

INCIDENTI STRADALI IN FRIULI-VENEZIA GIULIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Friuli-Venezia Giulia 3.316 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 100 persone e il ferimento di altre 4.384. Rispetto all'anno precedente si registrano incrementi sia degli incidenti (+0,4%) che delle vittime della strada (+20,5%), in controtendenza rispetto alle variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -0,6%). Il numero dei feriti, invece, diminuisce del 4,5% a fronte di un calo in Italia del 2,7% (Prospetto 1).

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA, FRIULI-VENEZIA GIULIA.

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Udine	1.287	49	1.779	1.348	39	1.900	-4,5	25,6	-6,4
Gorizia	413	10	571	427	5	590	-3,3	100,0	-3,2
Trieste	821	12	1.002	762	13	1.036	7,7	-7,7	-3,3
Pordenone	795	29	1032	767	26	1064	3,7	11,5	-3,0
Friuli-Venezia Giulia	3.316	100	4.384	3.304	83	4.590	0,4	20,5	-4,5
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

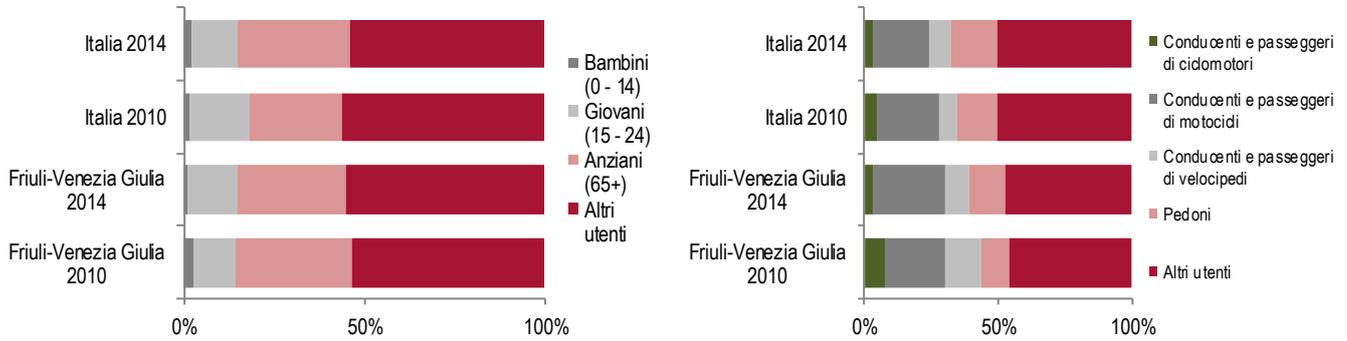
Posizionamento del Friuli-Venezia Giulia rispetto agli obiettivi europei

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 Friuli-Venezia Giulia ha conseguito riduzioni di poco inferiori alla media nazionale: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 51,7% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Friuli-Venezia Giulia le vittime della strada si riducono del 2,9% (-17,8% in Italia). Fra il 2010 e il 2014 l'indice di mortalità aumenta nelle province di Gorizia e Pordenone, passando rispettivamente da 1,4 a 2,4 e da 2,5 a 3,7, mentre rimane stabile in quella di Trieste (1,5) e di Udine (3,8).

L'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani) è quello per cui il conseguimento di miglioramenti significativi appare più problematico. Nel 2014, in Friuli-Venezia Giulia l'incidenza di vittime fra gli utenti vulnerabili per l'età è leggermente inferiore alla media Italia (45,0% della regione contro il 46,1% nazionale), mentre il loro peso relativo sul totale dei feriti è superiore (37,3% contro 35,3%). In particolare, tra bambini, giovani e anziani, 45 persone sono rimaste uccise e 1.636 ferite. Più a rischio appare l'insieme degli utenti vulnerabili classificati secondo il ruolo (pedoni e conducenti/passeggeri di ciclomotori, motocicli e velocipedi) che nel 2014 sono stati il 53,0% del totale delle vittime e il 38,6% dei feriti (Figura 1).

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



Il rischio di incidente stradale

L'indice di lesività è in lieve diminuzione tra il 2013 e il 2014 (da 138,9 a 132,2), quello di mortalità in aumento (da 2,5 a 3,0). L'incidentalità rimane elevata in provincia di Trieste, in buona parte dell'Isontino e nei comuni capoluogo di Udine e Pordenone (Figura 2). L'indice di mortalità aumenta prevalentemente in diversi comuni di pianura del pordenonese, nel comune di Udine e in alcuni comuni ad esso limitrofi e in parte del Goriziano. Nella provincia di Trieste, l'indice aumenta nel solo comune di Muggia (Figura 3).

FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE, FRIULI-VENEZIA GIULIA. Anno 2014, indicatori

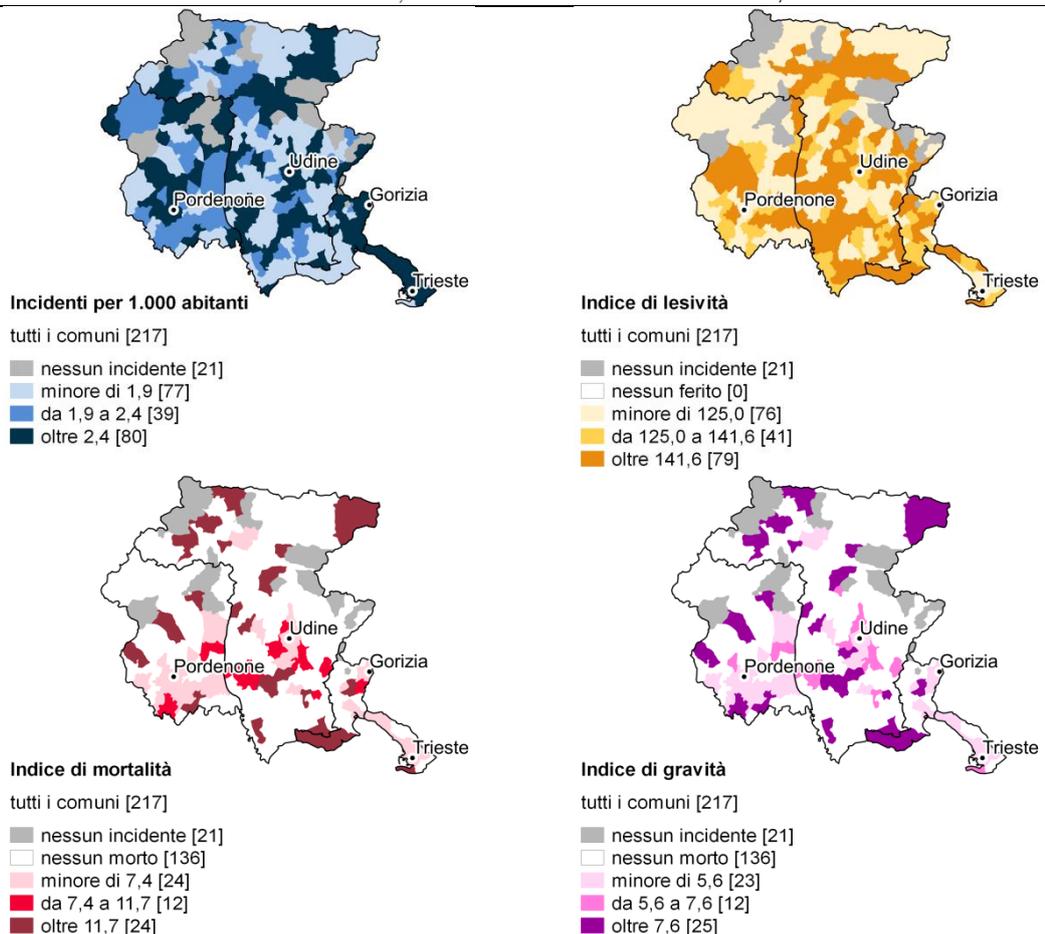
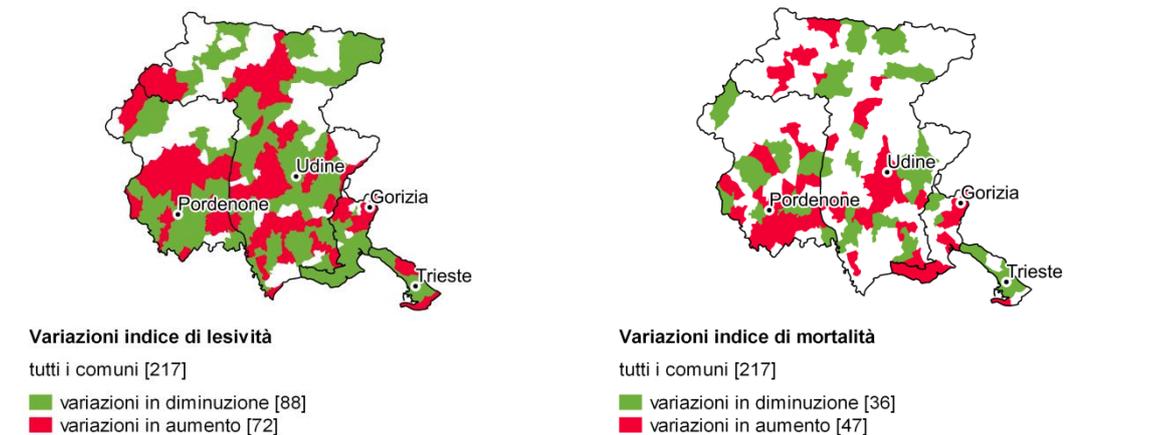
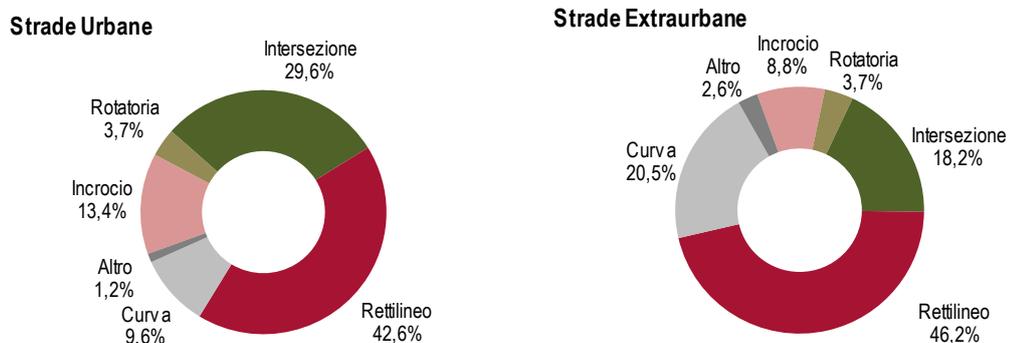


FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, FRIULI-VENEZIA GIULIA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali


Nel 2014 il maggior numero di incidenti (2.432, il 73,3% del totale) si è verificato sulle strade urbane provocando 45 morti (45,0% del totale) e 3.071 feriti (70,1%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane: 6,8 decessi ogni 100 incidenti nelle strade statali, provinciali, regionali e comunali extraurbane contro 3,0 decessi ogni cento incidenti in autostrada e 1,9 sulle strade urbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri aumentano dell'1,8% in ambito urbano, diminuiscono del 12,6% sulle autostrade e dell'1,4% sulle altre strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (42,6% del totale) sia su quelle extraurbane (46,2%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza delle intersezioni rappresentano il 29,6% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di un incrocio (13,4%) e in curva (9,6%). Nelle strade extraurbane il 20,5% degli incidenti si verifica in curva e il 18,2% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

FIGURA 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER CARATTERISTICA DELLA STRADA E AMBITO STRADALE, FRIULI-VENEZIA GIULIA. 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 1.478 incidenti (il 44,6% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 1.942 persone (44,3%) e 51 sono decedute (51,0%, Figura 5).

Il 77,5% 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 del mattino (8,3 morti ogni 100 incidenti) e tra le 9 e le 10 di sera (8,8), con valori di molto superiori alla media giornaliera (3,0) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano il 42,9% degli incidenti notturni, il 26,1% delle vittime e il 46,6% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 5,7 decessi ogni 100 incidenti (8,3 per le sole strade extraurbane). I valori massimi della mortalità sono raggiunti nelle notti dal lunedì al mercoledì, con indici superiori a 9 decessi ogni 100 incidenti.

FIGURA 5. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, FRIULI-VENEZIA GIULIA.
Anno 2014, composizioni percentuali

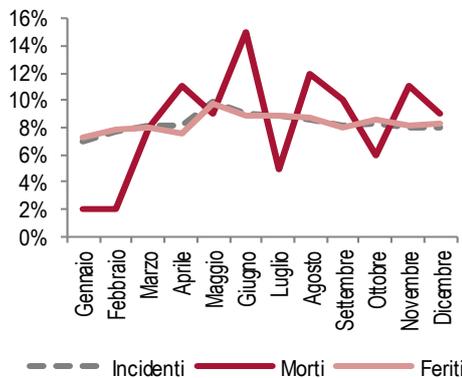


FIGURA 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, FRIULI-V.G.
Anno 2014, valori percentuali

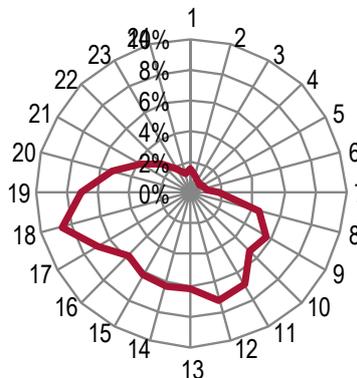
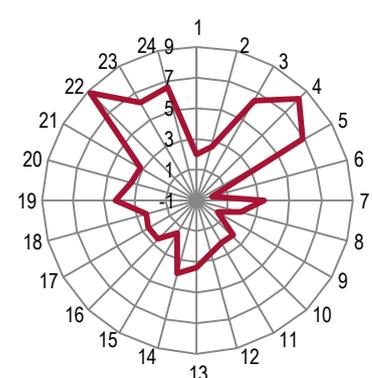


FIGURA 7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, FRIULI-VENEZIA GIULIA.
Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Friuli-Venezia Giulia il 51,1% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani¹; considerando anche le Aree di Cintura, si arriva all'89,6% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti sono stati il 10,4% del totale regionale.

Rispetto al 2013, nei Centri aumenta il numero dei morti (+32,3%), mentre il numero dei feriti diminuisce del 5,5%. Nelle Aree interne si assiste ad una riduzione dei decessi (-14,3%) e all'aumento sia degli incidenti (+7,8%) che dei feriti (+5,3%) (Prospetto 2).

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

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	8	1.693	32	2.110	0,2	45,5	-6,5
Cintura	123	1.277	50	1.813	-1,2	25,0	-4,3
Totale Centri	131	2.970	82	3.923	-0,4	32,3	-5,5
Intermedio	63	313	12	427	8,3	-36,8	8,7
Periferico	23	33	6	34	3,1	200,0	-24,4
Totale Aree interne	86	346	18	461	7,8	-14,3	5,3
Friuli-Venezia Giulia	217	3.316	100	4.384	0,4	20,5	-4,5

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori nettamente più alti della media regionale. In particolare, nei Comuni Periferici si rileva il valore più alto dell'indice di mortalità (18,2), superiore di oltre 15 punti alla media regionale, e il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (15,0) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità aumentano nei Centri, passando rispettivamente da 2,1 a 2,8 e da 1,5 a 2,0. In leggera diminuzione invece nella stessa macro area il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti (da 139,2 a 132,1 feriti ogni 100 incidenti).

¹In Friuli-Venezia Giulia si contano 8 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come polo. In questi comuni risiede circa il 37% della popolazione. Nelle aree di cintura ricadono 123 comuni con il 49% della popolazione regionale. Nelle aree interne (comuni classificati come intermedio o periferico) ricadono 86 comuni nei quali abita il 14% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (68,4%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (882 casi, 23 vittime e 1.263 feriti), seguita dal tamponamento (582 casi, 6 decessi e 864 persone ferite). La tipologia più pericolosa è l'urto con ostacolo accidentale (5,7 decessi ogni 100 incidenti), seguono la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (5,4) e lo scontro frontale (4,9). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 4,3 morti ogni 100 incidenti, contro i 2,4 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente circa il 36% dei casi. Sulle strade extraurbane la velocità troppo elevata incide per il 19,4%, la guida distratta per il 19,0% e il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo per l'11,7% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (13,1 per centomila abitanti) e gli ultrasessantacinquenni (10,0 per centomila). Il 76,0% delle vittime e il 69,9% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 10,0% dei morti e il 21,2% dei feriti; i pedoni sono il 14,0% dei deceduti e l'8,9% dei feriti. Il 78,6% dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da over65 e il 28,2% del totale dei feriti appartiene alla fascia di età 45-64 anni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 660,0 per la classe di età 15-29 anni e a 440,7 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), FRIULI-VENEZIA GIULIA. Anno 2014

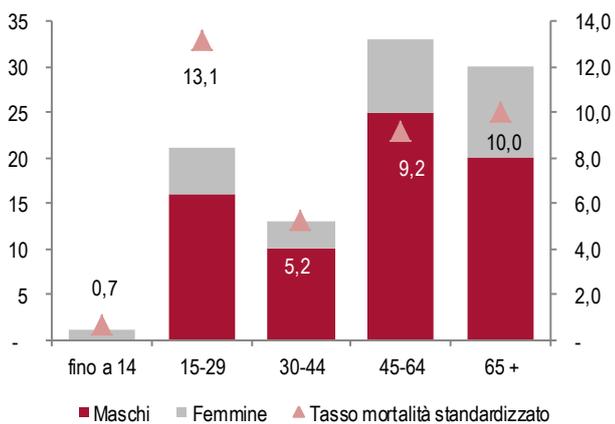


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. FRIULI-VENEZIA GIULIA. Anno 2014, valori assoluti

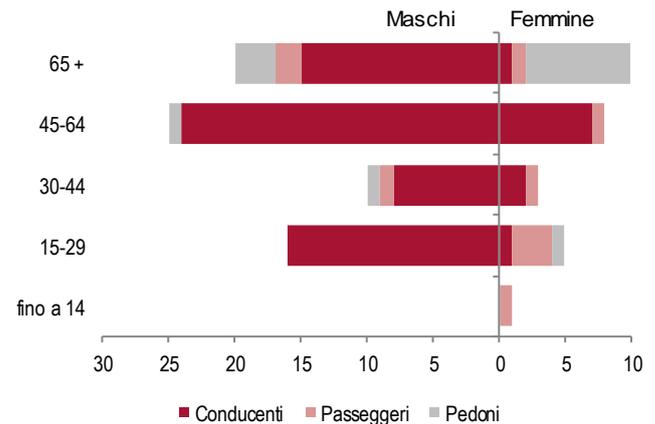


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) **E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO** (asse destro, valori per 100.000 abitanti), FRIULI-VENEZIA GIULIA. Anno 2014

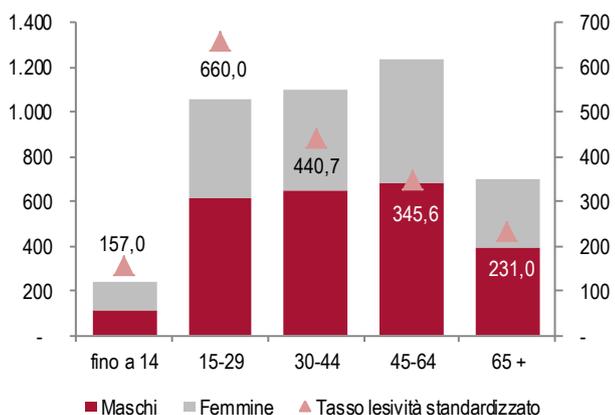
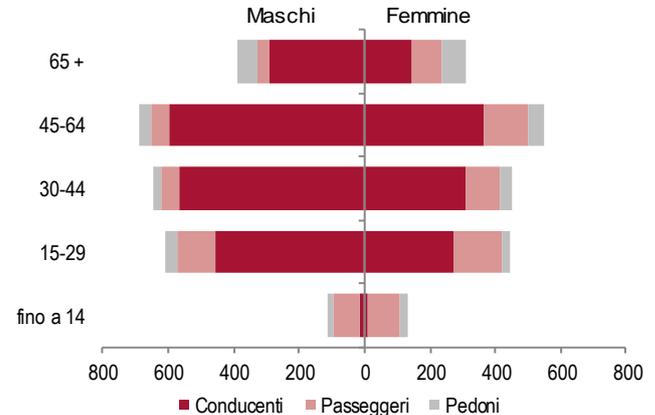


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. FRIULI-VENEZIA GIULIA. Anno 2014, valori assoluti



(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.