



Anno 2013

## INCIDENTI STRADALI

■ Nel 2013 si sono registrati in Italia 181.227 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti (entro il 30° giorno) ammonta a 3.385, quello dei feriti a 257.421.

■ Rispetto al 2012, il numero di incidenti scende del 3,7%, quello dei feriti del 3,5% mentre per il numero dei decessi la flessione è del 9,8%. Tra il 2001 e il 2013 la riduzione delle vittime della strada è stata del 52,3%, in valore assoluto si è passati da 7.096 a 3.385 (Figura 1).

■ Nel 2013, le vittime di incidenti stradali sono state 26.010 nella Ue28 (28.298 nel 2012), con una riduzione tra il 2013 e il 2010 del 17,7%, variazione analoga a quella registrata in Italia nello stesso periodo. Si tratta di 51,4 persone decedute in incidente stradale ogni milione di abitanti. L'Italia ha registrato un valore pari a 56,2, collocandosi al 14° posto nella graduatoria europea, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.

■ Sulle strade urbane italiane si sono verificati 136.438 incidenti, con 184.683 feriti e 1.421 morti; sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.265, con 15.447 feriti e 321 decessi. Sulle strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, si sono verificati 35.524 incidenti, con 57.291 feriti e 1.643 morti.

■ Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si sono verificati 4,63 decessi ogni 100 incidenti. Le vittime sono state invece 1,04 ogni 100 incidenti sulle strade urbane e 3,46 sulle autostrade. Rispetto al 2012, l'indice di mortalità risulta in netta diminuzione sulle strade extraurbane (5,03 nel 2012) e in lieve calo su autostrade e strade urbane (rispettivamente 3,51 e 1,12 nel 2012).

■ L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo tra le 3 e le 6 del mattino, in media 5 decessi ogni 100 incidenti, a fronte di una media giornaliera pari a 1,87. La domenica è il giorno della settimana nel quale si registra il livello più elevato dell'indicatore, 3,1 morti per 100 incidenti. Nella fascia oraria notturna (compresa tra le 22 e le 6 del mattino), l'indice è più elevato fuori città, il lunedì e la domenica notte (8,32 e 7,94 decessi per 100 incidenti).

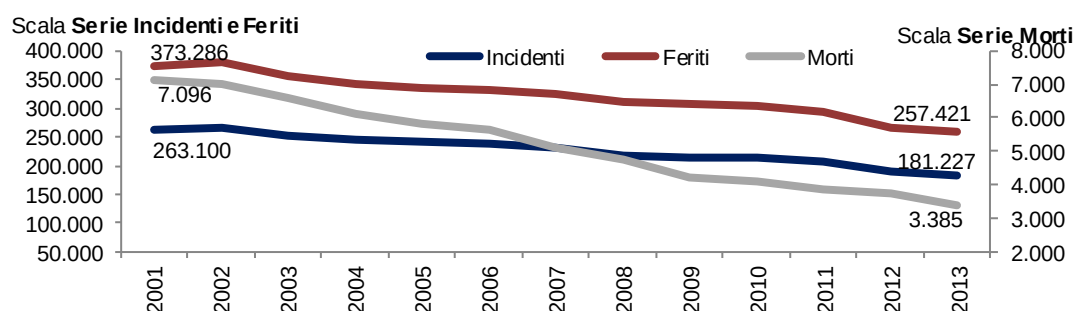
■ Nel 67,9% dei casi le vittime degli incidenti stradali sono conducenti di veicoli, nel 15,9% passeggeri trasportati e nel 16,2% pedoni.

■ Tra i 2.297 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, il 42,1% aveva un'età compresa tra i 20 e i 44 anni (968 in totale), con valori massimi registrati soprattutto tra i giovani 20-24enni (219) e tra gli adulti nella classe 40-44 anni (215).

■ La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (67,5%); seguono i motocicli (12,8%), gli autocarri (6,4%), le biciclette (5,3%) e i ciclomotori (4,5%).

■ I motocicli rappresentano la categoria di veicolo più a rischio: l'indice di mortalità è pari a 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti; seguono biciclette (1,41) e ciclomotori (0,84).

**FIGURA 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. ANNI 2001-2013**  
(valori assoluti)



## Meno incidenti sulle strade italiane

Nel 2013 sono stati 181.227 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia<sup>1</sup>. Essi hanno causato il decesso di 3.385 persone mentre altre 257.421 sono rimaste ferite (Prospetto 1). Ogni giorno, durante il 2013, si sono verificati in media 497 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 705. Rispetto al 2012, si riscontra una diminuzione del numero di incidenti (-3,7%), di feriti (-3,5%) e di morti (-9,8%).

A partire dal 2011 è stata inaugurata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione Europea la nuova decade di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020. L'obiettivo fissato per il 2020 consiste nell'ulteriore dimezzamento, a partire dal 2010, dei morti sulle strade in Europa e nel mondo.

Fra il 2013 e il 2010 le vittime della strada diminuiscono del 17,7%. Prosegue dunque il trend discendente della mortalità già rilevato nella precedente decade. Tra il 2001 e il 2013, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati, infatti, da 263.100 a 181.227 (-31,1%), i morti da 7.096 a 3.385 (-52,3%) e i feriti da 373.286 a 257.421 (-31,0%).

Il numero di morti per milione di abitanti, calcolato come rapporto tra il numero di morti in incidenti stradali e la popolazione media residente (per 1.000.000), passa dal valore di 124,5 del 2001 a 56,2 del 2013.

### PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI<sup>2</sup>

Anni 2001-2013<sup>3</sup>, valori assoluti, morti per milione di abitanti e variazioni percentuali

| ANNI        | Incidenti (a)  | Morti        | Feriti         | Morti per milione di abitanti (b) | Variazione % annua del numero morti (c) | Variazione % del numero morti rispetto al 2001 (c) | Variazione % del numero morti rispetto al 2010 (c) |
|-------------|----------------|--------------|----------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 2001        | 263.100        | 7.096        | 373.286        | 124,5                             | -                                       | -                                                  | -                                                  |
| 2002        | 265.402        | 6.980        | 378.492        | 122,3                             | -1,6                                    | -1,6                                               | -                                                  |
| 2003        | 252.271        | 6.563        | 356.475        | 114,5                             | -6,0                                    | -7,5                                               | -                                                  |
| 2004        | 243.490        | 6.122        | 343.179        | 106,1                             | -6,7                                    | -13,7                                              | -                                                  |
| 2005        | 240.011        | 5.818        | 334.858        | 100,4                             | -5,0                                    | -18,0                                              | -                                                  |
| 2006        | 238.124        | 5.669        | 332.955        | 97,5                              | -2,6                                    | -20,1                                              | -                                                  |
| 2007        | 230.871        | 5.131        | 325.850        | 87,8                              | -9,5                                    | -27,7                                              | -                                                  |
| 2008        | 218.963        | 4.725        | 310.745        | 80,3                              | -7,9                                    | -33,4                                              | -                                                  |
| 2009        | 215.405        | 4.237        | 307.258        | 71,7                              | -10,3                                   | -40,3                                              | -                                                  |
| 2010 (d)    | 212.997        | 4.114        | 304.720        | 69,4                              | -2,9                                    | -42,0                                              | -                                                  |
| 2011        | 205.638        | 3.860        | 292.019        | 65,0                              | -6,2                                    | -45,6                                              | -6,2                                               |
| 2012 (e)    | 188.228        | 3.753        | 266.864        | 63,0                              | -2,8                                    | -47,1                                              | -8,8                                               |
| <b>2013</b> | <b>181.227</b> | <b>3.385</b> | <b>257.421</b> | <b>56,2</b>                       | <b>-9,8</b>                             | <b>-52,3</b>                                       | <b>-17,7</b>                                       |

(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)».

(b) Morti su popolazione media residente (per 1.000.000). Istat - Ricostruzione intercensuaria della popolazione residente per età al 1° gennaio, anni 1992-2001 e anni 2002-2011. Popolazione Residente al 1° Gennaio di fonte Bilancio demografico nazionale. Anni 2012-2014

(c) Le variazioni percentuali media annua o rispetto al 2001 e al 2010 sono state calcolate con le seguenti formule:  $\left(\frac{M^t}{M^{t-1}} - 1\right) * 100$ ;  $\left(\frac{M^t}{M^{2001}} - 1\right) * 100$ ;  $\left(\frac{M^t}{M^{2010}} - 1\right) * 100$

(d) Il dato sugli incidenti stradali con lesioni a persone, per l'anno 2010, è stato rettificato su richiesta della Regione Toscana, che ha aderito al Protocollo di intesa stipulato con l'Istat per il decentramento della rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (rettifica diffusa il 6 novembre 2013).

(e) Il dato sugli incidenti stradali con lesioni a persone, per l'anno 2012, è stato rettificato a seguito della ricezione, oltre il termine ultimo fissato per l'invio dati all'Istat da parte degli Organi di rilevazione, di 1.502 casi di incidente, con 100 morti e 2.148 feriti. Occorre segnalare che la maggior parte degli incidenti stradali aggiunti a seguito della revisione proviene dall'Arma dei Carabinieri ed è riconducibile in via principale all'adozione, a partire dall'anno 2012, da parte dell'Arma stessa di una modalità di acquisizione informatizzata per i dati sugli incidenti stradali con lesioni a persone e alla conseguente messa a regime del sistema. Tale modalità è stata implementata gradualmente sul territorio nazionale (rettifica diffusa il 4 novembre 2014).

<sup>1</sup> Per i dati riferiti al 2013, la rilevazione è basata su accordi di collaborazione (mediante l'adesione a un Protocollo di intesa o a convenzioni), con alcune Regioni e Province per le attività di raccolta e monitoraggio. Le Regioni aderenti al Protocollo d'intesa stipulato con l'Istat sono: Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte, Puglia, Toscana e Veneto. Le Province autonome e le Province che hanno sottoscritto nel 2013 convenzioni con l'Istat sono: Bolzano-Bozen, Trento, Crotone, Pesaro e Urbino.

<sup>2</sup> 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. Il termine ultimo stabilito per l'invio ad Istat del dato consolidato, riferito all'anno t, da parte degli Organi di rilevazione e degli Organi intermedi di indagine è il 31 maggio dell'anno t+1.

<sup>3</sup> Nel 2013, gli incidenti stradali sono stati verbalizzati nel maggior numero dei casi dalla Polizia Locale (66,2%). La Polizia Stradale e i Carabinieri hanno rilevato, rispettivamente, il 16,4% e il 17,3% degli incidenti. Lo 0,1% è stato registrato, invece, da altri organi di rilevazione.

## Obiettivo Sicurezza Stradale 2020: diminuzione delle vittime in Italia in linea con la Ue28

Dopo le azioni di sensibilizzazione promosse dall'Unione europea per la decade 2001-2010 e avviate con la predisposizione del Libro Bianco del 2001<sup>4</sup>, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione europea hanno proclamato nel 2010 un nuovo decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020<sup>5</sup>. La sfida lanciata per la nuova decade propone un ulteriore dimezzamento del numero di decessi da incidenti stradali e la diminuzione del numero dei feriti gravi<sup>6</sup> in Europa e nel mondo. Per il conseguimento di tali risultati sono stati proposti sette obiettivi strategici: migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada; agevolare l'applicazione delle regole; migliorare le infrastrutture stradali; rendere i veicoli più sicuri; promuovere l'uso delle moderne tecnologie per aumentare la sicurezza stradale; migliorare i servizi di pronto soccorso e intervento post-infortunio; proteggere gli utenti della strada più vulnerabili.

Nel 2013, 26.010 persone sono decedute in incidenti stradali nella Ue28, contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 17,7%. Lo stesso calo percentuale è stato registrato in Italia.

Rispetto al 2012, il numero di vittime si è ridotto in Italia del 9,8%, contro il -8,1% rilevato a livello Ue28. Per fornire, inoltre, una misura standard del livello di mortalità in incidente stradale, armonizzata e confrontabile tra i diversi Paesi europei, è stato calcolato il numero di morti in incidente stradale per milione di abitanti, che si ottiene dividendo il numero delle vittime per la popolazione residente.

Nel 2013, il numero dei morti per milione di abitanti è pari a 51,4 nella Ue28, a 56,2 in Italia (nel 2010 era rispettivamente pari a 62,8 e 69,4). Con tale risultato l'Italia si colloca al quattordicesimo posto nella graduatoria europea (Prospetto 2 e Figura 2).

### PROSPETTO 2. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA (UE28)

Anni 2010, 2012 e 2013, valori assoluti, variazione percentuale e morti per milione di abitanti (a)

| PAESI UE28      | Valori assoluti |               |               | Variazione percentuale (b) |              | Morti per milione di abitanti |             |
|-----------------|-----------------|---------------|---------------|----------------------------|--------------|-------------------------------|-------------|
|                 | 2010            | 2012          | 2013*         | 2013/2012                  | 2013/2010    | 2010                          | 2013        |
| Austria         | 552             | 531           | 455           | -14,3                      | -17,6        | 65,9                          | 53,8        |
| Belgio          | 841             | 767           | 720*          | -6,1                       | -14,4        | 77,6                          | 64,5        |
| Bulgaria        | 776             | 605           | 600*          | -0,8                       | -22,7        | 104,6                         | 82,4        |
| Cipro           | 60              | 51            | 44            | -13,7                      | -26,7        | 73,2                          | 50,8        |
| Croazia         | 426             | 393           | 368           | -6,4                       | -13,6        | 99,0                          | 86,3        |
| Danimarca       | 255             | 167           | 192*          | 15,0                       | -24,7        | 46,1                          | 34,3        |
| Estonia         | 79              | 87            | 81            | -6,9                       | 2,5          | 59,3                          | 61,4        |
| Finlandia       | 272             | 255           | 258           | 1,2                        | -5,1         | 50,8                          | 47,5        |
| Francia         | 3.992           | 3.653         | 3.250*        | -11,0                      | -18,6        | 61,7                          | 49,6        |
| Germania        | 3.651           | 3.601         | 3.340         | -7,2                       | -8,5         | 44,6                          | 41,5        |
| Grecia          | 1.258           | 984           | 870*          | -11,6                      | -30,8        | 112,5                         | 78,6        |
| Irlanda         | 212             | 162           | 190           | 17,3                       | -10,4        | 46,6                          | 41,4        |
| <b>Italia</b>   | <b>4.114</b>    | <b>3.753</b>  | <b>3.385</b>  | <b>-9,8</b>                | <b>-17,7</b> | <b>69,4</b>                   | <b>56,2</b> |
| Lettonia        | 218             | 177           | 179           | 1,1                        | -17,9        | 102,8                         | 88,4        |
| Lituania        | 299             | 301           | 258           | -14,3                      | -13,7        | 95,2                          | 86,8        |
| Lussemburgo     | 32              | 34            | 45            | 32,4                       | 40,6         | 63,7                          | 83,8        |
| Malta           | 15              | 9             | 18*           | 100,0                      | 20,0         | 36,2                          | 42,7        |
| Paesi Bassi     | 640             | 650           | 570           | -12,3                      | -10,9        | 38,6                          | 34,0        |
| Polonia         | 3.907           | 3.571         | 3.357         | -6,0                       | -14,1        | 102,4                         | 87,1        |
| Portogallo      | 937             | 743           | 650*          | -12,5                      | -30,6        | 88,6                          | 62,0        |
| Regno Unito     | 1.905           | 1802          | 1.790*        | -0,7                       | -6,0         | 30,5                          | 28,0        |
| Repubblica Ceca | 802             | 742           | 650           | -12,4                      | -19,0        | 76,7                          | 61,8        |
| Romania         | 2.377           | 2.042         | 1.861         | -8,9                       | -21,7        | 117,1                         | 93,0        |
| Slovacchia      | 353             | 295           | 223           | -24,4                      | -36,8        | 65,5                          | 41,2        |
| Slovenia        | 138             | 130           | 125           | -3,8                       | -9,4         | 67,4                          | 60,7        |
| Spagna          | 2.478           | 1.903         | 1.680         | -11,7                      | -32,2        | 53,3                          | 36,0        |
| Svezia          | 266             | 285           | 260           | -8,8                       | -2,3         | 28,5                          | 27,2        |
| Ungheria        | 740             | 605           | 591           | -2,3                       | -20,1        | 73,9                          | 59,6        |
| <b>Ue28</b>     | <b>31.595</b>   | <b>28.298</b> | <b>26.010</b> | <b>-8,1</b>                | <b>-17,7</b> | <b>62,8</b>                   | <b>51,4</b> |

\* Dati 2013 provvisori per Belgio, Bulgaria, Danimarca, Francia, Grecia, Malta, Portogallo e Regno Unito.

(a) Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2014 - <http://etsec.eu/8th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

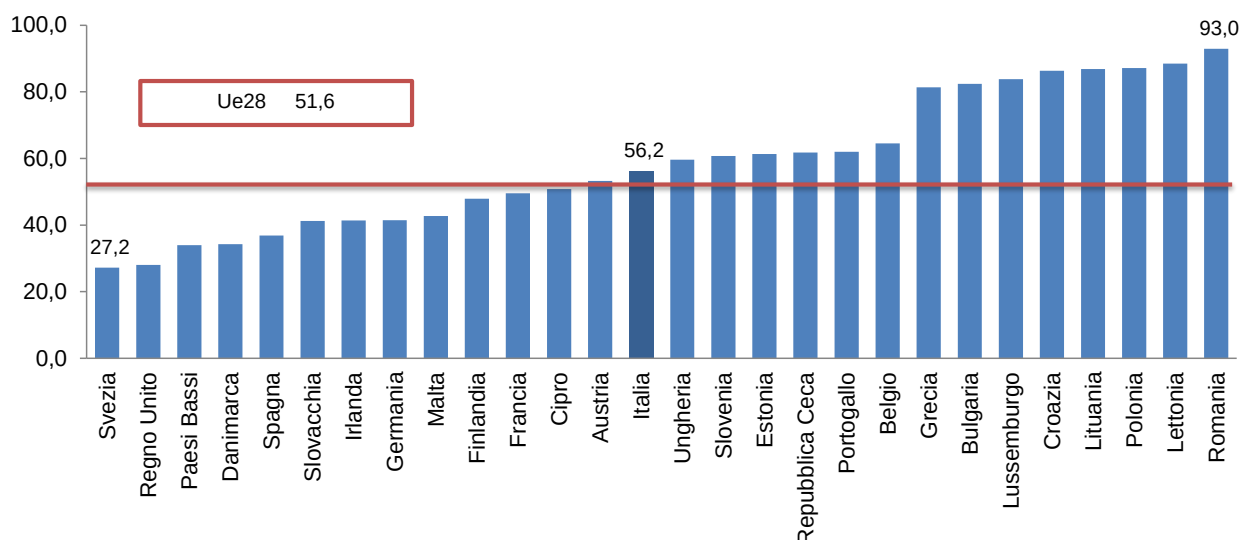
(b) Le variazioni percentuali tra 2013 e 2010 o 2012 sono calcolate con la seguente formula:  $((M^{2013} / M^{2010 \text{ o } 2012}) - 1) * 100$

<sup>4</sup> Libro Bianco 2001: [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_texte\\_complet\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_it.pdf)

<sup>5</sup> Policy orientations on road safety 2011 - 2020. White paper 2011: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)

<sup>6</sup> La Commissione Europea ha proposto per la definizione di ferito grave l'utilizzo della scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" (MAIS). Il ferito grave si identifica con un livello MAIS3+.

FIGURA 2. VITTIME DI INCIDENTI STRADALI PER UN MILIONE DI ABITANTI NEI PAESI EUROPEI (UE-28). Anno 2013



Fonte dei dati: ETSC (European Transport Safety Council). Annual PIN Report. Anno 2014

### Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane

Nel 2013, sulle strade urbane si sono verificati 136.438 incidenti (75,3% del totale), che hanno causato 184.683 feriti (71,7% del totale) e 1.421 morti (42,0% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.265 (il 5,1% del totale) con 15.447 feriti (6,0% del totale) e 321 decessi (9,5% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono 35.524 (19,6% del totale), i feriti 57.291 (22,3%) e le vittime 1.643 (48,5%) (Prospetto 3).

Rispetto al 2012, su tutti gli ambiti stradali si registra una riduzione sia degli incidenti con lesioni a persone sia dei morti e feriti. La diminuzione è più accentuata sulle strade urbane, dove gli incidenti scendono del 4,4%, i morti dell'11,3% e i feriti del 4,2%.

Consistenti anche i miglioramenti conseguiti sulle strade extraurbane: gli incidenti stradali con lesioni diminuiscono dell'1,8%, le vittime del 9,8% e i feriti dell'1,6%.

Più contenuto il calo registrato sulle autostrade<sup>7</sup>, con variazioni percentuali di incidenti, morti e feriti rispettivamente pari a -1,5%, -2,7%, -2,6% (Prospetto 3). Tuttavia, è utile ricordare gli importanti risultati conseguiti, in termini di riduzione delle vittime sulle autostrade, a seguito dell'attivazione del sistema "Tutor" di controllo elettronico sulla velocità media, introdotto nel 2006 e diffusosi progressivamente su numerose tratte autostradali. Tra il 2013 e il 2010, gli incidenti in autostrada sono diminuiti del 23,3%, i decessi del 14,6% e i feriti del 16,6%.

L'indice di mortalità continua ad essere più elevato sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,63 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 3,46 sulle autostrade mentre scende a 1,04 sulle strade urbane (Prospetto 3). Per quanto riguarda il tipo di strada, il valore massimo dell'indice di mortalità si registra per le strade a una carreggiata a doppio senso (5,03 morti per 100 incidenti) (Prospetto 4).

<sup>7</sup> La diminuzione contenuta del numero di morti sulle autostrade nel 2013 è sicuramente dovuta anche al tragico bilancio delle vittime dell'incidente che ha coinvolto un bus turistico, avvenuto il 28 luglio 2013, sul viadotto tra Monteforte Irpino e Baiano, lungo l'autostrada A16 Napoli – Canosa, nel quale sono decedute 40 persone.

**PROSPETTO 3. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SECONDO LA CATEGORIA DELLA STRADA**

Anno 2013, valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2013/2012

| CATEGORIA DELLA STRADA | Incidenti      | Morti        | Feriti         | Indice di mortalità (a) | Variazione % Incidenti 2013/2012 | Variazione % Morti 2013/2012 | Variazione % Feriti 2013/2012 |
|------------------------|----------------|--------------|----------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Strade urbane (b)      | 136.438        | 1.421        | 184.683        | 1,04                    | -4,4                             | -11,3                        | -4,2                          |
| Autostrade e raccordi  | 9.265          | 321          | 15.447         | 3,46                    | -1,5                             | -2,7                         | -2,6                          |
| Altre strade (c)       | 35.524         | 1.643        | 57.291         | 4,63                    | -1,8                             | -9,8                         | -1,6                          |
| <b>Totale</b>          | <b>181.227</b> | <b>3.385</b> | <b>257.421</b> | <b>1,87</b>             | <b>-3,7</b>                      | <b>-9,8</b>                  | <b>-3,5</b>                   |

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

(b) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.

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

**PROSPETTO 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SULLA RETE STRADALE EXTRAURBANA, ESCLUSE AUTOSTRAD E, SECONDO IL TIPO DI STRADA. Anno 2013 (a), valori assoluti e indice di mortalità**

| TIPO DI STRADA                             | Incidenti     | Morti        | Indice di mortalità (b) |
|--------------------------------------------|---------------|--------------|-------------------------|
| Una carreggiata a senso unico              | 2.755         | 69           | 2,50                    |
| Una carreggiata a doppio senso             | 29.007        | 1.460        | 5,03                    |
| Doppia carreggiata, più di due carreggiate | 3.762         | 114          | 3,03                    |
| <b>Totale</b>                              | <b>35.524</b> | <b>1.643</b> | <b>4,63</b>             |

(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.

**I mesi di luglio e agosto "maglia nera" per incidenti e vittime sulle strade**

Nel 2013 il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato a luglio (17.766), con una media giornaliera di 573 incidenti. Il maggior numero di morti è stato invece registrato ad agosto, 347 in termini assoluti e 11 in media giornaliera, mese in cui anche l'indice di mortalità ha toccato il suo picco, 2,38 morti ogni 100 incidenti (Prospetto 5).

**PROSPETTO 5. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE E MORTI: DATI MENSILI**

Anno 2013, valori assoluti, media giornaliera e indice di mortalità

| MESI          | Incidenti       |                   | Morti           |                   | Indice di mortalità (a) |
|---------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------------|
|               | Valori assoluti | Media giornaliera | Valori assoluti | Media giornaliera |                         |
| gennaio       | 13.623          | 439               | 240             | 8                 | 1,76                    |
| febbraio      | 11.992          | 428               | 220             | 8                 | 1,83                    |
| marzo         | 13.693          | 442               | 239             | 8                 | 1,75                    |
| aprile        | 14.210          | 474               | 240             | 8                 | 1,69                    |
| maggio        | 16.330          | 527               | 288             | 9                 | 1,76                    |
| giugno        | 17.439          | 581               | 327             | 11                | 1,88                    |
| luglio        | 17.766          | 573               | 334             | 11                | 1,88                    |
| agosto        | 14.555          | 470               | 347             | 11                | 2,38                    |
| settembre     | 16.282          | 543               | 313             | 10                | 1,92                    |
| ottobre       | 15.732          | 507               | 292             | 9                 | 1,86                    |
| novembre      | 15.112          | 504               | 286             | 10                | 1,89                    |
| dicembre      | 14.493          | 468               | 259             | 8                 | 1,79                    |
| <b>Totale</b> | <b>181.227</b>  | <b>497</b>        | <b>3.385</b>    | <b>9</b>          | <b>1,87</b>             |

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

## Venerdì, sabato e domenica i giorni più a rischio incidente

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti con lesioni a persone (28.066, pari al 15,5% del totale) e di feriti (38.808 pari al 15,1% del totale). La domenica presenta invece la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (592, pari al 17,5% del totale), seguita dal sabato (529 morti) e dal venerdì (494 morti). L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo la domenica (3,1 morti ogni 100 incidenti), seguono il sabato (2,1) e il venerdì (1,8), mentre i valori sono compresi tra 1,6 e 1,7 nei restanti giorni della settimana (Figura 3).

Durante l'arco della giornata, come già rilevato nel 2012, un primo picco del numero di incidenti, morti e feriti si registra tra le 8 e le 9 del mattino, un secondo alle 13 ed un terzo tra le 18 e le 19.

L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,87 decessi ogni 100 incidenti) fra le 21 e le 7 del mattino mentre raggiunge il valore massimo intorno alle 3 e alle 6 del mattino (5,1 e 5,3 decessi ogni 100 incidenti) (Figura 4).

FIGURA 3. INDICE DI MORTALITÀ PER GIORNO DELLA SETTIMANA. Anno 2013 (a)

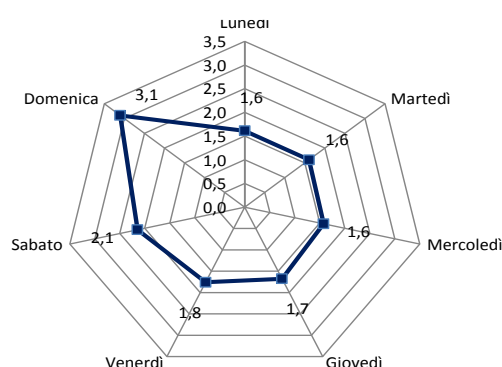
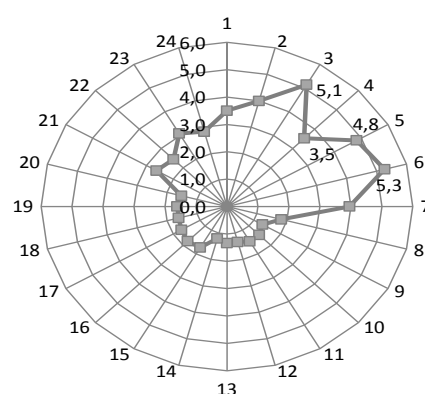


FIGURA 4. INDICE DI MORTALITÀ PER INCIDENTI STRADALI PER ORA DEL GIORNO. Anno 2013 (a)



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

## Incidenti di notte: più gravi fuori città, la domenica e il lunedì

Nel 2013, nella fascia oraria compresa tra le 22 e le 6, convenzionalmente considerata per individuare la fascia notturna, si sono verificati 24.277 incidenti stradali (13,4% del totale), che hanno causato il decesso di 850 persone (25,1% del totale dei morti) e il ferimento di altre 39.241 (15,2% del totale dei feriti).

Sulle strade urbane si concentra il 69,6% (16.987) degli incidenti notturni ma è sulle strade extraurbane che si registra il numero più elevato di vittime (521 decessi) (Prospetto 6).

PROSPETTO 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER GIORNO DELLA SETTIMANA E CATEGORIA DELLA STRADA DURANTE LA NOTTE (a). Anno 2013, valori assoluti

| GIORNI DELLA SETTIMANA            | Strade urbane (b) |            |               | Strade extraurbane (c) |            |               | Totale        |            |               |
|-----------------------------------|-------------------|------------|---------------|------------------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|
|                                   | Incidenti         | Morti      | Feriti        | Incidenti              | Morti      | Feriti        | Incidenti     | Morti      | Feriti        |
| Lunedì notte                      | 1.801             | 35         | 2.722         | 793                    | 66         | 1.269         | 2.594         | 101        | 3.991         |
| Martedì notte                     | 1.772             | 35         | 2.541         | 824                    | 50         | 1.351         | 2.596         | 85         | 3.892         |
| Mercoledì notte                   | 1.990             | 37         | 2.934         | 816                    | 57         | 1.314         | 2.806         | 94         | 4.248         |
| Giovedì notte                     | 2.207             | 53         | 3.309         | 869                    | 58         | 1.396         | 3.076         | 111        | 4.705         |
| Venerdì notte                     | 3.245             | 65         | 5.155         | 1.360                  | 99         | 2.273         | 4.605         | 164        | 7.428         |
| Sabato notte                      | 3.923             | 69         | 6.736         | 1.711                  | 111        | 3.370         | 5.634         | 180        | 10.106        |
| Domenica notte                    | 1.959             | 35         | 3.057         | 1.007                  | 80         | 1.814         | 2.966         | 115        | 4.871         |
| <b>Totale notte nel complesso</b> | <b>16.897</b>     | <b>329</b> | <b>26.454</b> | <b>7.380</b>           | <b>521</b> | <b>12.787</b> | <b>24.277</b> | <b>850</b> | <b>39.241</b> |

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

(b) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.

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

L'indice di mortalità degli incidenti notturni è pari in media a 3,50 decessi ogni 100 incidenti (1,87 quello del totale incidenti) e presenta il valore massimo in corrispondenza della domenica e del lunedì notte (rispettivamente 3,88 e 3,89). Sulle strade extraurbane, i valori sono oltre quattro volte superiori rispetto a quelli delle strade urbane (7,06 morti ogni 100 incidenti per la fascia notturna nel complesso).



## Il sinistro più frequente è lo scontro frontale-laterale

La tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (60.546 casi con 731 morti e 89.791 feriti), seguita dal tamponamento (33.071 incidenti, con 332 morti e 54.599 persone ferite).

Tra gli incidenti a veicoli isolati l'investimento di pedone rappresenta il caso più diffuso (19.354, pari al 10,7% degli incidenti) in cui hanno perso la vita 519 persone e 21.675 sono rimaste ferite; segue la fuoriuscita del veicolo (17.035 incidenti, pari al 9,4%), con 675 morti e 21.174 feriti.

Considerando l'indice di mortalità, la tipologia di incidente più pericolosa è lo scontro frontale (4,61 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita di strada e urto con ostacolo accidentale (3,96 decessi ogni 100 incidenti) e dall'investimento di pedone (2,68 decessi ogni 100 incidenti), (Prospetto 7).

**PROSPETTO 7. INCIDENTI STRADALI SECONDO LA NATURA E PERSONE INFORTUNATE.** Anno 2013, valori assoluti e indice di mortalità (a)

| NATURA DELL'INCIDENTE                            | Valori assoluti |              |                | Valori percentuali |              |              | Indice di mortalità (a) |
|--------------------------------------------------|-----------------|--------------|----------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------------|
|                                                  | Incidenti       | Morti        | Feriti         | Incidenti          | Morti        | Feriti       |                         |
| Scontro frontale                                 | 10.665          | 492          | 18.398         | 5,9                | 14,5         | 7,2          | 4,61                    |
| Scontro frontale-laterale                        | 60.546          | 731          | 89.791         | 33,4               | 21,6         | 34,9         | 1,21                    |
| Scontro laterale                                 | 20.500          | 156          | 26.998         | 11,3               | 4,6          | 10,5         | 0,76                    |
| Tamponamento                                     | 33.071          | 332          | 54.599         | 18,2               | 9,8          | 21,2         | 1,00                    |
| Investimento di pedone                           | 19.354          | 519          | 21.675         | 10,7               | 15,3         | 8,4          | 2,68                    |
| Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto | 5.968           | 72           | 8.254          | 3,3                | 2,1          | 3,2          | 1,21                    |
| Urto con veicolo in sosta                        | 2.123           | 22           | 2.439          | 1,2                | 0,7          | 1,0          | 1,04                    |
| Urto con ostacolo accidentale                    | 8.262           | 327          | 10.137         | 4,6                | 9,7          | 3,9          | 3,96                    |
| Urto con treno                                   | 2               | 0            | 3              | -                  | -            | -            | -                       |
| Fuoriuscita                                      | 17.035          | 675          | 21.174         | 9,4                | 19,9         | 8,2          | 3,96                    |
| Frenata improvvisa                               | 726             | 3            | 833            | 0,4                | 0,1          | 0,3          | 0,41                    |
| Caduta da veicolo                                | 2.975           | 56           | 3.120          | 1,6                | 1,7          | 1,2          | 1,88                    |
| <b>Totale</b>                                    | <b>181.227</b>  | <b>3.385</b> | <b>257.421</b> | <b>100,0</b>       | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> | <b>1,87</b>             |

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

## Mancato-rispetto della precedenza, distrazione e velocità elevata prime cause di incidente

Nel 2013, le circostanze accertate o presunte alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone sono sostanzialmente invariate 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 44,5% dei casi.

Tra le altre cause più rilevanti, la mancanza della distanza di sicurezza (22.498 casi), la manovra irregolare (16.642 casi) e il comportamento scorretto del pedone (8.041 casi) rappresentano rispettivamente il 10,0%, il 7,4% e il 3,6% delle cause di incidente.

Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (19,1%), mentre sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 20,4%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (pari al 17,5%) (Prospetto 8).

**PROSPETTO 8. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE PER CATEGORIA DELLA STRADA<sup>8</sup>**  
 Anno 2013, valori assoluti e composizione percentuale (a)

| DESCRIZIONE CAUSE                                                                                        | Strade urbane   |              | Strade extraurbane |              | Totale          |              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|--------------------|--------------|-----------------|--------------|
|                                                                                                          | Valori assoluti | %            | Valori assoluti    |              | Valori assoluti | %            |
| <b>Procedeva con guida distratta o andamento indeciso</b>                                                | <b>26.071</b>   | <b>15,6</b>  | <b>11.662</b>      | <b>20,4</b>  | <b>37.733</b>   | <b>16,8</b>  |
| <b>Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo</b>                               | <b>31.937</b>   | <b>19,1</b>  | <b>4.303</b>       | <b>7,5</b>   | <b>36.240</b>   | <b>16,1</b>  |
| - procedeva senza rispettare lo stop                                                                     | 11.123          | 6,6          | 1.903              | 3,3          | 13.026          | 5,8          |
| - procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra                                    | 8.600           | 5,1          | 945                | 1,7          | 9.545           | 4,2          |
| - procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza                                               | 10.196          | 6,1          | 1.327              | 2,3          | 11.523          | 5,1          |
| - procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente                                   | 2.018           | 1,2          | 128                | 0,2          | 2.146           | 1,0          |
| <b>Procedeva con velocità troppo elevata</b>                                                             | <b>15.980</b>   | <b>9,5</b>   | <b>9.994</b>       | <b>17,5</b>  | <b>25.974</b>   | <b>11,6</b>  |
| - procedeva con eccesso di velocità                                                                      | 15.420          | 9,2          | 9.679              | 16,9         | 25.099          | 11,2         |
| - procedeva senza rispettare i limiti di velocità                                                        | 560             | 0,3          | 315                | 0,6          | 875             | 0,4          |
| Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza                                                       | 15.003          | 9,0          | 7.495              | 13,1         | 22.498          | 10,0         |
| Manovrava irregolarmente                                                                                 | 13.420          | 8,0          | 3.222              | 5,6          | 16.642          | 7,4          |
| Svoltava irregolarmente                                                                                  | 4.826           | 2,9          | 755                | 1,3          | 5.581           | 2,5          |
| Procedeva contromano                                                                                     | 3.421           | 2,0          | 1.637              | 2,9          | 5.058           | 2,3          |
| Sorpassava irregolarmente                                                                                | 2.929           | 1,7          | 1.130              | 2,0          | 4.059           | 1,8          |
| Ostacolo accidentale                                                                                     | 3.616           | 2,2          | 2.518              | 4,4          | 6.134           | 2,7          |
| Veicolo fermo evitato                                                                                    | 1.347           | 0,8          | 1.654              | 2,9          | 3.001           | 1,3          |
| Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti                                          | 6.700           | 4,0          | 143                | 0,3          | 6.843           | 3,0          |
| Buche, ecc. evitato                                                                                      | 938             | 0,6          | 779                | 1,4          | 1.717           | 0,8          |
| Circostanza imprecisata                                                                                  | 18.440          | 11,0         | 3.632              | 6,4          | 22.072          | 9,8          |
| Veicolo fermo in posizione irregolare urtato                                                             | 2.137           | 1,3          | 355                | 0,6          | 2.492           | 1,1          |
| Altre cause relative al comportamento nella circolazione                                                 | 6.161           | 3,7          | 2.044              | 3,6          | 8.205           | 3,7          |
| Comportamento scorretto del pedone                                                                       | 7.489           | 4,5          | 552                | 1,0          | 8.041           | 3,6          |
| <b>Totale cause imputabili al comportamento scorretto del conducente e del pedone nella circolazione</b> | <b>160.415</b>  | <b>95,8</b>  | <b>51.875</b>      | <b>90,7</b>  | <b>212.290</b>  | <b>94,5</b>  |
| <b>Altre cause</b>                                                                                       | <b>7.088</b>    | <b>4,2</b>   | <b>5.320</b>       | <b>9,3</b>   | <b>12.408</b>   | <b>5,5</b>   |
| <b>Totale cause</b>                                                                                      | <b>167.503</b>  | <b>100,0</b> | <b>57.195</b>      | <b>100,0</b> | <b>224.698</b>  | <b>100,0</b> |

(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.

<sup>8</sup> 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.



## Giovani tra i 20 e 24 anni le principali vittime di incidenti mortali

Delle 3.385 vittime della strada nel 2013, 2.691 sono maschi e 694 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 (248); seguono, con numerosità pressoché analoghe, le fasce di età 25-29 e 40-44 anni (221 e 222 decessi).

Per le femmine, benché i livelli di mortalità siano molto più contenuti rispetto a quelli dei maschi (con proporzione di circa 1 a 4 in termini assoluti), i valori massimi nel numero di decessi si registrano nella classe di età 20-24 anni (57 decessi) e nelle età più anziane, 75-79 e 80-84 anni (57 e 63 decessi). In questo caso, la frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è attribuibile al maggior coinvolgimento in incidenti stradali delle donne anziane decedute nel ruolo di pedone (Prospetto 9).

Guardando la distribuzione dei deceduti per classe di età nel 2013, malgrado il calo complessivo delle vittime si osserva un aumento nelle classi di età 0-4 anni e 65-69 anni. I numeri di morti tra i bambini fino a 4 anni passa da 9 a 23 casi tra il 2012 e il 2013, quello dei 65-69-enni da 160 a 196 (Figura 5).

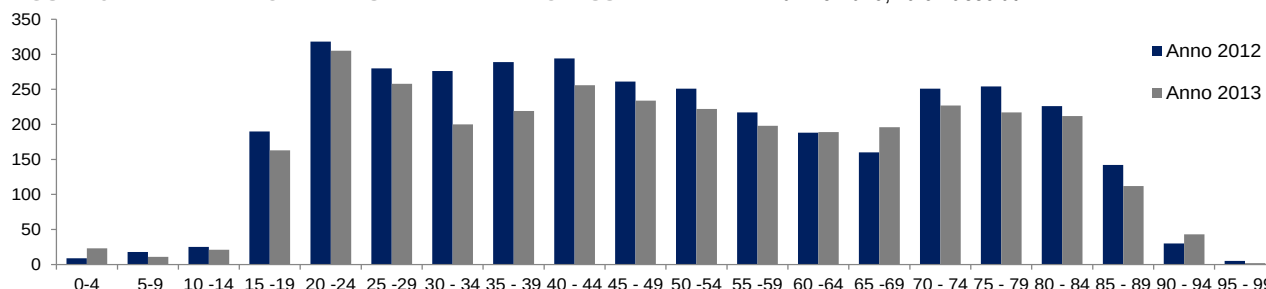
Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i 15 e i 44 anni, con un picco nella classe di età 20-24 (Prospetto 9). Va infine sottolineato che nelle distribuzioni sia di morti che di feriti, in base al sesso e all'età, lo svantaggio degli uomini è piuttosto deciso.

**PROSPETTO 9. MORTI E FERITI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ.** Anno 2013, valori assoluti

| CLASSI DI ETÀ (a)          | Morti        |            |              | Feriti         |                |                |
|----------------------------|--------------|------------|--------------|----------------|----------------|----------------|
|                            | Maschi       | Femmine    | Totale       | Maschi         | Femmine        | Totale         |
| 0 - 4                      | 13           | 10         | 23           | 1.434          | 1.181          | 2.615          |
| 5 - 9                      | 8            | 3          | 11           | 2.015          | 1.722          | 3.737          |
| 10 - 14                    | 16           | 5          | 21           | 3.188          | 2.507          | 5.695          |
| 15 - 19                    | 128          | 35         | 163          | 12.827         | 7.664          | 20.491         |
| 20 - 24                    | 248          | 57         | 305          | 17.836         | 11.590         | 29.426         |
| 25 - 29                    | 221          | 37         | 258          | 15.523         | 10.402         | 25.925         |
| 30 - 34                    | 176          | 24         | 200          | 14.576         | 9.339          | 23.915         |
| 35 - 39                    | 181          | 38         | 219          | 14.639         | 9.536          | 24.175         |
| 40 - 44                    | 222          | 34         | 256          | 14.192         | 9.450          | 23.642         |
| 45 - 49                    | 200          | 34         | 234          | 13.268         | 8.639          | 21.907         |
| 50 - 54                    | 178          | 44         | 222          | 10.756         | 7.390          | 18.146         |
| 55 - 59                    | 160          | 38         | 198          | 8.066          | 5.424          | 13.490         |
| 60 - 64                    | 145          | 44         | 189          | 6.226          | 4.219          | 10.445         |
| 65 - 69                    | 151          | 45         | 196          | 4.998          | 3.470          | 8.468          |
| 70 - 74                    | 175          | 52         | 227          | 4.435          | 3.074          | 7.509          |
| 75 - 79                    | 160          | 57         | 217          | 3.885          | 2.530          | 6.415          |
| 80 - 84                    | 149          | 63         | 212          | 2.526          | 1.522          | 4.048          |
| 85 - 89                    | 76           | 36         | 112          | 1.093          | 665            | 1.758          |
| 90 - 94                    | 34           | 9          | 43           | 261            | 167            | 428            |
| 95 - 99                    | 0            | 2          | 2            | 26             | 12             | 38             |
| Imprecisata o non indicata | 50           | 27         | 77           | 2.655          | 2.493          | 5.148          |
| <b>Totale</b>              | <b>2.691</b> | <b>694</b> | <b>3.385</b> | <b>154.425</b> | <b>102.996</b> | <b>257.421</b> |

(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 5. VITTIME DI INCIDENTE STRADALE PER CLASSE DI ETÀ.** Anni 2012 e 2013, valori assoluti



## In calo il numero di morti e feriti tra i conducenti

Tra i conducenti deceduti a seguito di incidente stradale (2.297, 67,9% sul totale delle vittime) i più coinvolti sono individui in età compresa tra i 20 e i 44 anni. Le fasce di età in corrispondenza delle quali si rileva il maggior numero di conducenti deceduti sono quelle 20-24 e 40-44 anni (rispettivamente 219 e 215 morti).

Per quanto concerne i feriti, la classe di età più colpita è quella tra 20 e 24 anni (19.746 feriti). A partire dai 45 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 un notevole svantaggio per gli uomini che, come è noto, sono più frequentemente conducenti di veicoli (Prospetto 10).

Pur rilevando una diminuzione complessiva di conducenti morti e feriti in incidenti stradali rispetto all'anno precedente, aumentano gli infortunati fra i 65-69enni (da 115 a 138 decessi e da 5.372 a 5.478 feriti tra il 2012 e il 2013) sia uomini che donne. Per queste ultime un lieve aumento è registrato anche nella classe di età 60-64 anni. Per contro, diminuiscono in misura consistente, passando da 464 a 335, i conducenti deceduti nella fascia di età 30-39 anni (-28%) (Figura 6).

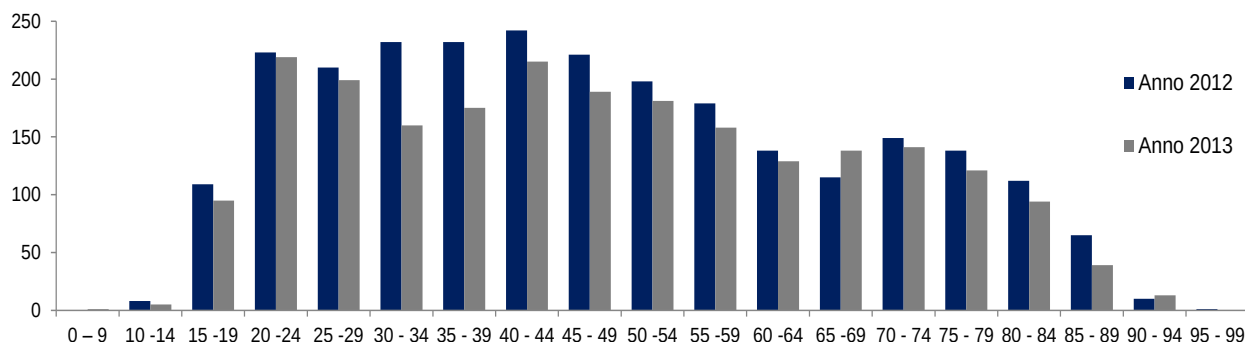
**PROSPETTO 10. CONDUCENTI DECEDUTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ.** Anno 2013, valori assoluti

| CLASSI DI ETÀ (a),(b)      | Morti        |            |              | Feriti         |               |                |
|----------------------------|--------------|------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
|                            | Maschi       | Femmine    | Totale       | Maschi         | Femmine       | Totale         |
| 0 - 9                      | 1            | 0          | 1            | 120            | 42            | 162            |
| 10 - 14                    | 5            | 0          | 5            | 939            | 251           | 1.190          |
| 15 - 19                    | 86           | 9          | 95           | 8.859          | 2.812         | 11.671         |
| 20 - 24                    | 188          | 31         | 219          | 13.507         | 6.239         | 19.746         |
| 25 - 29                    | 173          | 26         | 199          | 12.385         | 6.345         | 18.730         |
| 30 - 34                    | 147          | 13         | 160          | 12.027         | 5.992         | 18.019         |
| 35 - 39                    | 156          | 19         | 175          | 12.470         | 6.429         | 18.899         |
| 40 - 44                    | 197          | 18         | 215          | 12.224         | 6.443         | 18.667         |
| 45 - 49                    | 168          | 21         | 189          | 11.557         | 5.747         | 17.304         |
| 50 - 54                    | 156          | 25         | 181          | 9.364          | 4.483         | 13.847         |
| 55 - 59                    | 137          | 21         | 158          | 7.008          | 3.004         | 10.012         |
| 60 - 64                    | 114          | 15         | 129          | 5.161          | 1.953         | 7.114          |
| 65 - 69                    | 120          | 18         | 138          | 4.023          | 1.455         | 5.478          |
| 70 - 74                    | 126          | 15         | 141          | 3.489          | 1.153         | 4.642          |
| 75 - 79                    | 110          | 11         | 121          | 2.931          | 870           | 3.801          |
| 80 - 84                    | 86           | 8          | 94           | 1.741          | 374           | 2.115          |
| 85 - 89                    | 38           | 1          | 39           | 685            | 126           | 811            |
| 90 - 94                    | 12           | 1          | 13           | 131            | 19            | 150            |
| 95 - 99                    | 0            | 0          | 0            | 9              | 1             | 10             |
| Imprecisata o non indicata | 22           | 3          | 25           | 1.227          | 621           | 1.848          |
| <b>Totale</b>              | <b>2.042</b> | <b>255</b> | <b>2.297</b> | <b>119.857</b> | <b>54.359</b> | <b>174.216</b> |

(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.

**FIGURA 6. CONDUCENTI DECEDUTI IN INCIDENTE STRADALE PER CLASSE DI ETÀ.** Anni 2012 e 2013, valori assoluti



## Motocicli, biciclette e ciclomotori i veicoli più pericolosi per i conducenti

Le autovetture, i motocicli e le biciclette continuano a rappresentare i primi tre veicoli, in graduatoria, per maggior numero di conducenti deceduti.

Il numero più alto di vittime di sesso maschile si rileva fra i conducenti di autovetture e motocicli (rispettivamente 897 e 649 morti, il 75,7% sul totale dei conducenti deceduti) mentre per le donne alla guida il veicolo più pericoloso è l'autovettura (182 decedute, 71,4% sul totale delle conducenti decedute). Tuttavia, nel 2013, aumentano, da 20 a 23, i casi di conducenti di motocicli donne vittime di incidenti stradali. Anche se la crescita è molto contenuta, si tratta di un dato in controtendenza rispetto alla diminuzione registrata fra gli uomini alla guida di un motociclo deceduti per incidente stradale (-18% tra il 2012 e il 2013).

Per quanto concerne le biciclette, in un'ottica di genere, sono le donne a far registrare la quota più elevata sul totale delle conducenti morte in incidenti stradali (12,9%, contro 10,6% di uomini); in entrambi i casi si tratta di percentuali più alte rispetto a quelle registrate per la categoria dei ciclomotori (5,1% per gli uomini e 4,7% per le donne). La categoria "Minicar e altri quadricicli" conta 3 conducenti deceduti e 407 feriti (0,1% del totale dei conducenti deceduti e feriti), in diminuzione rispetto al 2012 (Prospetto 11).

**PROSPETTO 11. CONDUCENTI DECEDUTI E FERITI, PER SESSO E CATEGORIA DI VEICOLO.** Anno 2013, valori assoluti

| CATEGORIA DI VEICOLO        | Morti        |            |              | Feriti         |               |                |
|-----------------------------|--------------|------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
|                             | Maschi       | Femmine    | Totale       | Maschi         | Femmine       | Totale         |
| Autovetture                 | 897          | 182        | 1.079        | 57.804         | 40.118        | 97.922         |
| Autocarri e motrici (a)     | 121          | 2          | 123          | 5.131          | 356           | 5.487          |
| Biciclette                  | 216          | 33         | 249          | 11.399         | 5.170         | 16.569         |
| Ciclomotori                 | 104          | 12         | 116          | 9.912          | 3.616         | 13.528         |
| Motocicli                   | 649          | 23         | 672          | 33.854         | 4.495         | 38.349         |
| Minicar e altri quadricicli | 3            | 0          | 3            | 265            | 142           | 407            |
| Altri veicoli (b)           | 52           | 3          | 55           | 1.492          | 462           | 1.954          |
| <b>Totale</b>               | <b>2.042</b> | <b>255</b> | <b>2.297</b> | <b>119.857</b> | <b>54.359</b> | <b>174.216</b> |

(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

(b) Sono inclusi nella categoria Altri veicoli: Autobus, Tram, Trattori agricoli, Motocarri o motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli datsi alla fuga.

Considerando la categoria di veicoli coinvolti in incidenti stradali, in oltre due casi su tre si tratta di autovetture (226.185, pari al 67,5%), seguono i motocicli (43.010, pari al 12,8%), gli autocarri, le biciclette e i ciclomotori (rispettivamente 6,4%, 5,3% e 4,5% dei veicoli coinvolti in incidente stradale). Le Minicar e gli altri quadricicli rappresentano, infine, lo 0,2% dei veicoli coinvolti in incidenti stradali (Prospetto 12).

**PROSPETTO 12. VEICOLI COINVOLTI, VITTIME E FERITI PER CATEGORIA DI VEICOLO (a)**

Anno 2013, valori assoluti e composizioni percentuali

| CATEGORIA DI VEICOLO        | Valori assoluti |              |                | Composizioni percentuali |              |              |
|-----------------------------|-----------------|--------------|----------------|--------------------------|--------------|--------------|
|                             | Veicoli         | Morti        | Feriti         | Veicoli                  | Morti        | Feriti       |
| Autovetture                 | 226.185         | 1.479        | 148.862        | 67,5                     | 52,2         | 63,0         |
| Autocarri e motrici (b)     | 21.525          | 148          | 7.380          | 6,4                      | 5,2          | 3,1          |
| Biciclette                  | 17.748          | 251          | 16.819         | 5,3                      | 8,9          | 7,1          |
| Ciclomotori                 | 14.968          | 125          | 15.042         | 4,5                      | 4,4          | 6,4          |
| Motocicli                   | 43.010          | 724          | 43.317         | 12,8                     | 25,5         | 18,3         |
| Minicar e altri quadricicli | 675             | 4            | 517            | 0,2                      | 0,1          | 0,2          |
| Altri veicoli (c)           | 10.795          | 105          | 4.250          | 3,2                      | 3,7          | 1,8          |
| <b>Totale</b>               | <b>334.906</b>  | <b>2.836</b> | <b>236.187</b> | <b>100,0</b>             | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |

(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 (549 casi).

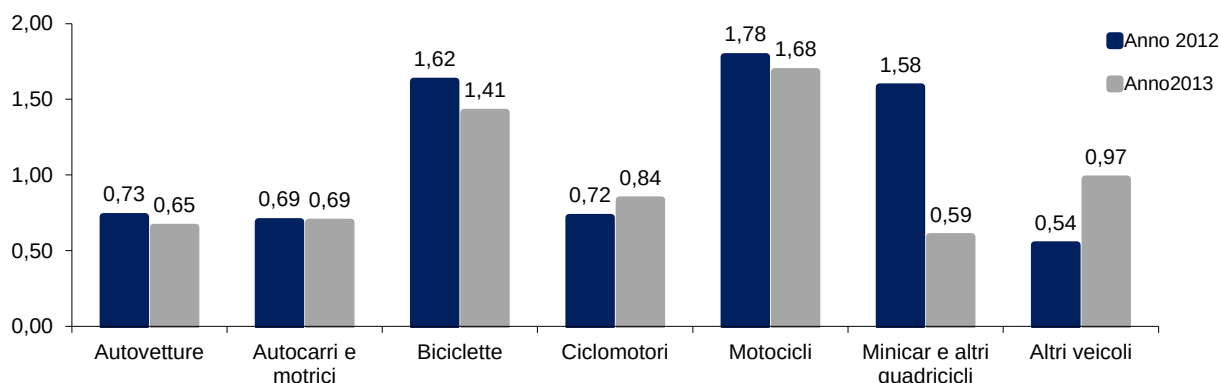
(b) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

(c) Sono inclusi nella categoria Altri veicoli: Autobus, Tram, Trattori agricoli, Motocarri o motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli datsi alla fuga.

Nel 2013, l'indice di mortalità per categoria di veicolo (rapporto tra numero di conducenti e passeggeri morti e numero di veicoli coinvolti in incidente stradale, per 100), presenta un livello pressoché stabile rispetto all'anno precedente per autovetture e autocarri e motrici (circa 0,7 morti per 100 veicoli coinvolti) e in netta diminuzione per biciclette, motocicli e minicar e altri quadricicli. I ciclomotori, invece, fanno registrare un aumento dell'indice di mortalità, da 0,72 a 0,84 morti ogni 100 veicoli coinvolti. I motocicli,

infine, continuano a rappresentare la categoria di veicolo più pericolosa: l'indice di mortalità è di 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti, seguiti da biciclette (1,41) e ciclomotori (0,84) (Figura 7).

**FIGURA 7. INDICE DI MORTALITÀ PER CATEGORIA DI VEICOLO (a),(b), (c). Anni 2012 e 2013**



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

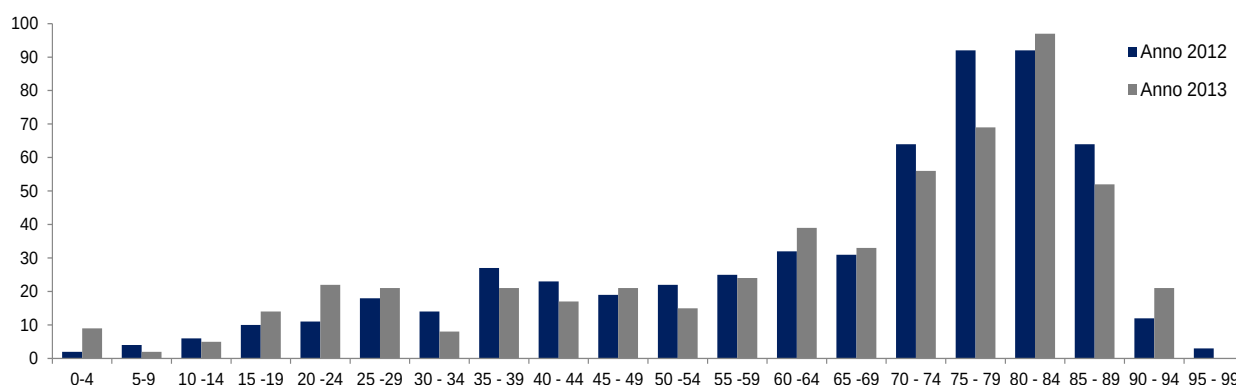
(b) Dal computo dei morti e dei feriti per categoria di veicolo sono esclusi i pedoni

(c) Negli altri veicoli sono inclusi gli Autobus, categoria coinvolta nell'incidente sull'autostrada A16 nel luglio 2013 e nel quale sono state 40 le vittime.

## Sono gli anziani i pedoni più coinvolti negli incidenti, in aumento giovani e bambini

Il pedone è uno dei soggetti più vulnerabili fra le persone coinvolte in incidenti stradali. Il rischio di infortunio causato da investimento è particolarmente alto per la popolazione anziana, più frequentemente coinvolta nel ruolo di pedone sulla strada. Per quanto riguarda le vittime, il valore massimo si registra nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni (97), per i feriti (1.493) in quella tra 75 e 79 anni (Figura 8 e Prospetto 13). Benché il numero di morti tra i pedoni risulti complessivamente in diminuzione rispetto al 2012 (-4,7%), la variazione è nettamente più contenuta se confrontata al calo complessivo delle vittime sulle strade (-9,8%). Tra il 2012 e il 2013, aumentano le persone decedute fra gli 80-84enni (da 92 a 97 decessi) e i 90-94enni (da 12 a 21 decessi), fra i giovani di 15-29 anni (18 casi in più, pari al +46%) e fra i bambini di 0-4 anni (da 2 a 9 casi).

**FIGURA 8. PEDONI DECEDUTI IN INCIDENTI STRADALI PER CLASSE DI ETÀ Anni 2012 e 2013, valori assoluti**



PROSPETTO 13. PEDONI DECEDUTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2013, valori assoluti

| CLASSI DI ETÀ (a)          | Morti      |            |            | Feriti       |               |               |
|----------------------------|------------|------------|------------|--------------|---------------|---------------|
|                            | Maschi     | Femmine    | Totale     | Maschi       | Femmine       | Totale        |
| 0-4                        | 5          | 4          | 9          | 240          | 142           | 382           |
| 5-9                        | 2          | 0          | 2          | 413          | 256           | 669           |
| 10-14                      | 3          | 2          | 5          | 570          | 534           | 1.104         |
| 15-19                      | 8          | 6          | 14         | 586          | 819           | 1.405         |
| 20-24                      | 16         | 6          | 22         | 493          | 604           | 1.097         |
| 25-29                      | 16         | 5          | 21         | 525          | 572           | 1.097         |
| 30-34                      | 6          | 2          | 8          | 577          | 536           | 1.113         |
| 35-39                      | 16         | 5          | 21         | 561          | 602           | 1.163         |
| 40-44                      | 14         | 3          | 17         | 555          | 662           | 1.217         |
| 45-49                      | 17         | 4          | 21         | 609          | 757           | 1.366         |
| 50-54                      | 12         | 3          | 15         | 608          | 824           | 1.432         |
| 55-59                      | 14         | 10         | 24         | 466          | 726           | 1.192         |
| 60-64                      | 21         | 18         | 39         | 562          | 764           | 1.326         |
| 65-69                      | 21         | 12         | 33         | 587          | 783           | 1.370         |
| 70-74                      | 39         | 17         | 56         | 618          | 816           | 1.434         |
| 75-79                      | 35         | 34         | 69         | 691          | 802           | 1.493         |
| 80-84                      | 53         | 44         | 97         | 596          | 679           | 1.275         |
| 85-89                      | 32         | 20         | 52         | 327          | 337           | 664           |
| 90-94                      | 17         | 4          | 21         | 95           | 90            | 185           |
| 95-99                      | 0          | 0          | 0          | 14           | 8             | 22            |
| Imprecisata o non indicata | 2          | 1          | 3          | 116          | 112           | 228           |
| <b>Totale</b>              | <b>349</b> | <b>200</b> | <b>549</b> | <b>9.809</b> | <b>11.425</b> | <b>21.234</b> |

### Tra i giovani passeggeri il maggior numero di vittime, ma il trend è in discesa

I passeggeri infortunati, morti e feriti, risultano particolarmente concentrati, per entrambi i sessi, nella classe di età 15-24 anni. Tuttavia, frequenze non trascurabili si registrano anche fra i bambini di 0-9 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 14). Dal confronto con l'anno 2012 si rileva, per il ruolo di passeggero, una diminuzione contenuta del numero dei morti (-2,9%) e dei feriti (-2,8%). Pur con il rallentamento nel calo rispetto agli anni precedenti, continua nel 2013 la diminuzione del numero dei passeggeri vittime di incidenti stradali. Per la classe di età tra i 15 e 29 anni, in particolare, si registra una diminuzione del 25%. Il risultato positivo è sicuramente, tra i vari fattori, conseguenza delle numerose azioni di sensibilizzazione rivolte ai giovani su educazione stradale e uso dei dispositivi di sicurezza.

PROSPETTO 14. PASSEGGERI DECEDUTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2013, valori assoluti

| CLASSI DI ETÀ                 | Morti      |            |            | Feriti        |               |               |
|-------------------------------|------------|------------|------------|---------------|---------------|---------------|
|                               | Maschi     | Femmine    | Totale     | Maschi        | Femmine       | Totale        |
| 0-4                           | 8          | 6          | 14         | 1.184         | 1.038         | 2.222         |
| 5-9                           | 5          | 3          | 8          | 1.492         | 1.425         | 2.917         |
| 10-14                         | 8          | 3          | 11         | 1.679         | 1.722         | 3.401         |
| 15-19                         | 34         | 20         | 54         | 3.382         | 4.033         | 7.415         |
| 20-24                         | 44         | 20         | 64         | 3.836         | 4.747         | 8.583         |
| 25-29                         | 32         | 6          | 38         | 2.613         | 3.485         | 6.098         |
| 30-34                         | 23         | 9          | 32         | 1.972         | 2.811         | 4.783         |
| 35-39                         | 9          | 14         | 23         | 1.608         | 2.505         | 4.113         |
| 40-44                         | 11         | 13         | 24         | 1.413         | 2.345         | 3.758         |
| 45-49                         | 15         | 9          | 24         | 1.102         | 2.135         | 3.237         |
| 50-54                         | 10         | 16         | 26         | 784           | 2.083         | 2.867         |
| 55-59                         | 9          | 7          | 16         | 592           | 1.694         | 2.286         |
| 60-64                         | 10         | 11         | 21         | 503           | 1.502         | 2.005         |
| 65-69                         | 10         | 15         | 25         | 388           | 1.232         | 1.620         |
| 70-74                         | 10         | 20         | 30         | 328           | 1.105         | 1.433         |
| 75-79                         | 15         | 12         | 27         | 263           | 858           | 1.121         |
| 80-84                         | 10         | 11         | 21         | 189           | 469           | 658           |
| 85-89                         | 6          | 15         | 21         | 81            | 202           | 283           |
| 90-94                         | 5          | 4          | 9          | 35            | 58            | 93            |
| 95-99                         | 0          | 2          | 2          | 3             | 3             | 6             |
| Imprecisata o non indicata(a) | 26         | 23         | 49         | 1.312         | 1.760         | 3.072         |
| <b>Totale</b>                 | <b>300</b> | <b>239</b> | <b>539</b> | <b>24.759</b> | <b>37.212</b> | <b>61.971</b> |

(a) Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone 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.

## Si concentra nei grandi Comuni un terzo degli incidenti avvenuti 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 aree, 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, in ordine di posizione geografica, sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania.

Gli incidenti in tali aree rappresentano, con riferimento alle strade urbane, circa il 32% degli incidenti stradali totali su strade urbane (Roma 9,5%, Milano 6,7%, Genova 2,9% e Torino 2,3%). Per i Comuni selezionati, l'indice di mortalità presenta una notevole variabilità sul territorio, con valori compresi tra 0,29 e 1,57 sulle strade urbane e tra 0,57 e 8,82 sulle strade extraurbane.

Per le strade urbane, i valori più elevati dell'indice si registrano a Napoli, Catania, Trieste e Torino (rispettivamente 1,69, 1,57, 1,43 e 1,31 decessi ogni 100 incidenti), quelli più bassi a Milano, Genova e Bologna (0,29, 0,40, 0,41). Per le strade extraurbane che attraversano i diversi territori comunali, l'indice di mortalità raggiunge il livello più alto a Palermo, Messina, Trieste, Napoli e Torino (con valori compresi tra 8,82 e 3,03 morti per 100 incidenti).

Il numero di morti per 100.000 abitanti, inoltre, fa registrare sulle strade urbane valori compresi tra 6,27 di Catania e 0,76 di Venezia, mentre sulle strade extraurbane i livelli più elevati si rilevano a Messina, Genova e Roma (2,48, 1,53 e 1,42 decessi per 100.000 abitanti), (Prospetto 15).

**PROSPETTO 15. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, VITTIME E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI.** Anno 2013, valori assoluti, indici di mortalità e morti per 100.000 abitanti

| GRANDI COMUNI | Strade urbane (a) |            |                         |                                | Strade extraurbane (b) |           |                         |                                |
|---------------|-------------------|------------|-------------------------|--------------------------------|------------------------|-----------|-------------------------|--------------------------------|
|               | Incidenti         | Morti      | Indice di mortalità (c) | Morti per 100.000 abitanti (d) | Incidenti              | Morti     | Indice di mortalità (c) | Morti per 100.000 abitanti (d) |
| Torino        | 3.120             | 41         | 1,31                    | 4,62                           | 66                     | 2         | 3,03                    | 0,23                           |
| Milano        | 9.118             | 26         | 0,29                    | 2,01                           | 243                    | 6         | 2,47                    | 0,46                           |
| Verona        | 1.241             | 8          | 0,64                    | 3,12                           | 114                    | 1         | 0,88                    | 0,39                           |
| Venezia       | 460               | 2          | 0,43                    | 0,76                           | 187                    | 2         | 1,07                    | 0,76                           |
| Trieste       | 631               | 9          | 1,43                    | 4,43                           | 51                     | 2         | 3,92                    | 0,99                           |
| Genova        | 4.008             | 16         | 0,40                    | 2,71                           | 315                    | 9         | 2,86                    | 1,53                           |
| Bologna       | 1.690             | 7          | 0,41                    | 1,83                           | 234                    | 0         | -                       | -                              |
| Firenze       | 2.617             | 13         | 0,50                    | 3,50                           | 28                     | 0         | -                       | -                              |
| Roma          | 12.974            | 101        | 0,78                    | 3,67                           | 1.648                  | 39        | 2,37                    | 1,42                           |
| Napoli        | 1.835             | 31         | 1,69                    | 3,18                           | 196                    | 6         | 3,06                    | 0,62                           |
| Bari          | 1.664             | 15         | 0,90                    | 4,72                           | 176                    | 1         | 0,57                    | 0,31                           |
| Palermo       | 2.374             | 16         | 0,67                    | 2,40                           | 68                     | 6         | 8,82                    | 0,90                           |
| Messina       | 591               | 5          | 0,85                    | 2,06                           | 125                    | 6         | 4,80                    | 2,48                           |
| Catania       | 1.213             | 19         | 1,57                    | 6,27                           | 57                     | 1         | 1,75                    | 0,33                           |
| <b>Totale</b> | <b>43.536</b>     | <b>309</b> | <b>0,71</b>             | <b>3,25</b>                    | <b>3.508</b>           | <b>81</b> | <b>2,31</b>             | <b>0,85</b>                    |

Nota: utilizzo del segno convenzionale tratto (-) quando il fenomeno non esiste ovvero quando il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati.

(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.

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

(c) L'indice di mortalità è calcolato rapportando il numero dei morti e il numero di incidenti stradali con lesioni a persone per 100.

(d) Il numero di morte per 100.000 abitanti è calcolato rapportando i decessi suddivisi per tipologia di strada, registrati nel territorio del Comune, alla popolazione media residente per l'anno 2013 (Fonte Istat: Popolazione Residente al 1° Gennaio di fonte Bilancio Demografico e popolazione residente per sesso al 31 dicembre).

Per il complesso dei grandi Comuni, la percentuale di conducenti deceduti sul totale delle vittime è pari al 62%, contro una media nazionale del 67,9%. Al contrario, per i pedoni deceduti a seguito di un investimento stradale la quota è molto più elevata nei grandi centri urbani (circa il 30%) rispetto alla media nazionale (16,2%), in particolare a Roma (39 casi, pari al 33,3% dei decessi di pedoni nei grandi comuni), Milano (14 casi, pari al 12,0%), Napoli e Torino (11 casi in entrambe le città, pari al 9,4%) (Prospetto 16).

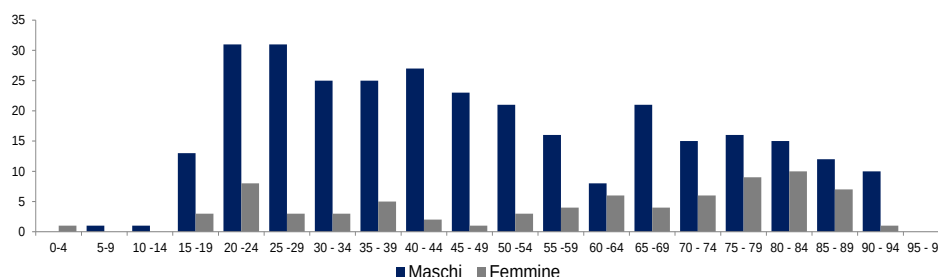


PROSPETTO 16. CONDUCENTI, PASSEGGERI E PEDONI DECEDUTI, PER SESSO E GRANDE COMUNE. Anno 2013

| GRANDI COMUNI | Conducenti |           |            | Passeggeri |           |           | Pedoni    |           |            |
|---------------|------------|-----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
|               | Maschi     | Femmine   | Totale     | Maschi     | Femmine   | Totale    | Maschi    | Femmine   | Totale     |
| Torino        | 26         | 1         | 27         | 2          | 3         | 5         | 8         | 3         | 11         |
| Milano        | 15         | 1         | 16         | 2          | -         | 2         | 8         | 6         | 14         |
| Verona        | 5          | -         | 5          | -          | -         | -         | 3         | 1         | 4          |
| Venezia       | 2          | 1         | 3          | -          | -         | -         | 1         | -         | 1          |
| Trieste       | 4          | -         | 4          | -          | -         | -         | 4         | 3         | 7          |
| Genova        | 10         | 2         | 12         | 2          | 2         | 4         | 7         | 2         | 9          |
| Bologna       | 4          | -         | 4          | -          | -         | -         | 1         | 2         | 3          |
| Firenze       | 5          | 1         | 6          | -          | 1         | 1         | 2         | 4         | 6          |
| Roma          | 90         | 5         | 95         | 1          | 5         | 6         | 25        | 14        | 39         |
| Napoli        | 20         | 2         | 22         | 3          | 1         | 4         | 8         | 3         | 11         |
| Bari          | 10         | 2         | 12         | 1          | -         | 1         | 2         | 1         | 3          |
| Palermo       | 12         | 3         | 15         | -          | 4         | 4         | 2         | 1         | 3          |
| Messina       | 7          | -         | 7          | 1          | -         | 1         | 2         | 1         | 3          |
| Catania       | 14         | -         | 14         | 2          | 1         | 3         | 2         | 1         | 3          |
| <b>Totale</b> | <b>224</b> | <b>18</b> | <b>242</b> | <b>14</b>  | <b>17</b> | <b>31</b> | <b>75</b> | <b>42</b> | <b>117</b> |

Considerando i decessi nei grandi Comuni per classe di età e sesso, sono gli uomini, prevalentemente conducenti, a presentare una concentrazione nelle classi di età tra i 20 e 29 anni, mentre per le donne, soprattutto nel ruolo di pedone, le percentuali più elevate si registrano fra le 20-24enni e le 80-84enni (Figura 9).

FIGURA 9. VITTIME DI INCIDENTI STRADALI NEI GRANDI COMUNI, NEL COMPLESSO, PER SESSO E CLASSE DI ETÀ  
Anno 2013, valori assoluti



Nel complesso, la categoria di veicolo più coinvolta in incidenti stradali nei grandi Comuni è quella delle autovetture (60,4% ), seguono i motocicli (22,5%). Per questi ultimi va sottolineato che la quota di incidenti è molto più elevata nelle grandi aree urbane rispetto alla media nazionale (circa il 13%) e supera il 30% a Genova (36,2%) e Napoli (30,7%) (Prospetto 17). La tipologia di incidente più diffusa è, infine, lo scontro frontale-laterale.

PROSPETTO 17. VEICOLI COINVOLTI IN INCIDENTI STRADALI PER CATEGORIA DEL VEICOLO E GRANDE COMUNE. Anno 2013

| GRANDI COMUNI | Autovetture   | Autocarri e motrici (a) | Biciclette   | Ciclomotori  | Motocicli     | Minicar e altri quadricicli | Altri veicoli (b) | Totale        |
|---------------|---------------|-------------------------|--------------|--------------|---------------|-----------------------------|-------------------|---------------|
| Torino        | 4.517         | 316                     | 246          | 71           | 554           | 4                           | 397               | 6.105         |
| Milano        | 9.430         | 938                     | 1.176        | 762          | 3.302         | 16                          | 845               | 16.469        |
| Verona        | 1.520         | 133                     | 224          | 216          | 354           | 2                           | 95                | 2.544         |
| Venezia       | 766           | 78                      | 134          | 35           | 120           | 2                           | 50                | 1.185         |
| Trieste       | 705           | 79                      | 10           | 52           | 343           | 1                           | 41                | 1.231         |
| Genova        | 3.285         | 482                     | 76           | 266          | 2.621         | 7                           | 509               | 7.246         |
| Bologna       | 2.156         | 237                     | 230          | 214          | 634           | 5                           | 144               | 3.620         |
| Firenze       | 2.670         | 154                     | 280          | 459          | 1.226         | 10                          | 253               | 5.052         |
| Roma          | 17.716        | 1.313                   | 237          | 588          | 6.635         | 112                         | 1.214             | 27.815        |
| Napoli        | 1.876         | 90                      | 23           | 202          | 1.052         | 8                           | 174               | 3.425         |
| Bari          | 2.432         | 115                     | 91           | 159          | 581           | 8                           | 133               | 3.519         |
| Palermo       | 2.742         | 118                     | 126          | 219          | 1.138         | 17                          | 116               | 4.476         |
| Messina       | 850           | 42                      | 21           | 60           | 350           | 3                           | 61                | 1.387         |
| Catania       | 1.523         | 81                      | 30           | 92           | 555           | 8                           | 37                | 2.326         |
| <b>Totale</b> | <b>52.188</b> | <b>4.176</b>            | <b>2.904</b> | <b>3.395</b> | <b>19.465</b> | <b>203</b>                  | <b>4.069</b>      | <b>86.400</b> |

(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

(b) Sono inclusi nella categoria Altri veicoli: Autobus, Tram, Trattori agricoli, Motocarri o motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli datsi alla fuga.

## Glossario

### **Autobus**

Veicolo destinato al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso il conducente.

### **Autoarticolato**

Il complesso di veicoli formato da un trattore e da un semirimorchio.

### **Autoveicolo**

Il veicolo a motore avente almeno quattro ruote, con esclusione dei motoveicoli, adibiti al trasporto persone o, se di cose, agli addetti al trasporto stesso.

### **CARE database**

Community Road Accident Database: banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali con lesioni a persone (Direttiva 93/704/CE)

### **Bicicletta**

Veicolo con due o più ruote funzionante a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionato dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerate biciclette, quelle a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico.

### **Ciclomotore**

Il 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.

### **Feriti**

Numero dei soggetti che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente.

### **Incidente stradale**

La Convenzione di Vienna del 1968 definisce l'incidente stradale come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone. Sono esclusi gli incidenti stradali con soli danni alle cose.

### **Indice di mortalità**

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

### **Morti**

Sono definiti come il numero di persone decedute sul colpo o entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente. Tale definizione è stata adottata a decorrere dal 1° gennaio 1999 mentre nel passato (fino al 31 dicembre 1998) erano considerati solo i decessi avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale.

### **Morti per 1.000.000 o per 100.000 abitanti**

Morti per incidente stradale rapportati alla popolazione media residente (per 1.000.000 o 100.000).

### **Motocarro**

Il veicolo a motore a tre ruote destinato al trasporto di cose.

### **Motociclo**

Il veicolo 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.

### **Motrice**

Il veicolo a motore trainante uno o più rimorchi non provvisti di motore.

### **Quadriciclo**

Veicolo a quattro ruote destinato al trasporto di cose con al massimo una persona oltre al conducente nella cabina di guida, ai trasporti specifici e per uso speciale, la cui massa a vuoto non superi le 0,55 t, con esclusione della massa delle batterie se a trazione elettrica, capaci di sviluppare su strada orizzontale una velocità massima fino a 80 km/h. Detti veicoli, qualora superino anche uno solo dei limiti stabiliti sono considerati autoveicoli.

### **Rete stradale**

L'insieme di tronchi e nodi di vie di comunicazione essenzialmente destinate alla circolazione delle persone, degli animali e dei veicoli terrestri a guida libera.

### **Rimorchio**

Il veicolo destinato ad essere trainato dagli autoveicoli o dai filoveicoli.

### **Veicolo**

La macchina di qualsiasi specie, circolante per strada, guidata dall'uomo o trainata da altri mezzi. Non rientrano nella definizione di veicolo quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento.

### **Variazione percentuale**

La variazione percentuale tra due dati è calcolata come la differenza fra un dato al tempo t e il dato al tempo t-1 (o t-x), rapportata al dato al tempo t-1 (o t-x), moltiplicata per 100.