

INCIDENTI STRADALI IN LOMBARDIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Lombardia 33.176 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 448 persone e il ferimento di altre 45.755. Rispetto all'anno precedente si registra una diminuzione degli incidenti (-2,4%) e dei feriti (-2,6%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada, invece, aumenta del 2,3% a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Varese	2.911	48	3.995	2.662	31	3.733	9,4	54,8	7,0
Como	1.625	23	2.268	1.546	22	2.179	5,1	4,5	4,1
Sondrio	481	12	731	426	9	658	12,9	33,3	11,1
Milano	14.018	101	18.633	14.756	108	19.832	-5,0	-6,5	-6,0
Bergamo	2.769	55	3.891	2.961	54	4.193	-6,5	1,9	-7,2
Brescia	3.314	91	4.616	3.402	73	4.726	-2,6	24,7	-2,3
Pavia	1.485	28	2.188	1.578	37	2.304	-5,9	-24,3	-5,0
Cremona	1.104	20	1.606	1.107	25	1.585	-0,3	-20,0	1,3
Mantova	1.157	27	1.719	1.161	29	1.669	-0,3	-6,9	3,0
Lecco	944	16	1.292	908	13	1.225	4,0	23,1	5,5
Lodi	533	6	851	599	17	928	-11,0	-64,7	-8,3
Monza	2.835	21	3.965	2.891	20	3.930	-1,9	5,0	0,9
Lombardia	33.176	448	45.755	33.997	438	46.962	-2,4	2,3	-2,6
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento della Lombardia rispetto agli obiettivi europei

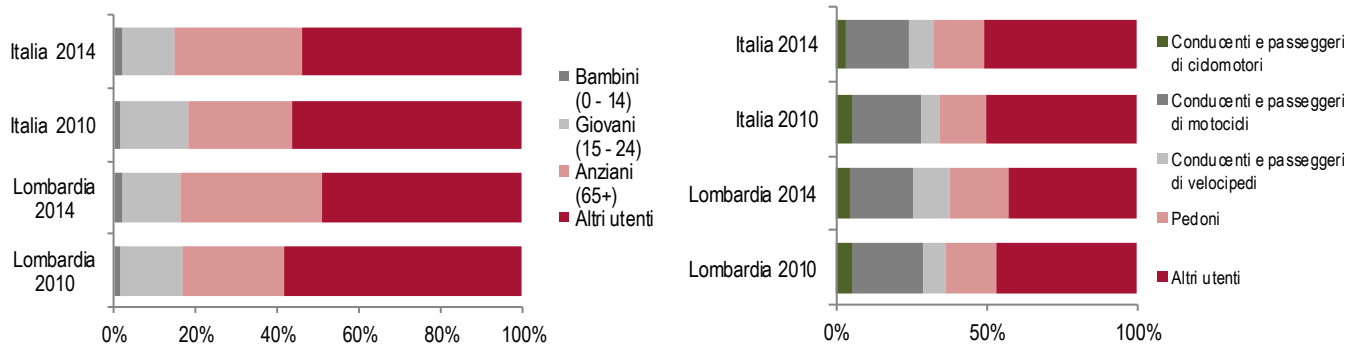
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La Lombardia si posiziona tra le regioni che hanno conseguito una riduzione superiore alla media nazionale: rispetto all'anno 2001, nel 2014 i decessi si sono ridotti del 58,2% nella regione e del 52,4% in Italia (Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Lombardia le vittime della strada diminuiscono del 20,7% (-17,8% in Italia). Nello stesso periodo l'indice di mortalità passa da 3,5 a 1,8 nella provincia di Cremona in cui si registra la migliore performance; la provincia di Brescia è l'unica in cui si registrano difficoltà nel perseguimento dell'obiettivo, con un livello di mortalità che passa da 2,2 a 2,8.

L'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) e il ruolo è quello per cui l'Unione Europea richiede un impegno maggiore. In Lombardia l'incidenza degli utenti vulnerabili per l'età morti in incidenti stradali è superiore (51%) alla media nazionale (46,1%), con differenze fra gruppi di ampiezza non trascurabile (Figura 1). Il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età feriti sul totale (33%), invece, è inferiore rispetto all'Italia (35,3%): complessivamente nel 2014 sono state ferite 15.041 persone tra bambini, giovani e anziani. Nel suo insieme il fenomeno è in diminuzione rispetto al 2010 (-6,6%), tuttavia è in crescita per i bambini (+31,4%). 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 57,4%) è significativamente più alto di quello nazionale (49,3%) (Figura 1).

FIGURA 1. UTENTI VULNERABILI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER ETÀ E RUOLO, LOMBARDIA E ITALIA.

Anni 2010 e 2014, valori percentuali



Il rischio di incidente stradale

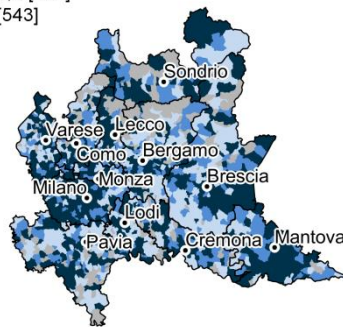
Tra il 2013 e il 2014 gli indici di lesività (da 138,1 a 137,9) e di mortalità (da 1,3 a 1,4) rimangono pressoché invariati. Le strade della provincia di Milano sono caratterizzate dal maggior numero di incidenti ma anche da un indice di mortalità e gravità più basso, unitamente alle strade della provincia di Monza e Brianza (Figura 2). Nelle province di Sondrio e Brescia gli indici di mortalità e gravità raggiungono livelli sensibilmente superiori alla media regionale e in crescita rispetto all'anno precedente (Figura 3).

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

Incidenti per 1.000 abitanti

tutti i comuni [1531]

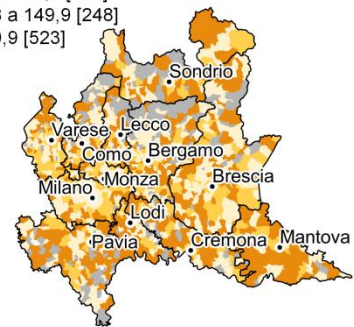
- nessun incidente [242]
- minore di 1,6 [477]
- da 1,6 a 2,3 [269]
- oltre 2,3 [543]



Indice di lesività

tutti i comuni [1531]

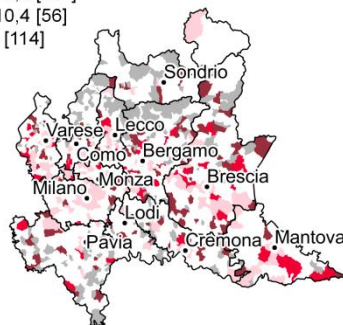
- nessun incidente [242]
- nessun ferito [6]
- minore di 130,8 [512]
- da 130,8 a 149,9 [248]
- oltre 149,9 [523]



Indice di mortalità

tutti i comuni [1531]

- nessun incidente [242]
- nessun morto [1006]
- minore di 5,9 [113]
- da 5,9 a 10,4 [56]
- oltre 10,4 [114]



Indice di gravità

tutti i comuni [1531]

- nessun incidente [242]
- nessun morto [1006]
- minore di 4,0 [113]
- da 4,0 a 6,7 [56]
- oltre 6,7 [114]

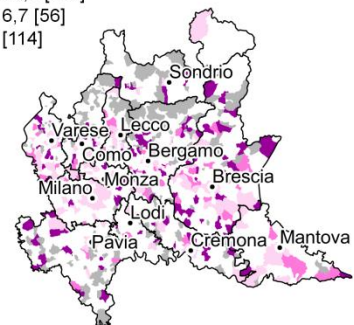
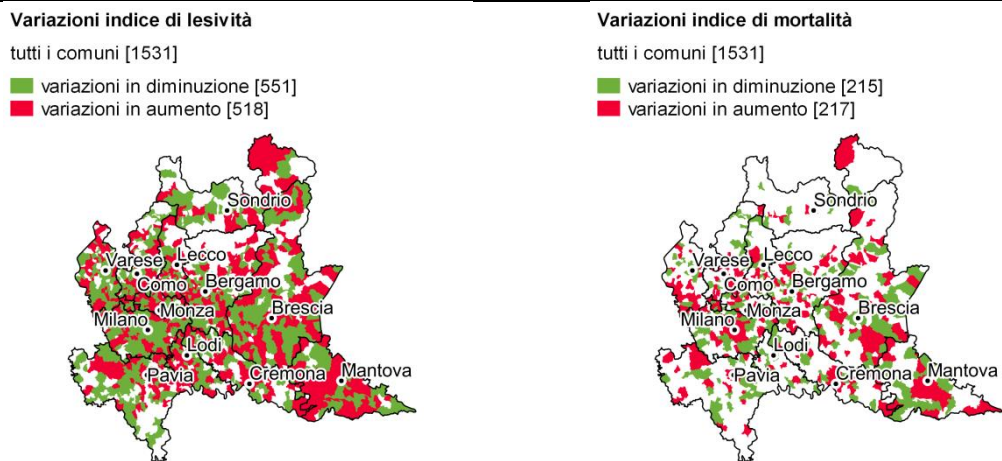
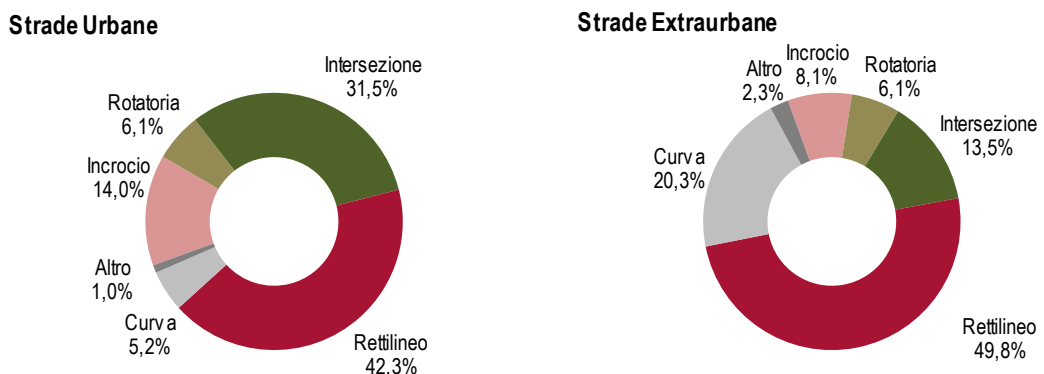


FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, LOMBARDIA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali


Nel 2014 il maggior numero di incidenti (26.471, il 79,8% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 238 morti (53,1% del totale) e 35.050 feriti (76,6%). L'indice di mortalità su queste strade è di 0,9 vittime per 100 incidenti. Gli incidenti più gravi avvengono in autostrada con 3,4 decessi e, a seguire, nelle strade statali, provinciali, regionali e comunali extraurbane (2,3 decessi). Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono in ambito urbano (-2,9%) e rimangono pressoché stabili nelle autostrade e nelle altre strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (42,3% del totale) che su quelle extraurbane (49,8%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano nei pressi di una intersezione rappresentano il 31,5% del totale, seguono quelli che avvengono in corrispondenza degli incroci (14,0%) e delle rotonde (6,1%). Nelle strade extraurbane il 20,3% degli incidenti si verifica in curva, il 13,5% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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


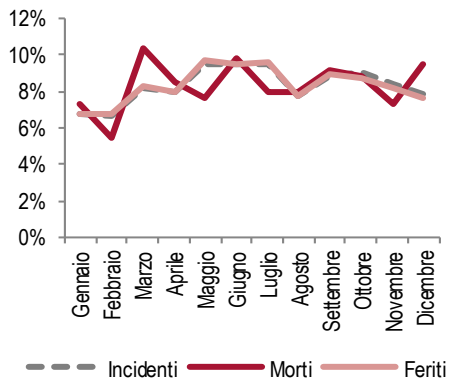
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

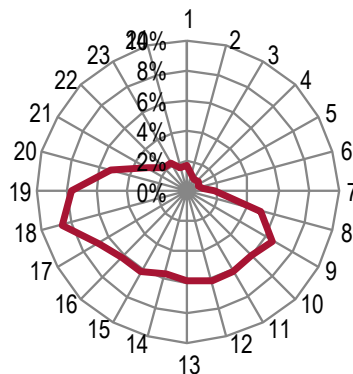
La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta tra aprile e luglio e tra settembre e novembre. Nel primo periodo si contano 12.001 incidenti (il 36,2% del totale) in cui sono decedute 145 persone e altre 16.463 hanno riportato lesioni. Nel secondo periodo sono avvenuti 8.959 sinistri (il 27,0% del totale) (Figura 5). Il mese di agosto invece, pur registrando il minor numero di incidenti (5,8%), è quello più pericoloso, con livelli di mortalità e gravità più elevati. Il 77% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20 ma l'indice di mortalità raggiunge il valore massimo nella fascia oraria tra le 4 e le 5 del mattino: 6,4 decessi ogni 100 incidenti a fronte di una media giornaliera di 1,4 (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentra il 43,4% degli incidenti notturni, il 50,5% delle vittime e il 46,9% dei feriti. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 2,6 decessi ogni 100 incidenti, contro 1,4 registrato in totale. Il valore massimo della mortalità è raggiunto il sabato notte, con 3,8 decessi ogni 100 incidenti (5,4 per le sole strade extraurbane).

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

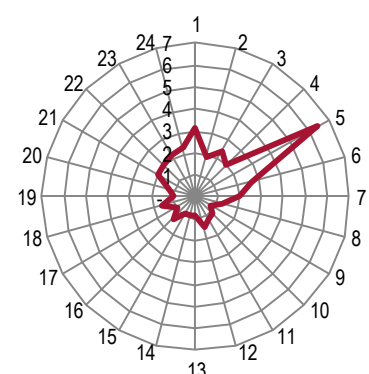
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Lombardia il 53% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)¹; considerando anche i Comuni di Cintura, si arriva al 93,6% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti sono stati il 6,4% del totale regionale.

Nel totale dei Centri, diminuisce il numero di incidenti e quello dei feriti (rispettivamente, -2,9% e -3,1%) e aumenta il numero delle vittime (+4,7%) (Prospetto 2).

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

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	25	15.624	92	20.823	-3,7	10,8	-3,2
Polo intercomunale	24	1.948	16	2.633	-3,6	-36,0	-4,2
Cintura	980	13.465	267	19.118	-1,8	6,8	-2,8
Totale Centri	1.029	31.037	375	42.574	-2,9	4,7	-3,1
Intermedio	295	1.502	43	2.239	4,4	-17,3	3,9
Periferico	180	538	26	799	3,3	4	6,0
Ultra periferico	27	99	4	143	19,3	33,3	21,2
Totale Aree interne	502	2.139	73	3.181	4,7	-8,8	5,1
Lombardia	1.531	33.176	448	45.755	-2,4	2,3	-2,6

Gli indicatori statistici di mortalità (3,4) e gravità (2,2) evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori più che doppi della media regionale (rispettivamente, 1,4 e 1). Il valore massimo dell'indice di mortalità (4,8) si rileva nei Comuni Periferici, dove si registra anche il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (indice di gravità: 3,2) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente, gli indici di mortalità e di gravità diminuiscono nelle Aree interne, passando rispettivamente da 3,9 a 3,4 e da 2,6 a 2,2. Rimane invece pressoché stabile, sia nei Centri che nelle Aree interne, il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti (rispettivamente, circa 137 e 148 feriti ogni 100 incidenti).

¹In Lombardia si contano 49 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 32,7% della popolazione. Nelle aree di Cintura ricadono 980 comuni con il 56,6% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 502 comuni nei quali abita il 10,7% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (70,7%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (10.713 casi, 93 vittime e 15.409 feriti), seguita dal tamponamento (6.249 casi, 52 decessi e 10.237 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (5,2 decessi ogni 100 incidenti), seguono la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (2,3) e l'urto con ostacolo accidentale (2,2). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 2 morti ogni 100 incidenti, contro l'1,1 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la guida distratta, il mancato rispetto delle regole di precedenza e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente circa il 46,4% dei casi. Sulle sole strade extraurbane la guida distratta incide per il 22,6%, la velocità di guida troppo elevata per il 17,5% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 14,4% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra gli ultrasessantacinquenni (7,3 per centomila abitanti) e i giovani 15-29enni (6,5 per centomila). Il 66,7% delle vittime e il 69,6% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 13,4% dei morti e il 21% dei feriti; i pedoni sono il 19,9% dei deceduti e il 9,5% dei feriti. Quasi i tre quarti dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da over65enni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 882 per la classe di età 15-29 anni e a 628 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), LOMBARDIA. Anno 2014

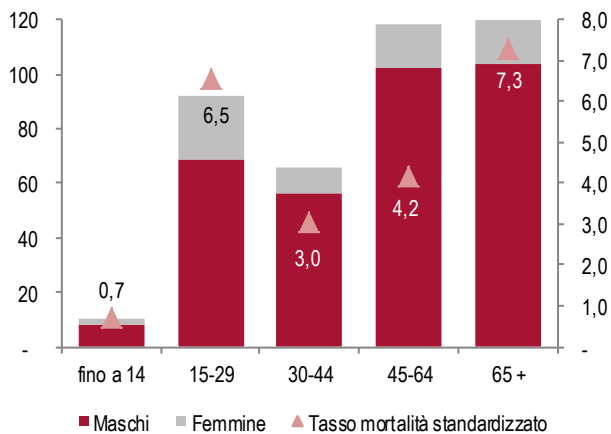


FIGURA 9. PIRAMIDE DELL'ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, LOMBARDIA. Anno 2014, valori assoluti

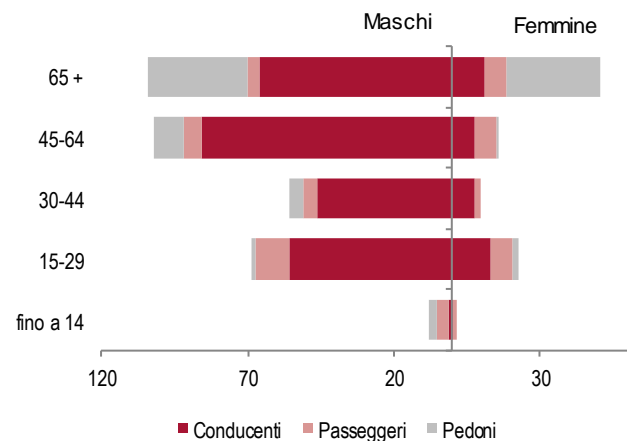


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti), E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), LOMBARDIA. Anno 2014

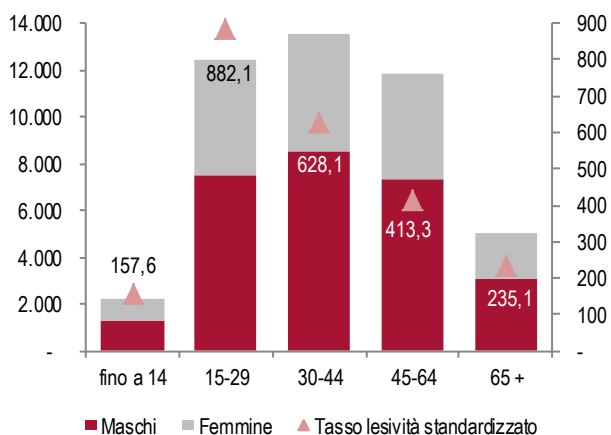
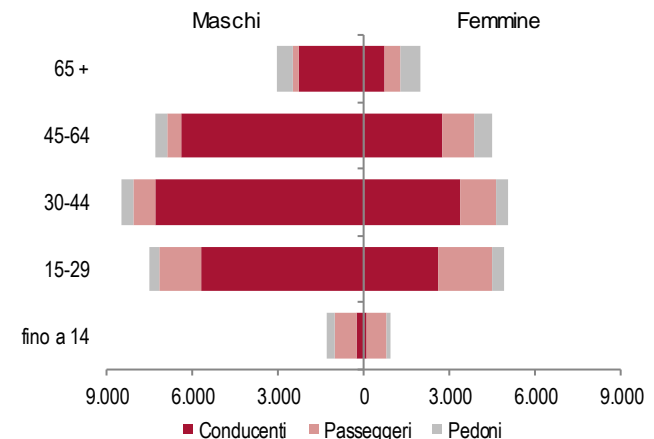


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, LOMBARDIA. Anno 2014, valori assoluti



(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.