

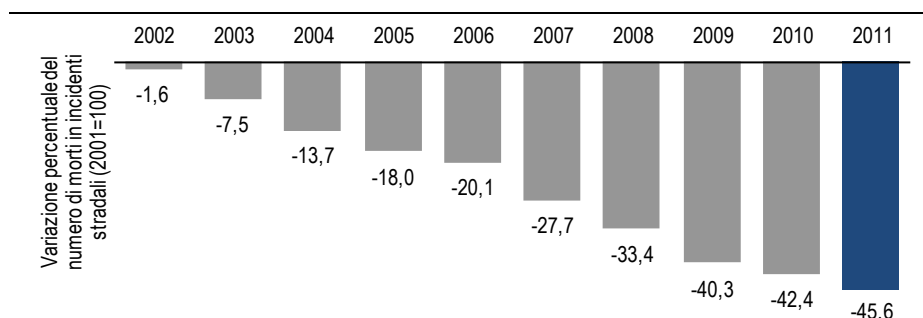


Anno 2011

INCIDENTI STRADALI

- Nel 2011 si sono registrati in Italia 205.638 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti (entro il 30° giorno) è stato di 3.860, quello dei feriti ammonta a 292.019.
- Rispetto al 2010, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-2,7%) e dei feriti (-3,5%) e un calo più consistente del numero dei morti (-5,6%).
- Nel 2011 la diminuzione del numero di morti, rispetto al 2001, risulta pari al 45,6%. Rispetto all'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, benché sia vicina a questo traguardo, l'Italia non ha ancora raggiunto tale livello (Figura 1).
- Nel 2011 sulle strade urbane si sono verificati 157.023 incidenti, con 213.001 feriti e 1.744 morti; sulle autostrade gli incidenti sono stati 11.007, con 18.515 feriti e 338 decessi. Sulle altre strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, si sono verificati 37.608 incidenti, con 65.503 feriti e 1.778 morti.
- L'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si registrano 4,7 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,1 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade tale indice è pari a 3,1.
- L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,9 decessi ogni 100 incidenti) per tutto l'arco di tempo che va dalle 21 alle 7 del mattino, raggiungendo il valore massimo intorno alle 5 del mattino (6,0 decessi ogni 100 incidenti). La domenica è il giorno nel quale si registra il livello più elevato dell'indice di mortalità (2,8 morti per 100 incidenti).
- Considerando la fascia oraria notturna (compresa tra le 22 e le 6 del mattino), il livello più elevato dell'indice di mortalità è raggiunto la domenica notte (3,8 morti per 100 incidenti) e il venerdì e sabato notte (3,6 e 3,5 morti per 100 incidenti).
- In 7 casi su 10 (69,7%) le vittime sono i conducenti di veicoli, nel 15,3% i passeggeri trasportati e nel 15,1% i pedoni.
- Tra i 2.690 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, i più colpiti sono individui compresi nella fascia di età tra i 20 e i 39 anni (1.003 in totale); in particolare i giovani 20-24enni e gli adulti tra i 35-39 anni (con picchi di mortalità rispettivamente di 263 e 275 morti). Si rileva, inoltre, rispetto al 2010, un aumento, del 7,2% dei conducenti di biciclette morti in incidenti stradali.
- La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (66,1%); seguono i motocicli (14,0%), i ciclomotori (5,4%) e le biciclette (4,5%).

FIGURA 1. VARIAZIONE PERCENTUALE DEL NUMERO DI MORTI
Anni 2002-2011 (2001=100)



Ancora in calo il numero di morti sulle strade

Nel 2011 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia¹ sono stati 205.638 e hanno causato il decesso di 3.860 persone, mentre altre 292.019 sono rimaste ferite (Prospetto 1). Ogni giorno, durante il 2011, si sono verificati mediamente 563 incidenti stradali che hanno comportato lesioni alle persone e, in particolare, la morte di 11 persone e il ferimento di altre 800. Rispetto al 2010, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-2,7%) e dei feriti (-3,5%) e un calo più consistente del numero dei morti (-5,6%). Da segnalare una diminuzione costante del numero di morti sulle strade a partire dal 2001.

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI²

Anni 2010-2011, valori assoluti e variazioni percentuali

INCIDENTI STRADALI E PERSONE COINVOLTE (a)	Valori assoluti		Variazioni percentuali 2011/2010
	2010	2011	
Incidenti stradali	211.404	205.638	-2,7
Morti	4.090	3.860	-5,6
Feriti	302.735	292.019	-3,5

(a) L'incidente stradale viene definito come «quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno e/o feriti)».

Gli incidenti stradali sono stati verbalizzati nel maggior numero dei casi dalla Polizia Locale (66,6%). La Polizia Stradale e i Carabinieri hanno rilevato, rispettivamente, il 17,4% e il 15,8 degli incidenti. Lo 0,2% è stato registrato, invece, da altri organi di rilevazione.

In Italia, tra il 2001 e il 2011, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati da 263.100 a 205.638, con un calo del 21,8%; i morti sono passati da 7.096 a 3.860 (-45,6%) e i feriti da 373.286 a 292.019 (-21,8%). Nello stesso periodo si è registrata anche una costante riduzione dell'indice di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti), passato da 2,70 nel 2001 a 1,88 nel 2011. La variazione percentuale annua del numero dei morti evidenzia, a partire dal 2002, una riduzione della mortalità sempre più consistente nel tempo. Tra il 2010 e il 2011 la diminuzione del numero dei morti è stata del 5,6% (Prospetto 2).

PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI

Anni 2001-2011, valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Variazione percentuale annua numero morti (b)	Variazione percentuale numero morti (base 2001=100) (b)
2001	263.100	7.096	373.286	2,70	-	-
2002	265.402	6.980	378.492	2,63	-1,6	-1,6
2003	252.271	6.563	356.475	2,60	-6,0	-7,5
2004	243.490	6.122	343.179	2,51	-6,7	-13,7
2005	240.011	5.818	334.858	2,42	-5,0	-18,0
2006	238.124	5.669	332.955	2,38	-2,6	-20,1
2007	230.871	5.131	325.850	2,22	-9,5	-27,7
2008	218.963	4.725	310.745	2,16	-7,9	-33,4
2009	215.405	4.237	307.258	1,97	-10,3	-40,3
2010	211.404	4.090	302.735	1,93	-3,5	-42,4
2011	205.638	3.860	292.019	1,88	-5,6	-45,6

(a) L'indice di mortalità si calcola come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.

(b) La variazione percentuale annua è calcolata per l'anno t rispetto a t-1 su base variabile: $\frac{M^t}{M^{t-1}} - 1$ * 100. Per l'anno t rispetto all'anno 2001 con base (2001=100).

¹ La rilevazione si avvale, sulla base di un Protocollo di intesa e di convenzioni, della collaborazione di alcune Regioni e Province per le attività di raccolta e monitoraggio. Le Regioni aderenti al Protocollo d'intesa con l'Istat sono: Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte, Puglia, Toscana. Le Province autonome e le Province aderenti a convenzioni con l'Istat sono: Bolzano-Bozen, Trento, Vicenza, Treviso, Rovigo, Viterbo, Crotone, Pesaro e Urbino.

² I dati della rilevazione statistica degli incidenti stradali con lesioni a persone possono essere soggetti a revisione su richiesta degli organi diretti e intermedi di rilevazione.

Calo delle vittime per incidente stradale: Italia meglio della media europea

Nel 2010 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite ha proclamato un nuovo decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020 per ridurre ulteriormente il numero di decessi da incidenti stradali nel mondo. La Commissione Europea, in occasione dell'inaugurazione della nuova decade di iniziative per la sicurezza stradale, ha delineato, a sua volta, linee guida basate su sette principali obiettivi strategici: migliorare la sicurezza dei veicoli, realizzare infrastrutture stradali più sicure, incrementare le tecnologie intelligenti, rafforzare l'istruzione e la formazione per gli utenti della strada, migliorare i controlli, fissare un obiettivo per la riduzione dei feriti in incidente stradale, prestare maggiore attenzione alla sicurezza dei motociclisti.

Con riferimento ai dati rilevati per il 2011, nell'Unione Europea si registrano 30.168 morti per incidente stradale, il 2,8% in meno rispetto all'anno precedente. Rispetto all'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel Libro Bianco del 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, benché sia vicina a questo traguardo, l'Italia non ha ancora raggiunto, nel 2011, tale livello. Il calo registrato in Italia, del 45,6%, è comunque più elevato del valore medio europeo pari a -44,5% (Prospetto 3).

PROSPETTO 3. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA (UE27)

Anni 2001, 2010 e 2011, valori assoluti e variazioni percentuali (a)

PAESI UE27	Valori assoluti			Variazioni percentuali (b)		
	2001	2010	2011	2010/2001	2011/2001	2011/2010
Austria	958	552	523	-42,4	-45,4	-5,3
Belgio*	1.486	840	875	-43,5	-41,1	4,2
Bulgaria	1.011	776	658	-23,2	-34,9	-15,2
Cipro	98	60	71	-38,8	-27,6	18,3
Danimarca*	431	255	221	-40,8	-48,7	-13,3
Estonia	199	79	101	-60,3	-49,2	27,8
Finlandia*	433	272	292	-37,2	-32,6	7,4
Francia	8.162	3.992	3.970	-51,1	-51,4	-0,6
Germania*	6.977	3.651	4.002	-47,7	-42,6	9,6
Grecia*	1.880	1.258	1.087	-33,1	-42,2	-13,6
Irlanda	411	212	186	-48,4	-54,7	-12,3
Italia	7.096	4.090	3.860	-42,4	-45,6	-5,6
Lettonia	558	218	179	-60,9	-67,9	-17,9
Lituania*	706	299	297	-57,6	-57,9	-0,7
Lussemburgo	70	32	33	-54,3	-52,9	3,1
Malta	16	15	17	-6,3	6,3	13,3
Olanda	1.083	640	661	-40,9	-39,0	3,3
Polonia*	5.534	3.907	4.189	-29,4	-24,3	7,2
Portogallo	1.670	845	785	-49,4	-53,0	-7,1
Regno Unito*	3.598	1.905	1.958	-47,1	-45,6	2,8
Repubblica Ceca	1.334	802	707	-39,9	-47,0	-11,8
Romania	2.454	2.377	2.018	-3,0	-17,7	-15,1
Slovacchia	625	353	324	-43,5	-48,2	-8,2
Slovenia	278	138	141	-50,4	-49,3	2,2
Spagna	5.517	2.478	2.056	-55,1	-62,7	-17,0
Svezia	531	266	319	-49,9	-39,9	19,9
Ungheria	1.239	740	638	-40,3	-48,5	-13,8
UE27	54.355	31.052	30.168	-42,9	-44,5	-2,8

* Dati 2011 provvisori

(a) Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2012

(b) Le variazioni percentuali 2010/2001, 2011/2001 e 2011/2010 sono calcolate con le seguenti formule: $\left(\frac{M^{2010}}{M^{2001}} - 1\right) * 100$; $\left(\frac{M^{2011}}{M^{2001}} - 1\right) * 100$; $\left(\frac{M^{2011}}{M^{2010}} - 1\right) * 100$.

Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane

Nel 2011 sulle strade urbane si sono verificati 157.023 incidenti (76,4% del totale), che hanno causato 213.001 feriti (pari al 72,9% del totale) e 1.744 morti (pari al 45,2% del totale). Sulle autostrade si sono verificati 11.007 incidenti (pari al 5,4% del totale) con 18.515 feriti (6,3% del totale) e 338 decessi (8,8% del totale). Sulle altre strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, comprensive delle strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, si sono verificati 37.608 incidenti, che hanno causato 60.503 feriti e 1.778 morti, rispettivamente il 18,3%, 20,7% e 46,1% (Prospetto 4).

Nel 2011 si osserva una riduzione, rispetto al 2010, del numero di incidenti con lesioni a persone, morti e feriti su tutti gli ambiti stradali. Tale diminuzione appare più consistente sulle autostrade, dove si registra un calo del numero degli incidenti con lesioni dell'8,9% e dei morti e dei feriti di oltre il 10%. Da segnalare, che la tendenza alla diminuzione di incidenti, morti e feriti sulla rete autostradale è iniziata nel 2008 ed ha raggiunto un picco nel 2009, con una flessione del numero di morti del 22,6% rispetto all'anno precedente (con una battuta d'arresto tra il 2009 e il 2010). Tale eccezionale diminuzione era stata registrata soprattutto a seguito dell'implementazione del sistema "Tutor" di controllo elettronico sulla velocità media, introdotto nel 2006 e diffusosi su un numero sempre crescente di tratte autostradali. Anche sulle altre strade extraurbane si rileva una notevole diminuzione, rispetto al 2010, rispettivamente pari a -4,2% (incidenti), -9,1% (morti), -5,0% (feriti), mentre sulle strade urbane, contrariamente a quanto accaduto tra il 2009 e 2010, quando le riduzioni in termini di variazioni percentuali erano state più importanti, si rileva una diminuzione più contenuta di incidenti con lesioni (-1,9%), di morti (-0,9%) e di feriti (-2,5%) (Prospetto 4).

L'indice di mortalità conferma che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade) dove si registrano 4,7 decessi ogni 100 incidenti. Il livello dell'indice di mortalità su tale ambito stradale, ad ogni modo, risulta in diminuzione rispetto al 2010 quando raggiungeva il valore di 5 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,1 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade l'indice di mortalità è pari a 3,1 (Prospetto 4). Per quanto riguarda il tipo di strada, il valore massimo si registra per le strade a una carreggiata e a doppio senso (5,1 morti per 100 incidenti), (Prospetto 5).

PROSPETTO 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SECONDO LA CATEGORIA DELLA STRADA

Anno 2011, valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2011/2010

CATEGORIA DELLA STRADA	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Variazione percentuale Incidenti 2011/2010	Variazione percentuale Morti 2011/2010	Variazione percentuale Feriti 2011/2010
Strade urbane	157.023	1.744	213.001	1,1	-1,9	-0,9	-2,5
Autostrade e raccordi	11.007	338	18.515	3,1	-8,9	-10,1	-10,4
Altre strade (b)	37.608	1.778	60.503	4,7	-4,2	-9,1	-5,0
Totale	205.638	3.860	292.019	1,9	-2,7	-5,6	-3,5

(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.

(b) Sono incluse nella categoria "Altre strade", le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane.

PROSPETTO 5. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SULLA RETE STRADALE EXTRAURBANA, ESCLUSE AUTOSTRADATE, SECONDO IL TIPO DI STRADA. Anno 2011 (a), valori assoluti e indice di mortalità

TIPO DI STRADA	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)
Una carreggiata a senso unico	2.672	49	1,8
Una carreggiata a doppio senso	31.240	1.595	5,1
Doppia carreggiata, più di due carreggiate	3.696	134	3,6
Totale	37.608	1.778	4,7

(a) La rete stradale extraurbana include le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane; sono escluse Autostrade e raccordi.

(b) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.

Più incidenti a maggio, ma il picco di mortalità è ad agosto

Nel 2011 il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato a maggio (20.274), mese in cui anche la media giornaliera è stata la più alta (654) e il numero di morti ha raggiunto il valore massimo di 367 in termini assoluti e 12 in media giornaliera. L'indice di mortalità risulta, invece, più elevato nel mese di agosto (2,3 morti ogni 100 incidenti) (Prospetto 6). Da segnalare che anche dicembre e gennaio, mesi durante i quali il traffico è stato più intenso a seguito delle festività natalizie, l'indice di mortalità ha raggiunto livelli più elevati della media annua, con 2,1 morti per 100 incidenti con lesioni.

PROSPETTO 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE E MORTI: DATI MENSILI

Anno 2011, valori assoluti, media giornaliera e indice di mortalità

MESI	Incidenti		Morti		Indice di mortalità (a)
	Valori assoluti	Media giornaliera	Valori assoluti	Media giornaliera	
gennaio	13.925	449	286	9	2,1
febbraio	14.099	504	263	9	1,9
marzo	15.673	506	258	8	1,6
aprile	18.199	607	330	11	1,8
maggio	20.274	654	367	12	1,8
giugno	18.996	633	358	12	1,9
luglio	19.515	630	360	12	1,8
agosto	16.768	541	386	12	2,3
settembre	18.655	622	350	12	1,9
ottobre	18.307	591	317	10	1,7
novembre	15.815	527	269	9	1,7
dicembre	15.412	497	316	10	2,1
Totale	205.638	563	3.860	11	1,9

(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti stradali con lesioni a persone, rilevato mensilmente moltiplicato 100.

Sulle strade urbane la frequenza più elevata degli incidenti si registra nel mese di maggio; per il complesso delle strade extraurbane, incluse le autostrade, invece, il numero più elevato di incidenti si rileva a luglio. Il maggior numero di morti si registra a maggio e agosto sulle strade urbane, a luglio e agosto sulle extraurbane. L'indice di mortalità è più elevato ad agosto e dicembre (Prospetto 7).

PROSPETTO 7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE E MORTI PER CATEGORIA DELLA STRADA E MESE

Anno 2011, valori assoluti e indice di mortalità

MESI	Strade urbane			Strade extraurbane (a)		
	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)
gennaio	10.492	141	1,3	3.433	145	4,2
febbraio	10.778	117	1,1	3.321	146	4,4
marzo	12.052	113	0,9	3.621	145	4,0
aprile	14.065	157	1,1	4.134	173	4,2
maggio	15.657	175	1,1	4.617	192	4,2
giugno	14.573	150	1,0	4.423	208	4,7
luglio	14.471	144	1,0	5.044	216	4,3
agosto	12.214	172	1,4	4.554	214	4,7
settembre	14.380	154	1,1	4.275	196	4,6
ottobre	14.343	154	1,1	3.964	163	4,1
novembre	12.257	129	1,1	3.558	140	3,9
dicembre	11.741	138	1,2	3.671	178	4,8
Totale	157.023	1.744	1,1	48.615	2.116	4,4

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi.

(b) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti stradali con lesioni a persone, rilevato mensilmente, moltiplicato 100.

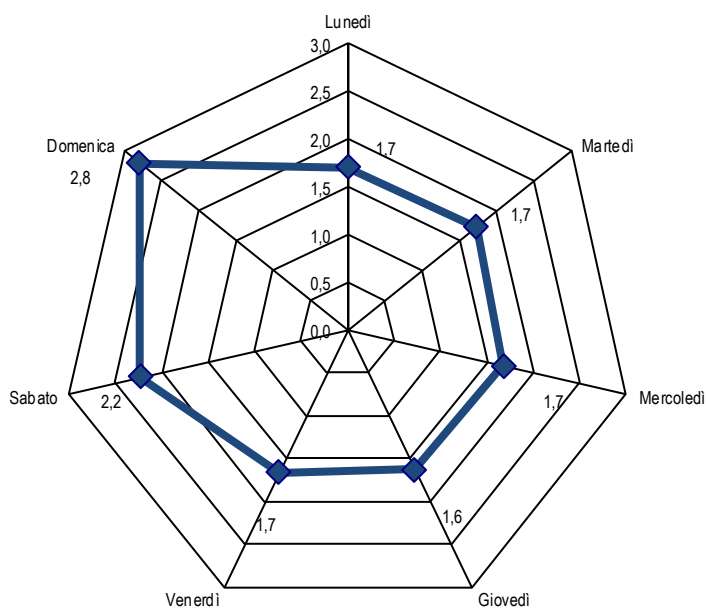
Domenica e sabato i giorni più pericolosi

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti con lesioni a persone (32.121 pari al 15,6% del totale) e di feriti (44.229 pari al 15,1% del totale), mentre il sabato presenta la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (641, pari al 16,6% del totale) (Prospetto 8). L'indice di mortalità presenta il valore massimo (2,8 morti ogni 100 incidenti) la domenica, seguita dal sabato (2,2%), mentre raggiunge valori compresi tra 1,6% e 1,7% nei restanti giorni della settimana (Figura 2).

PROSPETTO 8. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER GIORNO DELLA SETTIMANA
Anno 2011, valori assoluti e composizioni percentuali

GIORNI DELLA SETTIMANA	Valori assoluti			Composizioni percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì	30.439	520	42.109	14,8	13,5	14,4
Martedì	31.101	538	42.532	15,1	13,9	14,6
Mercoledì	31.245	525	42.534	15,2	13,6	14,6
Giovedì	30.421	495	41.942	14,8	12,8	14,4
Venerdì	32.121	535	44.229	15,6	13,9	15,1
Sabato	28.725	641	42.678	14,0	16,6	14,6
Domenica	21.586	606	35.995	10,5	15,7	12,3
Totale	205.638	3.860	292.019	100,0	100,0	100,0

FIGURA 2. INDICE DI MORTALITÀ PER GIORNO DELLA SETTIMANA.
Anno 2011 (a)



(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.

Il picco di incidentalità alle 18.00, gli incidenti più gravi alle 5.00 del mattino

Per quanto concerne la distribuzione di incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti durante l'arco della giornata (Figure 3 e 4), si confermano gli andamenti già manifestati nel 2010: un primo picco si riscontra tra le 8 e le 9 del mattino, fascia oraria nella quale si effettuano gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola; un secondo picco si osserva tra le 12 e le 13 in corrispondenza dei tragitti scuola-casa e in relazione alla mobilità di alcune categorie di lavoratori (professionisti, commercianti, ecc.) che usufruiscono dell'orario non continuato. La punta massima di incidentalità si registra, però, intorno alle ore 18, quando si cumulano gli effetti dell'aumento della circolazione dovuto agli spostamenti dal luogo del lavoro verso l'abitazione e di altri fattori quali l'accumulo di stress da lavoro e la difficoltà di percezione visiva dovuta alla riduzione della luce naturale non ancora sostituita da quella artificiale o in alcuni mesi al sole radente.

L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,9 decessi ogni 100 incidenti) per tutto l'arco di tempo che va dalle 21 alle 7 del mattino, raggiungendo il valore massimo intorno alle ore 5 del mattino (6,0 decessi ogni 100 incidenti). In particolare, tra le 22 e le 6, arco di tempo convenzionalmente identificato con la fascia notturna, l'indice di mortalità assume i valori più elevati, compresi tra 2,2 e 6,0 decessi ogni 100 incidenti.

FIGURA 3. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO. Anno 2011, valori assoluti

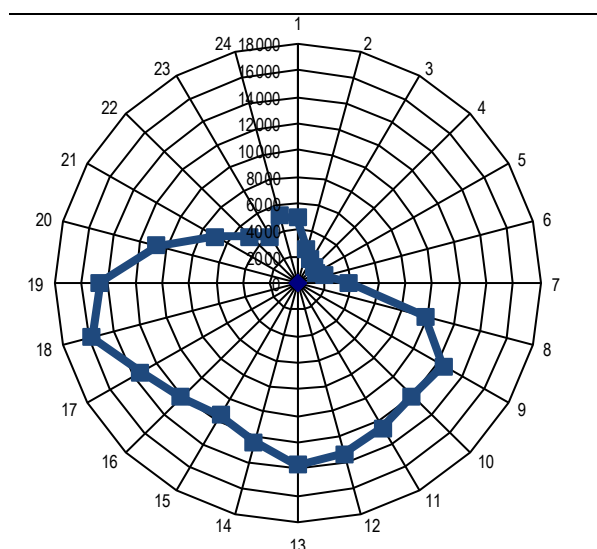
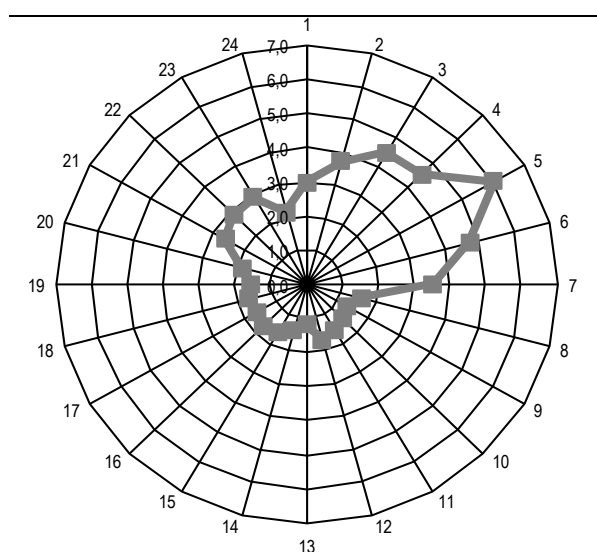


FIGURA 4. INDICE DI MORTALITÀ PER INCIDENTI STRADALI PER ORA DEL GIORNO. Anno 2011 (a)



a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone rilevati per ora del giorno, moltiplicato 100.

Incidenti di notte: più gravi fuori città, il giovedì e nei week-end

Nel 2011, nella fascia oraria compresa tra le 22 e le 6, convenzionalmente considerata per individuare la fascia notturna, si sono verificati 29.223 incidenti stradali (14,2% del totale), che hanno causato il decesso di 984 persone (25,5% del totale dei morti) e il ferimento di altre 46.359 (15,9% del totale dei feriti) (Prospetto 9).

PROSPETTO 9. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER GIORNO DELLA SETTIMANA E CATEGORIA DELLA STRADA DURANTE LA NOTTE (a). Anno 2011, valori assoluti

GIORNI DELLA SETTIMANA	Strade urbane			Strade extraurbane (b)			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	4.081	93	6.369	1.443	104	2.526	5.524	197	8.895
Sabato notte	4.571	84	7.781	1.807	140	3.394	6.378	224	11.175
Totale venerdì e sabato notte	8.652	177	14.150	3.250	244	5.920	11.902	421	20.070
Domenica notte	2.361	48	3.754	1.011	80	1.747	3.372	128	5.501
Lunedì notte	2.287	42	3.335	796	59	1.331	3.083	101	4.666
Martedì notte	2.574	41	3.717	815	54	1.227	3.389	95	4.944
Mercoledì notte	2.771	51	4.072	899	65	1.439	3.670	116	5.511
Giovedì notte	2.848	47	4.170	959	76	1.497	3.807	123	5.667
Totale altre notti	12.841	229	19.048	4.480	334	7.241	17.321	563	26.289
Totale notte nel complesso	21.493	406	33.198	7.730	578	13.161	29.223	984	46.359

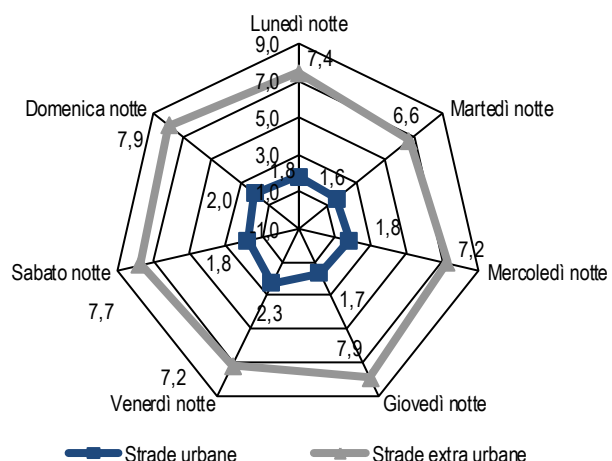
(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

(b) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi.

Gli incidenti con lesioni a persone del venerdì e sabato notte rappresentano il 40,7% del totale degli incidenti notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e sabato notte sono, rispettivamente, il 42,8% e il 43,3% del totale dei morti e feriti nelle ore notturne. Tali percentuali risultano analoghe, se analizzate separatamente, per le strade urbane ed extraurbane. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è mediamente pari a 3,4 decessi ogni 100 incidenti, contro il valore di 1,9 decessi ogni 100 incidenti nel complesso. Per il 2011, l'indice di mortalità durante la notte e per giorno della settimana presenta il valore massimo in corrispondenza della domenica notte, 3,8 decessi ogni 100 incidenti. Elevato l'indice di mortalità anche il venerdì e sabato notte (3,6 e 3,5 morti per 100 incidenti). Considerando le diverse categorie di strada si evidenzia come siano le strade extraurbane (comprese autostrade e raccordi) a far registrare livelli più elevati degli indici di mortalità durante la notte: in particolare, si osserva il valore massimo la domenica e giovedì notte (7,9 decessi per 100 incidenti), ma anche il sabato notte (7,7 morti per 100 incidenti). Per le strade urbane i livelli dell'indice di mortalità sono più contenuti, assumendo valori simili durante tutti i giorni della settimana (Figura 5).

Il numero degli incidenti con lesioni avvenuti, nel 2011, durante la fascia oraria notturna, risulta più elevato rispetto al 2010 (rispettivamente 27.310 e 29.223 incidenti nel 2010 e 2011)³.

FIGURA 5. INDICE DI MORTALITÀ PER GIORNO DELLA SETTIMANA DURANTE LA NOTTE E TIPOLOGIA DI STRADA Anno 2011 (a), (b)



(a) Rapporto tra numero di morti e numero di incidenti stradali con lesioni a persone X 100.

(b) Sono incluse tra le strade extraurbane le Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi.

³ L'aumento degli incidenti stradali con lesioni a persone durante la fascia oraria notturna potrebbe essere imputabile, però, oltre che ad una reale variazione nel numero degli incidenti notturni anche ad una maggiore precisione nella definizione dell'ora di accadimento dell'incidente a seguito dell'introduzione, nel 2011, dell'informazione completa di ora e minuti.

Il sinistro più frequente è lo scontro frontale-laterale

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (74,7%). I restanti casi (25,3%) vedono coinvolti veicoli isolati. Nell'ambito degli incidenti tra veicoli, la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (71.069 casi con 883 morti e 104.638 feriti), seguita dal tamponamento, che registra 37.749 casi con 364 morti e 62.389 persone ferite.

Tra gli incidenti a veicoli isolati, la fuoriuscita o sbandamento del veicolo rappresenta il caso più diffuso (9,5% sul totale incidenti), con 19.443 incidenti con 752 morti e 24.358 feriti. L'investimento di pedone rappresenta il 9,3% degli incidenti (19.155 casi), in cui hanno perso la vita 561 persone e 21.622 sono rimaste ferite. Con riferimento ai soli incidenti mortali, lo scontro frontale-laterale, la fuoriuscita e l'investimento di pedone raggiungono le incidenze più elevate (23,0%, 19,5% e 15,2%) (Prospetto 10 e Figura 6)

PROSPETTO 10. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI E PERSONE INFORTUNATE SECONDO LA NATURA. Anno 2011, valori assoluti e indice di mortalità

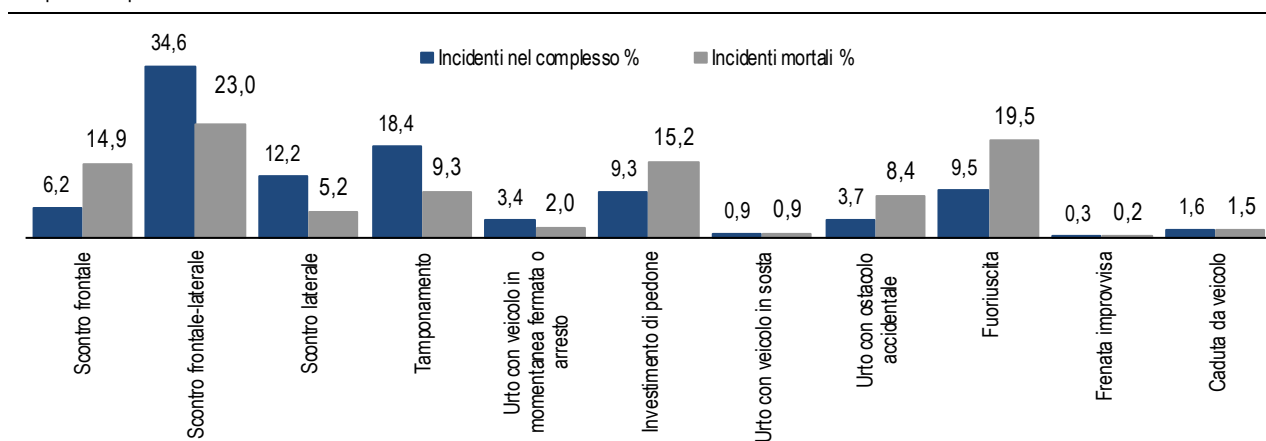
NATURA DELL'INCIDENTE	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità (a)
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Scontro frontale	12.670	610	20.917	6,2	15,8	7,2	4,8
Scontro frontale-laterale	71.069	883	104.638	34,6	22,9	35,8	1,2
Scontro laterale	25.167	196	32.910	12,2	5,1	11,3	0,8
Tamponamento	37.749	364	62.389	18,4	9,4	21,4	1,0
Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto	6.977	78	9.391	3,4	2,0	3,2	1,1
Totale incidenti tra veicoli	153.632	2.131	230.245	74,7	55,2	78,8	1,4
Investimento di pedone	19.155	561	21.622	9,3	14,5	7,4	2,9
Urto con veicolo in sosta	1.795	33	2.077	0,9	0,9	0,7	1,8
Urto con ostacolo accidentale	7.646	322	9.438	3,7	8,3	3,2	4,2
Urto con treno	7	1	9	0,0	0,0	0,0	-
Fuoriuscita	19.443	752	24.358	9,5	19,5	8,3	3,9
Frenata improvvisa	718	6	836	0,3	0,2	0,3	0,8
Caduta da veicolo	3.242	54	3.434	1,6	1,4	1,2	1,7
Totale incidenti a veicoli isolati	52.006	1.729	61.774	25,3	44,8	21,2	3,3
Totale	205.638	3.860	292.019	100,0	100,0	100,0	1,9

(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone moltiplicato 100.

L'indice di mortalità mostra come lo scontro frontale sia la tipologia più pericolosa (4,8 decessi ogni 100 incidenti), seguita dall'urto con ostacolo accidentale (4,2 decessi ogni 100 incidenti), dalla fuoriuscita di strada (3,9 decessi ogni 100 incidenti) e dall'investimento di pedone (2,9 decessi ogni 100 incidenti).

Tali evidenze sono confermate anche analizzando il sottoinsieme degli incidenti mortali (Figura 6).

FIGURA 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE NEL COMPLESSO E MORTALI SECONDO LA NATURA. Anno 2011, composizioni percentuali



Il non-rispetto della precedenza e la velocità elevata tra le prime cause di incidente

L'analisi delle circostanze accertate o presunte alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, per l'anno 2011, non mette in luce evidenti differenze rispetto all'anno precedente. Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, 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 il 45,2% dei casi. Il comportamento scorretto del pedone (7.778 casi) pesa per il 3,1% sul totale delle cause di incidente⁴. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (19,6%), mentre sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 19,7%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (pari al 18,1%) (Prospetto 11).

PROSPETTO 11. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE PER CATEGORIA DELLA STRADA

Anno 2011, valori assoluti e composizione percentuale (a)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo	37.445	19,6	5.072	8,2	42.517	16,8
- procedeva senza rispettare lo stop	12.456	6,5	2.038	3,3	14.494	5,7
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	11.107	5,8	1.366	2,2	12.473	4,9
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	11.797	6,2	1.542	2,5	13.339	5,3
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	2.085	1,1	126	0,2	2.211	0,9
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	30.611	16,0	12.258	19,7	42.869	16,9
Procedeva con velocità troppo elevata	17.968	9,4	11.263	18,1	29.231	11,5
- procedeva con eccesso di velocità	17.207	9,0	10.794	17,4	28.001	11,0
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	761	0,4	469	0,8	1.230	0,5
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	17.785	9,3	7.800	12,6	25.585	10,1
Manovrava irregolarmente	15.228	8,0	2.688	4,3	17.916	7,1
Svoltava irregolarmente	6.535	3,4	1.008	1,6	7.543	3,0
Procedeva contromano	3.806	2,0	1.620	2,6	5.426	2,1
Sorpassava irregolarmente	3.850	2,0	1.339	2,2	5.189	2,0
Ostacolo accidentale	3.640	1,9	1.775	2,9	5.415	2,1
Veicolo fermo evitato	2.225	1,2	3.531	5,7	5.756	2,3
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	6.526	3,4	100	0,2	6.626	2,6
Buche, ecc. evitato	762	0,4	438	0,7	1.200	0,5
Circostanza imprecisata	22.582	11,8	6.672	10,7	29.254	11,5
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	2.549	1,3	308	0,5	2.857	1,1
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	6.675	3,5	2.091	3,4	8.766	3,5
Comportamento scorretto del pedone	7.364	3,8	414	0,7	7.778	3,1
Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente e del pedone nella circolazione	185.551	96,9	58.377	94,0	243.928	96,2
Altre cause	5.841	3,1	3.758	6,0	9.599	3,8
Totale cause	191.392	100	62.135	100,0	253.527	100,0

(a) Il totale del prospetto risulta superiore al numero degli incidenti poiché include tutte le circostanze accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei veicoli A e B coinvolti nell'incidente, registrate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo.

⁴ Si precisa che a causa dell'esiguo numero di circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico alterato del conducente e ai difetti o avarie del veicolo, a partire dall'anno 2009 non vengono pubblicati i dati sugli incidenti stradali dettagliati per tali circostanze. Per motivi legati spesso all'indisponibilità dell'informazione al momento del rilievo, inoltre, risulta di estrema difficoltà la compilazione, da parte degli Organi di rilevazione, dei quesiti sulle circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico del conducente. Il numero degli incidenti nei quali è presente una delle circostanze appartenenti ad uno dei due gruppi sopra citati risulta, quindi, sottostimato.

I giovani 20-24enni le principali vittime di incidenti mortali

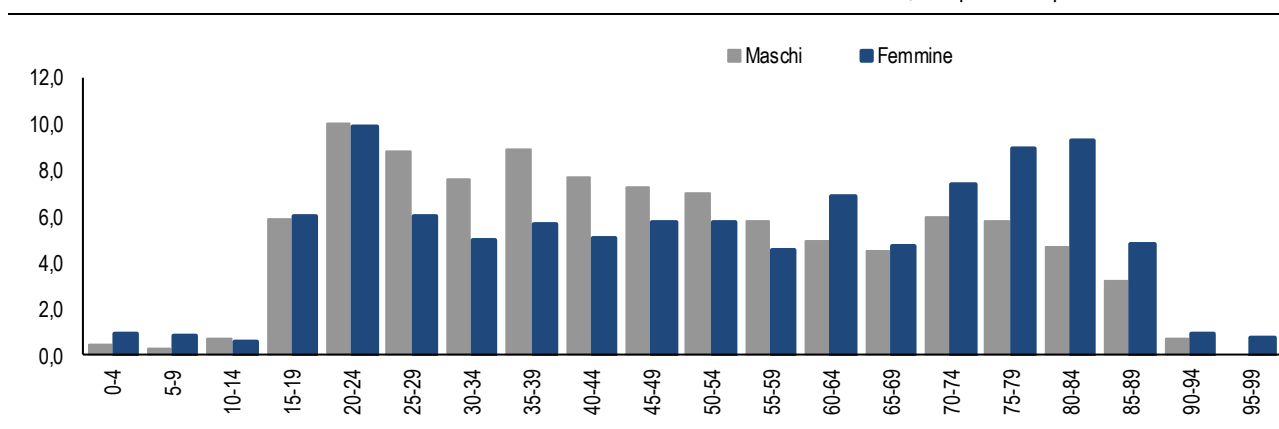
I morti in incidenti stradali nel 2011 sono stati 3.860, 3.005 maschi e 855 femmine. Per i maschi, la classe di età in cui si registra il maggior numero di decessi è quella compresa tra i 20 e 24 anni. Valori molto elevati si riscontrano anche in corrispondenza delle fasce di età 25-29, 30-34 e 35-39 anni. Per le femmine, con riferimento al numero dei morti, i picchi si registrano per la classe di età 20-24 anni e per le età più anziane 75-79 e 80-84 anni. Per le donne, la frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è attribuibile al maggior coinvolgimento in incidenti stradali di quelle anziane, decedute nel ruolo di pedone (Prospetto 12 e Figura 7). Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i 15 e i 39 anni, con un picco nella classe di età 20-24 (Prospetto 12). Per entrambe le distribuzioni di morti e feriti per sesso ed età, gli uomini risultano, ad ogni modo, più penalizzati delle donne.

PROSPETTO 12. MORTI E FERITI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2011, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0 - 4	13	8	21	1.429	1.206	2.635
5 - 9	7	7	14	2.051	1.735	3.786
10 -14	21	5	26	3.529	2.551	6.080
15 -19	173	50	223	17.816	9.653	27.469
20 -24	296	82	378	21.919	13.330	35.249
25 -29	260	50	310	18.716	11.733	30.449
30 - 34	225	41	266	17.475	10.617	28.092
35 - 39	263	47	310	17.739	10.643	28.382
40 - 44	227	42	269	15.901	9.938	25.839
45 - 49	214	48	262	14.373	9.012	23.385
50 -54	207	48	255	11.123	7.153	18.276
55 -59	172	38	210	8.390	5.342	13.732
60 -64	145	57	202	6.694	4.428	11.122
65 -69	132	39	171	4.820	3.386	8.206
70 - 74	177	61	238	4.786	3.374	8.160
75 - 79	172	74	246	3.851	2.511	6.362
80 - 84	137	77	214	2.428	1.517	3.945
85 - 89	95	40	135	1.017	667	1.684
90 - 94	20	8	28	225	142	367
95 - 99	0	6	6	24	20	44
Imprecisata o non indicata	49	27	76	4.470	4.285	8.755
Totale	3.005	855	3.860	178.776	113.243	292.019

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

FIGURA 7. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2011, composizione percentuale



In calo il numero di morti e feriti tra i conducenti, ma crescono le vittime donne

Confrontando il dato 2011 con quello dell'anno precedente si rileva una riduzione del 5,2% e del 3,2%, rispettivamente, per conducenti morti e feriti; tale tendenza è confermata anche dagli anni precedenti. Tra i conducenti deceduti a seguito di incidente stradale (2.690, 69,7% sul totale dei morti) i più colpiti sono individui in età compresa tra i 20 e i 39 anni. Le fasce di età in corrispondenza delle quali si rileva il maggior numero di conducenti infortunati sono quelle tra 20 e 24 anni e tra 35 e 39 anni (rispettivamente: 263 morti, 24.303 feriti e 275 morti, 22.706 feriti). A partire dai 40 anni di età il numero di conducenti che hanno riportato conseguenze in incidente stradale inizia progressivamente a decrescere. Analizzando la distribuzione dei conducenti per genere, si osserva, come atteso, un notevole svantaggio per gli uomini, con livelli del numero di morti di 7 volte superiori rispetto alle donne, e di circa 2 volte per i feriti. Tale evidenza deve essere letta, comunque, considerando che il maggior numero di conducenti di veicoli coinvolti in incidenti stradali sono di sesso maschile. Da segnalare, infine, che, malgrado nel complesso si registri una diminuzione, rispetto al 2010, di conducenti deceduti in incidenti stradali, per le donne si rileva, invece, un aumento del 4% (da 304 a 317 decessi) (Prospetto 13 e Figura 8).

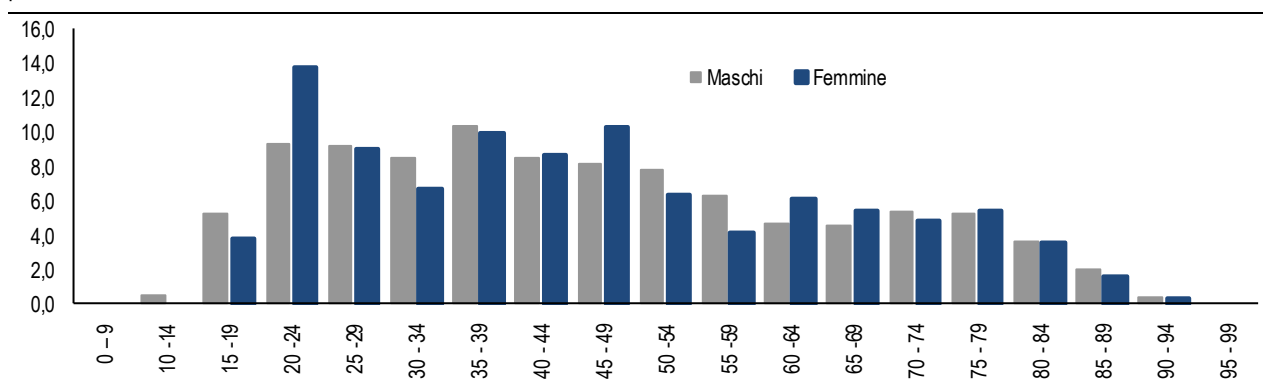
PROSPETTO 13. CONDUCENTI MORTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2011, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a),(b)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0 - 9	-	-	-	165	40	205
10 -14	11	-	11	1.315	333	1.648
15 -19	124	12	136	13.055	4.030	17.085
20 -24	220	43	263	16.887	7.416	24.303
25 -29	217	28	245	15.260	7.241	22.501
30 -34	199	21	220	14.705	6.933	21.638
35 -39	244	31	275	15.378	7.328	22.706
40 -44	200	27	227	13.943	6.763	20.706
45 -49	192	32	224	12.661	6.021	18.682
50 -54	184	20	204	9.783	4.295	14.078
55 -59	147	13	160	7.375	2.912	10.287
60 -64	111	19	130	5.683	2.014	7.697
65 -69	106	17	123	3.942	1.383	5.325
70 -74	126	15	141	3.811	1.234	5.045
75 -79	123	17	140	2.924	819	3.743
80 -84	86	11	97	1.711	388	2.099
85 -89	48	5	53	642	114	756
90 -94	10	1	11	114	16	130
95 -99	-	-	-	11	2	13
Imprecisata o non indicata	25	5	30	1.945	814	2.759
Totale	2.373	317	2.690	141.310	60.096	201.406

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito, morto o ferito, e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

(b) I conducenti, morti o feriti in incidenti stradali, compresi nelle classi di età 0-4 ,5-9 anni sono rappresentati da conducenti di biciclette (velocipedi).

FIGURA 8. CONDUCENTI MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2011, composizione percentuale



Si muore più in bicicletta che su ciclomotore

L'analisi del sottoinsieme dei conducenti morti e feriti in incidenti stradali per categoria di veicolo mostra come la frequenza più elevata di persone decedute riguardi le autovetture e i motocicli per gli uomini (rispettivamente 974 e 837 morti, complessivamente il 76,3% sul totale dei decessi) e quasi esclusivamente le autovetture per le donne (214 decedute, 67,5 % sul totale decessi tra le donne). Si segnala, inoltre, che nel 2011, è stato registrato un aumento, rispetto al 2010, del 7,2% dei conducenti di biciclette morti in incidenti stradali e dell'11,7% dei feriti. Le biciclette, infatti, rappresentano il terzo veicolo, in graduatoria, dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti. La proporzione di donne decedute, conducenti di biciclette, sul totale delle conducenti morte in incidenti stradali, inoltre, è più elevata rispetto alla stessa percentuale calcolata per gli uomini (uomini 9,7%, donne 16,4%); in entrambi i casi si tratta di percentuali più elevate rispetto a quelle registrate per la categoria dei ciclomotori. Tra le voci delle categorie di veicoli sono stati distinti anche i quadricicli, più comunemente indicati come "minicar o microcar". I conducenti morti alla guida di questa categoria di veicolo sono 11 e rappresentano circa lo 0,4% del totale dei conducenti deceduti. La proporzione di conducenti feriti su quadricicli è di circa lo 0,2% sul totale (Prospetto 14).

PROSPETTO 14. CONDUCENTI MORTI E FERITI PER SESSO E CATEGORIA DI VEICOLO. Anno 2011, valori assoluti

CATEGORIA DI VEICOLO	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
Autovetture	974	214	1.188	65.535	43.117	108.652
Autocarri e motocarri	147	4	151	6.233	422	6.655
Biciclette	230	52	282	10.816	5.355	16.171
Ciclomotori	138	17	155	13.949	5.010	18.959
Motocicli	837	27	864	42.800	5.468	48.268
Quadricicli	11	-	11	327	136	463
Altri veicoli	36	3	39	1.650	588	2.238
Totale	2.373	317	2.690	141.310	60.096	201.406

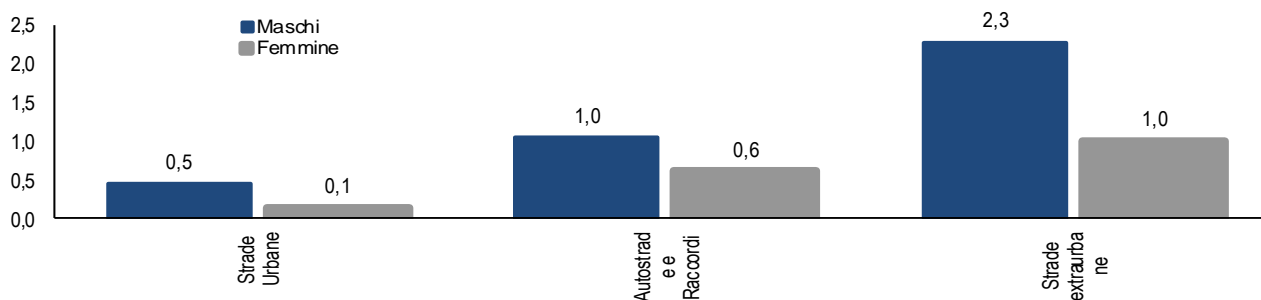
Per quanto riguarda i conducenti morti e feriti per tipologia di strada, si rileva che il numero dei decessi, in termini assoluti, è più elevato sulle altre strade extraurbane (escluse le autostrade) per entrambi i sessi (rispettivamente 1.206 maschi e 171 femmine). Il numero dei feriti, in valore assoluto, risulta molto più elevato, invece, sulle strade urbane che sulle autostrade e sulle altre strade extraurbane. Tale risultato è legato, però, alla numerosità più consistente di incidenti che avvengono ogni anno sulle strade urbane (Prospetto 15). La percentuale di conducenti morti in incidenti stradali sul totale dei conducenti coinvolti (386.654 incolumi, morti o feriti), per sesso e categoria della strada, mostra come siano le strade extraurbane il luogo più pericoloso, per entrambi i sessi (2,3 e 1,0 conducenti, maschi e femmine, morti ogni 100 conducenti coinvolti in incidenti stradali) (Figura 9).

PROSPETTO 15. CONDUCENTI MORTI E FERITI PER SESSO E CATEGORIA DELLA STRADA. Anno 2011, valori assoluti

TIPOLOGIA DI STRADA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
Strade Urbane	977	120	1.097	103.294	45.296	148.590
Autostrade e Raccordi	190	26	216	8.272	2.883	11.155
Altre strade (a)	1.206	171	1.377	29.744	11.917	41.661
Totale	2.373	317	2.690	141.310	60.096	201.406

(a) Sono incluse tra le Altre strade le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane (escluse Autostrade e raccordi)

FIGURA 9. CONDUCENTI MORTI IN INCIDENTI STRADALI SUL TOTALE DEI CONDUCENTI COINVOLTI PER SESSO E CATEGORIA DELLA STRADA (a). Anno 2011, Rapporto di composizione per 100



(a) Il rapporto di composizione è stato calcolato con la seguente espressione: $\frac{\text{C}_{\text{morti}}^{\text{tipologia strada}}}{\text{C}_{\text{Totale coinvolti}}^{\text{tipologia strada}}} * 100$

Sono gli anziani i pedoni più coinvolti negli incidenti

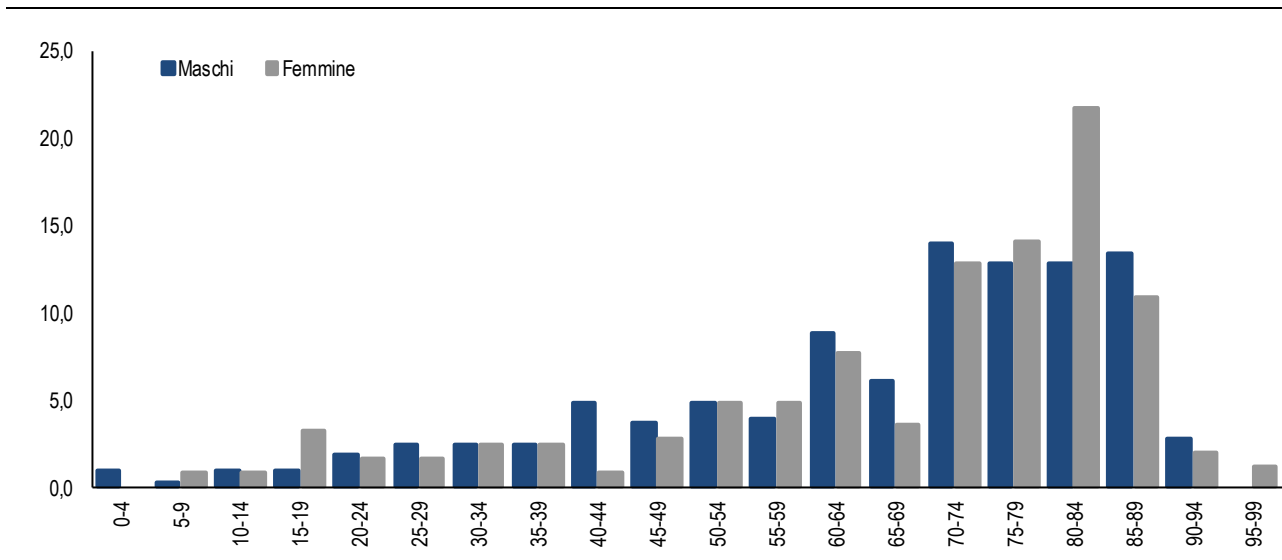
Il pedone è uno dei soggetti più deboli fra le persone coinvolte in incidenti stradali. Il rischio di infortunio causato da investimento stradale è particolarmente alto per la popolazione anziana, più frequentemente coinvolta nel ruolo di pedone sulla strada. Il valore massimo per quanto riguarda i morti (96) si registra nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni, mentre per i feriti (1.594) in quella tra 70 e 74 anni (Prospetto 16). Analizzando la distribuzione percentuale dei pedoni morti in incidenti stradali si osserva come soprattutto per le donne si verifichi una concentrazione dei decessi nelle classi di età molto anziane, in particolare tra i 75 e gli 84 anni (Figura 10). Si segnala, infine, che il numero di morti tra i pedoni risulta in diminuzione rispetto al 2010, mentre si registra un valore pressoché stabile per quanto riguarda i feriti, con variazioni percentuali rispettivamente di -4,1% e -1,2%.

PROSPETTO 16. PEDONI MORTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2011, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0-4	3	0	3	210	143	353
5-9	1	2	3	381	266	647
10-14	3	2	5	540	484	1.024
15-19	3	8	11	559	748	1.307
20-24	6	4	10	536	634	1.170
25-29	8	4	12	512	566	1.078
30-34	8	6	14	550	559	1.109
35-39	8	6	14	601	627	1.228
40-44	16	2	18	582	728	1.310
45-49	12	7	19	559	730	1.289
50-54	16	12	28	527	748	1.275
55-59	13	12	25	439	733	1.172
60-64	29	19	48	554	842	1.396
65-69	20	9	29	528	757	1.285
70-74	46	32	78	655	939	1.594
75-79	42	35	77	659	837	1.496
80-84	42	54	96	552	658	1.210
85-89	44	27	71	291	350	641
90-94	9	5	14	90	76	166
95-99	0	3	3	13	11	24
Imprecisata o non indicata	4	7	11	173	156	329
Totale	333	256	589	9.511	11.592	21.103

FIGURA 10. PEDONI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ

Anno 2011, composizione percentuale



Tra i giovanissimi passeggeri il maggior numero di vittime di incidenti mortali

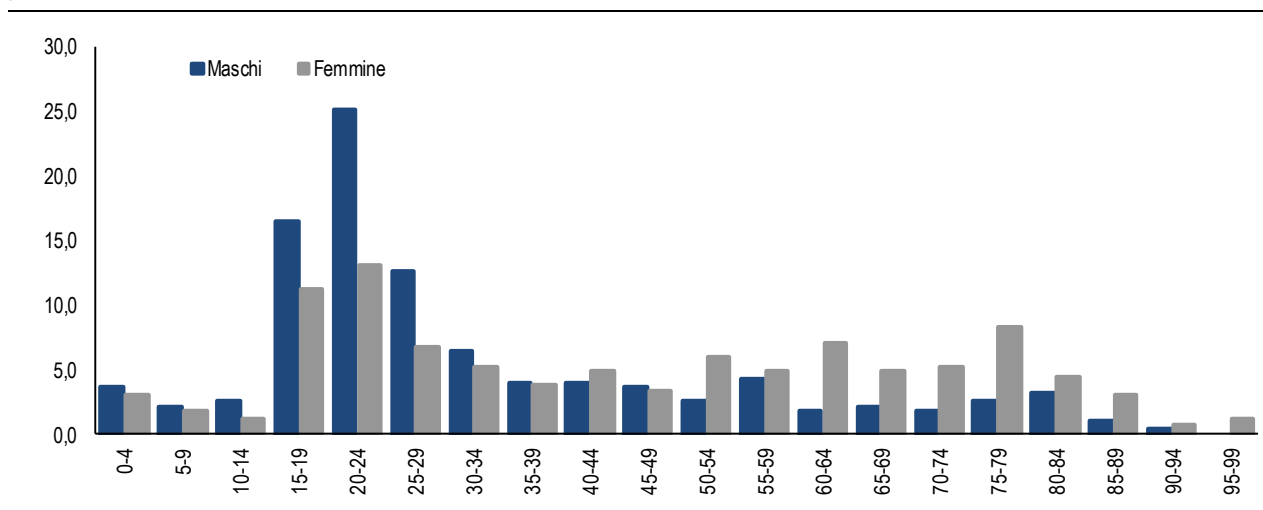
I passeggeri infortunati, morti e feriti, risultano particolarmente concentrati, per entrambi i sessi, nella classe di età 15-24 anni. Frequenze non trascurabili tra i morti e feriti si registrano anche per i bambini tra 0 e 9 anni, fatto che evidenzia la necessità di mantenere alta l'attenzione sul corretto utilizzo dei dispositivi di sicurezza e dei sistemi di ritenuta studiati appositamente per i bambini (Prospetto 17 e Figura 11). Dal confronto con l'anno 2010 si rileva, per il ruolo di passeggero, una diminuzione del numero dei morti (-9,1%) e dei feriti (-5,2).

PROSPETTO 17. PASSEGGERI MORTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2011, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0 - 4	10	8	18	1.213	1.060	2.273
5 - 9	6	5	11	1.511	1.432	2.943
10 -14	7	3	10	1.674	1.734	3.408
15 -19	46	30	76	4.202	4.875	9.077
20 -24	70	35	105	4.496	5.280	9.776
25 -29	35	18	53	2.944	3.926	6.870
30 -34	18	14	32	2.220	3.125	5.345
35 -39	11	10	21	1.760	2.688	4.448
40 -44	11	13	24	1.376	2.447	3.823
45 -49	10	9	19	1.153	2.261	3.414
50 -54	7	16	23	813	2.110	2.923
55 -59	12	13	25	576	1.697	2.273
60 -64	5	19	24	457	1.572	2.029
65 -69	6	13	19	350	1.246	1.596
70 -74	5	14	19	320	1.201	1.521
75 -79	7	22	29	268	855	1.123
80 -84	9	12	21	165	471	636
85 -89	3	8	11	84	203	287
90 -94	1	2	3	21	50	71
95 -99	0	3	3	0	7	7
Imprecisata o non indicata	20	15	35	2.352	3.315	5.667
Totale	299	282	581	27.955	41.555	69.510

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

FIGURA 11. PASSEGGERI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2011, composizione percentuale



Autovetture e motocicli i veicoli più coinvolti in incidenti stradali

La categoria di veicolo maggiormente coinvolta negli incidenti stradali è costituita dalle autovetture, che rappresentano il 66,1% dei veicoli incidentati (255.471 in valore assoluto). Seguono i motocicli, corrispondenti al 14,0% (54.181 in valore assoluto), gli autocarri, i ciclomotori e le biciclette (rispettivamente il 6,8%, il 5,4% e il 4,5% del totale dei veicoli coinvolti in incidente stradale). Si segnala inoltre che, rispetto al 2010, il numero di biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni a persone è aumentato del 12%. I conducenti e i passeggeri morti sulle autovetture a causa di incidente stradale sono pari al 44,2%, mentre quelli rimasti feriti rappresentano il 53,9% del totale. I motocicli, pur rappresentando una percentuale più bassa di veicoli coinvolti in incidente stradale rispetto alle autovetture, sono responsabili del 32,1% dei decessi (Prospetto 18).

PROSPETTO 18. VEICOLI COINVOLTI, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DI VEICOLO (a)

Anno 2011, valori assoluti e composizioni percentuali

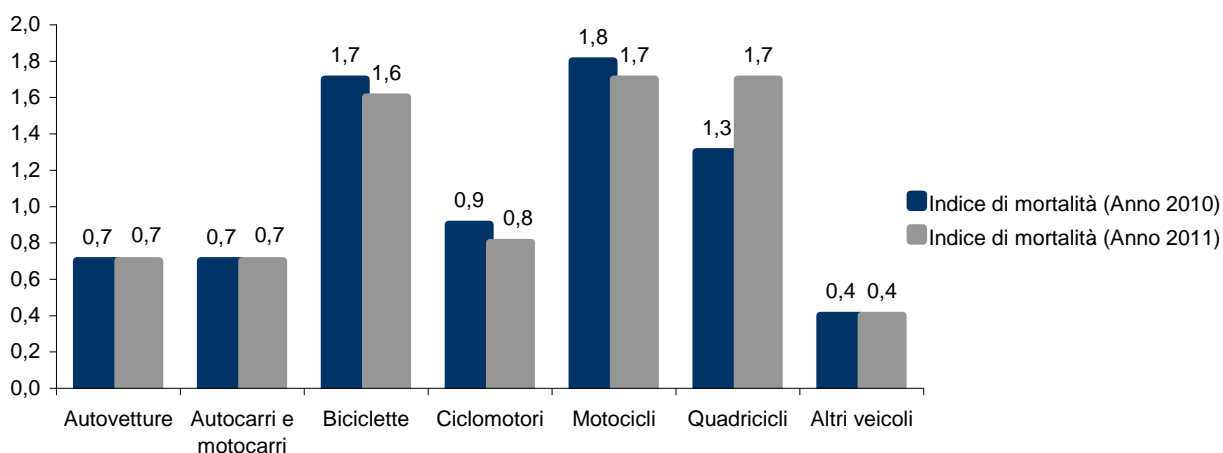
CATEGORIA DI VEICOLO	Valori assoluti			Composizioni percentuali		
	Veicoli	Morti	Feriti	Veicoli	Morti	Feriti
Autovetture	255.471	1.661	165.080	66,1	44,2	53,9
Autocarri e motocarri	26.106	179	8.961	6,8	5,6	3,3
Biciclette	17.440	282	16.406	4,5	10,5	8,0
Ciclomotori	21.012	165	20.890	5,4	5,8	9,4
Motocicli	54.181	923	54.175	14,0	32,1	24,0
Quadricicli	718	12	577	0,2	0,4	0,2
Altri veicoli (b)	11.726	49	4.827	3,0	1,4	1,1
Totale	386.654	3.271	270.916	100,0	100,0	100,0

(a) Il totale dei morti e dei feriti si riferisce ai soli conducenti e passeggeri morti e feriti in incidente stradale; da tale computo sono esclusi i pedoni.

(b) Nella categoria "Altri veicoli" sono inclusi autobus e filobus, tram, veicoli speciali e altri veicoli.

Nel 2011 l'indice di mortalità per categoria del veicolo presenta una diminuzione o stabilità, se confrontato con il livello registrato per il 2010, per tutte le categorie di veicolo, fatta eccezione per i quadricicli, categoria per la quale si registra una variazione da 1,3 a 1,7 morti ogni 100 veicoli coinvolti in incidente stradale. I valori più elevati dell'indice di mortalità si registrano in corrispondenza di biciclette, motocicli e quadricicli (1,6, 1,7 e 1,7 nel 2011) (Figura 12).

FIGURA 12. INDICE DI MORTALITÀ PER CATEGORIA DI VEICOLO (a),(b). Anni 2010 e 2011



(a) L'indice di mortalità è calcolato rapportando il numero dei morti e il numero dei veicoli, per categoria di veicolo per 100.

(b) Dal computo dei morti e dei feriti per categoria di veicolo sono esclusi i pedoni

Si concentra nelle grandi città un terzo degli incidenti sulle strade urbane

L'analisi dell'incidentalità stradale nei grandi Comuni italiani rappresenta un elemento di particolare interesse per la lettura del fenomeno nel suo complesso. I dati registrati in queste grandi aree metropolitane, infatti, consentono l'individuazione dei profili di utenza della strada e della natura e gravità degli incidenti, elementi particolarmente utili per una programmazione degli interventi per la sicurezza stradale nelle città. I grandi Comuni selezionati sono, in ordine di posizione geografica, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania. Nel Prospetto 21 sono riportati il numero di incidenti, morti e indice di mortalità registrati sul territorio dei grandi Comuni italiani e suddivisi per categoria della strada, urbana ed extraurbana. Gli incidenti in tali aree rappresentano, con riferimento alle strade urbane, circa il 33% degli incidenti stradali avvenuti su questa tipologia di strada (Roma 10,3%, Milano 7,2%, Genova 2,7% e Torino 2,2%). Infatti l'indice di mortalità, per i Comuni selezionati, presenta una notevole variabilità sul territorio con valori compresi tra 0,5 e 1,8 sulle strade urbane e tra 0,9 e 5,3 sulle strade extraurbane. I valori più elevati dell'indice si registrano in città per Napoli (1,8) e Venezia (1,6), mentre il valore più basso per il comune di Trieste (0,3). Con riferimento alle strade fuori dall'abitato, l'indice di mortalità raggiunge il livello più alto a Trieste, Catania e Firenze (5,3, 4,9, 4,0 morti per 100 incidenti) (Prospetto 19).

PROSPETTO 19. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI. Anno 2011, valori assoluti, indici di mortalità e variazioni percentuali

GRANDI COMUNI	Strade urbane			Strade extraurbane (a)			Indicatore di variazione % numero dei morti 2011/2001 (c)
	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (a)	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)	
Torino	3.522	29	0,8	53	-	-	
Milano	11.349	48	0,4	255	5	2,0	
Verona	1.478	13	0,9	128	4	3,1	
Venezia	555	9	1,6	192	2	1,0	
Trieste	778	2	0,3	38	2	5,3	
Genova	4.272	19	0,4	354	2	0,6	
Bologna	2.034	18	0,9	228	2	0,9	
Firenze	2.897	14	0,5	25	1	4,0	
Roma	16.157	139	0,9	2.078	47	2,3	
Napoli	2.148	38	1,8	250	5	2,0	
Bari	1.797	9	0,5	217	4	1,8	
Palermo	2.449	30	1,2	133	3	2,3	
Messina	703	10	1,4	174	6	3,4	
Catania	1.417	19	1,3	81	4	4,9	
Totale	51.556	397	0,8	4.206	87	2,1	-39,0

Diminuzione del 50% e oltre Diminuzione tra il 40 e 50% Diminuzione inferiore al 40%

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi.

(b) L'indice di mortalità è calcolato rapportando il numero dei morti in incidenti stradali e il numero dei veicoli, per categoria di veicolo per 100.

(c) La variazione percentuale è calcolata rispetto all'anno 2001, considerando il totale di strade urbane ed extraurbane $\left(\frac{M^{2011}}{M^{2001}} - 1\right) * 100$.

La percentuale di conducenti deceduti, per il complesso dei grandi Comuni, è pari al 70,7% rispetto al totale dei morti. Tale proporzione risulta in linea con quella registrata a livello nazionale. Per quanto riguarda le vittime tra i passeggeri e i pedoni, invece, si rilevano percentuali di diverso ordine di grandezza.

Infatti, la percentuale di pedoni deceduti coinvolti in investimento stradale, sul totale dei morti, è molto più elevata nei grandi centri urbani (circa il 20%) dell'analogo dato per la media dell'intero Paese (15%). Il valore registrato per il complesso dei grandi Comuni raggiunge livelli superiori al 30% per alcune grandi città: Torino (35,5%), Venezia (40,0%).

PROSPETTO 20. CONDUCENTI, PASSEGGERI E PEDONI, MORTI E FERITI PER SESSO E GRANDE COMUNE. Anno 2011

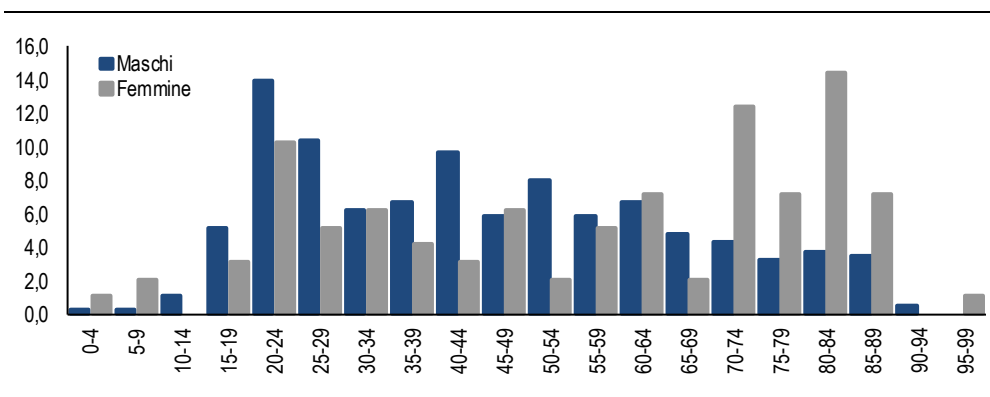
GRANDI COMUNI	Conducenti			Passeggeri			Pedoni		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
MORTI									
Torino	12	1	13	1	1	2	7	7	14
Milano	31	3	34	2	2	4	8	7	15
Verona	8	2	10	1	3	4	1	2	3
Venezia	5	-	5	1	0	1	4	1	5
Trieste	2	-	2	0	1	1	0	1	1
Genova	13	-	13	1	0	1	5	2	7
Bologna	14	-	14	1	1	2	3	1	4
Firenze	11	1	12	0	0	0	1	2	3
Roma	106	7	113	17	12	29	20	24	44
Napoli	22	-	22	7	2	9	8	4	12
Bari	7	-	7	2	1	3	3	0	3
Palermo	17	-	17	0	2	2	7	7	14
Messina	9	1	10	2	0	2	3	1	4
Catania	13	-	13	3	0	3	4	3	7
Totale	270	15	285	38	25	63	74	62	136
FERITI									
Torino	2.269	996	3.265	648	997	1.645	259	314	573
Milano	8.009	2.707	10.716	1.390	1.890	3.280	739	858	1.597
Verona	1.049	467	1.516	169	215	384	78	117	195
Venezia	488	197	685	87	124	211	40	52	92
Trieste	527	124	651	83	66	149	109	52	161
Genova	2.849	1.089	3.938	405	818	1.223	313	355	668
Bologna	1.490	554	2.044	256	341	597	160	179	339
Firenze	1.923	897	2.820	123	252	375	179	291	470
Roma	12.307	4.581	16.888	2.084	2.986	5.070	1.011	1.195	2.206
Napoli	1.682	357	2.039	327	513	840	167	218	385
Bari	1.383	440	1.823	326	565	891	117	148	265
Palermo	1.814	538	2.352	331	526	857	201	201	402
Messina	672	220	892	132	229	361	23	53	76
Catania	1.142	314	1.456	84	105	189	85	91	176
Totale	37.604	13.481	51.085	6.445	9.627	16.072	3.481	4.124	7.605

La distribuzione dei decessi per classe di età e sesso nel complesso dei grandi Comuni mostra come gli uomini, prevalentemente conducenti, presentino una concentrazione nelle classi di età tra i 20 e 29 anni e nella classe di età 40-44 anni, mentre per le donne, per le quali si rileva anche una proporzione consistente di pedoni, le percentuali più elevate si registrano per la classe di età 20-24 anni, 70-74 e 80-84 anni (Figura 13).

La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale nei grandi Comuni nel complesso è costituita dalle autovetture (59,3%) seguita dai motocicli (23,6%). Si sottolinea che la proporzione di motocicli coinvolti in incidenti stradali nelle grandi aree metropolitane è molto più elevata rispetto alla media nazionale (circa il 14%). Tale percentuale raggiunge livelli ancora più elevati in alcuni tra i grandi Comuni selezionati (Genova 36,6% e Napoli 32,5%). La tipologia di incidente più diffusa è, infine, lo scontro frontale-laterale (Prospetto 21 e Prospetto 22).

FIGURA 13. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI GRANDI COMUNI, NEL COMPLESSO, PER SESSO E CLASSE DI ETÀ

Anno 2011, composizione percentuale



PROSPETTO 21. VEICOLI COINVOLTI IN INCIDENTI STRADALI PER CATEGORIA DEL VEICOLO E GRANDE COMUNE (a). Anno 2011

GRANDI COMUNI	Autovetture	Autocarri e motocarri	Biciclette	Ciclomotori	Motocicli	Quadricicli	Altri veicoli	Totale
Torino	5.112	353	207	133	659	2	446	6.912
Milano	12.002	1.247	1.189	1.237	4.297	8	937	20.917
Verona	1.778	184	215	295	481	3	95	3.051
Venezia	890	98	132	71	165	1	42	1.399
Trieste	838	83	17	78	426	1	39	1.482
Genova	3.632	564	69	320	2.983	11	575	8.154
Bologna	2.433	319	247	297	806	7	188	4.297
Firenze	2.652	185	1	636	1.470	7	444	5.395
Roma	22.003	1.728	226	991	8.883	139	1.491	35.461
Napoli	2.306	93	16	226	1.349	5	160	4.155
Bari	2.713	123	78	302	580	2	153	3.951
Palermo	2.864	129	73	275	1.279	15	74	4.709
Messina	958	58	18	99	414	6	69	1.622
Catania	1.652	38	13	144	766	4	85	2.702
Totale	61.833	5.202	2.501	5.104	24.558	211	4.798	104.207

(a) Il prospetto contiene solo il numero dei veicoli coinvolti in incidenti stradali prendendo in considerazione soltanto i primi due interessati, anche se in alcuni casi gli incidenti coinvolgono più di due veicoli.

PROSPETTO 22. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER NATURA E GRANDE COMUNE. Anno 2011

GRANDI COMUNI	Incidenti tra veicoli in marcia					Incidenti a veicoli isolati			
	Scontro frontale	Scontro frontale-	Scontro laterale	Tamponamento	Urto con veicolo in	Investimento di pedone	Urto con veicolo in sosta	Fuoriuscita dalla sede	Altri incidenti a
Torino	117	1.573	369	574	87	511	122	142	80
Milano	224	3.813	1.448	1.458	1.060	1.480	956	1.005	160
Verona	103	698	210	223	41	178	50	77	26
Venezia	41	219	113	177	21	82	27	46	21
Trieste	316	56	25	150	32	134	33	38	32
Genova	157	910	830	829	208	611	283	368	430
Bologna	261	633	336	437	77	305	92	83	38
Firenze	117	1.103	433	364	161	418	117	79	130
Roma	819	5.451	3.281	3.716	812	1.970	1.186	590	410
Napoli	115	618	229	419	140	343	169	183	182
Bari	62	881	159	416	49	237	24	178	8
Palermo	107	1.139	274	355	73	327	143	137	27
Messina	96	41	393	71	3	65	169	21	18
Catania	44	655	196	184	18	153	22	220	6
Totale	2.579	17.790	8.296	9.373	2.782	6.814	3.393	3.167	1.568

PROSPETTO 23. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA E REGIONE. Anno2011, valori assoluti

PROVINCE E REGIONI	Totale Incidenti			di cui Incidenti Mortali		
	Valore assoluto	Persone infortunate		Valore assoluto	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Torino	6.793	119	10.215	114	119	69
Vercelli	506	25	693	25	25	11
Biella	462	13	611	13	13	7
Verbano-Cusio-Ossola	473	23	648	21	23	10
Novara	1.206	33	1.632	30	33	25
Cuneo	1.546	48	2.384	46	48	44
Asti	568	14	772	14	14	4
Alessandria	1.700	45	2.377	38	45	28
Piemonte	13.254	320	19.332	301	320	198
Valled'Aosta/Valléed'Aoste	299	9	398	9	9	4
Varese	2.930	39	4.084	37	39	19
Como	1.641	26	2.236	23	26	9
Lecco	1.005	10	1.320	10	10	4
Sondrio	467	18	727	17	18	23
Milano	17.065	107	23.036	103	107	68
Monza e della Brianza	2.741	28	3.631	26	28	19
Bergamo	3.069	65	4.179	62	65	51
Brescia	3.599	99	5.110	93	99	79
Pavia	1.655	42	2.333	40	42	21
Lodi	582	16	859	12	16	14
Cremona	1.161	39	1.590	36	39	31
Mantova	1.215	43	1.733	40	43	27
Lombardia	37.130	532	50.838	499	532	365
Bolzano-Bozen	1.477	35	1.827	32	35	10
Trento	1.514	23	2.098	23	23	14
Trentino Alto Adige	2.991	58	3.925	55	58	24
Verona	3.238	63	4.413	60	63	45
Vicenza	2.569	56	3.495	54	56	16
Belluno	564	25	802	23	25	18
Treviso	2.514	68	3.594	65	68	34
Venezia	2.494	60	3.480	56	60	25
Padova	3.535	65	4.829	63	65	34
Rovigo	650	32	904	31	32	21
Veneto	15.564	369	21.517	352	369	193
Pordenone	907	30	1.193	28	30	19
Udine	1.347	39	1.837	36	39	17
Gorizia	487	8	646	8	8	3
Trieste	863	7	1.021	6	7	8
Friuli-Venezia-Giulia	3.604	84	4.697	78	84	47
Imperia	1.213	18	1.515	15	18	8
Savona	1.552	12	2.018	12	12	5
Genova	5.655	36	7.109	35	36	21
La Spezia	872	14	1.143	12	14	4
Liguria	9.292	80	11.785	74	80	38
Piacenza	1.269	32	1.743	26	32	20
Parma	1.749	36	2.369	36	36	17
Reggio nell'Emilia	2.302	57	3.228	55	57	37
Modena	3.286	53	4.420	49	53	34
Bologna	4.342	79	6.033	75	79	58
Ferrara	1.424	31	1.902	31	31	17
Ravenna	1.926	43	2.734	42	43	27
Forlì-Cesena	1.889	45	2.474	45	45	20
Rimini	2.228	24	3.086	23	24	8
Emilia-Romagna	20.415	400	27.989	382	400	238
Massa Carrara	936	13	1.280	13	13	6
Lucca	2.316	38	3.114	37	38	19
Pistoia	1.001	6	1.344	6	6	1
Firenze	5.832	59	7.608	58	59	41
Prato	1.209	9	1.534	9	9	3
Livorno	2.051	22	2.578	20	22	17
Pisa	1.781	32	2.453	32	32	32
Arezzo	1.337	33	1.884	33	33	27
Siena	1.203	25	1.696	25	25	18
Grosseto	1.006	28	1.385	27	28	17
Toscana	18.672	265	24.876	260	265	181

PROSPETTO 23 (segue). INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA E REGIONE. Anno2011, valori assoluti

PROVINCE e REGIONI	Totale Incidenti			di cui incidenti Mortali		
	Valore assoluto	Persone infortunate		Valore assoluto	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Perugia	1.981	43	2.848	42	43	18
Terni	875	18	1.231	17	18	10
Umbria	2.856	61	4.079	59	61	28
Pesaro e Urbino	1.467	43	2.036	41	43	29
Ancona	2.045	33	3.056	29	33	25
Macerata	1.243	25	1.826	24	25	16
Ascoli Piceno	1.009	8	1.368	8	8	0
Fermo	771	20	1.179	18	20	8
Marche	6.535	129	9.465	120	129	78
Viterbo	912	26	1.373	26	26	10
Rieti	455	15	703	14	15	19
Roma	22.169	266	29.957	247	266	146
Latina	2.052	65	3.257	60	65	49
Frosinone	1.304	53	2.219	51	53	68
Lazio	26.892	425	37.509	398	425	292
L'Aquila	812	18	1.305	16	18	17
Teramo	1.004	20	1.533	20	20	8
Pescara	1.167	19	1.637	19	19	11
Chieti	1.075	26	1.746	23	26	24
Abruzzo	4.058	83	6.221	78	83	60
Isernia	160	3	271	3	3	2
Campobasso	479	16	737	15	16	10
Molise	639	19	1.008	18	19	12
Caserta	1.584	56	2.485	53	56	46
Benevento	317	15	539	15	15	22
Napoli	5.386	106	7.657	101	106	64
Avellino	589	23	930	22	23	14
Salerno	2.349	43	3.683	41	43	36
Campania	10.225	243	15.294	232	243	182
Foggia	1.563	67	2.848	60	67	51
Bari	4.420	71	7.132	62	71	63
Barletta-Andria-Trani	906	30	1.548	26	30	29
Taranto	1.608	38	2.777	32	38	58
Brindisi	1.270	27	2.187	26	27	24
Lecce	2.334	38	3.771	37	38	30
Puglia	12.101	271	20.263	243	271	255
Potenza	621	23	1.053	18	23	19
Matera	433	14	727	13	14	12
Basilicata	1.054	37	1.780	31	37	31
Cosenza	838	43	1.515	36	43	39
Crotone	243	16	442	15	16	33
Catanzaro	664	13	1.165	13	13	17
Vibo Valentia	270	5	435	4	5	7
Reggio di Calabria	974	27	1.559	21	27	21
Calabria	2.989	104	5.116	89	104	117
Trapani	1.317	34	2.077	31	34	24
Palermo	3.493	71	5.032	63	71	43
Messina	1.430	36	2.257	32	36	17
Agrigento	701	17	1.195	16	17	13
Caltanissetta	637	16	1.111	13	16	18
Enna	279	6	485	6	6	10
Catania	3.169	53	4.498	50	53	38
Ragusa	920	27	1.472	25	27	22
Siracusa	1.337	11	2.002	11	11	7
Sicilia	13.283	271	20.129	247	271	192
Olbia-Tempio	479	8	733	8	8	8
Sassari	884	27	1.354	22	27	10
Nuoro	332	16	493	16	16	11
Oristano	296	13	418	13	13	6
Ogliastra	111	5	177	5	5	5
Medio Campidano	32	3	49	3	3	2
Cagliari	1.473	24	2.248	20	24	29
Carbonia-Iglesias	178	4	326	4	4	3
Sardegna	3.785	100	5.798	91	100	74
ITALIA	205.638	3.860	292.019	3.616	3.860	2.609