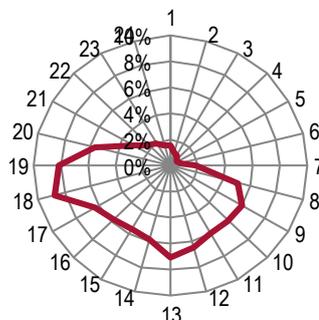
La maggior concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo compreso tra aprile e ottobre, con una flessione nel mese di agosto. Tra aprile e ottobre si contano 8.702 incidenti (il 62,3% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 12.227 persone (62,7%) e 207 sono decedute (63,7%), (Figura 5). Il 77,9% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20 ma l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati nelle fasce orarie comprese tra le 2 e le 3 e le 4 e le 5 del mattino, rispettivamente con 14,3 morti e 9,9 morti ogni 100 incidenti, con valori di molto superiori alla media (2,3) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano il 42,7% degli incidenti notturni, il 46,8% delle vittime e il 44,5% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 4,8 decessi ogni 100 incidenti, contro il 2,3 registrato in totale. Il valore massimo della mortalità è raggiunto il venerdì notte, con 6,0 decessi ogni 100 incidenti, rapporto che sale a 9 decessi ogni 100 incidenti nelle strade extraurbane.

FIGURA 5. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, VENETO.

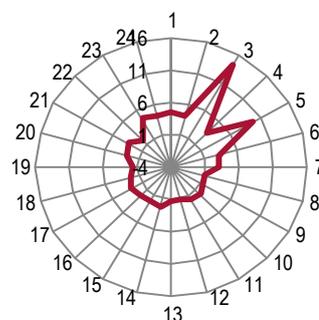
Anno 2014, composizioni percentuali


FIGURA 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, VENETO.

Anno 2014, valori percentuali


FIGURA 7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, VENETO.

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Veneto, il 41,4% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)¹; aggiungendo nel computo i Comuni di Cintura, si arriva all'83,4% del totale regionale. Nei Comuni delle Aree interne, gli incidenti sono stati il 16,6% del totale regionale (Prospetto 2).

Rispetto al 2013, gli incidenti aumentano nei Centri (+1,9%), in particolar modo nei Comuni della Cintura (+3,6%) e diminuiscono nelle Aree interne (-2,2%). Morti e feriti aumentano, invece, sia nei Centri che nelle Aree interne; per i morti gli incrementi maggiori si registrano nei Comuni Intermedi (+24,1%) e nei Comuni del Polo (+9,8%), per i feriti nei Comuni della Cintura (+8,0%).

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

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	20	5.462	67	7.126	0,1	9,8	-1,6
Polo intercomunale	7	317	5	425	1,9	-16,7	-0,9
Cintura	361	5.861	177	8.636	3,6	7,9	8,0
Totale Centri	388	11.640	249	16.187	1,9	7,8	3,3
Intermedio	153	1.947	67	2.771	-0,1	24,1	1,2
Periferico	36	366	9	548	-12,2	-35,7	-4,2
Ultra periferico	2	5	0	6	0	-	-25
Totale Aree interne	191	2.318	76	3.325	-2,2	11,8	0,2
Veneto	579	13.958	325	19.512	1,2	8,7	2,8

Gli indicatori statistici di mortalità (3,3) e gravità (2,2) evidenziano una situazione critica nelle Aree interne in cui si registrano valori superiori alla media regionale (rispettivamente, 2,3 e 1,6). In particolare, nei Comuni Intermedi si rilevano i valori più elevati sia dell'indice di mortalità (3,4) che dell'indice di gravità (2,4). (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Seguono i Comuni della Cintura con un indice di mortalità pari a 3,0 e un indice di gravità pari a 2,0. Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità restano sostanzialmente stabili nei Centri, aumentano, invece, nelle Aree interne.

¹ In Veneto si contano 27 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 29,8% della popolazione. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 191 comuni nei quali abita il 18,5% dei residenti della regione. Nelle altre tipologie ricadono 361 comuni con il 51,7 % della popolazione regionale.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (74,9%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (5.126 casi, 100 vittime e 7.218 feriti), seguita dal tamponamento (2.606 casi, 29 decessi e 4.288 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (5,1 decessi ogni 100 incidenti) cui segue lo scontro frontale-laterale (2,0). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 3,7 morti ogni 100 incidenti, contro 1,9 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la guida distratta, il mancato rispetto delle regole di precedenza, il mancato rispetto della distanza di sicurezza e la velocità troppo elevata sono le prime quattro cause di incidente: costituiscono complessivamente il 57,1% dei casi. La prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (21,0%) mentre la guida distratta o l'andamento indeciso (pari al 22,1%) rappresentano i comportamenti più a rischio sulle strade extraurbane (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra gli ultrasessantacinquenni (9,8 per centomila abitanti) e i giovani 15-29enni (9,4 per centomila abitanti) (Figura 8). Il 75,1% delle vittime e il 71,3% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano l'11,7% dei morti e il 21,9% dei feriti; i pedoni sono il 13,2% dei deceduti e il 6,7% dei feriti. Gli anziani rappresentano il 69,8% dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale e il 31,6% di quelli feriti. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 731,3 per la classe di età 15-29 e a 502,1 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** (asse destro, valori per 100.000 abitanti), **VENETO. Anno 2014**

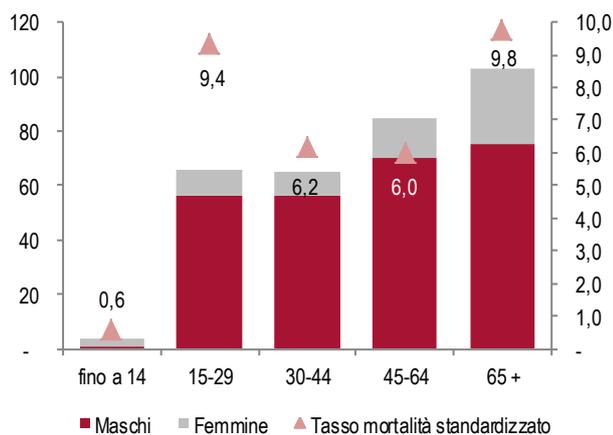


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. VENETO. Anno 2014, valori assoluti

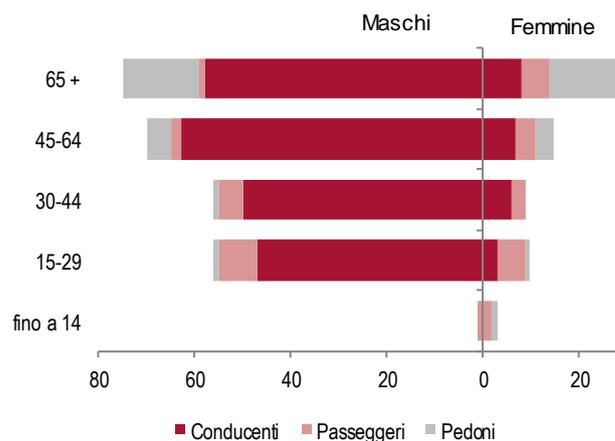


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) **E TASSO DI LESIVITÀ** (asse destro, valori per 100.000 abitanti), **VENETO. Anno 2014**

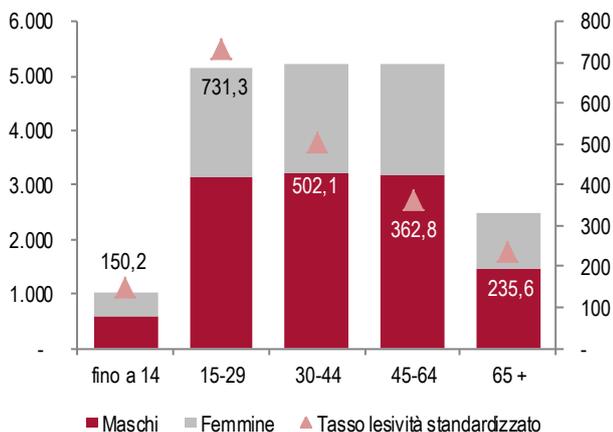
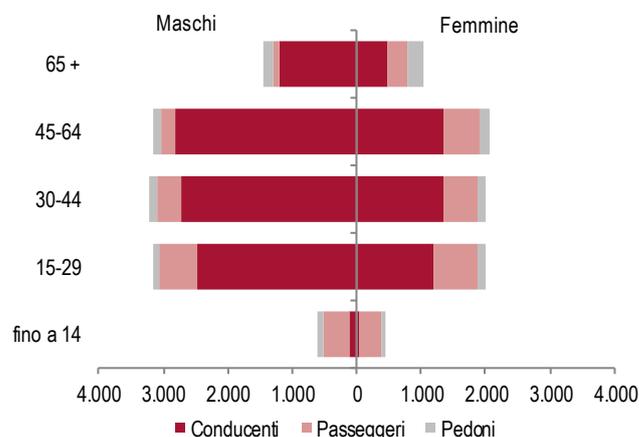


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, VENETO. Anno 2014, valori assoluti



(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.