

INCIDENTI STRADALI IN ABRUZZO

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Abruzzo 3.429 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 77 persone e il ferimento di altre 5.195. Rispetto all'anno precedente si registra una diminuzione degli incidenti (-4,8%) e dei feriti (-4,9%), più marcata di quella dell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada, invece, aumenta del 10% a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
L'Aquila	668	20	1.093	760	14	1.224	-12,1	42,9	-10,7
Teramo	829	14	1.233	879	18	1.282	-5,7	-22,2	-3,8
Pescara	989	15	1.436	1.039	17	1.524	-4,8	-11,8	-5,8
Chieti	943	28	1.433	925	21	1.434	1,9	33,3	-0,1
Abruzzo	3.429	77	5.195	3.603	70	5.464	-4,8	10,0	-4,9
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento dell'Abruzzo rispetto agli obiettivi europei

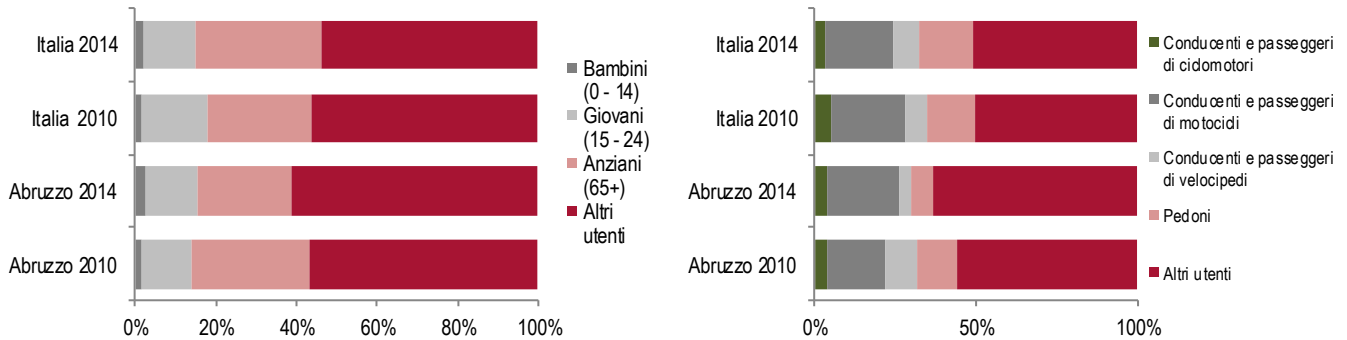
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Abruzzo si posiziona tra quelle con performance migliore della media: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 54,2% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Abruzzo le vittime della strada si riducono del 2,5% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 1,9 a 3 per la provincia di Chieti, che evidenzia le maggiori difficoltà nel perseguire l'obiettivo. La provincia di Teramo è l'unica in cui si registra una riduzione dell'indice, che passa da 1,8 a 1,7.

In Abruzzo l'incidenza di utenti vulnerabili classificati secondo l'età (bambini, giovani e anziani), deceduti per incidenti stradali (39%), è inferiore alla media nazionale (46,1%), con differenziazioni non trascurabili fra i tre gruppi considerati. Il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età sul totale dei feriti è, invece, superiore rispetto all'Italia: complessivamente nel 2014 nella regione sono rimaste ferite 1.876 persone tra bambini, giovani e anziani, pari al 36,1% del totale dei feriti (Italia: 35,3%). Nel suo insieme il numero di morti e feriti degli utenti vulnerabili per l'età è in diminuzione rispetto al 2010 (-19,4%).

Relativamente agli utenti vulnerabili per ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni) che hanno perso la vita, il peso relativo sul totale dei deceduti misurato nella regione (36,4%) risulta inferiore di circa 13 punti al dato medio nazionale (49,3%) (Figura 1).

FIGURA 1. UTENTI VULNERABILI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER ETÀ E RUOLO, ABRUZZO 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 151,7 a 151,5 feriti per 100 incidenti) mentre quello di mortalità è in aumento (da 1,9 a 2,2 morti per 100 incidenti). L'incidentalità rimane alta lungo la costa e nei comuni capoluogo di provincia (Figura 2). L'indice di mortalità cresce nel comune di Chieti mentre diminuisce nei comuni di L'Aquila e di Teramo e rimane stabile nel comune di Pescara (Figura 3).

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

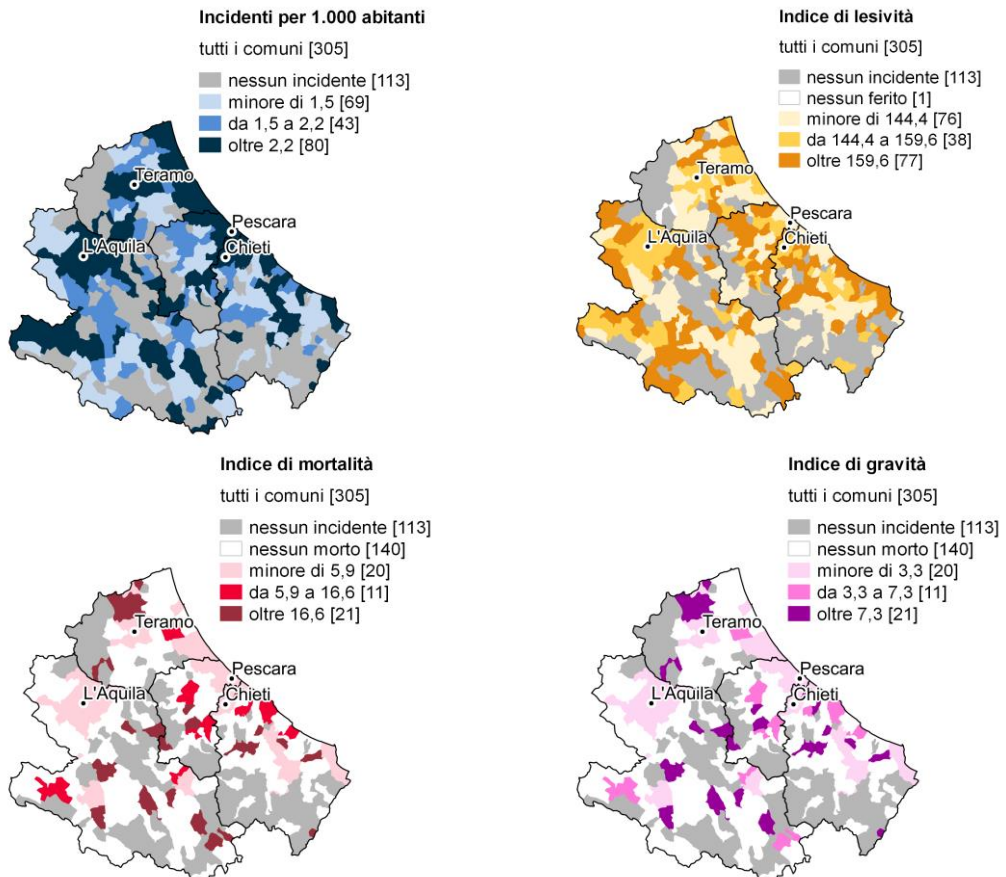
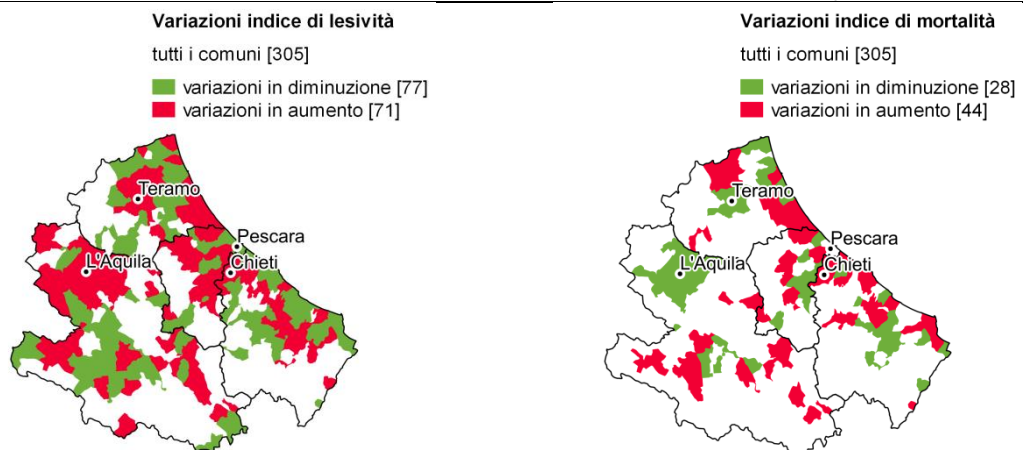


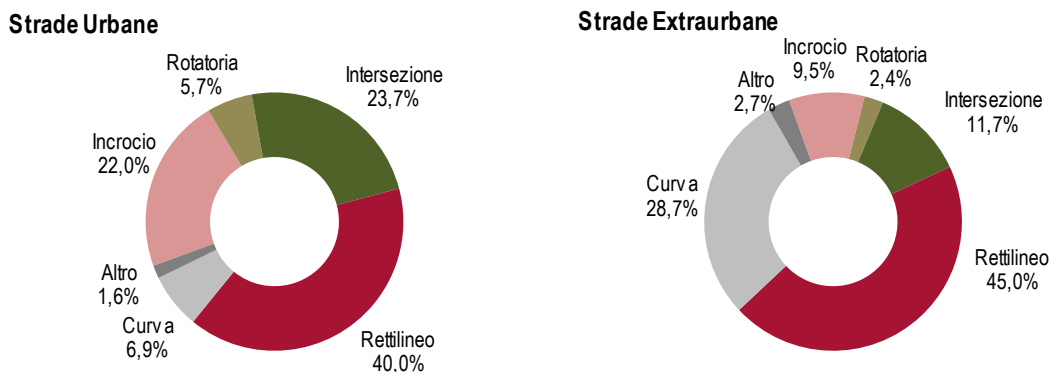
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, ABRUZZO. Anni 2013-2014, variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (2.335, il 68,1% del totale della regione) si è verificato sulle strade urbane, provocando 28 morti (36,4% del totale) e 3.372 feriti (64,9%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane: 4,7 decessi ogni 100 incidenti sulle strade statali, provinciali, regionali e comunali extraurbane contro 3,9 decessi in autostrada e 1,2 decessi sulle strade urbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri diminuiscono del 5,9% in ambito urbano e del 4% 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 (40% del totale) sia su quelle extraurbane (45%). In ambito urbano gli incidenti che avvengono nei pressi di una intersezione rappresentano il 23,7% del totale, seguono quelli che si verificano in corrispondenza degli incroci (22%) e in curva (6,9%). Sulle strade extraurbane il 28,7% degli incidenti si verifica in curva, l'11,7% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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



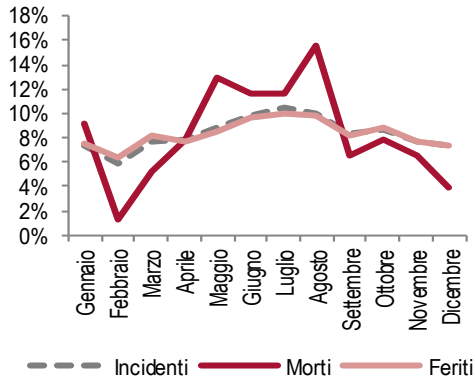
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

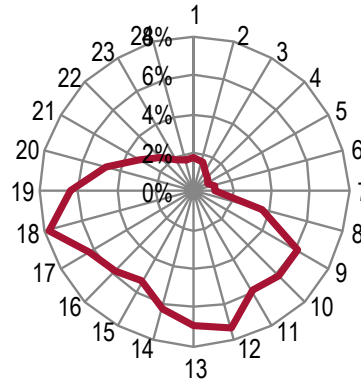
La più elevata concentrazione degli incidenti si è avuta nel periodo primaverile ed estivo, in coincidenza con la maggiore mobilità legata ai periodi di vacanza. Tra maggio e settembre si contano 1.623 incidenti (il 47,3% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 2.401 persone (46,2%) e 45 sono decedute (58,4%, Figura 5). Quasi il 75% 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 5 e le 7 del mattino (10,7 morti ogni 100 incidenti) con valori di molto superiori alla media giornaliera (2,2) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentra quasi il 44% degli incidenti notturni, il 55% delle vittime e il 45,6% dei feriti nelle ore notturne. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 4,4 decessi ogni 100 incidenti, contro 2,2 registrato in totale. Il valore massimo dell'indice di mortalità è raggiunto il venerdì notte, con 5,8 decessi ogni 100 incidenti (13,3 per le sole strade extraurbane).

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

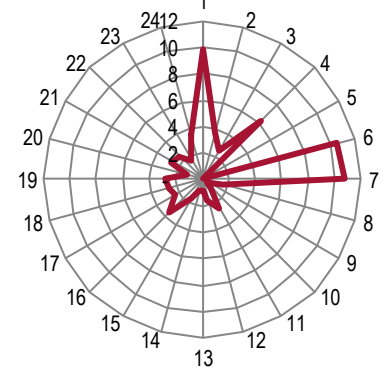
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Abruzzo il 43,1% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)¹; considerando anche le Aree di Cintura, si arriva al 75,3% del totale. Nei comuni delle Aree interne gli incidenti rappresentano invece il 24,7% del totale regionale.

Sia nel Polo che nel Polo intercomunale si registra una diminuzione degli incidenti (rispettivamente, -9,1% e -8%) (Prospetto 2).

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

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014			Variazioni % 2014/2013			
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	6	1.283	14	1.878	-9,1	-12,5	-9,9
Polo intercomunale	4	195	3	281	-8,0	0,0	0,7
Cintura	65	1.105	24	1.676	1,9	20,0	-0,1
Totale Centri	75	2.583	41	3.835	-4,6	5,1	-5,1
Intermedio	115	680	29	1.100	-5,8	81,3	-5,0
Periferico	84	156	7	249	-3,7	-46,2	-1,2
Ultra periferico	31	10	0	11	-16,7	-100	-15,4
Totale Aree interne	230	846	36	1360	-5,6	16,1	-4,4
Abruzzo	305	3.429	77	5.195	-4,8	10,0	-4,9

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori di molto superiori alla media regionale. Il valore più elevato dell'indice di mortalità (4,5) si rileva nei comuni Periferici, superiore di oltre 2 punti alla media regionale. Nella stessa Area Periferica si registra il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (2,7) (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 1,6 e da 1,0 a 1,1. Diminuisce invece il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti che scende da 149,3 a 148,5 feriti ogni 100 incidenti.

¹In Abruzzo si contano 10 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede oltre il 32% della popolazione. Nelle Aree di Cintura ricadono 65 comuni con circa il 31% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 230 comuni nei quali abita oltre il 36% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (74,5%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (1.318 casi, 16 vittime e 2.079 feriti), seguita dal tamponamento (596 casi, 9 decessi e 1.042 persone ferite). La tipologia più pericolosa è la fuoriuscita o sbandamento del veicolo (6 decessi ogni 100 incidenti), segue lo scontro frontale (5,8). Gli incidenti a veicoli isolati sono i più rischiosi, con una media di 3,8 morti ogni 100 incidenti, contro 1,7 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo, la velocità troppo elevata e la guida distratta sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 49,2% dei casi. Sulle strade extraurbane la guida distratta incide per il 19,8%, la velocità troppo elevata per il 19,4% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 10,6% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (8,2 per centomila abitanti) e le persone di 30-44 anni (6,5 per centomila). Il 75,3% delle vittime e il 67,9% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 18,2% dei morti e il 25,6% dei feriti; i pedoni sono il 6,5% dei deceduti e il 6,4% dei feriti. Il 40% dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale appartiene alla fascia di età 30-44 anni e il 30,4% dei feriti è costituito da over65. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 720,5 per la classe di età 15-29 anni e a 500,1 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), ABRUZZO. Anno 2014

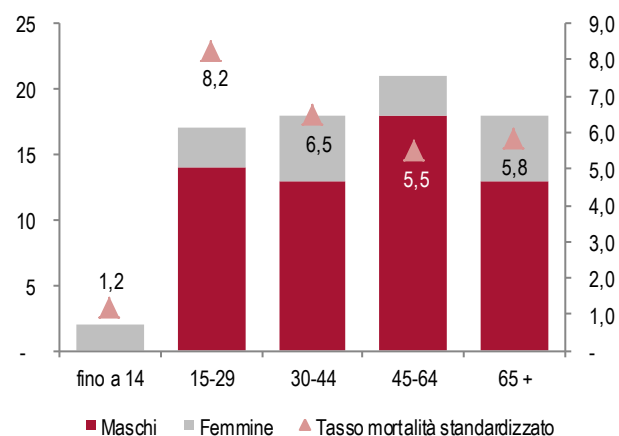


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. ABRUZZO. Anno 2014, valori assoluti

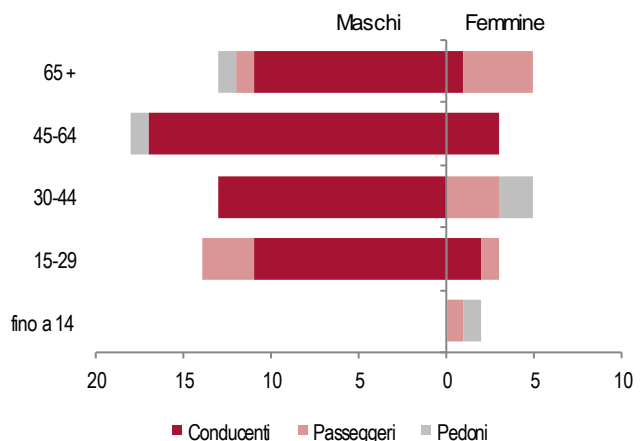


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), ABRUZZO. Anno 2014

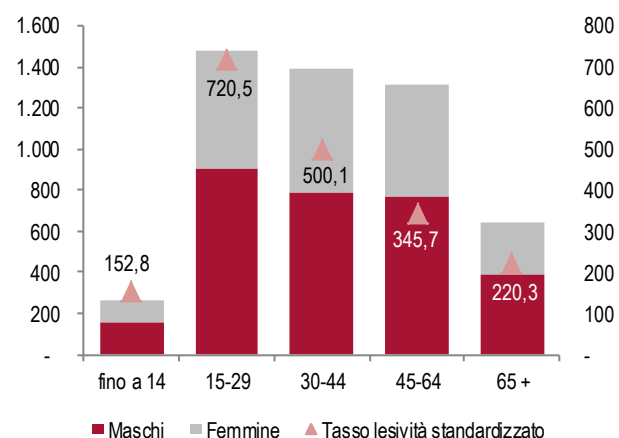
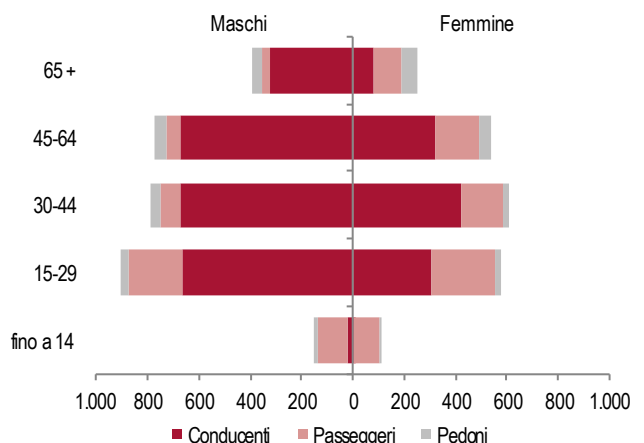


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, ABRUZZO. Anno 2014, valori assoluti



(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.