

INCIDENTI STRADALI IN CALABRIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Calabria 2.659 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 101 persone e il ferimento di altre 4.428. Rispetto all'anno precedente si registra una flessione del numero degli incidenti (-4,1%) e dei feriti (-6,2%) maggiori di quelle rilevato nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada, invece, aumenta del 3,1% a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Cosenza	732	42	1.298	827	47	1.447	-11,5	-10,6	-10,3
Catanzaro	556	11	951	438	9	762	26,9	22,2	24,8
Reggio di Calabria	987	24	1.570	1.039	25	1.703	-5,0	-4,0	-7,8
Crotone	232	14	377	270	9	487	-14,1	55,6	-22,6
Vibo Valentia	152	10	232	199	8	322	-23,6	25,0	-28,0
Calabria	2.659	101	4.428	2.773	98	4.721	-4,1	3,1	-6,2
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

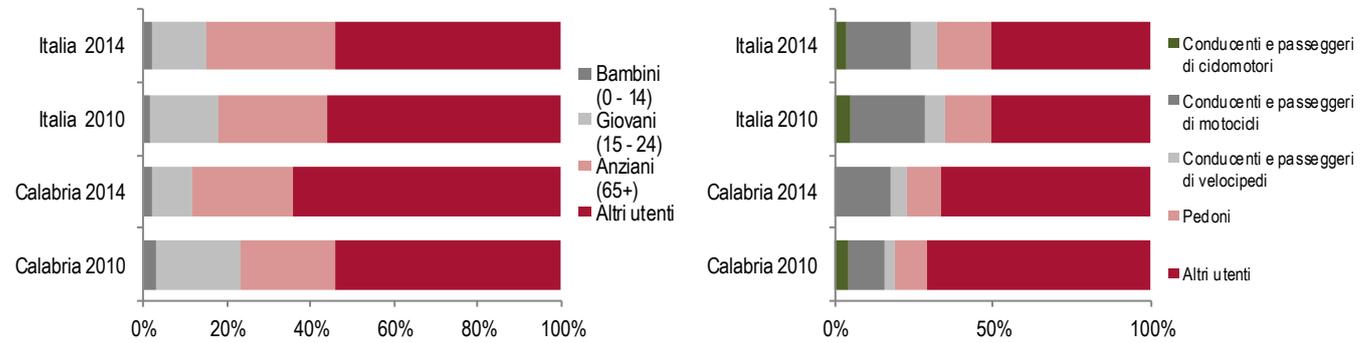
Posizionamento della Calabria rispetto agli obiettivi europei

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 Calabria si posiziona tra quelle che hanno conseguito riduzioni inferiori alla media nazionale: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 41,6% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,3%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Calabria le vittime della strada si riducono del 26,8% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 4,3 a 1,9 nella provincia di Catanzaro, che registra la migliore performance, e da 2,9 a 6,6 a Vibo Valentia, per la quale sono maggiori le difficoltà nel perseguire l'obiettivo.

L'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) è quello per cui è più complesso il conseguimento di miglioramenti significativi. In Calabria l'incidenza di utenti vulnerabili per l'età deceduti in incidente stradale (35,6%) è inferiore di oltre dieci punti percentuali alla media nazionale (46,1%). Invece, il peso relativo di utenti vulnerabili per l'età feriti sul totale (37,5%) risulta superiore alla media Italia (35,3%). Tra il 2010 e il 2014 il numero degli utenti vulnerabili classificati secondo il ruolo (pedoni e conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote) deceduti in incidente stradale diminuisce del 15%, un tasso inferiore a quello medio nazionale (-18,4%).

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



Il rischio di incidente stradale

In Calabria l'indice di lesività è diminuito (da 170,3 a 166,5 feriti per 100 incidenti) mentre quello di mortalità è aumentato (da 3,5 a 3,8 morti per 100 incidenti) tra il 2013 e il 2014. La pericolosità rimane elevata lungo le strade litoranee sia sul versante jonico (SS 106) che su quello tirrenico (SS18) (Figura 2). L'indice di mortalità cresce in provincia di Crotona (da 3,3 a 6,0) e di Vibo Valentia (da 4 a 6,6) mentre è stabile (2,4) in provincia di Reggio. Incrementi dell'indice si registrano anche nell'area di Sibari e in alcuni comuni attraversati dalla Salerno-Reggio Calabria (Figura 3).

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

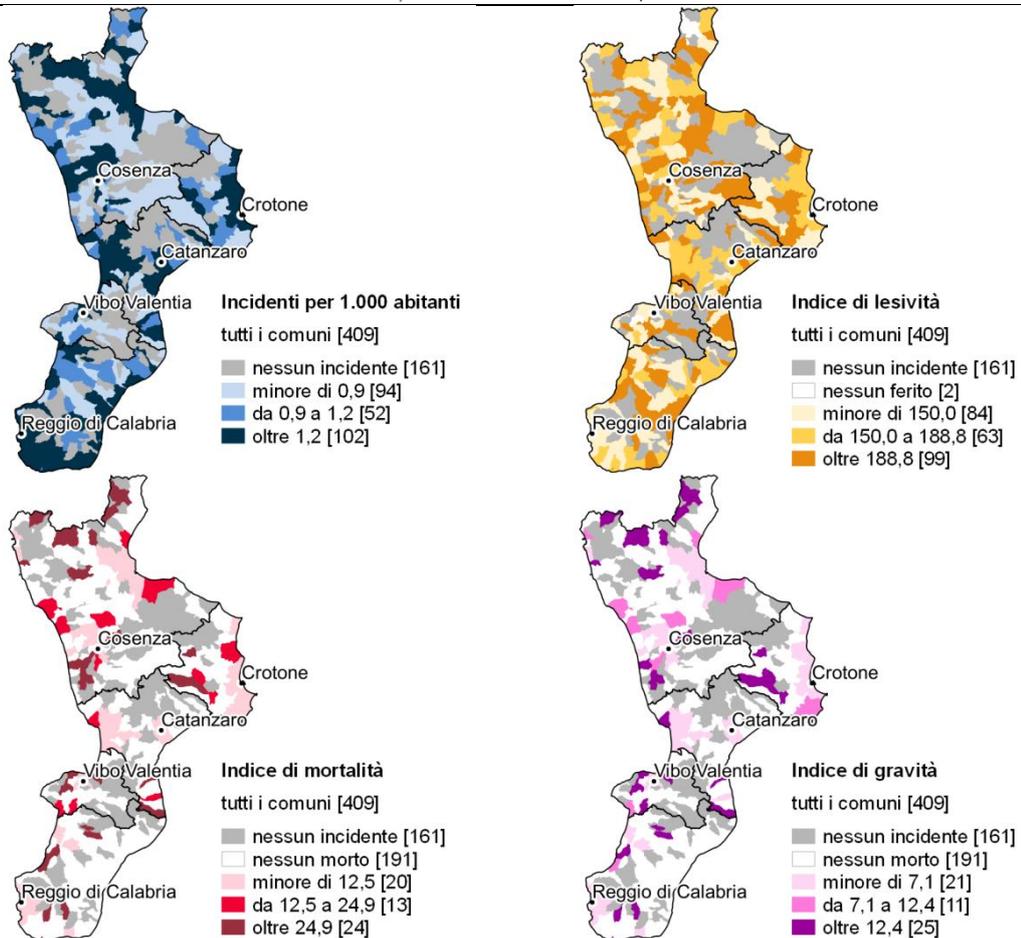
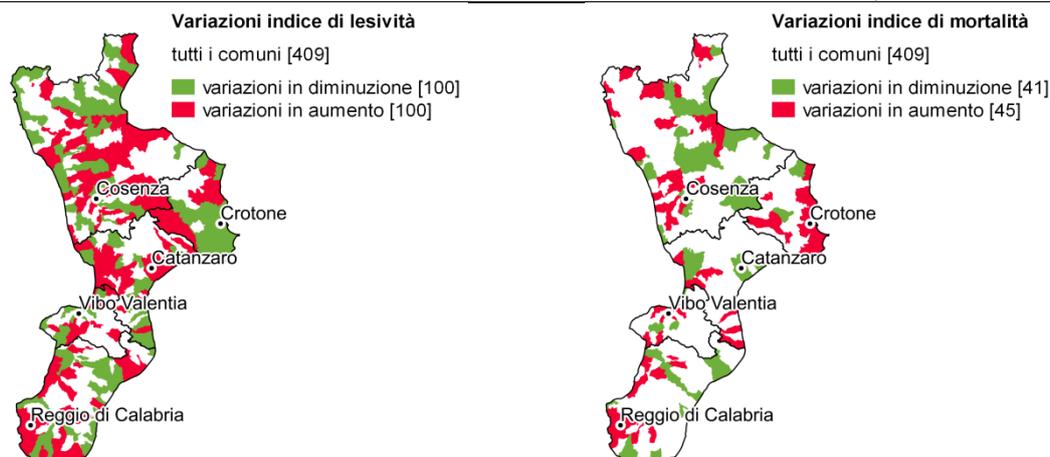
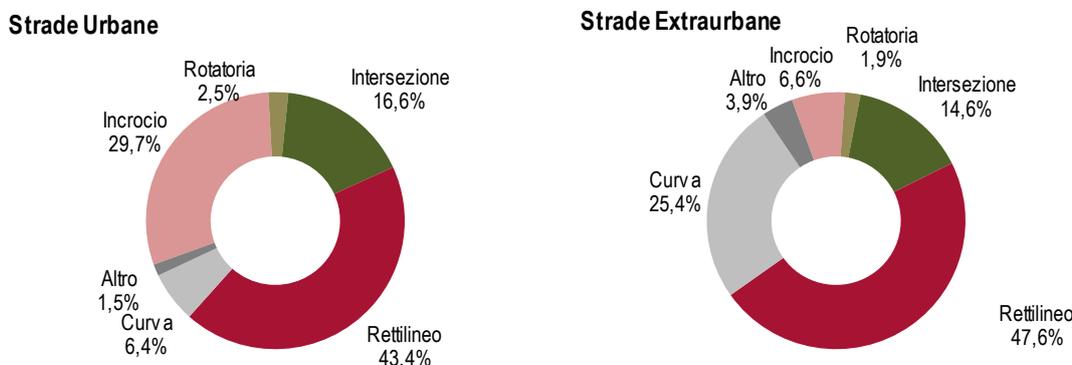


FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, CALABRIA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali


Nel 2014 il maggior numero di incidenti (1.576, pari al 59,3%) si è verificato sulle strade urbane provocando 34 morti (33,7%) e 2.482 feriti (56%). In tale ambito l'indice di mortalità è di 2,2 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire lungo le strade extraurbane (6,5 decessi) e le autostrade (5,0 decessi). Rispetto all'anno precedente, i sinistri aumentano del 2,9% in ambito urbano, diminuiscono dello 0,9% sulle autostrade e del 2% sulle altre strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (43,4%) che su quelle extraurbane (47,6%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 29,7% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (16,6%) e in curva (6,4%). Lungo le strade extraurbane il 25,4% degli incidenti si verifica in curva e il 14,6% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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


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

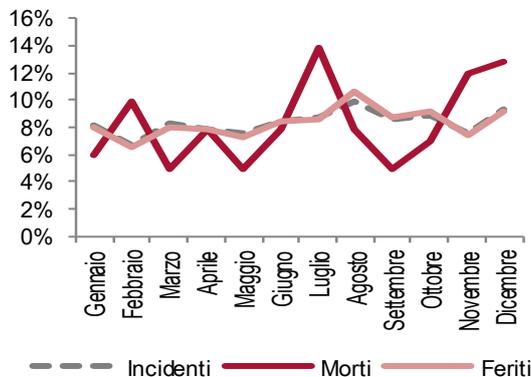
I mesi e le ore più a rischio

La maggiore concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo compreso fra giugno e ottobre, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza: in questo periodo si contano 1.185 incidenti (il 44,6% del totale) in cui hanno subito lesioni 2.022 persone (45,6%) e 42 sono decedute (41,6%, Figura 5). Un ulteriore picco si registra nel mese di dicembre, con 248 incidenti, pari al 9,3% degli incidenti rilevati nel 2014.

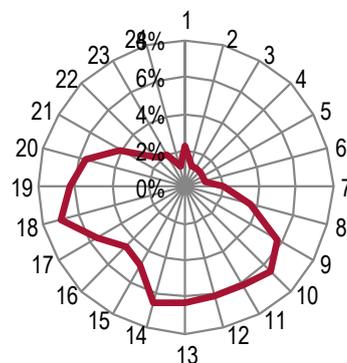
Il 71,6% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20, ma l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati nella fascia oraria tra l'una e le 6 di mattina (con un picco del 17,9% tra le 5 e le 6) con valori di molto superiori alla media (3,8%) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano oltre il 44,7% degli incidenti notturni, il 50% delle vittime e il 46% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 7,9 decessi ogni 100 incidenti, contro un livello di 3,8 registrato in totale. Il valore massimo della mortalità è raggiunto il sabato notte, con 12,2 decessi ogni 100 incidenti (22 decessi ogni 100 incidenti per le sole strade extraurbane).

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

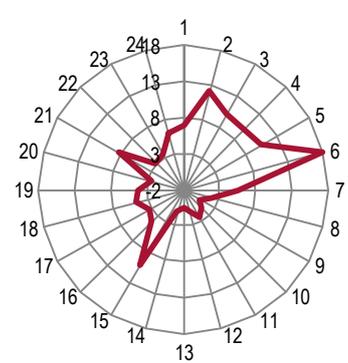
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Calabria il 47,6% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)¹; considerando anche le Aree di Cintura, si arriva al 63% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti sono stati il 37% del totale regionale.

Nei Poli aumentano gli incidenti dell'8% e i feriti del 6,9% mentre i decessi si riducono di quasi il 15%. Al contrario, nelle Aree interne diminuiscono sia gli incidenti (-12,9%) che i feriti (-16%) e aumentano i decessi (+21,6%) (Prospetto 2).

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

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	8	1.140	23	1.729	8,0	-14,8	6,9
Polo intercomunale	3	125	5	252	-18,8	0,0	-3,1
Cintura	71	410	11	700	-5,3	-26,7	-8,5
Totale Centri	82	1.675	39	2.681	1,9	-17,0	1,5
Intermedio	152	610	36	1.061	-14,2	20,0	-15,7
Periferico	142	295	19	562	-9,0	11,8	-10,8
Ultra periferico	33	79	7	124	-16,8	75	-34,7
Totale Aree interne	327	984	62	1.747	-12,9	21,6	-16,0
Calabria	409	2.659	101	4.428	-4,1	3,1	-6,2

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori all'incirca doppi della media regionale. Il valore più elevato dell'indice di mortalità (8,9) si rileva nei comuni Ultra periferici, superiore di oltre 5 punti alla media regionale (3,8). Nelle stessa area si registra il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (5,3) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato).

Rispetto all'anno precedente i valori degli indici di mortalità e di gravità diminuiscono nei Centri (passando, rispettivamente da 2,9 a 2,3 e da 1,7 a 1,4) e aumentano nelle Aree interne (da 4,5 a 6,3 l'indice di mortalità e da 2,4 a 3,4 l'indice di gravità). Il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti diminuisce sia nei Centri (da 160,8 a 106,1) che nelle Aree interne (da 184 a 177,5).

¹In Calabria si contano 11 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 30% della popolazione. Nelle aree di Cintura ricadono 71 comuni con il 15 % della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 327 comuni nei quali abita il 55% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (72,1%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (939 casi, 18 vittime e 1.735 feriti), seguita dal tamponamento (485 casi, 6 decessi e 905 persone infortunate). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (12,6 decessi ogni 100 incidenti), seguono la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (7,9) e l'urto con ostacolo accidentale (con indice pari a 6,1). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 6,1 morti ogni 100 incidenti, rapporto che scende a 2,9 nel caso di incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida la velocità troppo elevata, la guida distratta e il mancato rispetto delle regole della precedenza o del semaforo sono le prime tre cause di incidente. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 34,6% dei casi. Sulle strade extraurbane la velocità troppo elevata incide per il 25%, la guida distratta per il 16,1% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 13,0% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (6,7 per centomila abitanti) e gli ultrasessantacinquenni (6,0 per centomila). Il tasso di lesività standardizzato è pari a 424,7 per la classe di età 15-29 anni e a 266,3 per la classe 30-44 anni. Il 63,4% delle vittime e il 62,3% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 25,7% dei morti e il 31,7% dei feriti; i pedoni sono il 10,9% dei deceduti e il 6% dei feriti. Più della metà dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale e il 31,2% dei pedoni feriti appartengono alla fascia di età degli over65 (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), CALABRIA. Anno 2014

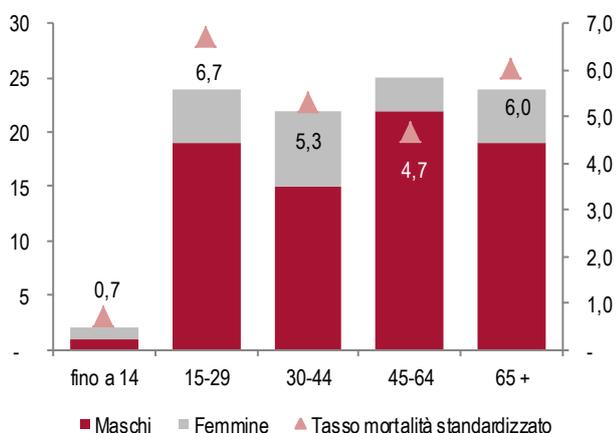


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, CALABRIA. Anno 2014, valori assoluti

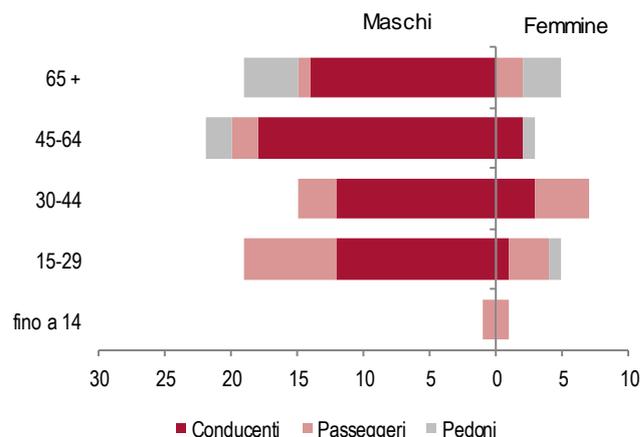


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), CALABRIA. Anno 2014

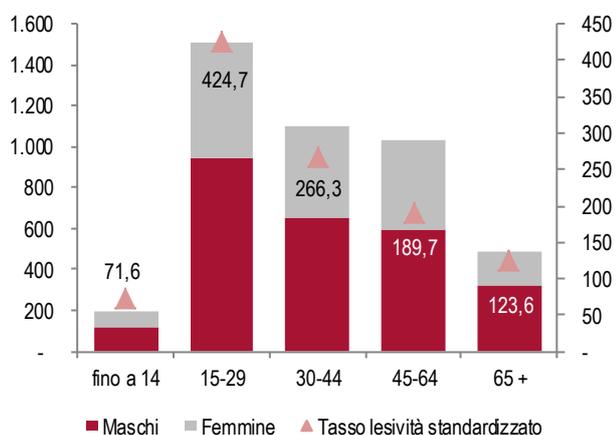
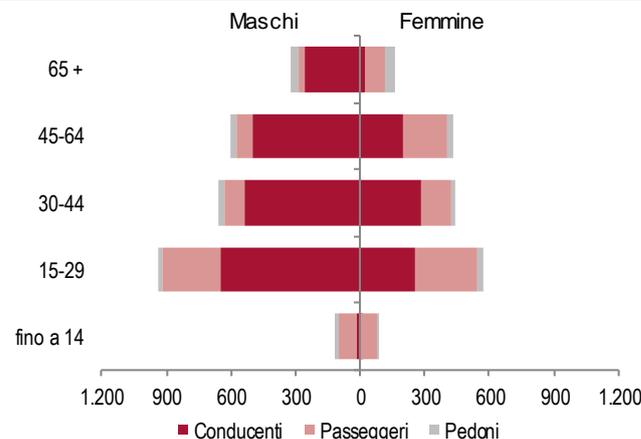


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, CALABRIA. Anno 2014, valori assoluti



(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.