

INCIDENTI STRADALI IN SARDEGNA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Sardegna 3.492 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 98 persone e il ferimento di altre 5.311. Rispetto all'anno precedente si registra un decremento degli incidenti (-4,7%) e dei feriti (-3,9%), in linea con le variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%) e una flessione del numero di vittime della strada (-20,3%) più significativa di quella nazionale (-0,6%) (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Sassari	852	25	1.311	917	23	1.420	-7,1	8,7	-7,7
Nuoro	278	11	429	287	11	458	-3,1	0,0	-6,3
Cagliari	1.276	26	1.891	1.357	49	1.969	-6,0	-46,9	-4,0
Oristano	279	8	419	277	12	398	0,7	-33,3	5,3
Olbia-Tempio	459	6	700	440	16	627	4,3	-62,5	11,6
Ogliastra	77	3	122	92	4	134	-16,3	-25,0	-9,0
Medio Campidano	108	7	175	106	1	192	1,9	600,0	-8,9
Carbonia-Iglesias	163	12	264	188	7	328	-13,3	71,4	-19,5
Sardegna	3.492	98	5.311	3.664	123	5.526	-4,7	-20,3	-3,9
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento della Sardegna rispetto agli obiettivi europei

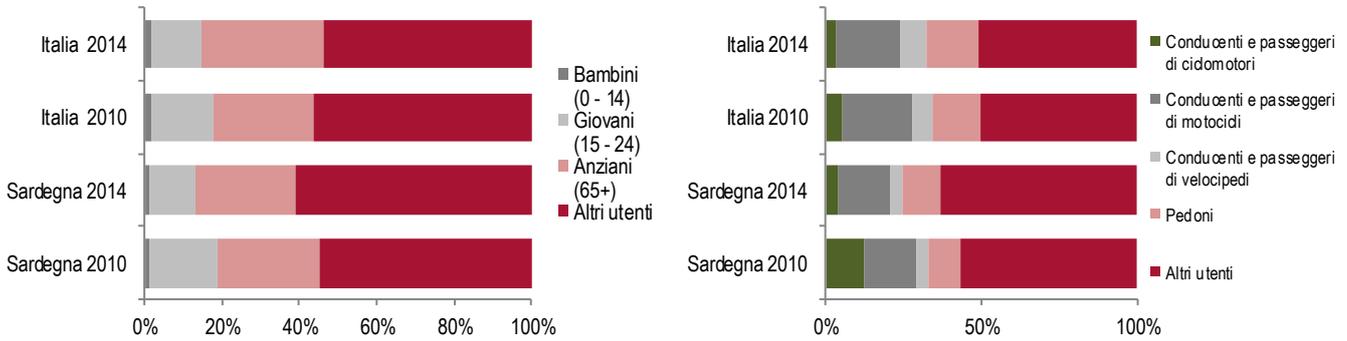
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Sardegna si posiziona tra quelle che hanno registrato una diminuzione superiore alla media: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 53,8% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Sardegna le vittime della strada si riducono del 7,5% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 3,7 a 1,3 per la provincia di Olbia-Tempio, che registra la migliore performance, e da 1,9 a 7,4 nella provincia di Carbonia-Iglesias, che evidenzia le maggiori difficoltà nel perseguire l'obiettivo.

L'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) e il ruolo è quello per cui l'Unione Europea richiede un impegno maggiore. In Sardegna l'incidenza di utenti vulnerabili per l'età, morti per incidenti stradali, è inferiore alla media nazionale, con differenze riguardo ai tre gruppi considerati (Figura 1). Anche il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età sul totale dei feriti è lievemente inferiore rispetto all'Italia: complessivamente nel 2014 nella regione hanno riportato lesioni 1.856 persone tra bambini, giovani e anziani, il 35% del totale. Nel suo insieme il fenomeno è in diminuzione rispetto al 2010 (-19,7%) con una dinamica più accentuata tra i giovani 15-24enni (-35,1%) e in aumento nelle altre due classi.

Riguardo agli utenti vulnerabili classificati secondo il 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 (36,7%) è notevolmente inferiore a quello nazionale (49,3%) (Figura 1).

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



Il rischio di incidente stradale

L'indice di mortalità diminuisce tra il 2013 e il 2014 (da 3,4 a 2,8) mentre quello di lesività è in lieve aumento (da 150,8 a 152,1). La mortalità rimane alta lungo la statale 131, lungo la diramazione centrale nuorese e sulla statale 126 tra i comuni di San Giovanni Suergiu e Fluminimaggiore (Figura 2). L'indice di mortalità cresce in alcuni comuni della provincia di Sassari, nel sud della Sardegna e nel comune di Loiri Porto San Paolo a nord-est (Figura 3).

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

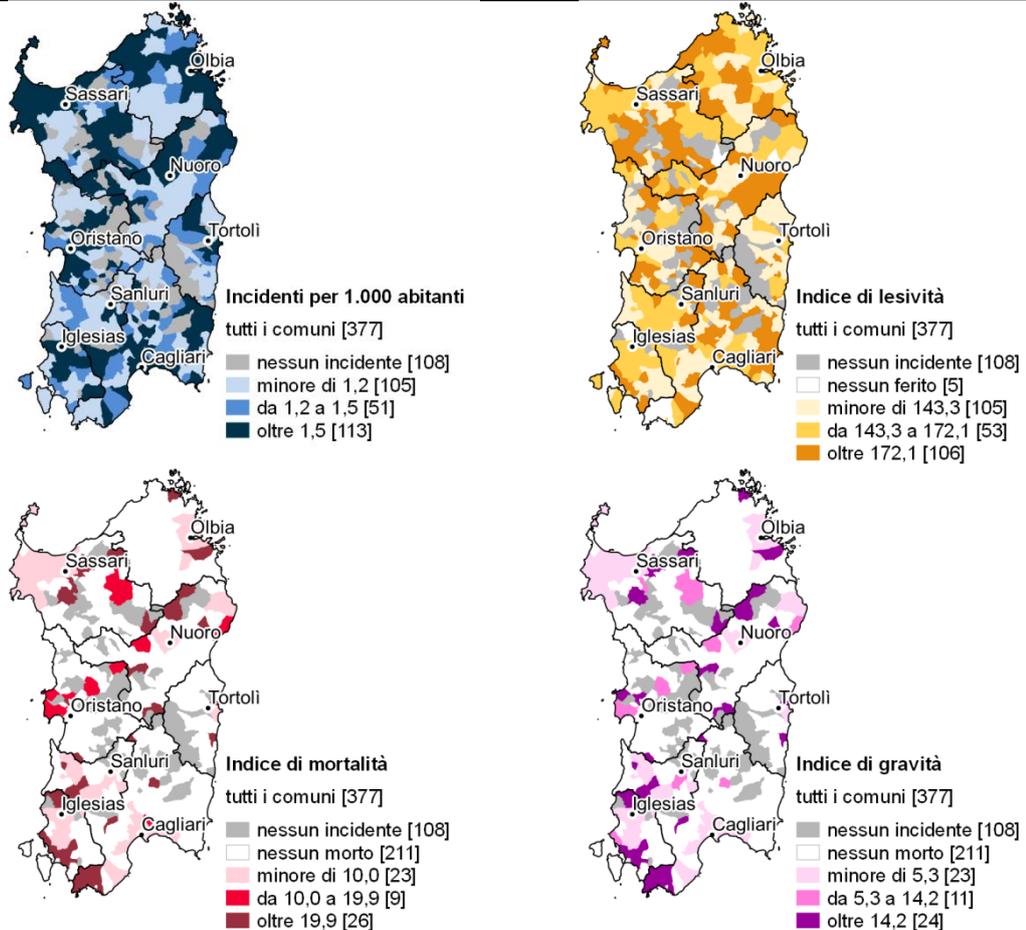
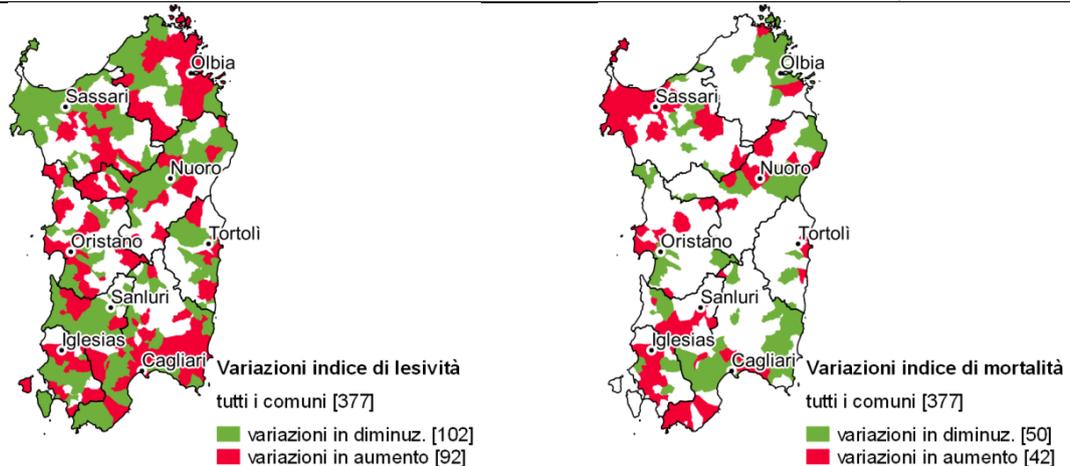


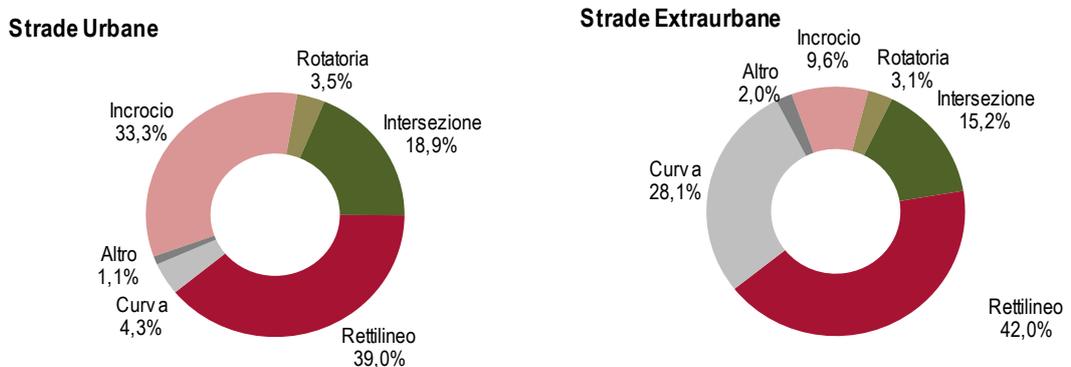
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, SARDEGNA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (2.360, il 67,6% del totale) si è verificato sulle strade urbane provocando 32 morti (32,7% del totale) e 3.362 feriti (63,3%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane: 5,8 decessi ogni 100 incidenti nelle strade statali, provinciali, regionali e comunali extraurbane contro 1,4 decessi sulle strade urbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono del 4,7% ma con intensità diverse in dipendenza dell'ambito stradale: in maniera più significativa sulle altre strade extraurbane (-10,2%) e di -1,8% in ambito urbano (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (39% del totale) sia su quelle extraurbane (42%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 33,3% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (18,9%) e in curva (4,3%). Nelle strade extraurbane il 28,1% degli incidenti si verifica in curva, il 15,2% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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



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

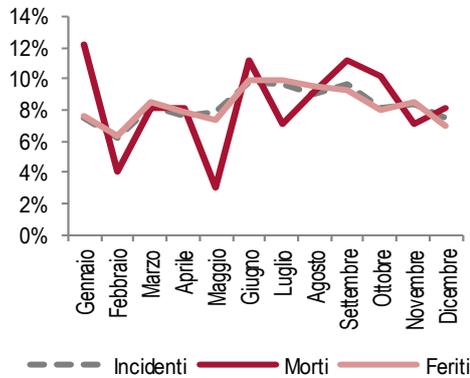
I mesi e le ore più a rischio

La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo primaverile ed estivo, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza. Tra maggio e settembre si contano 1.615 incidenti (il 46,2% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 2.459 persone (46,3%) e 41 sono decedute (41,8%, Figura 5).

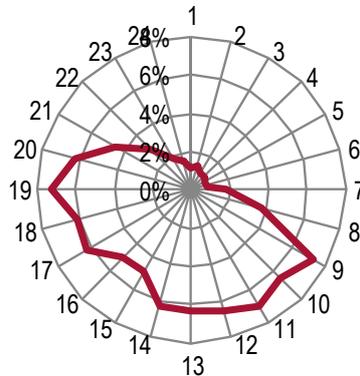
Circa il 76% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20, ma l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati nella fascia oraria tra le 4 e le 5 del mattino (11,1 morti ogni 100 incidenti) e tra le 2 e le 3 di notte (8,6), con valori di molto superiori alla media giornaliera (2,8) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano quasi il 44% degli incidenti notturni, il 39,1% delle vittime e il 44,8% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 5,3 decessi ogni 100 incidenti, contro 2,8 registrato in totale. Il valore massimo della mortalità (5,7) viene raggiunto sia il sabato notte che nelle altre notti. Considerando solo le strade extraurbane, l'indice raggiunge il valore più elevato nella notte del sabato (9,5).

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

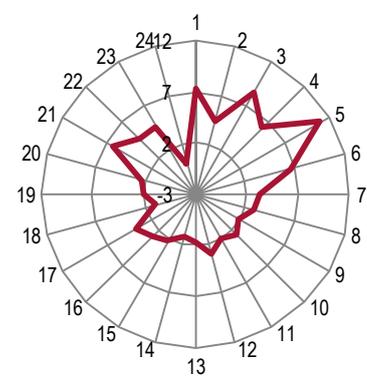
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Sardegna il 40,8% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli¹; considerando anche le Aree di Cintura, si arriva al 60,7% del totale. Nei comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti rappresentano il 39,3% del totale regionale.

Rispetto al 2013, nei Poli diminuisce del 5,2% sia il numero di incidenti che quello dei feriti e rimane stabile il numero delle vittime (Prospetto 2).

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

Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	6	1.423	21	2.048	-5,2	0,0	-5,2
Cintura	53	696	27	1.113	-7,7	-10,0	-5,8
Totale Centri	59	2.119	48	3.161	-6,0	-5,9	-5,4
Intermedio	93	329	18	532	-8,6	-28,0	-12,2
Periferico	159	511	22	783	3,9	-4,3	-0,1
Ultra periferico	66	533	10	835	-4,3	-58,3	5,3
Totale Aree interne	318	1.373	50	2.150	-2,6	-30,6	-1,5
Sardegna	377	3.492	98	5.311	-4,7	-20,3	-3,9

Gli indicatori statistici di mortalità (3,6) e gravità (2,3) evidenziano una situazione più critica nelle Aree interne, con valori superiori alla media regionale (rispettivamente 2,8 e 1,8). Il valore più elevato dell'indice di mortalità (5,5) si rileva nei Comuni Intermedi, quasi il doppio della media regionale. Nello stesso ambito territoriale si registra il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (3,3). (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità rimangono invariati nei Centri mentre migliora la situazione nelle Aree interne in cui gli indici diminuiscono rispettivamente da 5,1 a 3,6 e da 3,2 a 2,3. Invece, cresce lievemente sia nei Centri che nelle Aree interne il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti che raggiunge nel 2014, rispettivamente, i valori di 149,2 e 156,6 feriti ogni 100 incidenti.

¹ In Sardegna si contano 6 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo. In questi comuni risiede circa il 25% della popolazione. Nelle Aree di Cintura ricadono 53 comuni con circa il 23% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 318 comuni nei quali abita il 52% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (68,0%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (1.133 casi, 22 vittime e 1.832 feriti), seguita dal tamponamento (679 casi, 7 decessi e 1.224 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (9,4 decessi ogni 100 incidenti), seguono la caduta da veicolo (6,1) e l'urto con ostacolo accidentale (4,9). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 3,9 morti ogni 100 incidenti, contro i 2,3 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta, la velocità troppo elevata e l'insufficiente distanza di sicurezza sono le prime quattro cause di incidente. I quattro gruppi costituiscono complessivamente circa il 53% dei casi. Sulle strade urbane il mancato rispetto della precedenza incide per il 23,3%, sulle strade extraurbane quelli per guida distratta incidono per il 19,0% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (9,3 per centomila abitanti) e gli individui nella fascia d'età 30-44 anni (7,7 per centomila abitanti). Il 65,3% delle vittime e il 62,1% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 22,4% dei morti e circa il 29% dei feriti; i pedoni sono il 12,2% dei deceduti e l'8,8% dei feriti. Ben oltre la metà dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da over65 (66,7%) e un terzo dei pedoni feriti sono sempre ultrasessantacinquenni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 593,5 per la classe di età 15-29 anni e a 408,8 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), SARDEGNA. Anno 2014

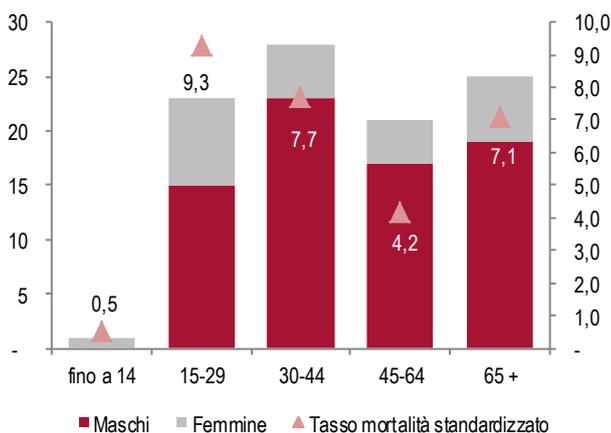


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. SARDEGNA. Anno 2014, valori assoluti

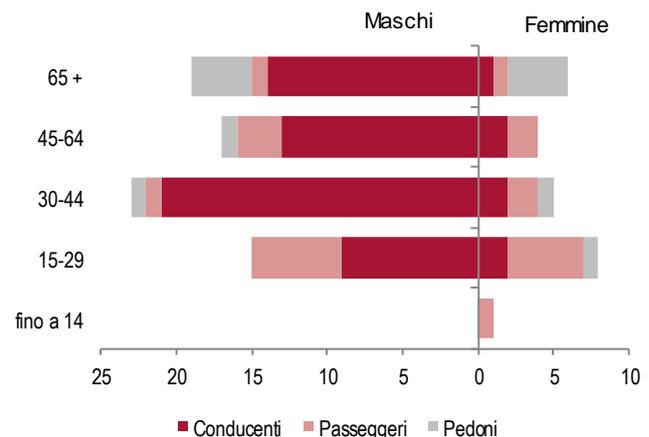


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), SARDEGNA. Anno 2014

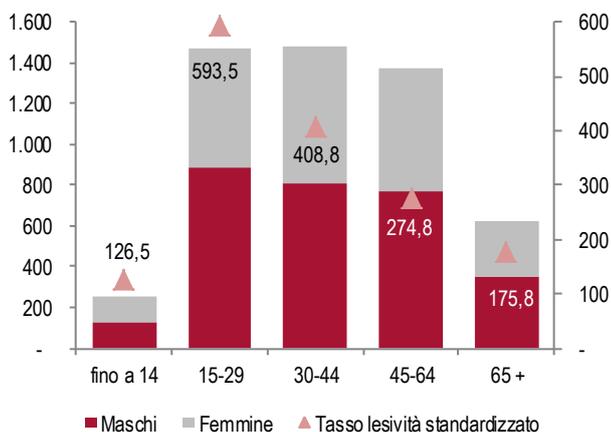
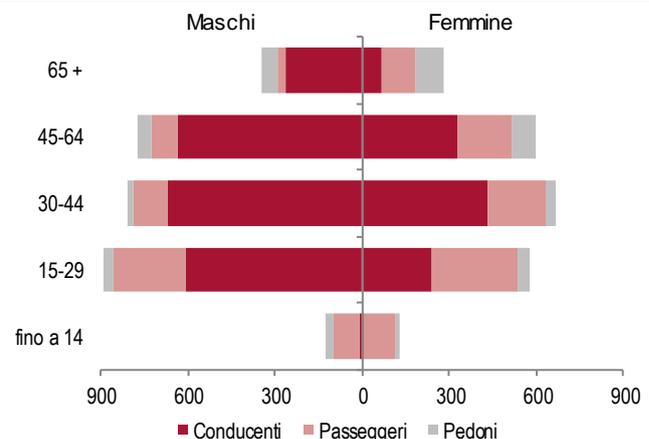


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, SARDEGNA. Anno 2014, valori assoluti



(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.