

INCIDENTI STRADALI IN MOLISE

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Molise 511 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 27 persone e il ferimento di altre 782. Rispetto all'anno precedente si registra un incremento degli incidenti (+0,8%) e dei decessi (+3,8%), in controtendenza rispetto alle variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -0,6%). Il numero dei feriti diminuisce del 2,3%, a fronte di un calo in Italia del 2,7% (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Campobasso	371	20	583	369	18	586	0,5	11,1	-0,5
Isernia	140	7	199	138	8	214	1,4	-12,5	-7,0
Molise	511	27	782	507	26	800	0,8	3,8	-2,3
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento del Molise rispetto agli obiettivi europei

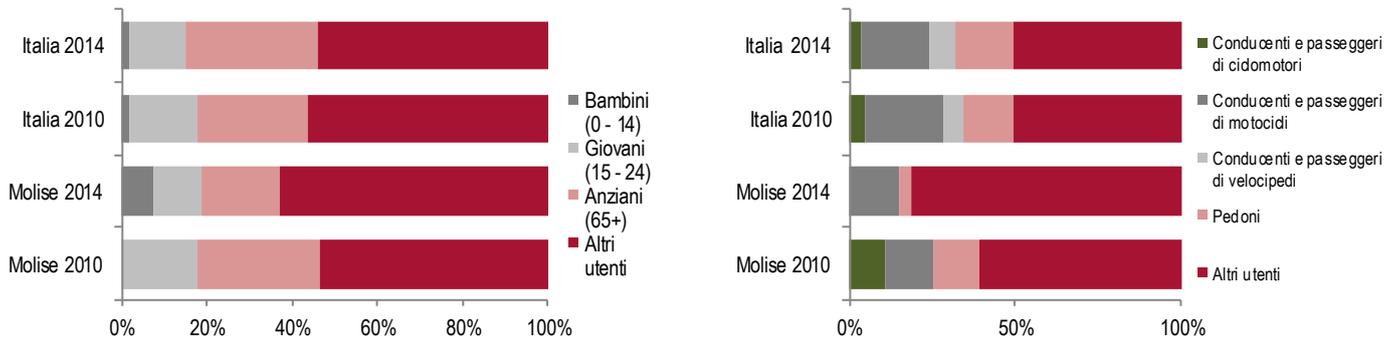
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Molise si posiziona tra quelle che hanno conseguito riduzioni inferiori alla media nazionale: nel 2014 i decessi sono diminuiti del 27% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Molise le vittime della strada si riducono solo del 3,6% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 5,0 a 5,4 nella provincia di Campobasso e da 2,6 a 5,0 in quella di Isernia, evidenziando per entrambe le province grandi difficoltà nel perseguire l'obiettivo.

In Molise l'incidenza di utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) morti per incidenti stradali è inferiore alla media nazionale (rispettivamente 37,0% e 46,1%), con differenze riguardo ai tre gruppi considerati (Figura 1). Il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età feriti sul totale è, invece, superiore rispetto al dato medio nazionale (37,3% contro 35,3%): nel 2014 nella regione hanno riportato infortuni complessivamente 292 persone tra bambini, giovani e anziani. Nel complesso, il numero di morti e feriti degli utenti vulnerabili per l'età è in diminuzione rispetto al 2010 (-30,9%).

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 (18,5%) è di più di venti punti percentuali inferiore a quello nazionale (49,3%) (Figura 1).

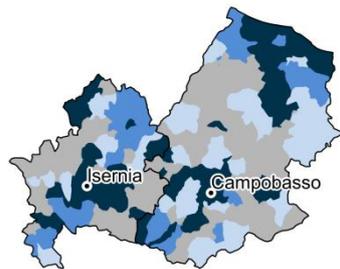
FIGURA 1. UTENTI VULNERABILI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER ETÀ E RUOLO, MOLISE E ITALIA.
Anni 2010 e 2014, valori percentuali



Il rischio di incidente stradale

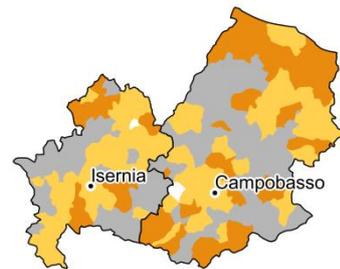
Tra il 2013 e il 2014 l'indice di lesività è in diminuzione nella regione (da 157,8 a 153,0 feriti per 100 incidenti) mentre l'indice di mortalità è in lieve aumento (da 5,1 a 5,3 morti per 100 incidenti). La pericolosità rimane alta lungo l'Autostrada A14, la Strada Statale 16 Adriatica lungo la costa, la Strada Statale 647 Fondo Valle del Biferno, la Strada Statale 17 Appulo Sannitica e la Strada Statale 85 Venafrana. L'indice di mortalità cresce nei comuni costieri e in quelli dell'area del Biferno (Figure 2 e 3).

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



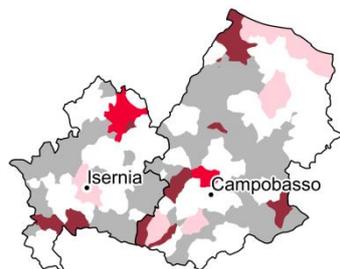
Incidenti per 1.000 abitanti
tutti i comuni [136]

- nessun incidente [58]
- minore di 1,2 [28]
- da 1,2 a 1,7 [16]
- oltre 1,7 [34]



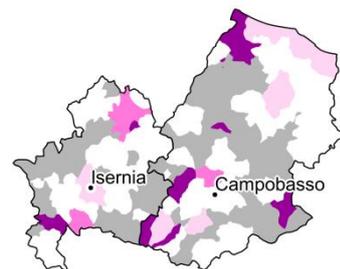
Indice di lesività
tutti i comuni [136]

- nessun incidente [58]
- nessun ferito [2]
- fino a 162,4 [45]
- oltre 162,4 [31]



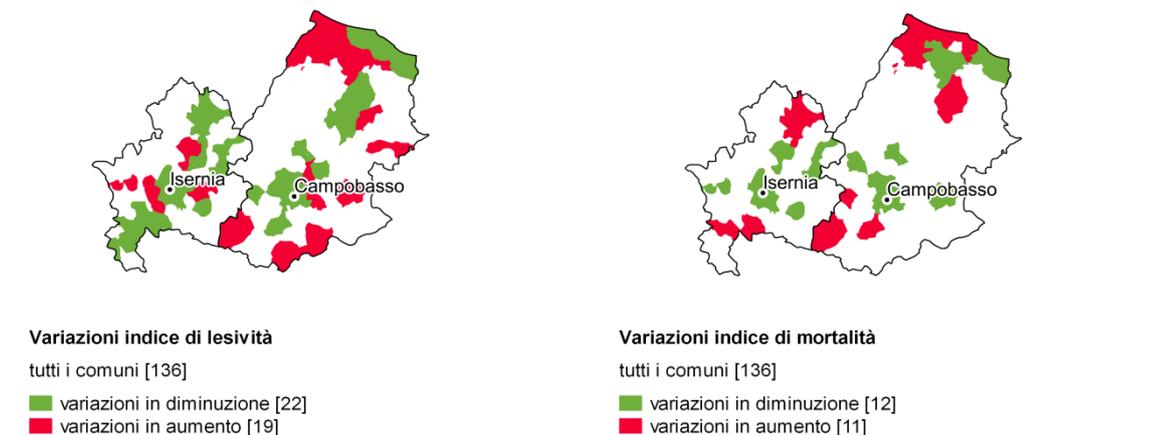
Indice di mortalità
tutti i comuni [136]

- nessun incidente [58]
- nessun morto [59]
- minore di 14,3 [7]
- da 14,3 a 33,2 [2]
- oltre 33,2 [10]



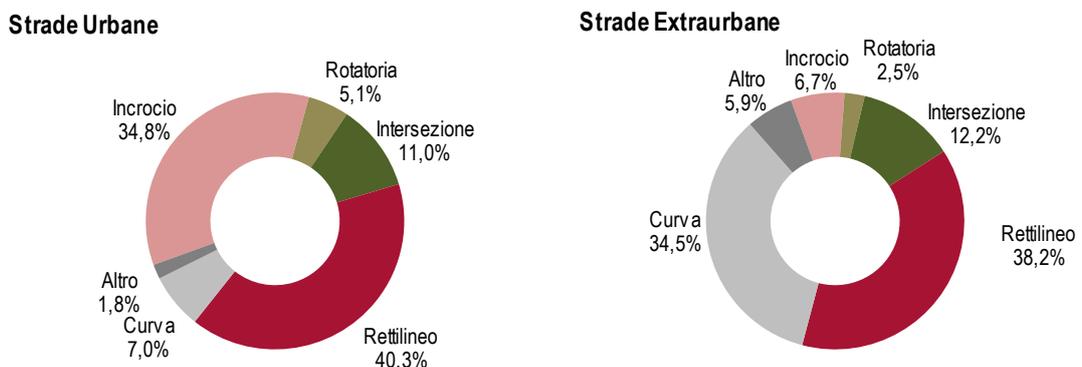
Indice di gravità
tutti i comuni [136]

- nessun incidente [58]
- nessun morto [59]
- minore di 9,1 [7]
- da 9,1 a 16,6 [3]
- oltre 16,6 [9]

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


Nel 2014 il maggior numero di incidenti (273, il 53,4% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 3 morti (11,1% del totale) e 387 feriti (49,5%). Gli incidenti più gravi avvengono nel tratto autostradale: 27,3 decessi ogni 100 incidenti sulle autostrade contro 9,3 decessi sulle altre strade extraurbane (statali, regionali, provinciali, comunali extraurbane) e 1,1 sulle urbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono del 4,9% in ambito urbano, restano invariati sulle autostrade e aumentano dell'8,6% sulle altre strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo, sia sulle strade urbane (40,3% del totale) sia su quelle extraurbane (38,2%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 34,8% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (11,0%) e in curva (7,0%). Nelle strade extraurbane il 34,5% degli incidenti si verifica in curva e il 12,2% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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


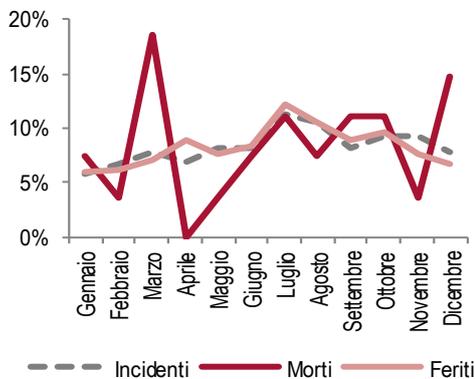
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

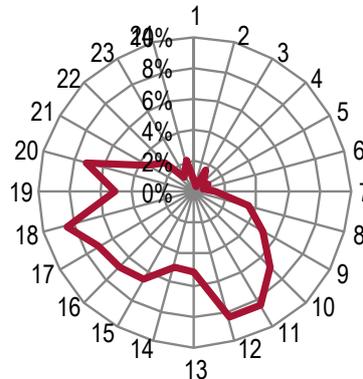
La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta nei mesi estivi, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza. Tra luglio e agosto si contano 112 incidenti (il 21,9% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 178 persone (22,8%) e 5 persone sono decedute (18,5%) (Figura 5). L'80% 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 (50 morti ogni 100 incidenti) e tra le 6 e le 7 del mattino (28,6), con valori di molto superiori alla media giornaliera (5,3) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano il 43,9% degli incidenti notturni, il 66,7% delle vittime e il 45,3% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 10,5 decessi ogni 100 incidenti, contro 5,3 registrato in totale. Il valore massimo dell'indice di mortalità è raggiunto il sabato notte, con 18,8 decessi ogni 100 incidenti (33,3 per le sole strade extraurbane).

FIGURA5. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, MOLISE.

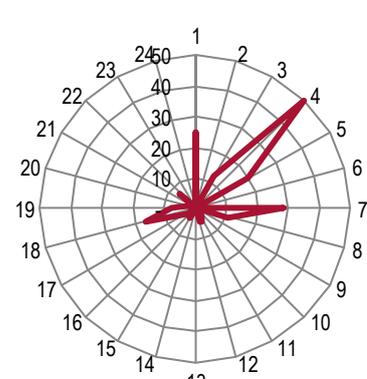
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Molise un terzo degli incidenti stradali avviene nei Poli urbani¹. Considerando anche le Aree di Cintura, si arriva al 45,2% del totale. Nei comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti rappresentano il 54,8% del totale regionale.

Nei Centri (Poli e Cintura) il numero degli incidenti tra il 2013 e il 2014 diminuisce del 3,8% mentre nel complesso delle Aree interne aumenta del 4,9% (Prospetto 2).

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

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	3	170	2	235	-11,0	-50,0	-15,2
Cintura	24	61	4	102	24,5	100,0	17,2
Totale Centri	27	231	6	337	-3,8	0,0	-7,4
Intermedio	39	171	5	274	-11,4	-64,3	-12,7
Periferico	61	108	16	170	54,3	166,7	47,8
Ultra periferico	9	1	0	1	-75,0	—	-85,7
Totale Aree interne	109	280	21	445	4,9	5,0	2,1
Molise	136	511	27	782	0,8	3,8	-2,3

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità confermano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori molto più elevati delle medie regionali. L'indice di mortalità (14,8) è più alto nei Comuni Periferici, dove è maggiore anche il rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (8,6) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Gli indici di mortalità e di gravità nei Centri (Poli e Cintura) aumentano lievemente rispetto all'anno precedente - passando rispettivamente da 2,5 a 2,6 e da 1,6 a 1,7 - mentre diminuisce il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti (da 151,7 a 145,9 feriti ogni 100 incidenti).

¹ In Molise si contano 3 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo (Campobasso, Isernia e Venafro). In questi comuni risiede il 26,1% della popolazione. Nelle Aree di Cintura ricadono 24 comuni con il 12,7% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 109 comuni nei quali abita il 61,2% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (61,8%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (154 casi, 9 vittime e 277 feriti), seguita dal tamponamento (76 casi, 4 decessi e 136 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (11,1 decessi ogni 100 incidenti), seguono l'urto con ostacolo accidentale (8,3) e la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (8,0). Per gli incidenti a veicoli isolati l'indice di mortalità è pari a 5,6 morti ogni 100 incidenti, per quelli tra veicoli il valore dell'indice è lievemente inferiore (5,1).

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la velocità troppo elevata, la guida distratta e il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo sono le prime tre cause di incidente. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 43,6% dei casi. Sulle sole strade extraurbane la guida distratta incide per il 23%, la velocità troppo elevata per il 16,5% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per l'8,4% (Tavola 14).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra gli adulti 30-44enni (11,1 per centomila abitanti) e i giovani 15-29enni (10,0 per centomila). Il 70,4% delle vittime e il 63,3% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 25,9% dei morti e il 29,3% dei feriti; i pedoni sono il 3,7% dei deceduti e il 7,4% dei feriti. Circa la metà dei pedoni feriti è costituita da over65 (44,8%). Il tasso di lesività standardizzato è pari a 435,8 per la classe di età 15-29 anni e a 293,5 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), **MOLISE. Anno 2014**

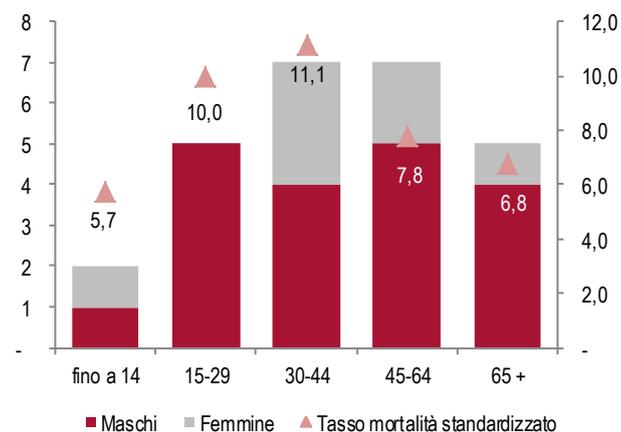


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, MOLISE. Anno 2014, valori assoluti

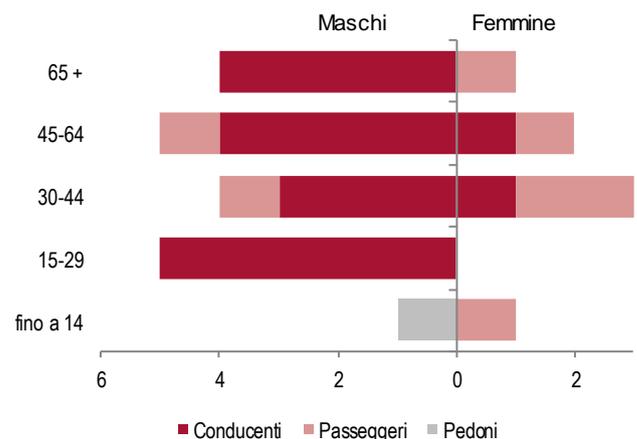


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) **E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO** (asse destro, valori per 100.000 abitanti), **MOLISE. Anno 2014**

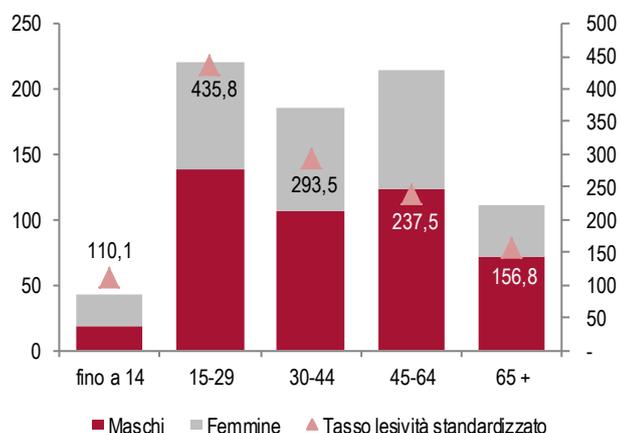
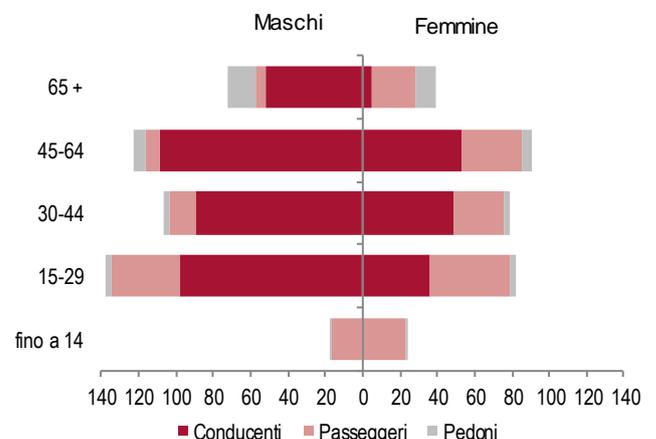


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, MOLISE. Anno 2014, valori assoluti



(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.