

# INCIDENTI STRADALI NELLE MARCHE

## Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati nelle Marche 5.422 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 100 persone e il ferimento di altre 7.866. Rispetto all'anno precedente si registra una diminuzione degli incidenti (-2,3%) e dei feriti (-1,2%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada, invece, aumenta del 16,3%<sup>1</sup> a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

### PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA, MARCHE.

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Pesaro Urbino	1.205	22	1.699	1.253	23	1.703	-3,8	-4,3	-0,2
Ancona	1.783	33	2.660	1.724	22	2.625	3,4	50,0	1,3
Macerata	969	25	1.422	936	19	1.349	3,5	31,6	5,4
Ascoli Piceno	856	8	1.156	966	8	1.327	-11,4	0,0	-12,9
Fermo	609	12	929	670	14	957	-9,1	-14,3	-2,9
<b>Marche</b>	<b>5.422</b>	<b>100</b>	<b>7.866</b>	<b>5.549</b>	<b>86</b>	<b>7.961</b>	<b>-2,3</b>	<b>16,3</b>	<b>-1,2</b>
<b>Italia</b>	<b>177.031</b>	<b>3.381</b>	<b>251.147</b>	<b>181.660</b>	<b>3.401</b>	<b>258.093</b>	<b>-2,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-2,7</b>

### Posizionamento delle Marche 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. Le Marche si posizionano tra le regioni che hanno conseguito riduzioni superiori alla media nazionale: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 55% rispetto all'anno 2001<sup>2</sup> (Italia -52,2%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) nelle Marche le vittime della strada si riducono dell'8,3% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 1,1 a 0,9 nella provincia di Ascoli Piceno, che registra la migliore performance, e da 1,8 a 2,6 a Macerata, che evidenzia le maggiori difficoltà nel perseguire l'obiettivo.

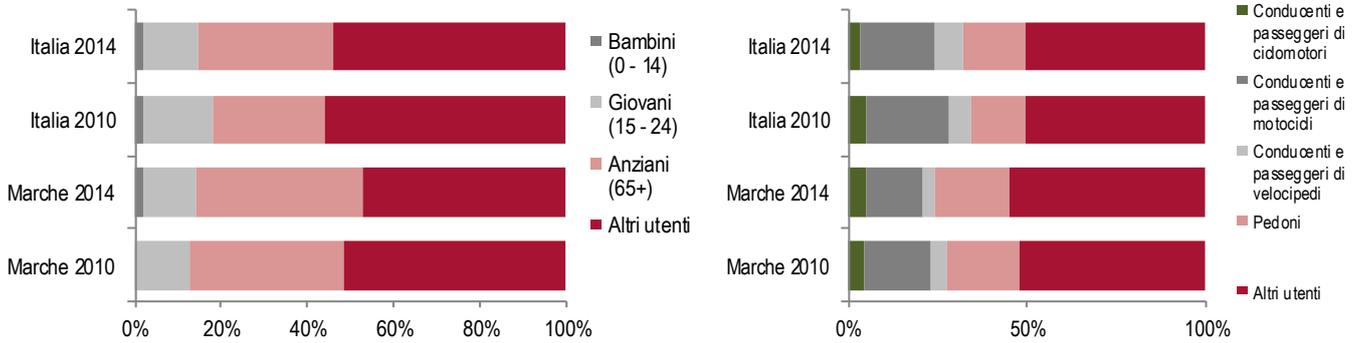
L'insieme degli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani) è quello per cui il conseguimento di miglioramenti significativi appare più problematico. Nelle Marche, nel 2014, l'incidenza degli utenti vulnerabili per età, complessivamente considerati, deceduti in incidente stradale risulta superiore alla media nazionale (Marche 53,0%, Italia 46,1%), con una differenza di circa 8 punti percentuali per la classe degli ultrasessantacinquenni (Marche 39,0%, Italia 31,2%).

Riguardo agli utenti deceduti, classificati vulnerabili secondo il ruolo (conducenti e passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni), il peso relativo sul totale dei deceduti misurato nella regione (45%) è inferiore a quello nazionale (49,3%). Da segnalare, infine, l'incremento tra il 2010 e il 2014 del peso relativo di pedoni deceduti: nella regione aumenta di 0,8 punti percentuali (da 20,2% a 21,0%) mentre nel resto del paese di 2 punti (da 15,1% a 17,1%) (Figura 1).

<sup>1</sup> Il significativo aumento è legato soprattutto all'incremento del 50% dei morti rilevato nella provincia di Ancona.

<sup>2</sup> Serie storica calcolata ai confini attuali. I dati precedenti al 2010 sono stati rettificati per tenere conto della modifica dei limiti amministrativi di Marche ed Emilia Romagna avvenuta nel 2010 a seguito del distacco di sette comuni dalla provincia di Pesaro e Urbino che sono stati aggregati alla provincia di Rimini.

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

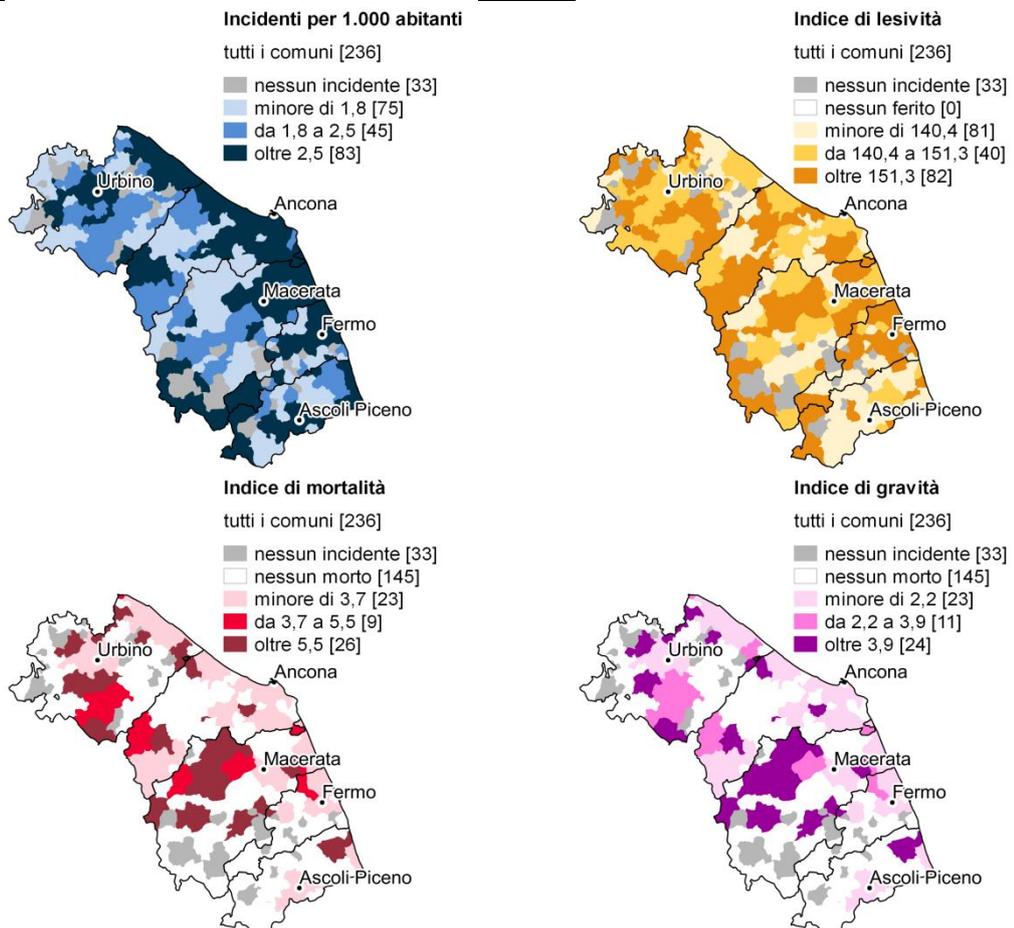


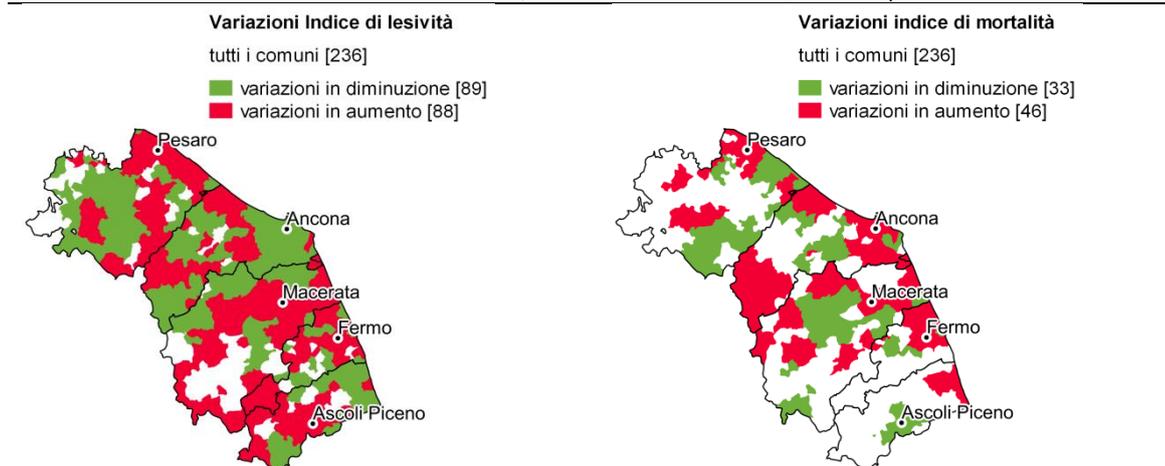
### Il rischio di incidente stradale

Gli indici di lesività e mortalità sono in lieve aumento tra il 2013 e il 2014 (rispettivamente da 143,5 a 145,1 feriti e da 1,6 a 1,8 morti per 100 incidenti). La gravità è alta nei comuni dell'entroterra e resta significativa sulla costa (Figura 2).

L'indice di mortalità cresce nei comuni di Ancona e Senigallia, in alcuni comuni dell'alto maceratese e in quasi tutti i comuni costieri delle province di Fermo e Ascoli Piceno: in tutte queste aree, complessivamente i decessi sono passati da 28 nel 2013 a 48 nel 2014 (Figura 3). L'indice di mortalità risulta in significativo aumento anche sull'autostrada A14 e sulla SS 16.

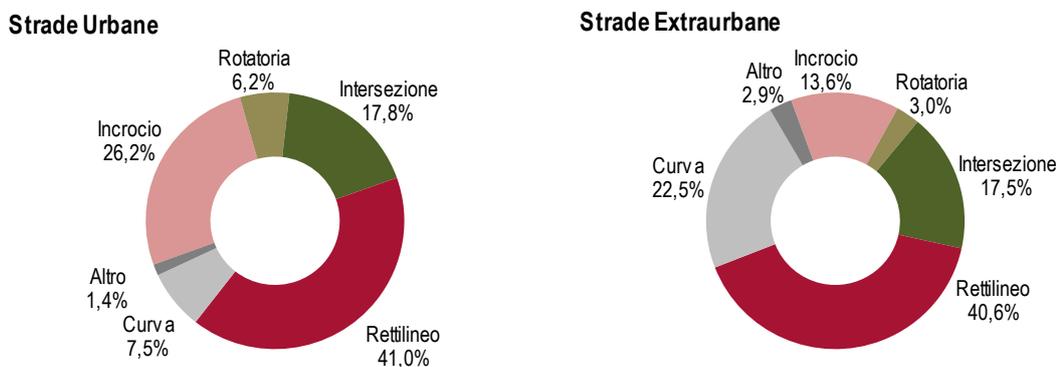
FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE, MARCHE. Anno 2014, indicatori



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


Nel 2014 il maggior numero di incidenti (3.917, il 72,2% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 40 vittime (40% del totale) e 5.416 feriti (68,9%). Sale l'indice di gravità dell'ambito autostradale, che registra 5,1 decessi ogni 100 incidenti, contro i 3,8 decessi nelle strade statali e provinciali e 1,0 sulle urbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono del 2,3% in ambito urbano e del 3,1% sulle altre strade extraurbane mentre aumentano del 3,2% sulle autostrade (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (41,0% del totale) sia su quelle extraurbane (40,6%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 26,2% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (17,8%) e in curva (7,5%). Nelle strade extraurbane il 22,5% degli incidenti si verifica in curva, il 13,6% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

**FIGURA 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER CARATTERISTICA DELLA STRADA E AMBITO STRADALE, MARCHE. Anno 2014, valori percentuali<sup>(a)</sup>**


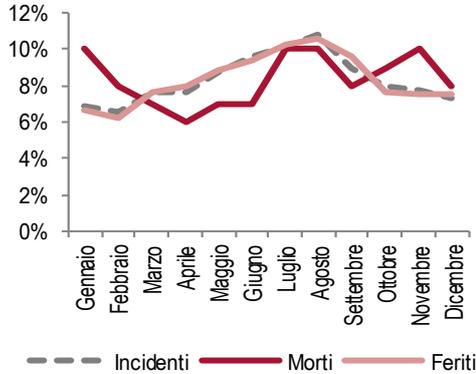
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

### I mesi e le ore più a rischio

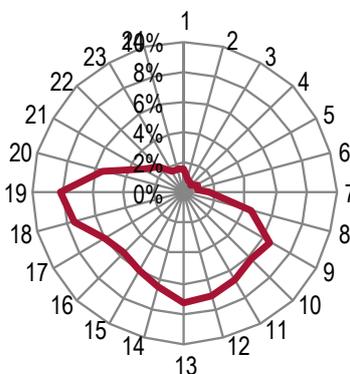
La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo primaverile ed estivo, in coincidenza con la maggiore mobilità legata ai periodi di vacanza. Tra maggio e settembre si contano 2.620 incidenti (il 48,3% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 3.826 persone (48,6%) e 42 sono decedute (42,0%, Figura 5). Circa il 79% 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 3 e le 4 della notte (7 morti ogni 100 incidenti) e tra le 7 e le 8 del mattino (6,6), con valori di molto superiori alla media giornaliera (1,8) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano oltre il 45% degli incidenti notturni, il 42,1% delle vittime e il 45,3% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 3,1 decessi ogni 100 incidenti, contro l'1,8 totale. Il valore massimo della mortalità è raggiunto negli incidenti notturni infrasettimanali, con 3,2 decessi ogni 100 incidenti (5,0 per le sole strade extraurbane).

**FIGURA5. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, MARCHE.**

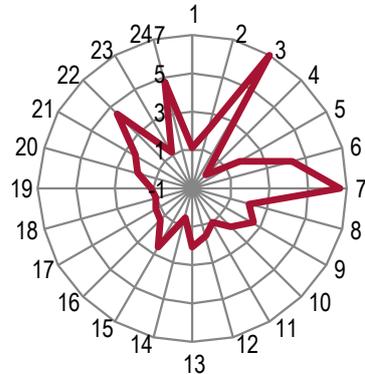
Anno 2014, composizioni percentuali


**FIGURA6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, MARCHE.**

Anno 2014, valori percentuali


**FIGURA7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, MARCHE.**

Anno 2014, indice di mortalità



### Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

Nelle Marche il 59,7% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)<sup>3</sup>; considerando anche i Comuni di Cintura si arriva al 92,7% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti rappresentano il 7,3% del totale regionale.

Nei Centri il numero degli incidenti diminuisce del 2,6% mentre i morti aumentano del 22,9% (Prospetto 2).

**PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER TIPOLOGIA DI COMUNE, MARCHE. Anno 2014 (valori assoluti e variazioni percentuali)**

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	11	2.783	35	3.890	-2,9	25,0	-1,4
Polo intercomunale	8	454	11	679	-10,8	-8,3	-8,6
Cintura	112	1.787	40	2.683	0,1	33,3	0,6
<b>Totale Centri</b>	<b>131</b>	<b>5.024</b>	<b>86</b>	<b>7.252</b>	<b>-2,6</b>	<b>22,9</b>	<b>-1,4</b>
Intermedio	80	346	14	531	-0,6	-12,5	-2,7
Periferico	25	52	0	83	23,8	-	45,6
<b>Totale Aree interne</b>	<b>105</b>	<b>398</b>	<b>14</b>	<b>614</b>	<b>2,1</b>	<b>-12,5</b>	<b>1,8</b>
<b>Marche</b>	<b>236</b>	<b>5.422</b>	<b>100</b>	<b>7.866</b>	<b>-2,3</b>	<b>16,3</b>	<b>-1,2</b>

Gli indicatori statistici di mortalità (3,5) e gravità (2,2) evidenziano una situazione problematica nelle Aree interne, dove si registrano valori pari a circa il doppio della media regionale (rispettivamente, 1,8 e 1,3), dovuta alle criticità rilevate esclusivamente nei comuni dell'Area Intermedia (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità aumentano nei Centri, passando rispettivamente da 1,4 a 1,7 e da 0,9 a 1,2 mentre diminuiscono nelle Aree interne (rispettivamente, da 4,1 a 2,5 e da 2,6 a 2,2).

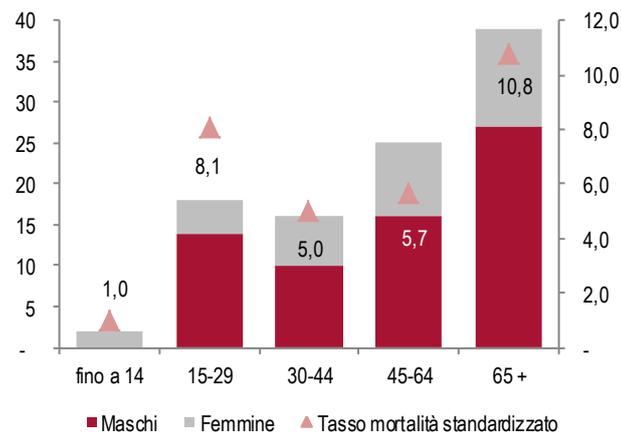
<sup>3</sup> Nelle Marche si contano 19 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 45,6% della popolazione. Nelle Aree di Cintura ricadono 112 comuni con il 40,3 % della popolazione regionale. Nelle Aree interne, i Comuni Intermedi e Periferici sono 105 con il 14,1% dei residenti nella regione.

## I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

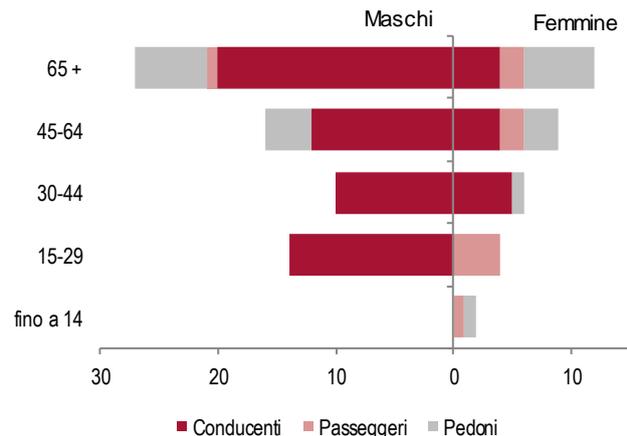
La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (72,8%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (1.838 casi, 26 vittime e 2.737 feriti), seguita dal tamponamento (1.048 casi, 8 decessi e 1.736 persone ferite). La tipologia più pericolosa è l'urto con ostacolo accidentale (4,8 decessi ogni 100 incidenti), seguono la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (3,7 morti per cento) e l'investimento di pedone (3,4 morti per cento). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi (con una media di 3,5 morti ogni 100 incidenti contro 1,2 morti degli 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 sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente circa il 54% dei casi. Sulle strade extraurbane la guida distratta incide per il 23,2%, la velocità troppo elevata per il 19,1% e il mancato rispetto delle regole di precedenza per il 10,6% (Tavola 14 in allegato).

Riguardo alle conseguenze sulle persone, il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra gli ultrasessantacinquenni (10,8 per centomila abitanti) e i giovani 15-29enni (8,1) (Figura 8). Il 69,0% delle vittime e il 69,2% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 10,0% dei morti e il 22,8% dei feriti; i pedoni sono il 21,0% dei deceduti e il 7,9% dei feriti. Il 57,0% dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituito da over65; circa il 25% dei feriti appartiene ai 45-64enni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 929,6 per i 15-29enni e a 625,9 per i 30-44enni (Figure 8-11)<sup>(b)</sup>.

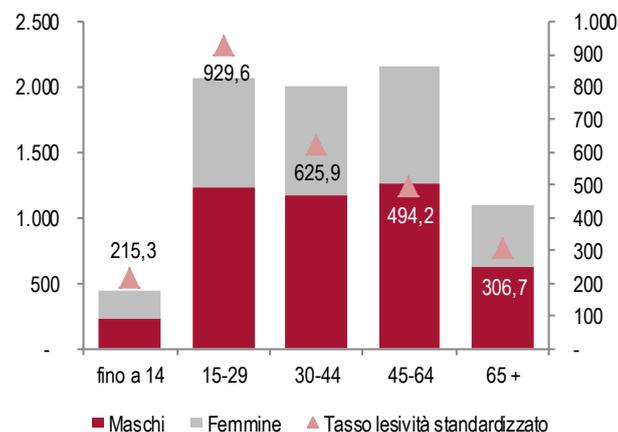
**FIGURA 8. MORTI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI MORTALITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), MARCHE. Anno 2014**



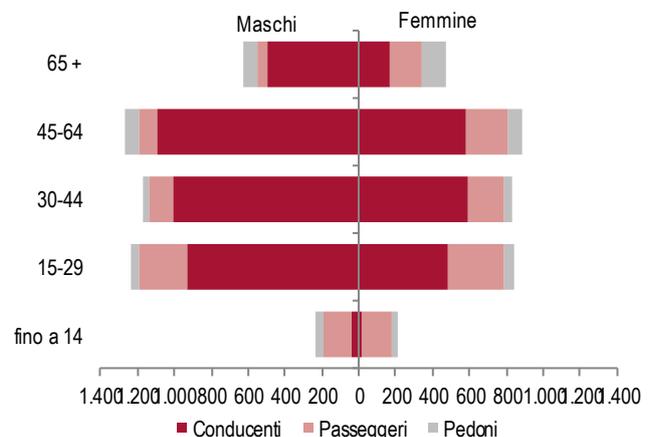
**FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, MARCHE. Anno 2014, valori assoluti**



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



**FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, MARCHE. 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.