

INCIDENTI STRADALI IN UMBRIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Umbria 2.258 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 47 persone e il ferimento di altre 3.296. Rispetto all'anno precedente si registra una diminuzione del numero di incidenti (-6,0%), di feriti (-4,4%) e, in misura più significativa, di decessi (-23,0%). Si tratta di flessioni superiori a quelle medie nazionali, pari rispettivamente a -2,5%, -2,7% e -0,6% (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Perugia	1.591	29	2.315	1.704	47	2.498	-6,6	-38,3	-7,3
Terni	667	18	981	698	14	949	-4,4	28,6	3,4
Umbria	2.258	47	3.296	2.402	61	3.447	-6,0	-23,0	-4,4
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

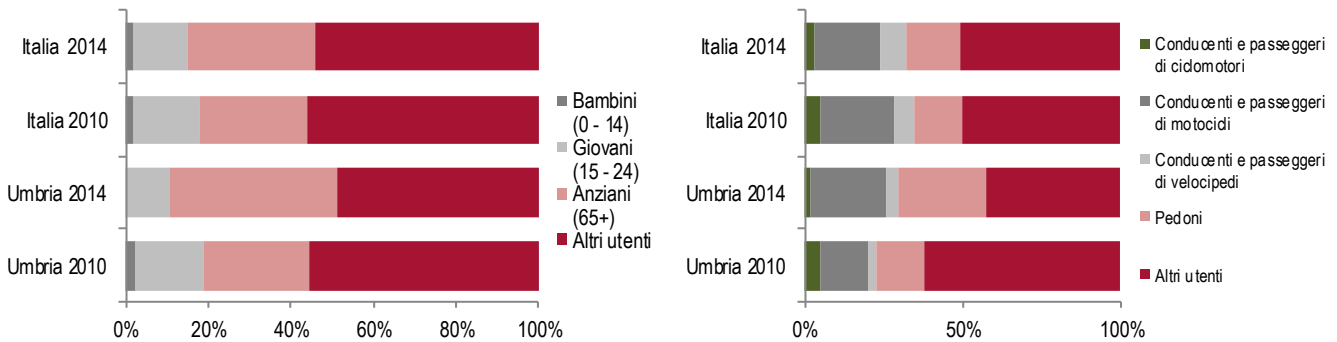
Posizionamento dell'Umbria rispetto agli obiettivi europei

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 Umbria si posiziona tra quelle che hanno conseguito progressi superiori alla media nazionale: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 59,8% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Umbria le vittime della strada sono diminuite del 40,5% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 2,4 a 1,8 per la provincia di Perugia, che registra la migliore performance, e da 3,3 a 2,7 in quella di Terni.

Il conseguimento di miglioramenti significativi appare più problematico sia per l'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) che per quelli classificati secondo il ruolo (conducenti/passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni). In Umbria l'incidenza di utenti vulnerabili per l'età, deceduti in incidenti stradali (51,1%), è superiore alla media nazionale (46,1%), con differenze riguardo ai tre gruppi considerati (Figura 1). Anche il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età rimasti feriti sul totale (39,3%) è superiore rispetto all'Italia (35,3%). Riguardo agli utenti vulnerabili per ruolo che hanno perso la vita, il peso relativo sul totale dei deceduti registrato nella regione (57,4%) è superiore a quello nazionale (49,3%).

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



Il rischio di incidente stradale

L'indice di lesività è in lieve aumento tra il 2013 e il 2014 (da 143,5 a 146,0) mentre quello di mortalità è in lieve diminuzione (da 2,5 a 2,1). L'incidentalità rimane concentrata nelle aree maggiormente abitate e nella rete viaria principale umbra con più alta densità di traffico (E45, SS3 Flaminia, Raccordo autostradale Perugia Bettolle, SR 209 Valnerina) (Figura 2). L'indice di mortalità cresce nei comuni di Terni, Orvieto, Narni, Castiglion del Lago e in alcuni comuni della Valnerina, dell'Alta Valle del Tevere e della Valle Umbra (Figura 3).

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

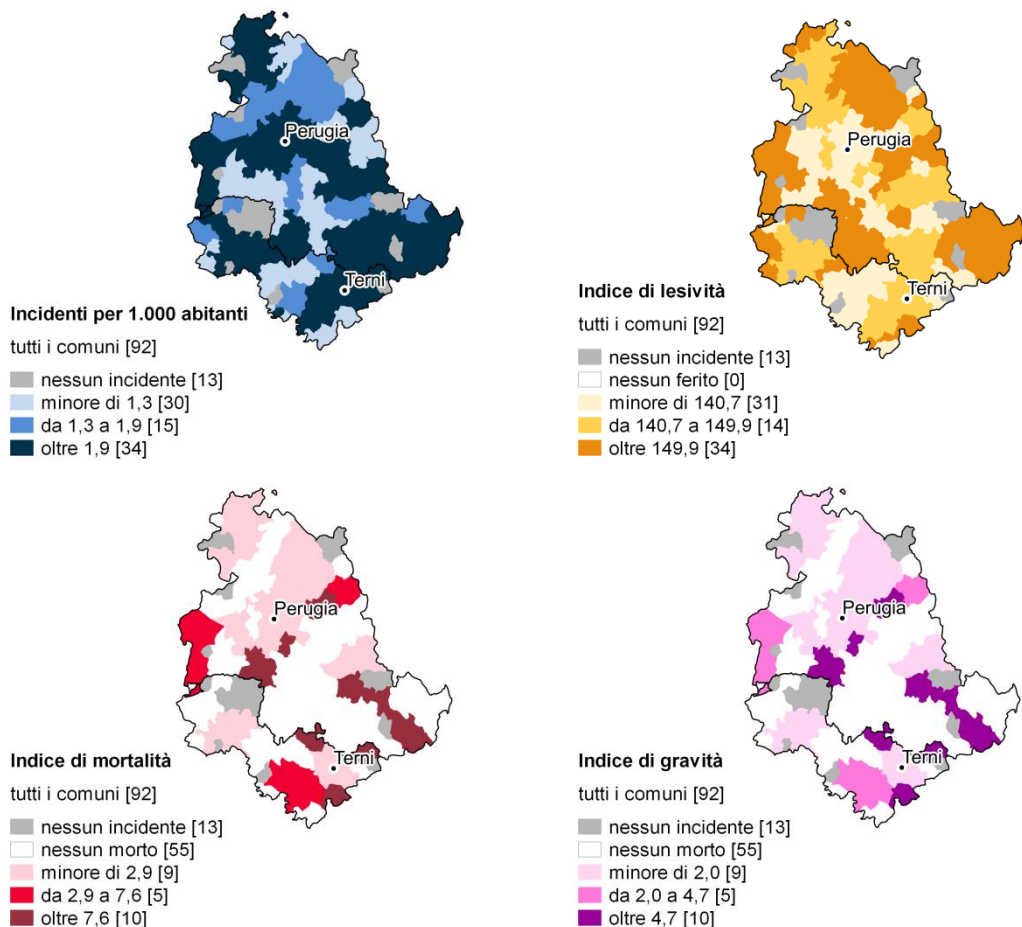
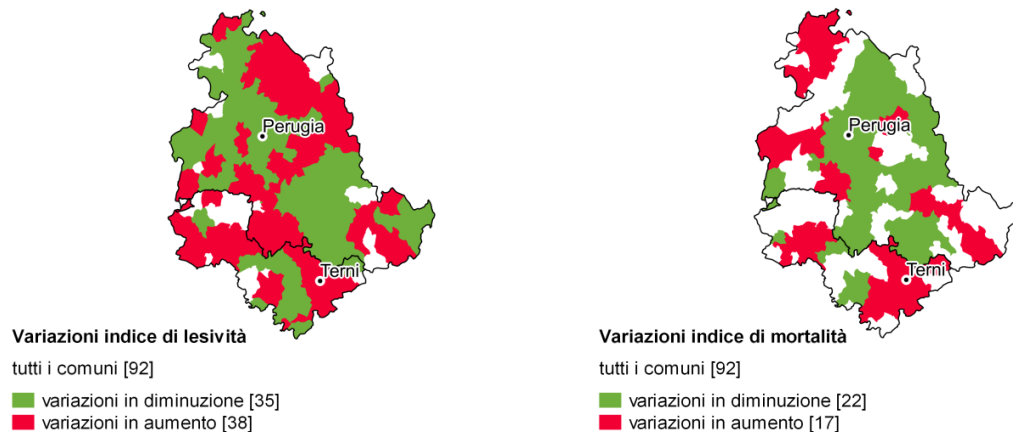


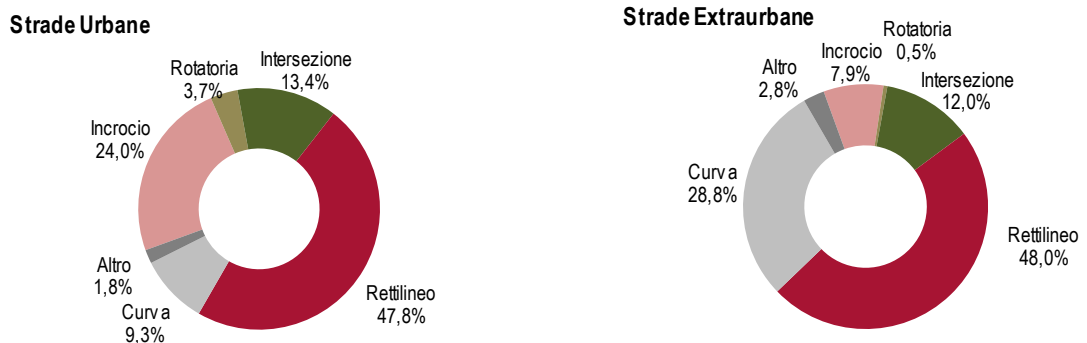
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, UMBRIA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (1.474, il 65,3% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 20 morti (42,6% del totale) e 1.999 feriti (60,6%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane: 3,9 decessi ogni 100 incidenti nelle strade statali, provinciali, regionali e comunali extraurbane contro 1,4 decessi sulle strade urbane e 0,9 in autostrada. Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono del 6,3% in ambito urbano e dell'8,9% sulle strade extraurbane a esclusione di autostrade e raccordi autostradali, dove aumentano del 23,6% (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo, sia sulle strade urbane (47,8% del totale) sia su quelle extraurbane (48,0%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 24,0% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (13,4%) e in curva (9,3%). Nelle strade extraurbane, il 28,8% degli incidenti si verifica in curva e il 12,0% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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



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

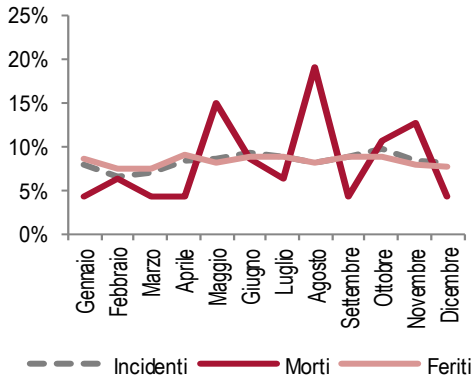
I mesi e le ore più a rischio

La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo estivo, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza, e all'inizio dell'autunno. Tra giugno e ottobre si contano 1.015 incidenti (il 45,0% degli incidenti occorsi nell'anno) in cui hanno subito lesioni 1.443 persone (43,8%) e 23 sono decedute (48,9%) (Figura 5).

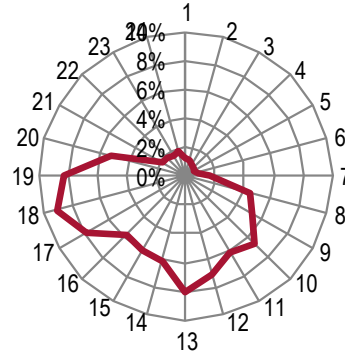
Oltre l'81% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20 ma l'indice di mortalità raggiunge i livelli più elevati nella fascia oraria tra le 2 e le 3 della notte (9,5 morti ogni 100 incidenti) e tra le 5 e le 6 del mattino (5,0), con valori di molto superiori alla media giornaliera (2,1) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano oltre il 41% degli incidenti notturni, il 16,7% delle vittime e il 43,8% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 2,5 decessi ogni 100 incidenti. Con riferimento all'ambito stradale, le strade urbane risultano essere più pericolose con 3,1 decessi ogni 100 incidenti notturni, circa il doppio di quelli registrati nelle strade extraurbane.

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

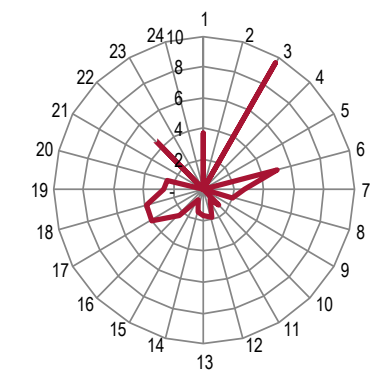
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Umbria il 60,1% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)¹; considerando anche i Comuni di Cintura, si arriva all'82% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti rappresentano il 18% del totale regionale.

Nei Centri complessivamente considerati il numero delle vittime è in calo del 24,4% rispetto al 2013. La contrazione dei decessi è più accentuata nei Poli intercomunali e nei Poli (-50% e -25%) (Prospetto 2).

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

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	4	1.221	18	1.712	-6,7	-25,0	-6,1
Polo intercomunale	5	135	2	199	-17,2	-50,0	-16,7
Cintura	26	495	14	717	0,4	-17,6	-5,3
Totale Centri	35	1.851	34	2.628	-5,8	-24,4	-6,8
Intermedio	40	352	12	565	-7,9	-20,0	8,0
Periferico	17	55	1	103	0,0	0,0	-1,9
Totale Aree interne	57	407	13	668	-6,9	-18,8	6,4
Umbria	92	2.258	47	3.296	-6,0	-23,0	-4,4

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori superiori alla media regionale. Il valore più elevato dell'indice di mortalità si rileva nei Comuni Intermedi, dove supera di oltre un punto la media regionale (3,4 contro 2,1). Nei Comuni Intermedi si registra inoltre il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (indice di gravità: 2,1) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità diminuiscono nei Centri, passando rispettivamente da 2,3 a 1,8 e da 1,6 a 1,3. Sostanzialmente stabile invece nella stessa macro area il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti (indice di lesività: circa 142 feriti ogni 100 incidenti).

¹In Umbria si contano 9 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 50,0% della popolazione. Nelle Aree di Cintura ricadono 26 comuni con il 25,0% della popolazione regionale. Nelle Aree Interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 57 comuni nei quali abita il restante 25,0% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (68,7%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (674 casi, 15 vittime e 1.060 feriti), seguita dal tamponamento (465 casi, 2 decessi e 779 persone ferite). La tipologia più pericolosa è l'investimento di pedone (5 decessi ogni 100 incidenti), seguono la caduta da veicolo (3,7) e la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (3,3). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi, con una media di 3,4 morti ogni 100 incidenti, contro una media di 1,5 negli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la guida distratta, la velocità troppo elevata e il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo sono le prime tre cause di incidente. I tre gruppi costituiscono complessivamente circa il 50% dei casi. Sulle strade extraurbane la velocità troppo elevata incide per il 25,3%, la guida distratta il 22,6% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 10,3% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra gli ultrasessantacinquenni (8,7 per centomila abitanti) e le persone di età compresa tra i 45 e 64 anni (5,9 per centomila). Il 55,3% delle vittime e il 67,7% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 17,0% dei morti e quasi il 24% dei feriti; i pedoni sono il 27,7% dei deceduti e l'8,4% dei feriti. Il 69,2% dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da over65 e oltre il 36% dei feriti appartiene sempre alla stessa fascia di età. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 721,1 per la classe di età 15-29 anni e a 435,5 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), UMBRIA. Anno 2014

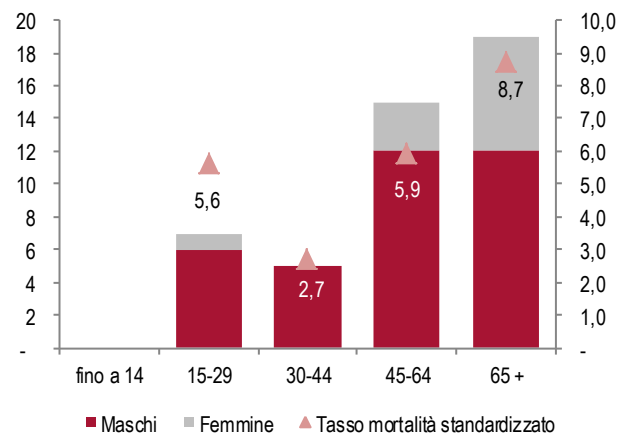


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, UMBRIA. Anno 2014, valori assoluti

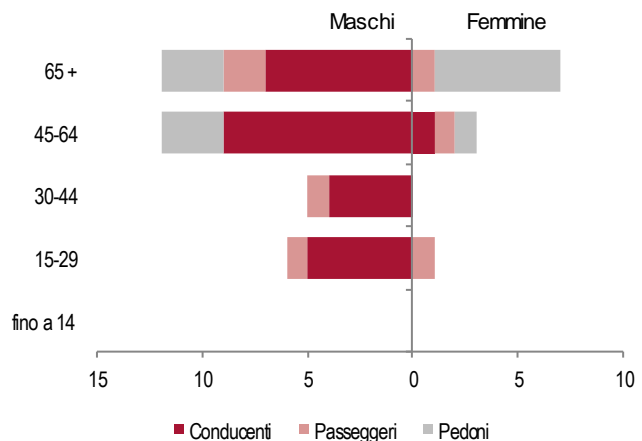


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti), E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), UMBRIA. Anno 2014

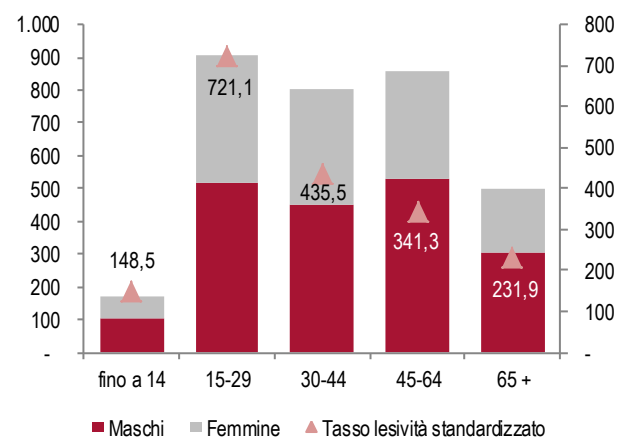
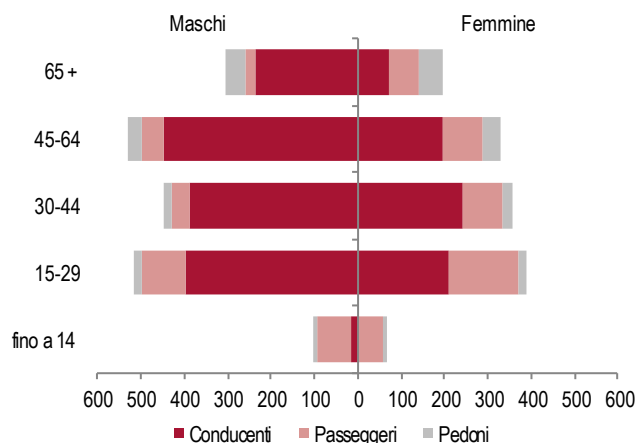


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, UMBRIA. Anno 2014, valori assoluti



(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.