

INCIDENTI STRADALI IN SICILIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Sicilia 11.366 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 209 persone e il ferimento di altre 17.167. Rispetto all'anno precedente si registra una riduzione degli incidenti (-3,9%) e dei feriti (-3,2%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%), e una flessione del numero di vittime della strada (-17,7%) più significativa di quella nazionale (-0,6%) (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Trapani	1.398	17	2.115	1.349	26	1.961	3,6	-34,6	7,9
Palermo	3.018	45	4.312	3.328	54	4.759	-9,3	-16,7	-9,4
Messina	1.232	24	1.920	1.259	23	1.992	-2,1	4,3	-3,6
Agrigento	535	9	896	519	19	846	3,1	-52,6	5,9
Caltanissetta	499	16	884	532	10	918	-6,2	60,0	-3,7
Enna	244	3	441	212	14	366	15,1	-78,6	20,5
Catania	2.692	58	3.965	2.883	63	4.216	-6,6	-7,9	-6,0
Ragusa	739	20	1.158	744	18	1.201	-0,7	11,1	-3,6
Siracusa	1.009	17	1.476	997	27	1.467	1,2	-37,0	0,6
Sicilia	11.366	209	17.167	11.823	254	17.726	-3,9	-17,7	-3,2
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

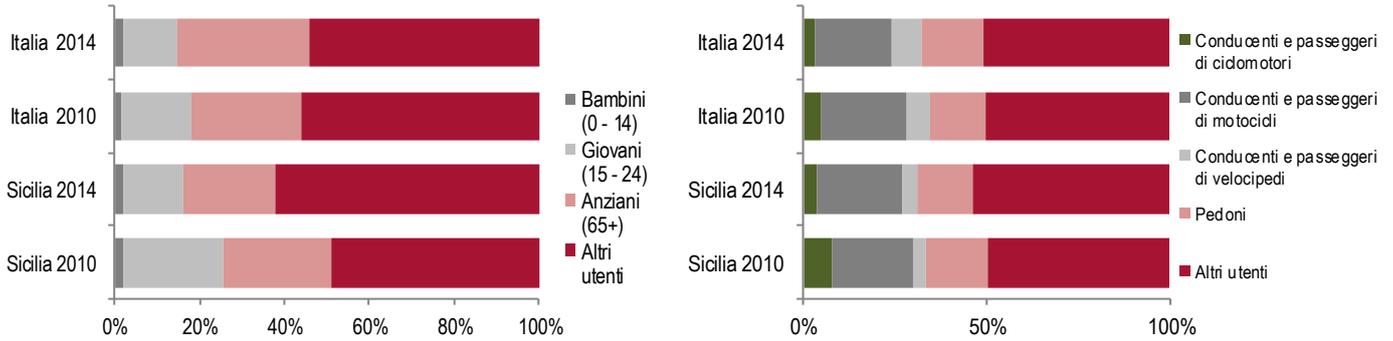
Posizionamento della Sicilia rispetto agli obiettivi europei

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 Sicilia si posiziona tra quelle con una contrazione inferiore alla media: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 42,7% rispetto all'anno 2001, in Italia del 52,4% (Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Sicilia le vittime della strada diminuiscono del 20,3% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 3,3 a 1,7 nella provincia di Agrigento, che registra la migliore performance; la provincia di Caltanissetta invece vede aumentare l'indice da 2,4 a 3,2.

Nel 2014, in Sicilia l'incidenza di utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidenti stradali (37,8%) è inferiore alla media nazionale (46,1%), con differenze riguardo ai tre gruppi considerati (Figura 1). Il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età feriti sul totale (37,4%) è superiore di due punti percentuali rispetto al complesso del Paese (35,3%). Riguardo agli utenti classificati vulnerabili secondo il ruolo (conducenti/passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni) che hanno perso la vita, il peso relativo sul totale dei deceduti registrato nella regione (circa il 45,9%) è inferiore a quello nazionale (49,3%). Da segnalare, infine, la diminuzione tra il 2010 e il 2014 del peso relativo di pedoni deceduti (da 16,8% a 14,8%), in controtendenza rispetto al dato nazionale (da 15,1% a 17,1%) (Figura 1).

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



Il rischio di incidente stradale

Gli indici di lesività e mortalità sono in lieve diminuzione tra il 2013 e il 2014. La pericolosità rimane alta lungo la statale che si snoda all'interno della Sicilia (SS189) e nella zona sud-orientale dell'isola che dal catanese giunge al ragusano (Figura 2). L'indice di mortalità è in crescita nei comuni a sud della Piana di Catania e in alcuni comuni delle province di Ragusa e Siracusa (Figura 3).

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

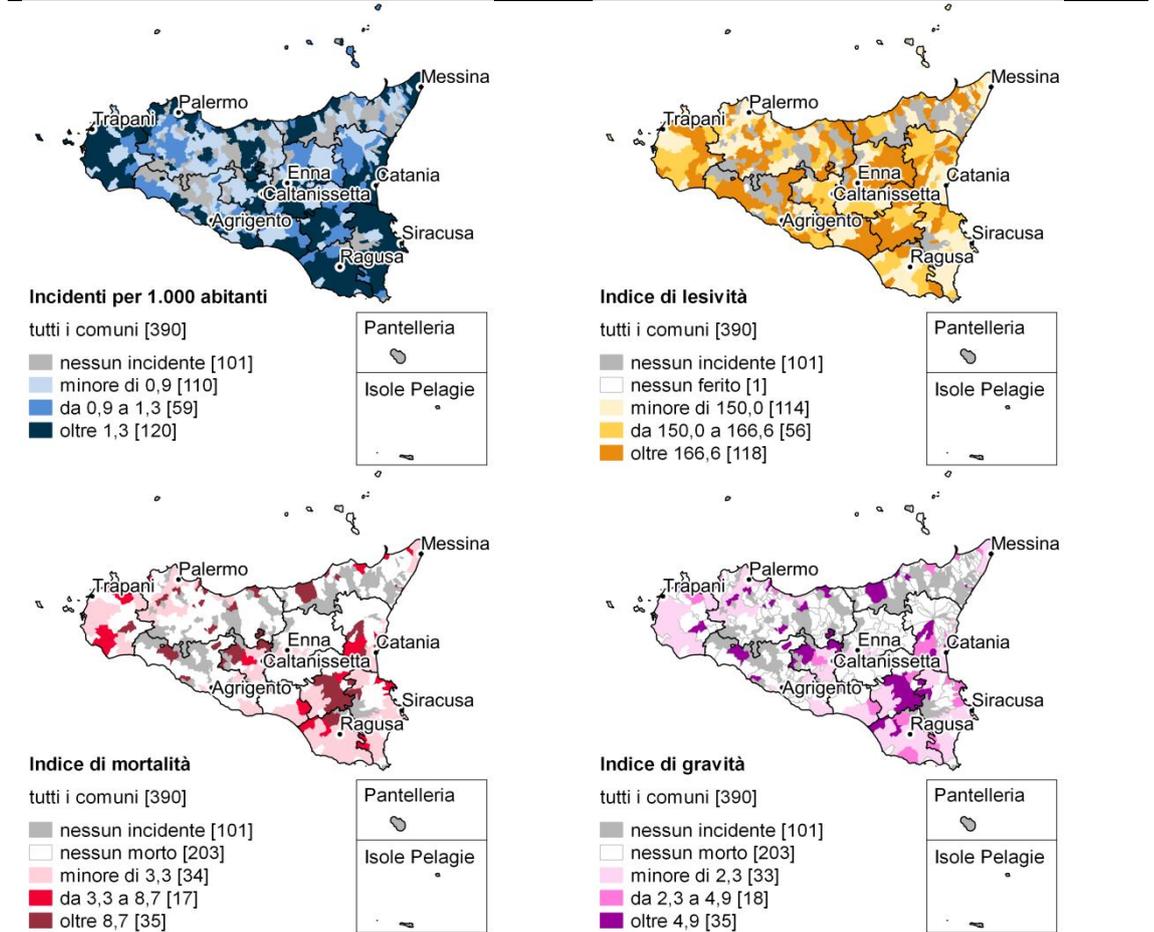
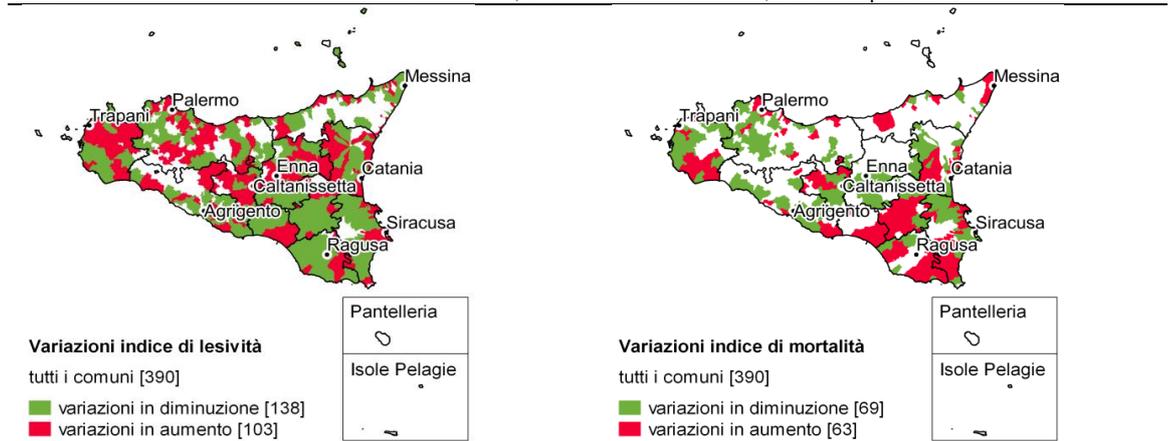


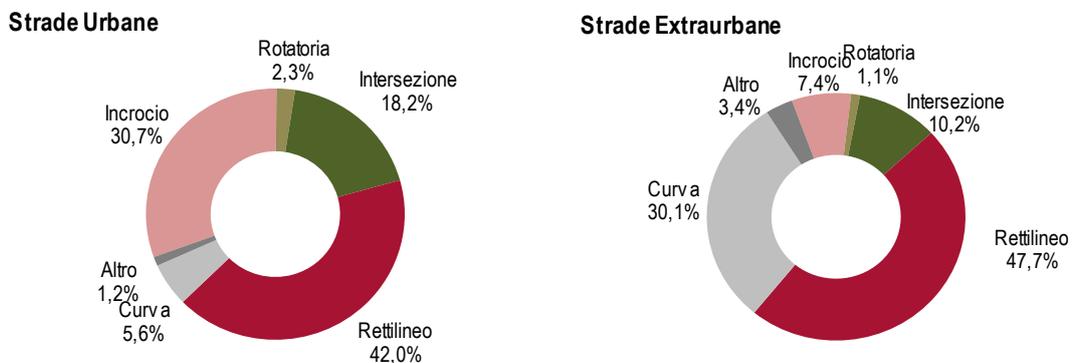
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, SICILIA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (9.303, 81,8% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 109 morti (52,2% del totale) e 13.482 feriti (78,5%). Su questo tipo di strade l'indice di mortalità è di 1,2 morti ogni 100 incidenti. Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane (4,9 decessi ogni 100 incidenti) e sulle autostrade (4,7). Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono con intensità diverse in dipendenza dell'ambito stradale: in misura più significativa su strade extraurbane e autostrade (rispettivamente -15,4% e -13,5%) e solo dell'1,1% in ambito urbano (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo, sia sulle strade urbane (42% del totale) sia su quelle extraurbane (47,7%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 30,7% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (18,2%) e in curva (5,6%). Nelle strade extraurbane il 30% degli incidenti si verifica in curva e il 10,2% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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



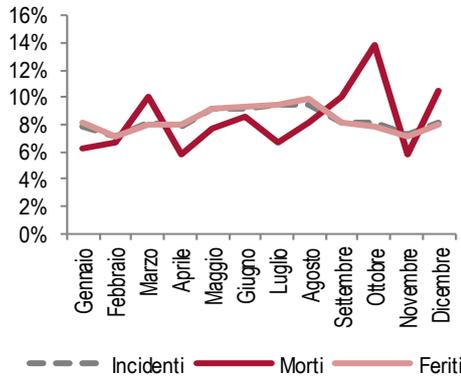
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

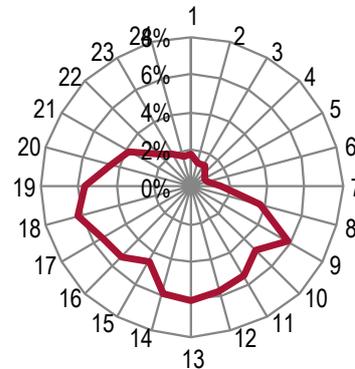
La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo primaverile ed estivo, in coincidenza con la maggiore mobilità legata ai periodi di vacanza. Tra maggio e settembre si contano 5.172 incidenti (45,5% degli incidenti dell'anno), 7.874 feriti (46%) e 86 vittime (41,1%, Figura 5). Quasi i due terzi 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 6 e le 7 del mattino (8 morti ogni 100 incidenti) e tra le 3 e le 4 della notte (7,8 morti ogni 100 incidenti), con valori di molto superiori alla media giornaliera (1,8) (Figure 6 e 7). L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media di 3,5 decessi ogni 100 incidenti. Il venerdì e il sabato notte si concentra il 44% degli incidenti notturni, il 40,4% delle vittime e il 46,2% dei feriti nelle ore notturne. Il valore massimo della mortalità è raggiunto il sabato notte, con 4 decessi ogni 100 incidenti; nelle strade extraurbane l'indice è mediamente più elevato nelle altre notti (9,6).

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

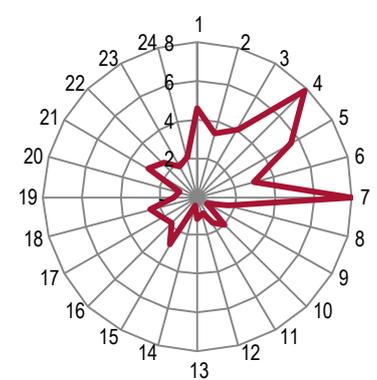
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Sicilia il 57,8% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)¹; considerando anche i comuni di Cintura, si arriva al 75,6% del totale. Nei comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti rappresentano il 24,4% del totale regionale.

Nei Centri complessivamente considerati il numero delle vittime è in calo del 22,9% rispetto al 2013. La contrazione dei decessi è più accentuata nei Poli intercomunali e nelle Aree di cintura (-58,3% e -31,3%) (Prospetto 2).

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

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	10	5.691	72	8.178	-5,8	-11,1	-5,0
Polo intercomunale	4	882	5	1.272	0,1	-58,3	6,3
Cintura	85	2.021	44	3.034	-6,0	-31,3	-7,6
Totale Centri	99	8.594	121	12.484	-5,3	-22,9	-4,6
Intermedio	121	1.906	53	3.195	3,9	-3,6	4,0
Periferico	136	794	33	1.368	-5,4	-17,5	-5,2
Ultra periferico	34	72	2	120	-4,0	0	-4,0
Totale Aree interne	291	2.772	88	4.683	0,8	-9,3	0,9
Sicilia	390	11.366	209	17.167	-3,9	-17,7	-3,2

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove, per il primo, si registra un valore pari a quasi il doppio della media regionale (3,2 contro 1,8) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Il valore più elevato dell'indice di mortalità, 4,2, si rileva nei Comuni periferici, lo stesso accade per l'indice di gravità, pari a 2,4. Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità diminuiscono nei Centri, passando rispettivamente da 1,7 a 1,4 e da 1,2 a 1,0.

¹In Sicilia si contano 14 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 37,4% della popolazione. Nelle aree di Cintura ricadono 85 comuni con il 22% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 291 comuni nei quali abita il 40,8% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (80,1%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (4.379 casi, 48 vittime e 6.957 feriti), seguita dal tamponamento (1.736 casi, 22 decessi e 2.991 persone ferite). La tipologia più pericolosa è l'urto con ostacolo accidentale (5,0 decessi ogni 100 incidenti); seguono la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (4,3) e la frenata improvvisa (3,2). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi, con una media di 3,5 morti ogni 100 incidenti, contro 1,3 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la velocità troppo elevata e la guida distratta sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 41,8% dei casi. Sulle strade extraurbane la velocità troppo elevata incide per il 23%, la guida distratta per il 15,5% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per l'11,1% (Tavola 14, in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (6,4 per centomila abitanti) e gli ultrasessantacinquenni (4,6 per centomila) (Figura 8). Il 65,1% delle vittime e il 65,4% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 20,1% dei morti e quasi il 28% dei feriti; i pedoni sono il 14,8% dei deceduti e il 6,5% dei feriti. Poco più della metà dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da over65 e quasi il 30% dei feriti appartiene alla fascia di età 45-64 anni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 664,7 per la classe di età 15-29 anni e a 423,9 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), **SICILIA. Anno 2014**

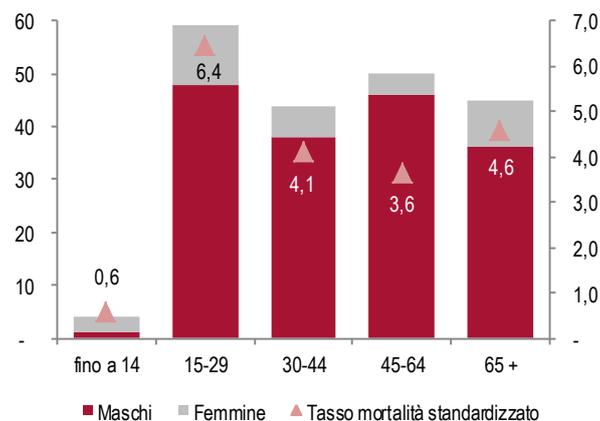


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, SICILIA. Anno 2014, valori assoluti

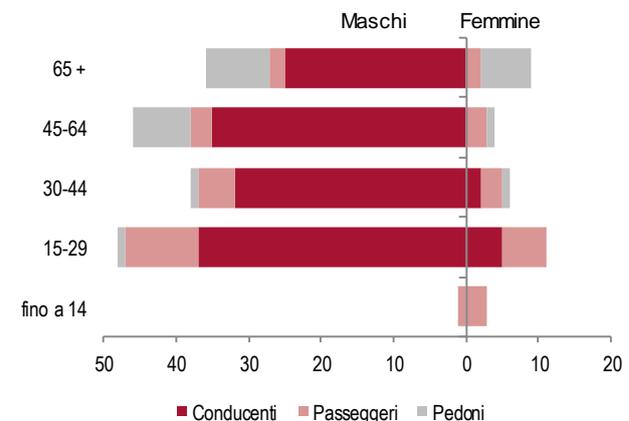


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti), **E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO** (asse destro, valori per 100.000 abitanti), **SICILIA. Anno 2014**

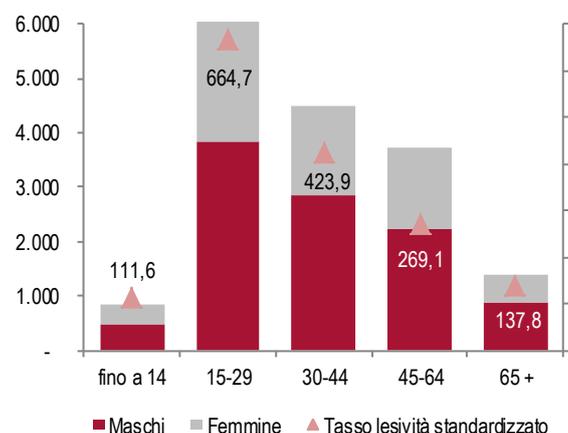
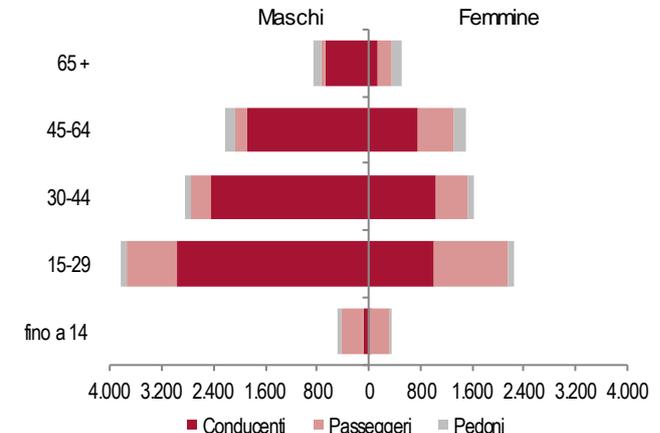


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, SICILIA. Anno 2014, valori assoluti



(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.