

INCIDENTI STRADALI IN CAMPANIA

Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Campania 9.182 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 233 persone e il ferimento di altre 13.980. Rispetto all'anno precedente si registra un lieve incremento degli incidenti (+0,9%) e dei feriti (+0,9%), in controtendenza rispetto alle variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5% e -2,7%). Il numero delle vittime della strada, invece, diminuisce del 14,7%¹ a fronte di un calo in Italia dello 0,6% (Prospetto 1).

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

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Caserta	1.331	41	2.186	1.359	50	2.213	-2,1	-18,0	-1,2
Benevento	325	15	534	338	12	551	-3,8	25,0	-3,1
Napoli	4.757	92	6.810	4.647	98	6.637	2,4	-6,1	2,6
Avellino	502	16	819	485	55	817	3,5	-70,9	0,2
Salerno	2.267	69	3.631	2.274	58	3.636	-0,3	19,0	-0,1
Campania	9.182	233	13.980	9.103	273	13.854	0,9	-14,7	0,9
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Posizionamento della Campania rispetto agli obiettivi europei

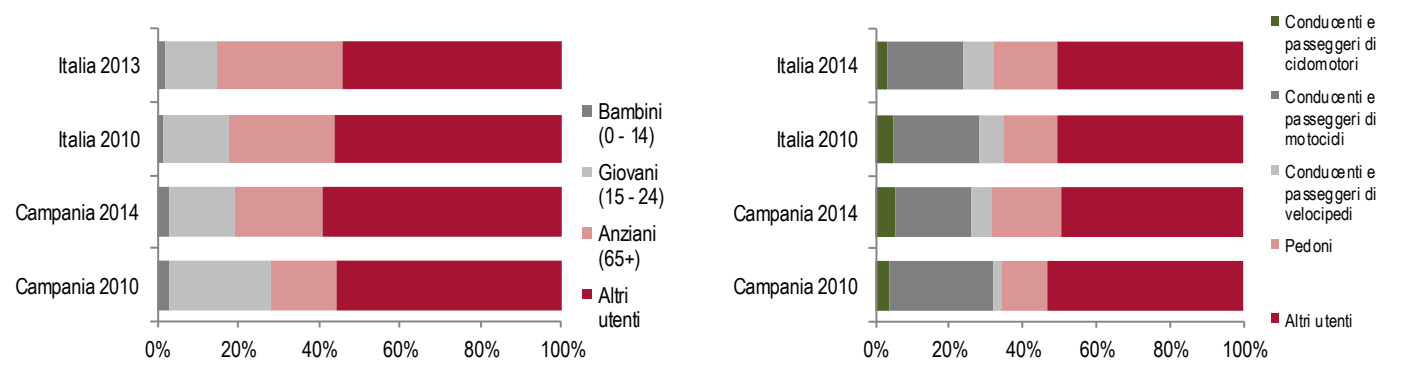
Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Campania si posiziona tra quelle che hanno conseguito una diminuzione inferiore alla media nazionale: tra il 2001 e il 2014 i decessi si sono ridotti del 34,7% (Italia - 52,4%, Cartogrammi in allegato).

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Campania le vittime della strada si riducono dell'8,3% (-17,8% in Italia). Fra il 2010 e il 2014 l'indice di mortalità passa da 2,3 a 2,5 nel territorio regionale mentre nel complesso del Paese si mantiene stabile (1,9).

In Campania, nel 2014, l'incidenza degli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani e anziani) deceduti in incidente stradale, complessivamente considerati, risulta inferiore alla media nazionale (Campania 40,8%, Italia 46,1%), con una differenza di circa 10 punti percentuali per la classe degli ultrasessantacinquenni (Campania 21,5%, Italia 31,2%). 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 (circa il 50%) è simile a quello nazionale. Da segnalare, infine, la crescita tra il 2010 e il 2014 del peso relativo di pedoni deceduti, molto più marcata in Campania (da 12,2% a 19,3%) che nel resto del paese (da 15,1% a 17,1%) (Figura 1).

¹ Nel 2013 si era registrato un gravissimo incidente sull'autostrada Napoli Bari, nel tratto in provincia di Avellino, che aveva causato il decesso di 40 persone.

FIGURA 1. UTENTI VULNERABILI PER ETÀ E RUOLO E UTENTI NEL COMPLESSO MORTI PER INCIDENTE STRADALE IN CAMPANIA E IN ITALIA. Anni 2010 e 2014, valori percentuali



Il rischio di incidente stradale

Tra il 2013 e il 2014 l'indice di lesività rimane stabile (circa 152 feriti ogni 100 incidenti) a fronte di una lieve diminuzione dell'indice di mortalità (da 3,0 a 2,5). La pericolosità rimane alta lungo l'Asse mediano (ex SS 162 NC) e lungo l'ex SS 162 Dir (del Centro Direzionale), nei comuni a nord di Napoli fino al litorale domizio (Figura 2). L'indice di mortalità cresce nei comuni di Benevento e Avellino, in alcuni comuni dell'area vesuviana e lungo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria: nell'insieme di queste aree i decessi sono passati da 7 del 2013 a 22 del 2014 (Figura 3).

FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE – CAMPANIA. Anno 2014, indicatori

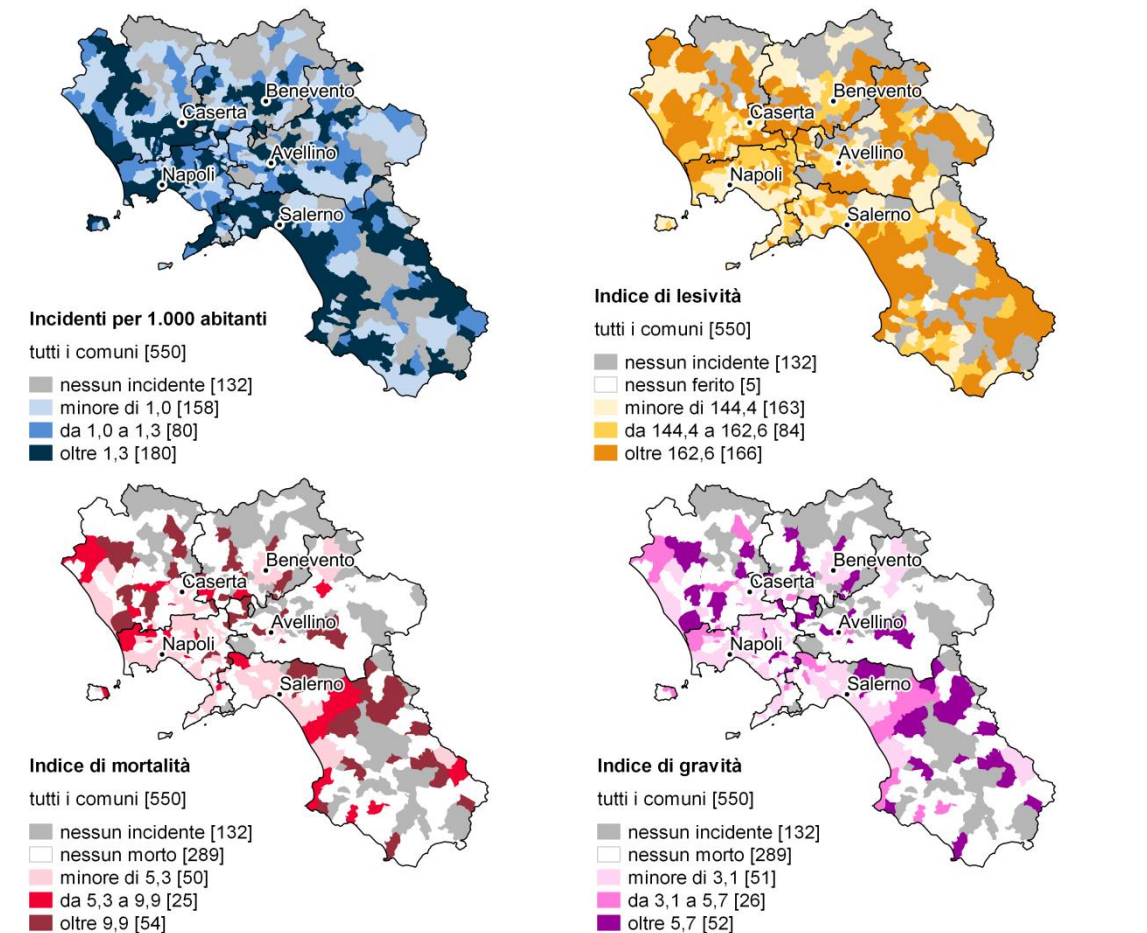
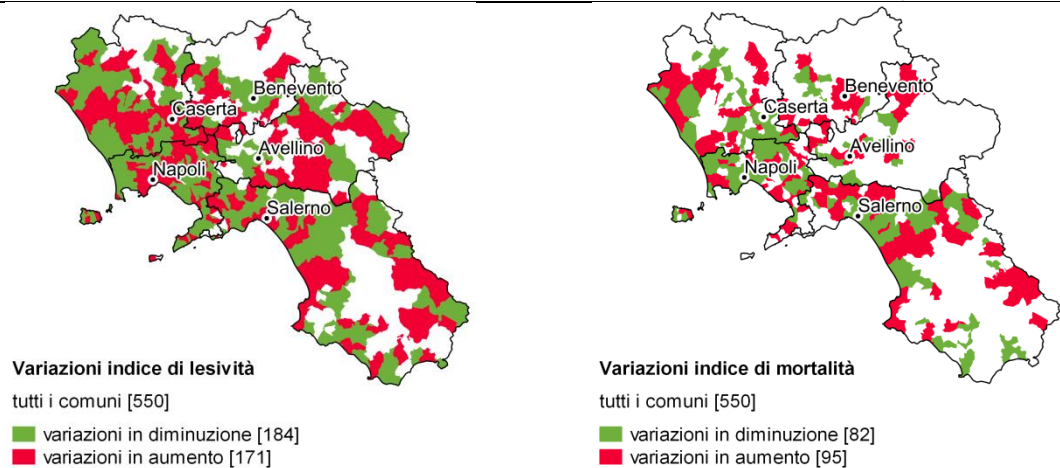


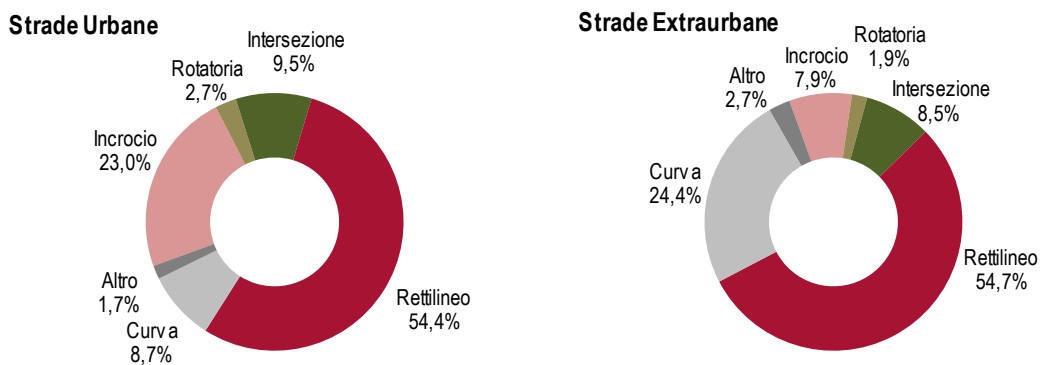
FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ – CAMPANIA. Anni 2013-2014, variazioni percentuali



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (6.840, il 74,5% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 115 morti (49,4% del totale) e 9.937 feriti (71,1%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire sulle strade extraurbane (5,9 decessi ogni 100 incidenti) e sulle autostrade (3,1). Rispetto all'anno precedente i sinistri aumentano del 2,3% in ambito urbano, diminuiscono del 5,6% sulle autostrade e del 2% sulle strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

La quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo sia sulle strade urbane (54,4% del totale) sia su quelle extraurbane, comprensive delle autostrade (54,7%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano in corrispondenza degli incroci rappresentano il 23% del totale, seguono quelli che avvengono nei pressi di una intersezione (9,5%) e in curva (8,7%). Nelle strade extraurbane il 24,4% degli incidenti si verifica in curva, l'8,5% in corrispondenza di una intersezione (Figura 4).

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



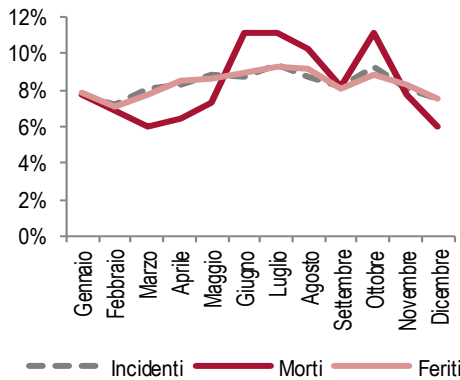
(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria.

I mesi e le ore più a rischio

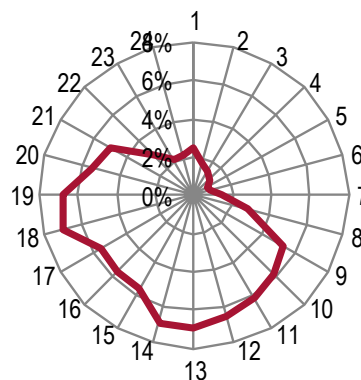
Nel periodo primaverile ed estivo la concentrazione degli incidenti è più elevata, in coincidenza con la maggiore mobilità legata a periodi di vacanza. Tra maggio e settembre si contano 4.028 incidenti (il 43,9% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 6.169 persone (44,1%) e 112 sono decedute (48,1%, Figura 5). Circa il 74% 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 (11,4 morti ogni 100 incidenti) e tra la mezzanotte e l'una del mattino (7,6), con valori di molto superiori alla media giornaliera (2,5) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano oltre il 42% sia degli incidenti notturni che delle vittime e il 45% dei feriti. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 4,6 decessi ogni 100 incidenti, contro 2,5 registrato in totale. Il valore massimo della mortalità è raggiunto il sabato notte, con 5,9 decessi ogni 100 incidenti (11,1 per le sole strade extraurbane).

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

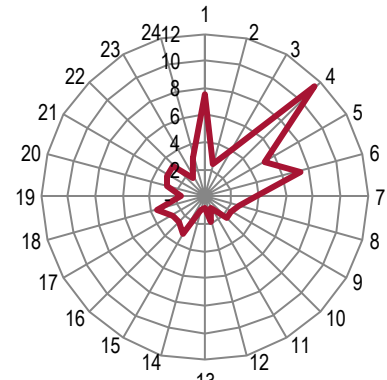
Anno 2014, composizioni percentuali


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

Anno 2014, valori percentuali


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

Anno 2014, indice di mortalità



Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Campania il 54,7% degli incidenti stradali è concentrato nei poli urbani (Poli e Poli intercomunali)²; considerando anche le Aree di Cintura, si arriva all'88,9% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti rappresentano l'11,1% del totale regionale.

Nei Centri complessivamente considerati il numero delle vittime è in calo del 20,9% rispetto al 2013. La contrazione dei decessi è più accentuata nei Poli intercomunali e nelle Aree di Cintura (-26,3% e -22,1%). È da rilevare l'incremento di decessi nei Comuni Periferici (+50%) e più complessivamente nelle Aree interne (+14,6%) (Prospetto 2).

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

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	15	3.795	55	5.459	1,4	-15,4	2,5
Polo intercomunale	25	1.231	28	1.903	-2,2	-26,3	-2,9
Cintura	240	3.137	95	4.906	2,8	-22,1	0,2
Totale Centri	280	8.163	178	12.268	1,3	-20,9	0,7
Intermedio	161	735	37	1.280	-5,6	2,8	0,9
Periferico	106	278	18	420	4,5	50,0	4,2
Ultra periferico	3	6	0	12	100	—	200
Totale Aree interne	270	1.019	55	1.712	-2,8	14,6	2,1
Campania	550	9.182	233	13.980	0,9	-14,7	0,9

Anche gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori pari a circa il doppio della media regionale. Il valore più elevato dell'indice di mortalità (6,5) si rileva ancora nei Comuni Periferici, superiore di 4 punti alla media regionale. Nelle stesse Aree Periferiche si registra il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (4,1) (Tavola 12 e Cartogrammi in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità diminuiscono nei Centri, passando rispettivamente da 2,8 a 2,2 e da 1,8 a 1,4. Sostanzialmente stabile resta invece nella stessa macro area il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti (all'incirca 150-151 feriti ogni 100 incidenti).

² In Campania si contano 40 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 43% della popolazione. Nelle aree di Cintura ricadono 240 comuni con circa il 42% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 270 comuni nei quali abita il 15% dei residenti nella regione.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (71%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (2.947 casi, 42 vittime e 4.828 feriti), seguita dal tamponamento (1.591 casi, 26 decessi e 2.633 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (6,3 decessi ogni 100 incidenti), seguono la fuoriuscita o sbandamento del veicolo e l'urto con ostacolo accidentale (ambidue con il 4,4). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi con una media di 3,6 morti ogni 100 incidenti, contro i 2,1 morti degli incidenti tra veicoli.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la guida distratta, la velocità troppo elevata e la mancata distanza di sicurezza sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente circa il 40% dei casi. Sulle sole strade extraurbane la guida distratta incide per il 19,3%, la velocità troppo elevata per il 17,5% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 15% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra i giovani 15-29enni (5,9 per centomila abitanti) e gli ultrasessantacinquenni (5 per centomila). Il 63,5% delle vittime e il 61,6% dei feriti in incidenti stradali è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 17,2% dei morti e quasi il 30% dei feriti; i pedoni sono il 19,3% dei deceduti e l'8,6% dei feriti. La metà dei pedoni rimasti vittime di incidente stradale è costituita da ultrasessantacinquenni e il 30% dei feriti appartiene alla fascia di età 45-64 anni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 464,8 per la classe di età 15-29 anni e a 291,6 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), CAMPANIA. Anno 2014

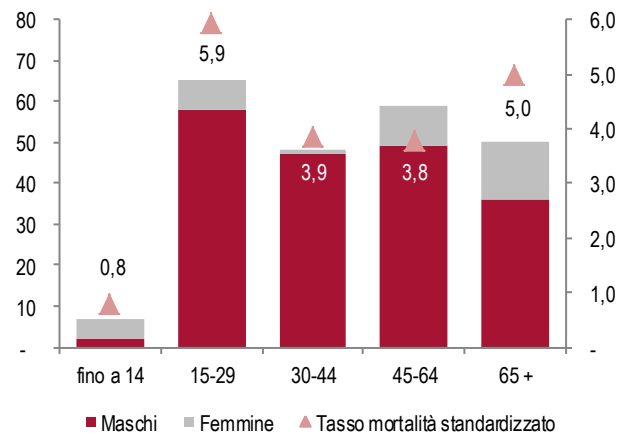


FIGURA 9. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. CAMPANIA. Anno 2014, valori assoluti

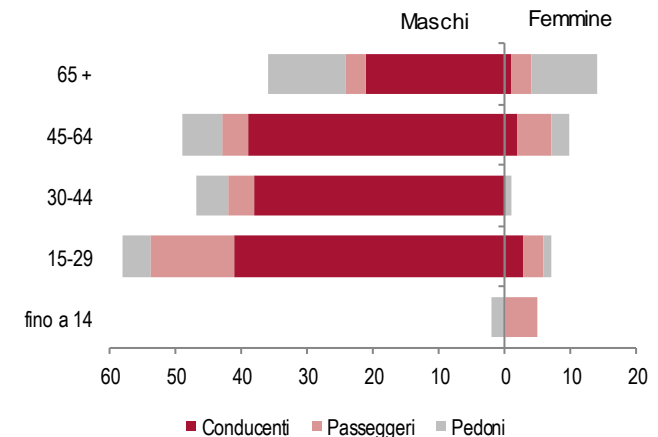


FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), CAMPANIA. Anno 2014

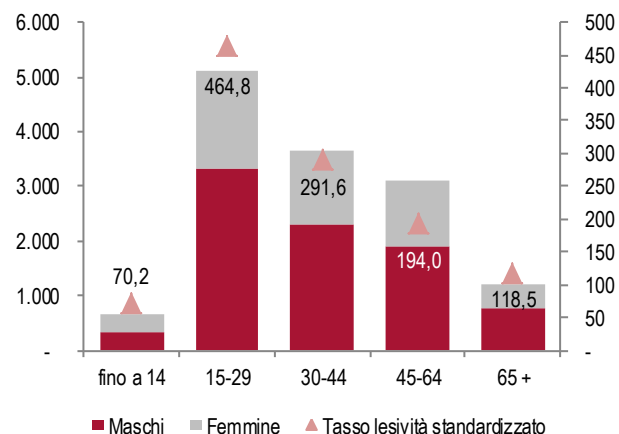
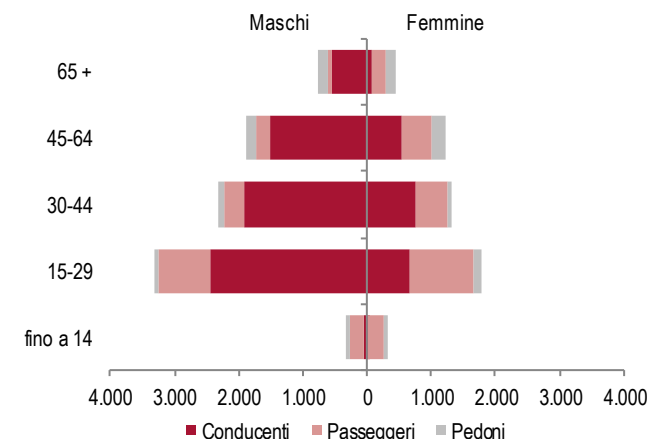


FIGURA 11. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, CAMPANIA. Anno 2014, valori assoluti



(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.