

# Gli incidenti stradali con lesioni alle persone nel 2014

*Evidenze territoriali*



Domenico Di Spalatro

*Ufficio territoriale per l'Abruzzo e Molise | Istat*

19 Novembre 2015



L'obiettivo è di fornire un quadro sintetico sui dati della regione **Abruzzo** insieme ad una *chiave di lettura degli stessi*

- **Premessa**
- **Il quadro regionale**
- **Dati Comunali**
- **Cartografia tematica**
- **Conclusioni**
- **Glossario**

La rilevazione degli **incidenti stradali con lesioni alle persone**, condotta dall'Istat con la partecipazione dell'ACI, è una rilevazione totale a cadenza mensile degli incidenti stradali che si verificano sulla rete stradale pubblica del territorio nazionale e che hanno causato lesioni a persone  con il coinvolgimento di almeno un veicolo.

**Feriti:** persone che hanno subito lesioni a seguito dell'incidente.

**Morti:** persone decedute sul colpo o entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente.

La Rilevazione è frutto di un'azione congiunta e complessa tra una molteplicità di Enti:

- Istat
- Aci
- Ministero dell'Interno - Polizia stradale
- Carabinieri
- Polizia Municipale
- Polizia Provinciale
- Uffici di statistica dei Comuni capoluogo di provincia
- Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – ANCI – UPI
- Uffici di statistica di Province e Regioni e/o Centri di Monitoraggio che hanno stipulato convenzioni bilaterali o che hanno aderito al Protocollo di intesa nazionale con l'Istat.

Partiamo da tre numeri. In Abruzzo nel 2014 sono stati registrati:

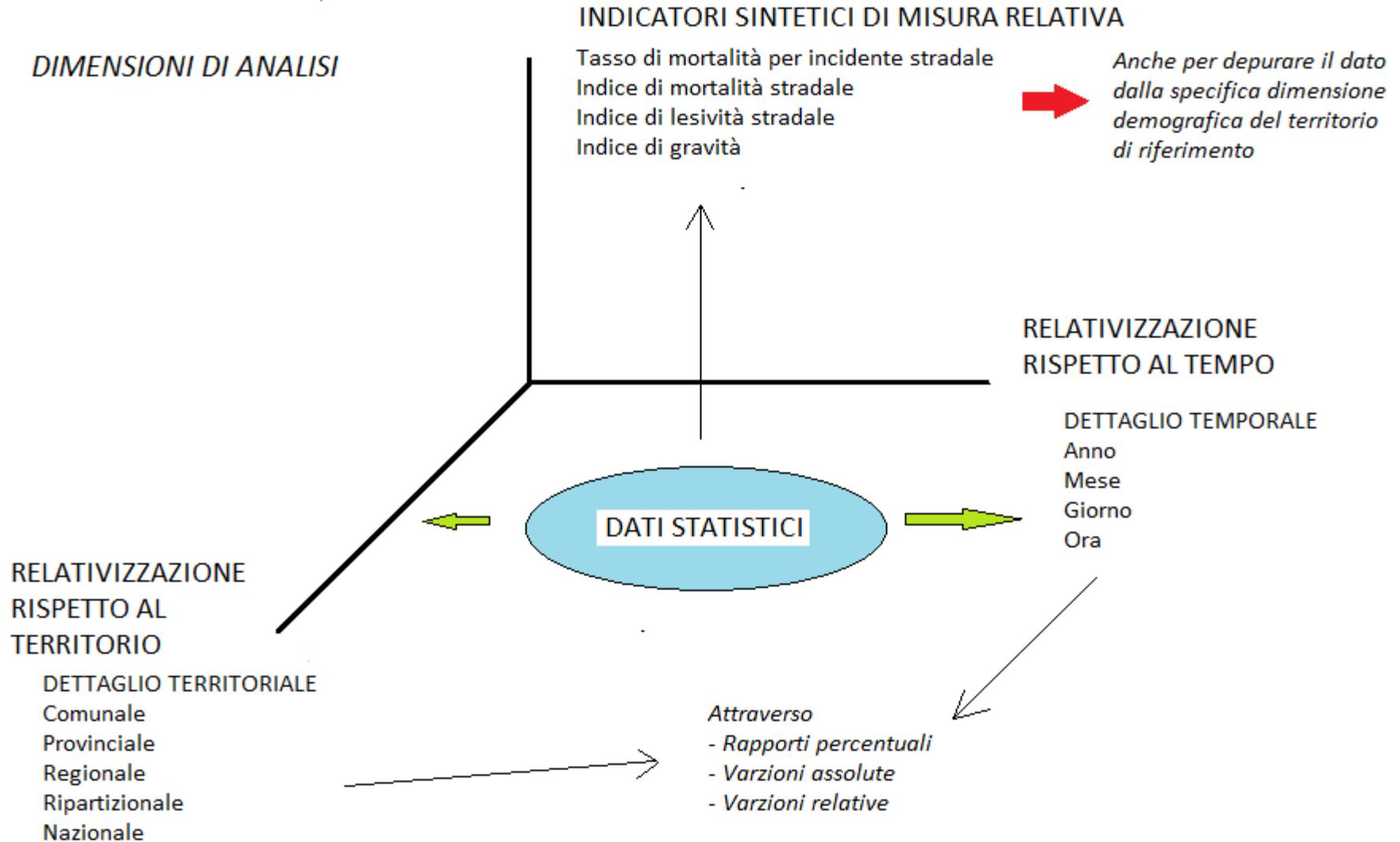
**3.429 Incidenti stradali**

**5.195 Feriti**

**77 Morti**

**Si tratta di un dato assoluto che dobbiamo relativizzare**

# Premessa



La lettura dei dati assoluti sul numero di incidenti stradali con lesioni a persone, verificatisi sull'intera rete stradale italiana o su un particolare tratto, fornisce un'informazione parziale che occorre valorizzare per meglio interpretare il fenomeno; si rende necessario, infatti, arricchire tale informazione con indicatori sintetici che ne diano una misura relativa.

- Tasso di mortalità per incidente stradale (numero di morti nel corso dell'anno per milione, o centomila abitanti) **TM**:

$$TM = \left( \frac{M}{\text{Popolazione e Media Residente}} \right) * (1.000.000 \text{ o } 100.000)$$

- Indice di mortalità stradale **IM**:

$$IM = \left( \frac{M}{I} \right) * 100$$

Tale rapporto presenta al numeratore il numero (**M**) dei decessi come conseguenza degli incidenti e al denominatore il numero (**I**) degli incidenti stradali con lesioni a persone. Il parametro **IM** esprime, quindi, il numero di decessi a seguito di incidenti stradali verificatisi in un determinato anno, ogni 100 incidenti.

- Indice di lesività stradale **IF** :

$$IF = \left( \frac{F}{I} \right) * 100$$

**IF** esprime il rapporto di lesività stradale ogni 100 incidenti ed **F** il numero dei feriti, senza distinzione di gravità. Anche in questo caso, **IF** può essere considerato un indicatore di pericolosità degli incidenti, seppure limitato ai soggetti che, coinvolti in incidenti, sono rimasti feriti.

## - Indice di gravità **IG**:

Finora ci si è riferiti al concetto di pericolosità media riguardante il sinistro. Se il riferimento è posto sulla persona, in quanto soggetto passivo ed attivo dell'incidentalità, possono costruirsi altri indicatori di gravità degli incidenti, come **IG** dato dal rapporto tra il numero dei morti e il numero degli infortunati:

$$\mathbf{IG} = \left( \frac{\mathbf{M}}{\mathbf{M} + \mathbf{F}} \right) * 100$$

dove **(M+F)** rappresenta il numero di morti e feriti e dunque la numerosità complessiva delle persone infortunate nell'incidente. L'indice **IG** rappresenta un diverso indicatore di gravità rispetto ad **IM**, che, cresce in funzione del numero **M** di morti e dunque dell'esito letale della forma di sinistro considerata.

## Il quadro regionale

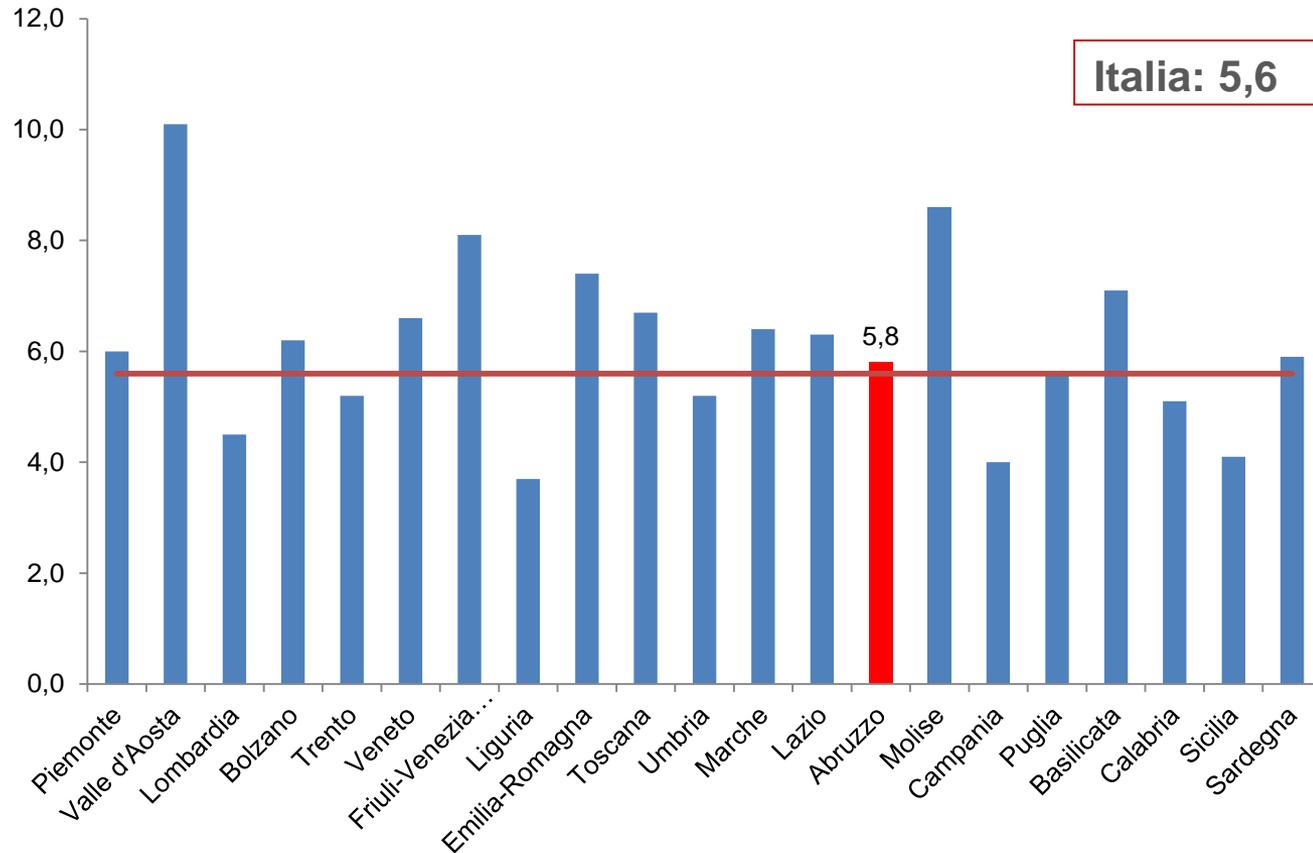
Un primo confronto ci permette di evidenziare come in Abruzzo nel 2014 rispetto al 2013 sono diminuiti incidenti e feriti ma sono aumentati i morti

**174 incidenti in meno**  
**269 feriti in meno**  
**7 vittime in più**

	2014	2013	2014/2013
<b>Incidenti stradali</b>	3.429	3.603	-4,8%
<b>Feriti</b>	5.195	5.464	-4,9%
<b>Morti</b>	77	70	10,0%

# Il quadro regionale

## Morti in incidenti stradali per 100.000 abitanti. Anno 2014



L'Abruzzo è quasi in linea con il dato nazionale.

# Il quadro regionale

## Incidenti stradali, morti e feriti per provincia. Abruzzo. Anni 2013 e 2014. Valori assoluti e variazioni percentuali.

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
L'Aquila	668	20	1.093	760	14	1.224	-12,1	42,9	-10,7
Teramo	829	14	1233	879	18	1282	-5,7	-22,2	-3,8
Pescara	989	15	1.436	1.039	17	1.524	-4,8	-11,8	-5,8
Chieti	943	28	1433	925	21	1434	1,9	33,3	-0,1
Abruzzo	3.429	77	5.195	3.603	70	5.464	-4,8	10,0	-4,9
Italia	177.031	3.381	251.147	181.660	3.401	258.093	-2,5	-0,6	-2,7

Dal 2013 al 2014 si riducono gli **incidenti (-4,8%)** e i **feriti (-4,9%)**, più di quanto accada in Italia (rispettivamente -2,5% e -2,7%).

*Il numero di morti invece **augmenta del 10%** a fronte di un calo nazionale dello 0,6%.*

La provincia di l'Aquila si presenta come «**campo trascinante**» del dato abruzzese.

Infatti presenta lo stesso profilo variazionale dell' Abruzzo ma con intensità amplificate.

# Il quadro regionale

## Indici di mortalità, gravità e lesività per provincia. Abruzzo. Anni 2014 e 2013

PROVINCE	2014			2013		
	Indice di mortalità (IM)	Indice di gravità (IG)	Indice di lesività (IF)	Indice di mortalità (IM)	Indice di gravità (IG)	Indice di lesività (IF)
L'Aquila	3,0	1,8	163,6	1,8	1,1	161,1
Teramo	1,7	1,1	148,7	2,0	1,4	145,8
Pescara	1,5	1,0	145,2	1,6	1,1	146,7
Chieti	3,0	1,9	152,0	2,3	1,4	155,0
Abruzzo	2,2	1,5	151,5	1,9	1,3	151,7
Italia	1,9	1,3	141,9	1,9	1,3	142,1

Nel 2013 le provincie di Chieti e Teramo hanno i valori più alti di IM e IG

Per IF invece L'Aquila detiene il primato seguita da Chieti

Nel 2014 sono Chieti e L'Aquila a detenere i valori più alti di tutti e tre gli indici

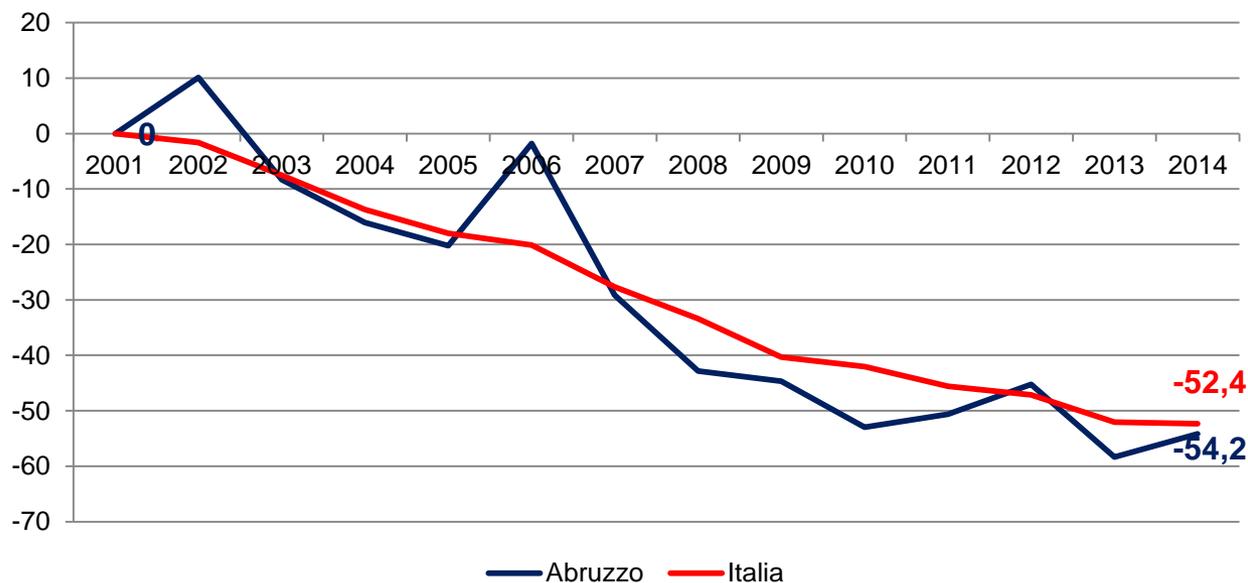
Dal 2013 al 2014 L'Aquila registra un aumento dei tre gli indici, Chieti solo di IM e IG

Pescara invece registra una diminuzione dei tre gli indici, Teramo solo di IM e IG

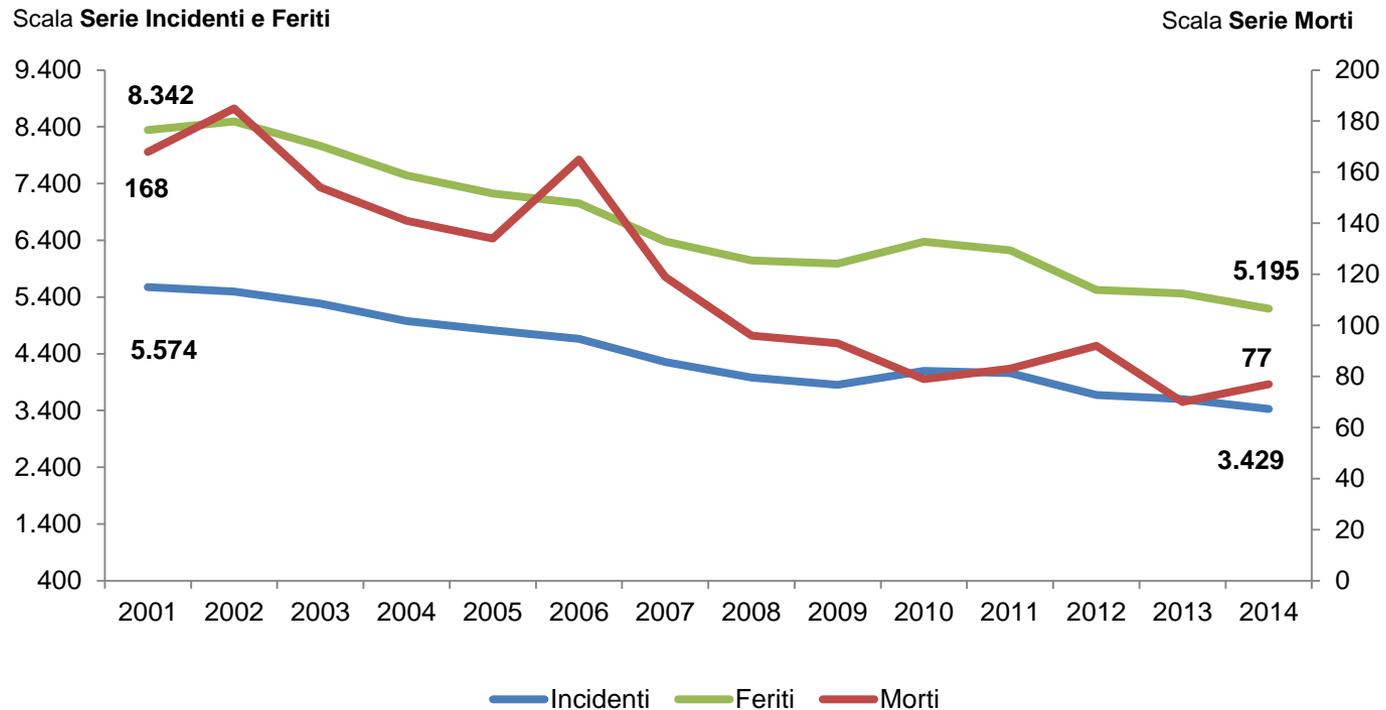
## Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale

Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, **impegnano** i Paesi membri a conseguire il *dimezzamento* dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili.

L'**Abruzzo** registra dal 2001 al 2014 una **riduzione dei decessi del 54,2%** e si posiziona tra le regioni con migliore performance rispetto al dato nazionale (-52,4%).

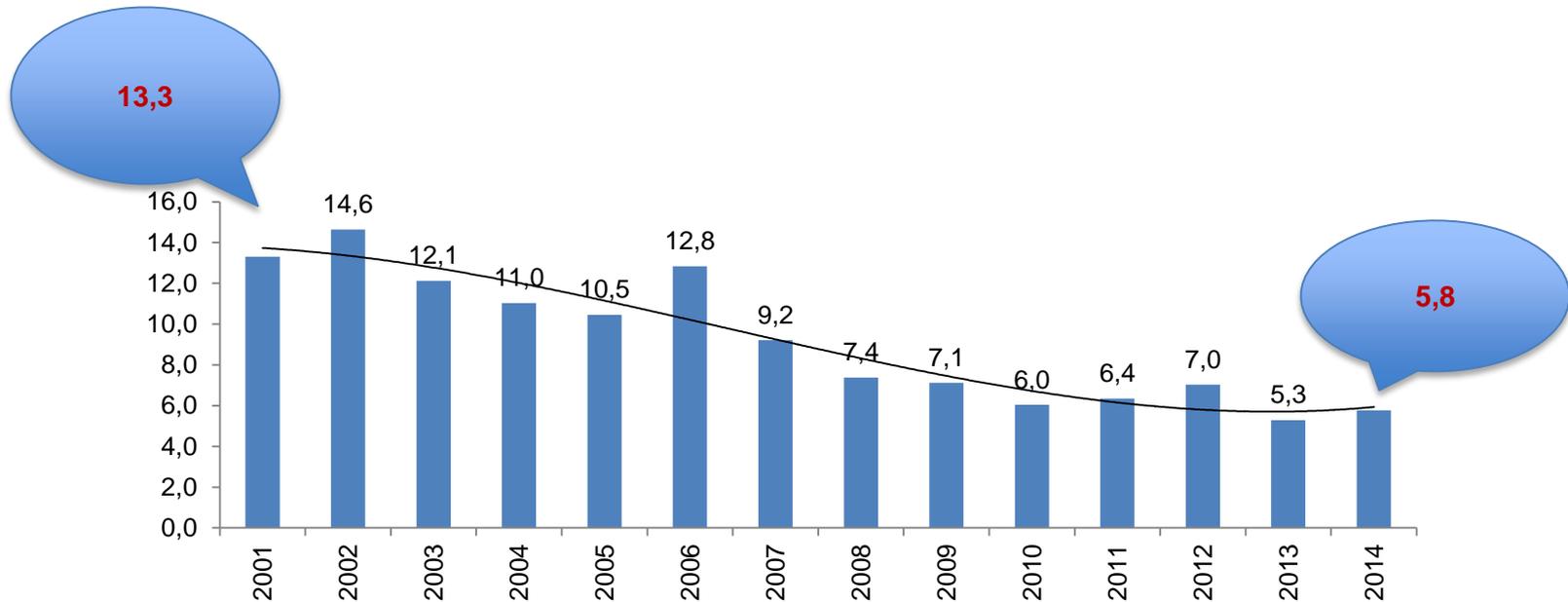


## Incidenti, feriti e morti. Anni 2001-2014. Abruzzo



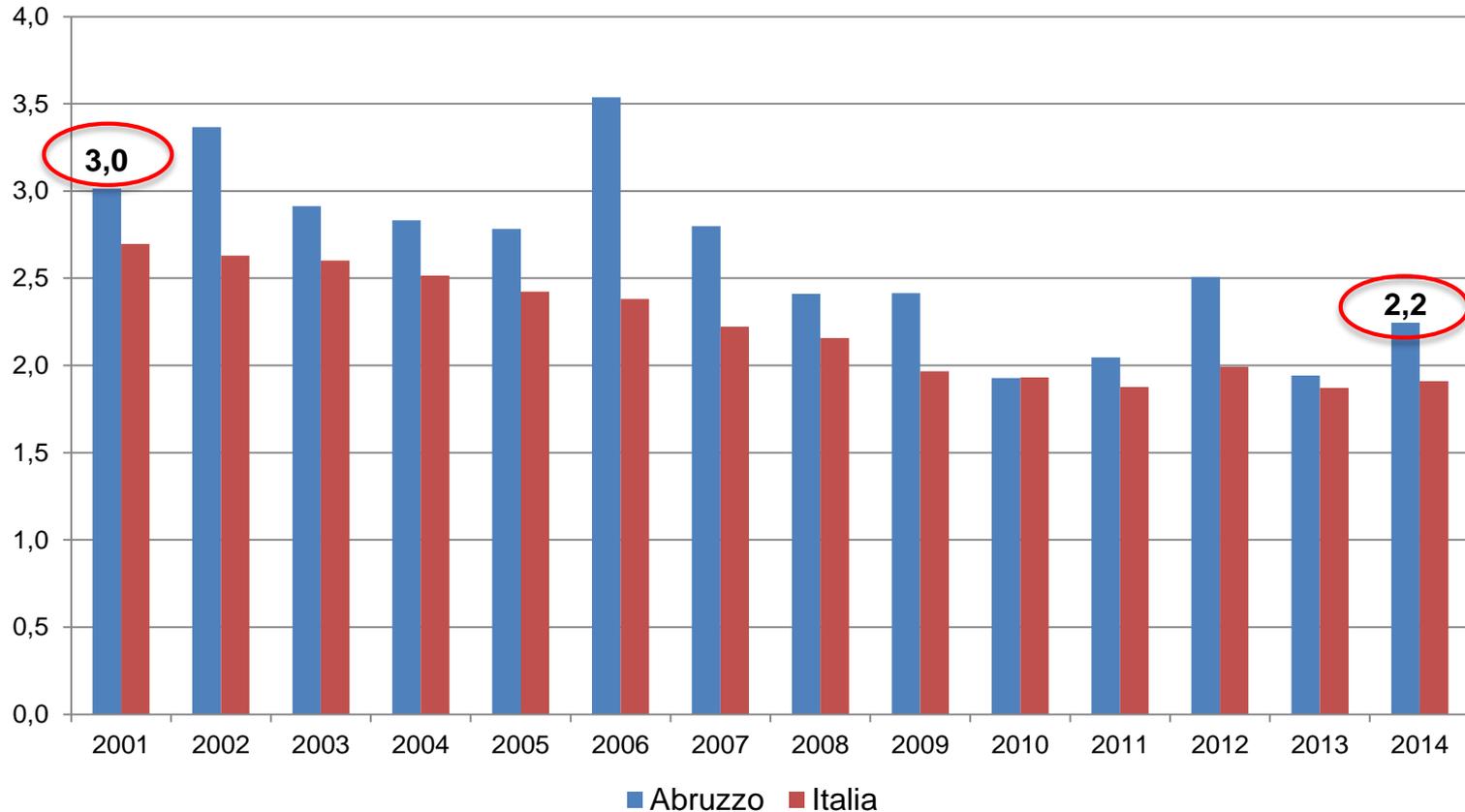
Dal 2001 al 2014 in Abruzzo si riducono in maniera rilevante incidenti, morti e feriti

## Morti per 100.000 abitanti. Anni 2001-2014. Abruzzo



Dal 2001 al 2014 il numero di morti per 100.00 abitanti è passato da 13,3 a 5,8

## Indice di mortalità. Anni 2001-2014. Abruzzo e Italia



Anche l'indice di mortalità è diminuito passando da 3,0 a 2,2 rimanendo comunque quasi sempre superiore al dato nazionale.

## Indici di mortalità e gravità per provincia. Abruzzo. Anni 2014 e 2010

Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in **Abruzzo** le **vittime della strada** si riducono del **2,5%** (-17,8% in Italia).

In questo periodo l' **Abruzzo** registra però un aumento sia dell' **indice di mortalità** che di quello di **gravità** a fronte di una stabilità dei due indici a livello nazionale.

A livello provinciale i **due profili** da evidenziare sono relativi alla

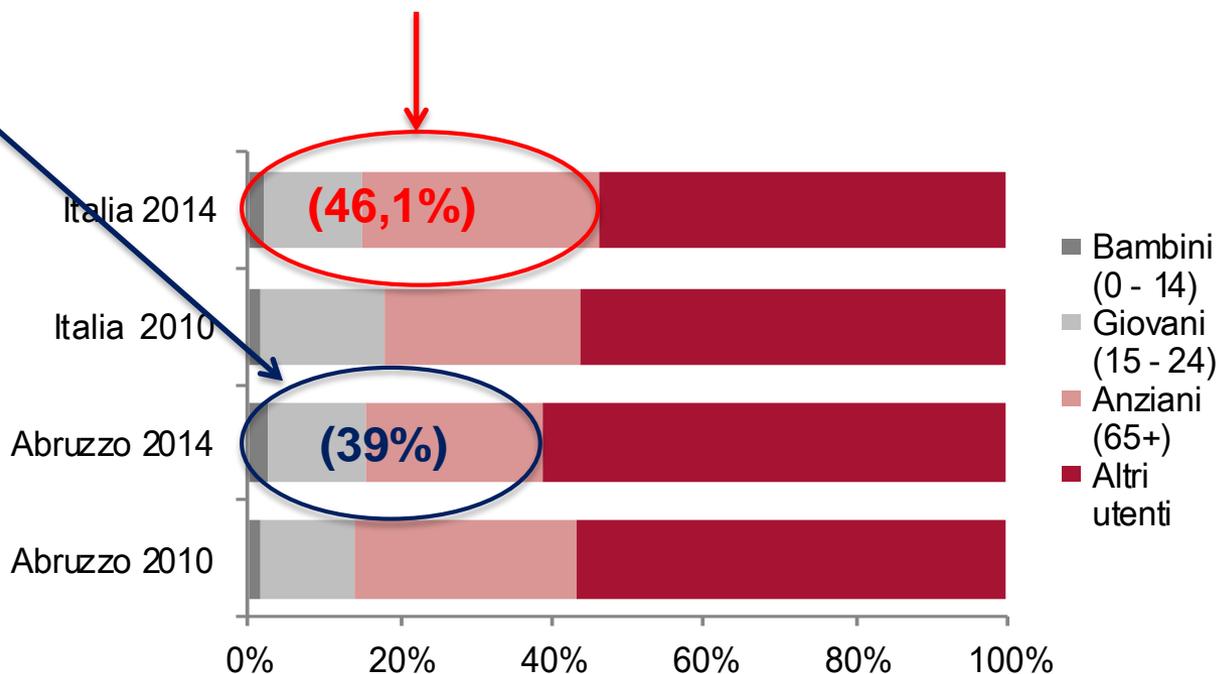
- **provincia di Teramo** l'unica a subire una riduzione dei due indici.
- **provincia di Chieti** che registra gli aumenti più pronunciati dei due indici.

PROVINCE	2014		2010	
	Indice di mortalità	Indice di gravità	Indice di mortalità	Indice di gravità
L'Aquila	3,0	1,8	2,8	1,7
Teramo	1,7	1,1	1,8	1,2
Pescara	1,5	1,0	1,4	1,0
Chieti	3,0	1,9	1,9	1,1
Abruzzo	2,2	1,5	1,9	1,2
Italia	1,9	1,3	1,9	1,3

## Il quadro regionale

### Utenti vulnerabili per età morti in incidente stradale. Abruzzo e Italia. Anni 2010 e 2014. Valori Percentuali

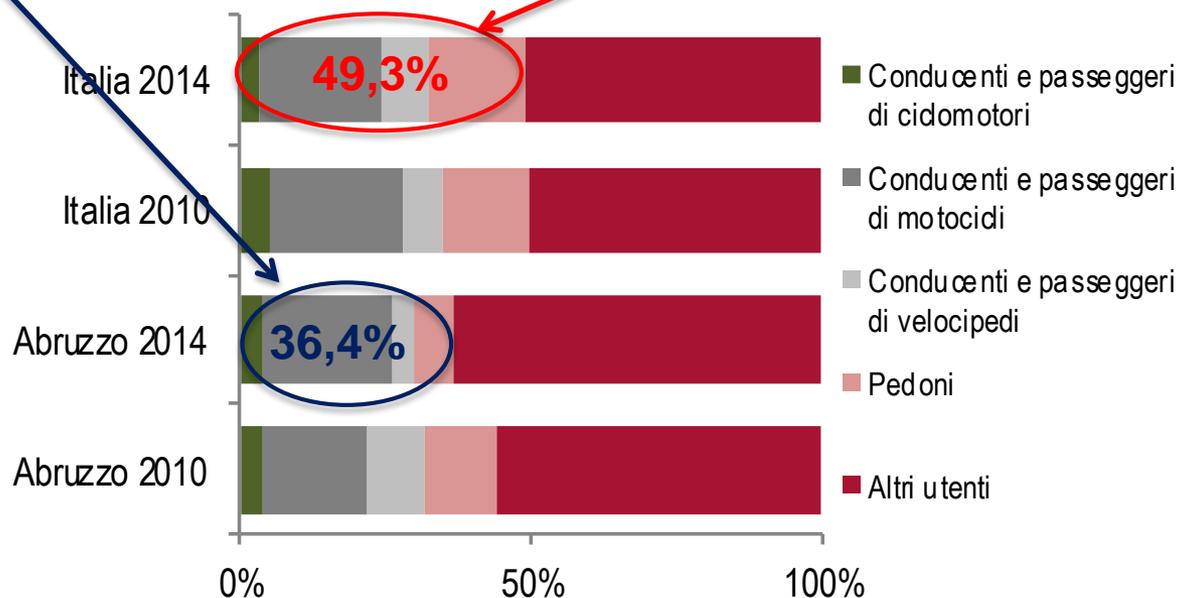
In **Abruzzo** l'incidenza di utenti vulnerabili per l'età, deceduti per incidenti stradali è inferiore alla **media nazionale**



## Il quadro regionale

### Utenti vulnerabili per ruolo morti in incidente stradale. Abruzzo e Italia. Anni 2010 e 2014. Valori Percentuali

In Abruzzo l'incidenza di utenti vulnerabili per ruolo (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), deceduti per incidenti stradali è inferiore di circa 13 punti al **dato nazionale**



# Il quadro regionale

## Morti per categoria di utenti e classe di età. Abruzzo. Anno 2014

CLASSE D'ETA'	Valori assoluti				Valori percentuali			
	Conducente	Persone trasportate	Pedone	Totale	Conducente	Persone trasportate	Pedone	Totale
< 14	-	1	1	2	-	7,1	20,0	2,6
15-29	13	4	-	17	22,4	28,6	-	22,1
30-44	13	3	2	18	22,4	21,4	40,0	23,4
45-64	20	-	1	21	34,5	0,0	20,0	27,3
65 +	12	5	1	18	20,7	35,7	20,0	23,4
Età imprecisata	-	1	-	1	-	7,1	-	1,3
<b>Totale</b>	<b>58</b>	14	5	77	100	100	100	100

**Il 20,7% dei conducenti deceduti è costituito da over65**

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

# Il quadro regionale

## Feriti per categoria di utenti e classe di età. Abruzzo. Anno 2014

CLASSE D'ETA'	Valori assoluti				Valori percentuali			
	Conducente	Persone trasportate	Pedone	Totale	Conducente	Persone trasportate	Pedone	Totale
< 14	25	211	27	263	0,7	15,9	8,1	5,1
15-29	970	461	53	1.484	27,5	34,6	15,8	28,6
30-44	1.092	247	56	1.395	30,9	18,6	16,7	26,9
45-64	994	231	86	1.311	28,2	17,4	25,7	25,2
65 +	403	140	102	645	11,4	10,5	30,4	12,4
Età imprecisata	45	41	11	97	1,3	3,1	3,3	1,9
<b>Totale</b>	<b>3.529</b>	<b>1.331</b>	<b>335</b>	<b>5.195</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

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



**Il 30,4% dei pedoni feriti è costituito da over65**

Morti, feriti e indice di gravità per genere. Abruzzo. Anno 2014.

## MORTI

76,6% maschi  
23,4% femmine

## FERITI

58,8% di maschi  
41,2% femmine

## INDICE DI GRAVITA'

1,9 maschi  
0,8 femmine

$$IG = \left( \frac{M}{M + F} \right) * 100$$

# Il quadro regionale

## Morti e feriti per categoria di utenti e genere. Abruzzo. Anno 2014

CATEGORIA DI UTENTE	Morti		Feriti		Indice di gravità
	Valori assoluti	Composizione percentuale	Valori assoluti	Composizione percentuale	
	<b>MASCHI</b>				
Conducente	52	88,1	2.387	78,2	2,1
Persone trasportate	5	8,5	499	16,3	1,0
Pedone	2	3,4	168	5,5	1,2
<b>Totale maschi</b>	<b>59</b>	<b>100,0</b>	<b>3.054</b>	<b>100</b>	<b>1,9</b>
	<b>FEMMINE</b>				
Conducente	6	33,3	1.142	53,3	0,5
Persone trasportate	9	50,0	832	38,9	1,1
Pedone	3	16,7	167	7,8	1,8
<b>Totale femmine</b>	<b>18</b>	<b>100,0</b>	<b>2.141</b>	<b>100,0</b>	<b>0,8</b>
	<b>MASCHI e FEMMINE</b>				
Conducente	58	75,3	3.529	67,9	1,6
Persone trasportate	14	18,2	1.331	25,6	1,0
Pedone	5	6,5	335	6,4	1,5
<b>Totale</b>	<b>77</b>	<b>100,0</b>	<b>5.195</b>	<b>100,0</b>	<b>1,5</b>

## Il quadro regionale

### Incidenti stradali, morti e feriti per categoria della strada. Abruzzo. Anno 2014

AMBITO STRADALE	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità	Indice di lesività
Strade urbane	2.335	28	3.372	1,2	144,4
Autostrade e raccordi	256	10	460	3,9	179,7
Altre strade	838	39	1.363	4,7	162,7
Totale	3.429	77	5.195	2,2	151,5

***In termini relativi la «forbice» è più ampia  
Questo spiega l'alto valore dell'indice di lesività***

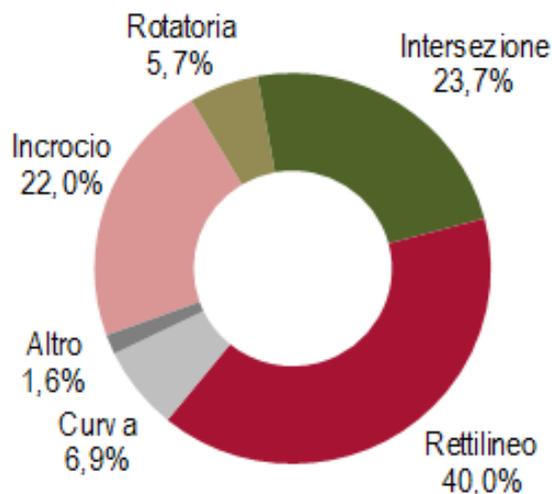
*Sono incluse nella categoria 'Altre strade'*

- le strade Statali,*
- le strade Regionali*
- le strade Provinciali fuori dell'abitato*
- le strade Comunali extraurbane.*

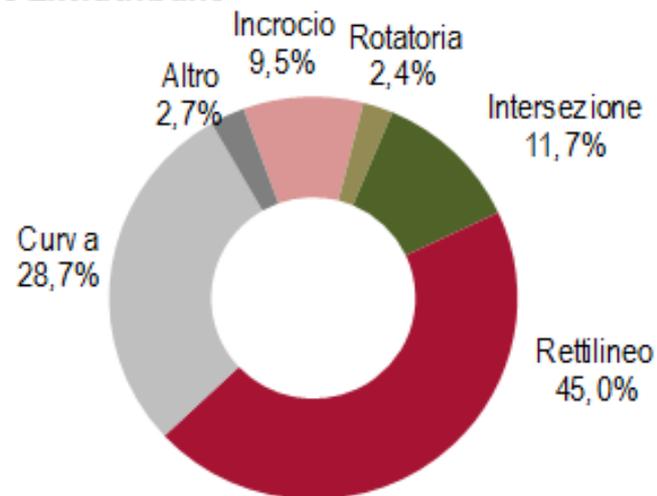
# Il quadro regionale

## Incidenti stradali per caratteristica della strada e ambito stradale. Abruzzo. Anno 2014

### Strade Urbane



### Strade Extraurbane



### STRADE URBANE

Rettilineo (40,0%)  
Intersezione (23,7)  
Incrocio (22,0)

### STRADE EXTRAURBANE

Rettilineo (45,0%)  
Curva (28,7)  
Intersezione (11,7)

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

## Le circostanze degli incidenti stradali. Abruzzo. Anno 2014

### Strade urbane

- Mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo (**24,1%**)
- Velocità troppo elevata (**15,8%**)
- Guida distratta (**10,6%**)

Costituiscono nel complesso il **50,6%** dei casi.

***In città il non-rispetto della precedenza è la circostanza più diffusa.***

### Strade extraurbane

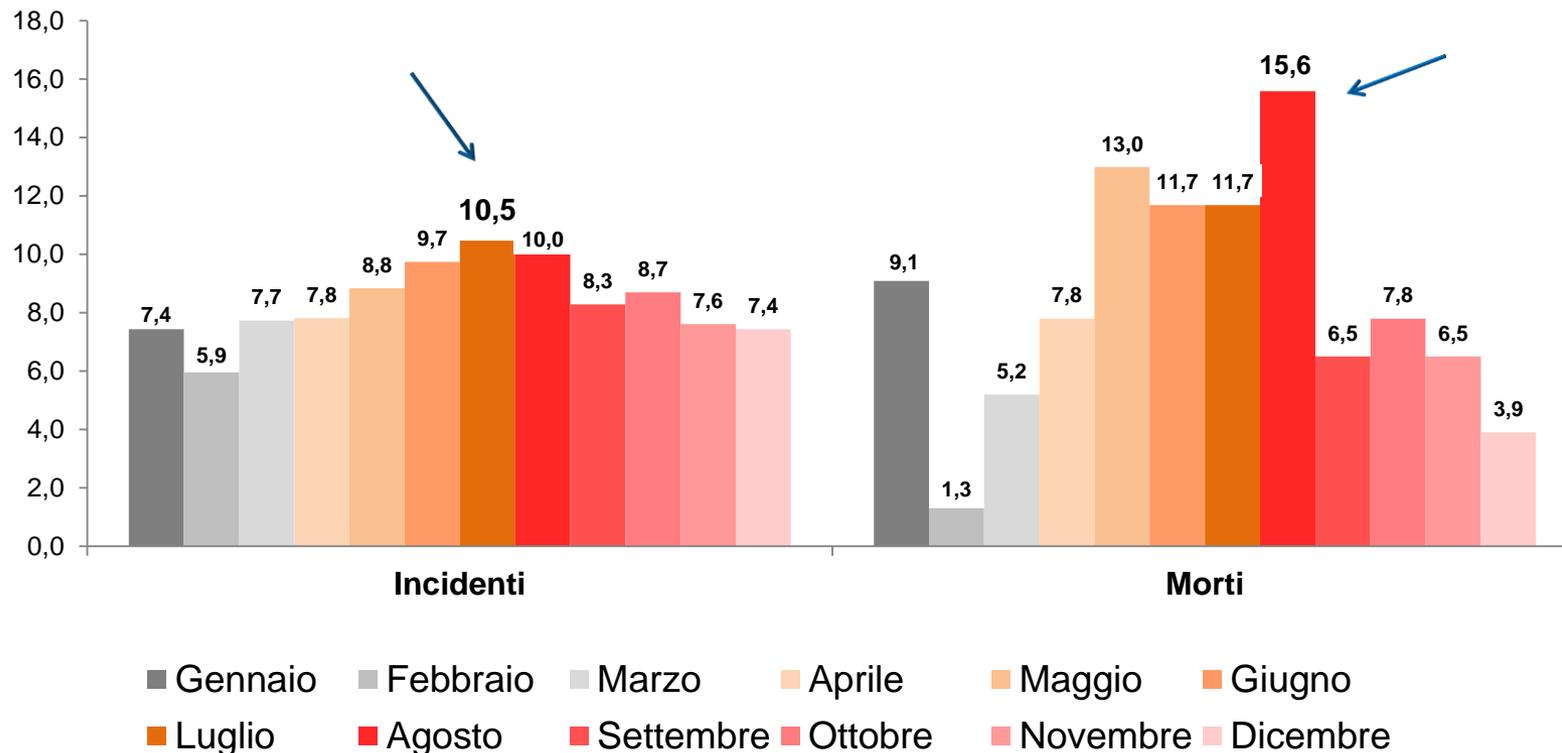
- Guida distratta (**19,8%**)
- Velocità troppo elevata (**19,4%**)
- Mancato rispetto della distanza di sicurezza (**10,6%**)
- Costituiscono nel complesso quasi **49,9%** dei casi

***Sulle strade extraurbane la distrazione rappresenta il rischio più elevato di incidente.***

# Il quadro regionale

## Incidenti stradali e morti per mese. Abruzzo. Anno 2014. Valori percentuali

Valori percentuali



Mese con maggiore concentrazione di incidenti: **Luglio (10,5%)**.

Mese con maggior numero di persone decedute: **Agosto (15,6%)**.

# Il quadro regionale

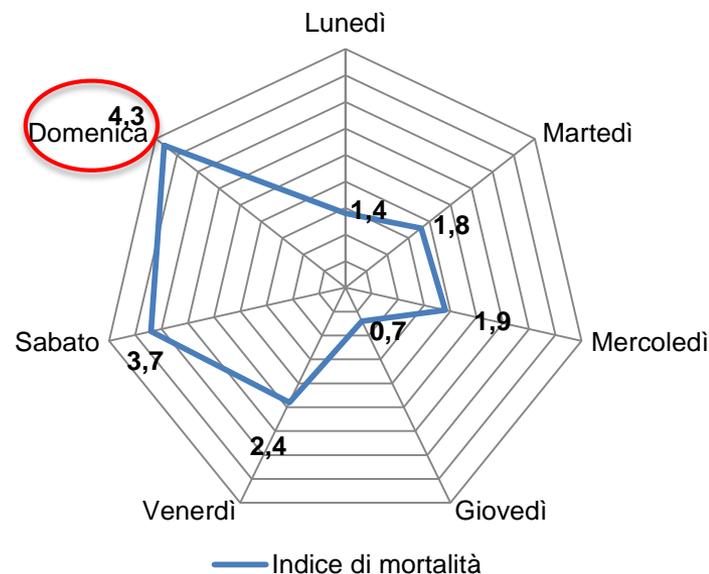
## Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana. Abruzzo. Anno 2014

GIORNI DELLA SETTIMANA	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì	14,9	9,1	14,9
Martedì	16,1	13,0	15,4
Mercoledì	15,4	13,0	14,1
Giovedì	13,4	3,9	12,8
Venerdì	13,6	14,3	13,6
Sabato	15,1	24,7	16,2
Domenica	11,4	22,1	13,0
Totale	100	100	100

Giorno con maggiore concentrazione di incidenti  
Martedì (16,1%).

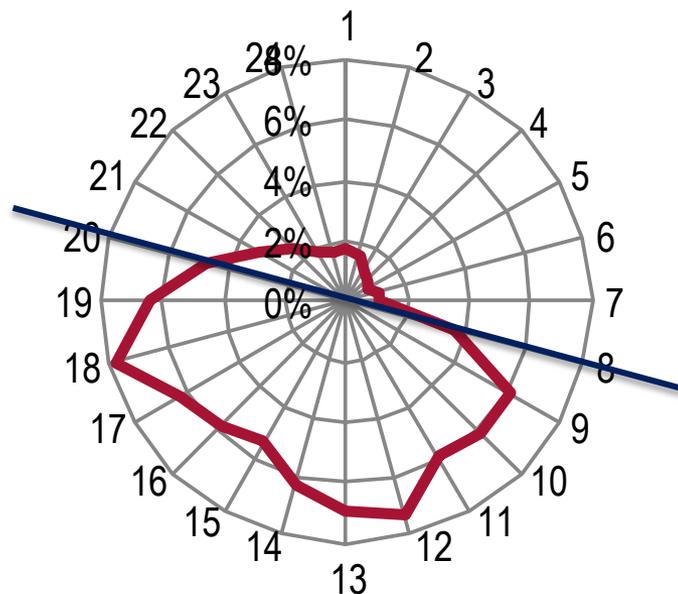
Giorno con maggiore concentrazione di **morti**  
Sabato (24,7%).

Giorno con maggiore concentrazione di **feriti**  
Sabato (16,2%).

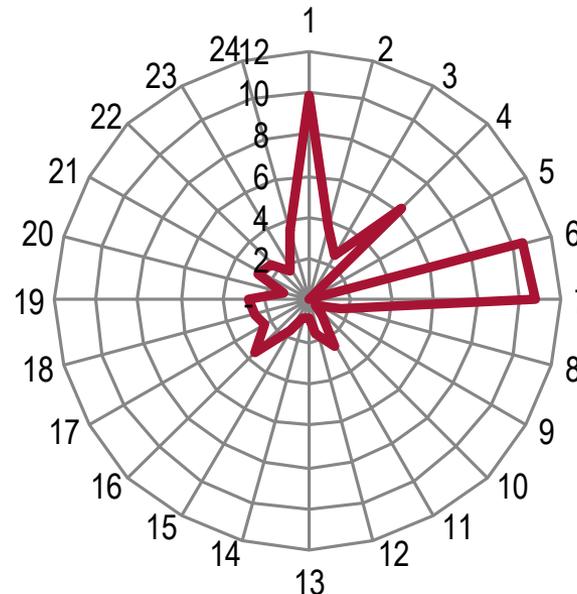


# Il quadro regionale

## Incidenti stradali per ora del giorno. Abruzzo. Anno 2014



**Incidenti**

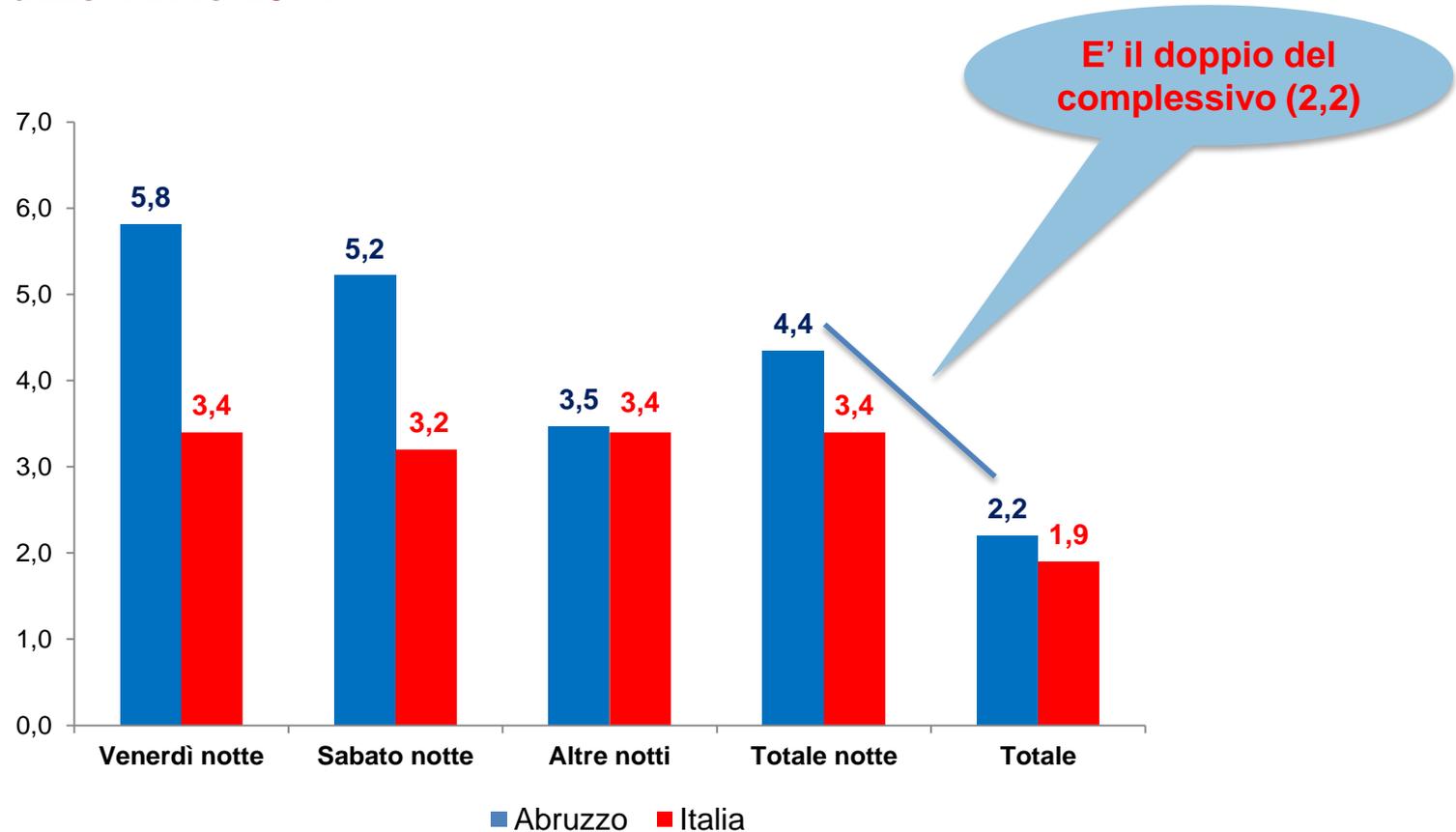


**Indice di mortalità**

Quasi il **75%** degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20 ma l'indice di mortalità è raggiunge i valori più elevati nella fascia oraria tra le 5 e le 7

## Il quadro regionale

Indice di mortalità per giorno della settimana durante la notte.  
Abruzzo. Anno 2014



*Rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti per 100.  
Fascia oraria notturna tra le 22 e le 6.*

# Il quadro regionale

**Incidenti stradali secondo la natura. Abruzzo. Anno 2014**  
**Valori assoluti, valori percentuali e indice di mortalità**

Le tipologie più  
pericolose

NATURA DELL'INCIDENTE	Valori assoluti			Composizione percentuale			Indice di mortalità
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Scontro frontale	242	14	455	7,1	18,2	8,8	5,8
Scontro frontale-laterale	1.318	16	2.079	38,4	20,8	40,0	1,2
Scontro laterale	288	1	395	8,4	1,3	7,6	0,3
Tamponamento	596	9	1.042	17,4	11,7	20,1	1,5
Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto	111	4	167	3,2	5,2	3,2	3,6
<b>Totale incidenti tra veicoli</b>	<b>2.555</b>	<b>44</b>	<b>4.138</b>	<b>74,5</b>	<b>57,1</b>	<b>79,7</b>	<b>1,7</b>
Investimento di pedone	307	5	341	9,0	6,5	6,6	1,6
Urto con veicolo in sosta	38	2	40	1,1	2,6	0,8	5,3
Urto con ostacolo accidentale	164	6	214	4,8	7,8	4,1	3,7
Fuoriuscita	332	20	425	9,7	26,0	8,2	6,0
Frenata improvvisa	5	-	5	0,2	-	0,1	-
Caduta da veicolo	28	-	32	0,8	-	0,6	-
<b>Totale incidenti a veicoli isolati</b>	<b>874</b>	<b>33</b>	<b>1.057</b>	<b>25,5</b>	<b>42,9</b>	<b>20,4</b>	<b>3,8</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>3.429</b>	<b>77</b>	<b>5.195</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>2,2</b>

# Dati comunali

Incidenti stradali, morti e feriti nei comuni capoluogo e nei comuni con almeno 15.000 abitanti.  
Abruzzo. Anno 2014. valori assoluti e indicatori

CAPOLUOGHI Altri Comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti per 1.000 ab.	Morti per 100.000 ab.	Feriti per 100.000 ab.	Indice di mortalità	Indice di lesività
Pescara	507	4	697	4,2	3,3	574,4	0,8	137,5
L'Aquila	234	4	357	3,3	5,7	505,7	1,7	152,6
Teramo	157	1	230	2,9	1,8	419,3	0,6	146,5
Montesilvano	168	1	227	3,2	1,9	426,7	0,6	135,1
Chieti	159	1	249	3,0	1,9	475,5	0,6	156,6
Avezzano	126	2	197	3,0	4,7	465,7	1,6	156,3
Vasto	129	4	206	3,2	9,8	505,4	3,1	159,7
Lanciano	122	1	185	3,4	2,8	518,9	0,8	151,6
Roseto degli Abruzzi	70	-	102	2,7	-	400,4	-	145,7
Francoforte al Mare	114	1	148	4,5	4,0	585,4	0,9	129,8
Sulmona	40	1	70	1,6	4,0	281,0	2,5	175,0
Giulianova	100	2	148	4,2	8,3	615,9	2,0	148,0
Ortona	88	7	124	3,7	29,5	522,8	8,0	140,9
San Salvo	24	1	34	1,2	5,0	171,0	4,2	141,7
Spoltore	56	1	84	2,9	5,2	436,5	1,8	150,0
Martinsicuro	68	-	104	4,2	-	643,8	-	152,9
Silvi	53	1	73	3,4	6,4	468,9	1,9	137,7

# Dati comunali

Incidenti stradali, morti e feriti per categoria della strada nei comuni capoluogo e nei comuni con almeno 15.000 abitanti. Abruzzo. Anno 2014. Valori assoluti

CAPOLUOGHI Altri Comuni	Strade urbane			Strade extra-urbane		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Pescara	469	4	647	38	-	50
L'Aquila	158	1	234	76	3	123
Teramo	111	-	143	46	1	87
Montesilvano	65	-	224	3	-	3
Chieti	143	-	218	16	1	31
Avezzano	102	2	153	24	-	44
Vasto	91	1	141	38	3	65
Lanciano	99	1	150	23	-	35
Roseto degli Abruzzi	50	-	76	20	-	26
Francavilla al Mare	106	-	138	8	1	10
Sulmona	26	1	37	14	-	33
Giulianova	94	2	139	6	-	9
Ortona	40	1	50	48	6	74
San Salvo	18	-	26	6	1	8
Spoltore	27	1	42	29	-	42
Martinsicuro	53	-	77	15	-	27
Silvi	41	1	52	12	-	21



**per l'attenzione**

*Imparare è un'esperienza,  
tutto il resto è informazione.  
Albert Einstein*

[dispalat@istat.it](mailto:dispalat@istat.it)

## Glossario

**Ciclomotore:** Veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, se termico, e con capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h.

**Classificazione delle Aree:** al fine di individuare le aree interne del Paese, il Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica ha classificato i comuni italiani in funzione del loro ruolo nell'organizzazione del territorio, definendo **6 aree funzionali** all'analisi dei flussi di traffico e dell'incidentalità: **Polo, Polo intercomunale, Cintura, Intermedio, Periferico e Ultra periferico**. In linea generale, il Polo è individuato nel comune (o in più comuni contigui: Polo intercomunale) che offre un insieme di servizi essenziali (istruzione superiore, servizi sanitari e servizi di trasporto ferroviario), capaci di generare bacini di utenza e fungere da "attrattori" e quindi anche di generare flussi di traffico. I restanti comuni vengono classificati in **4 fasce**, a seconda dei diversi livelli di perifericità, determinati sulla base delle distanze degli stessi dai poli di attrazione. Quindi:

Cintura – comuni che hanno una distanza non superiore a 20 minuti dal Polo più vicino

Intermedi - Comuni che distano tra i 21 ed i 40 minuti

Periferici - Comuni che distano tra i 41 ed i 75 minuti

Ultra periferici - Comuni che distano oltre i 75 minuti

**Feriti:** le persone che hanno subito lesioni, di qualsiasi gravità, al proprio corpo a seguito dell'incidente. Non esiste a oggi una definizione unica, adottata da tutti i Paesi Ue, per i “feriti gravi”; la Commissione europea ha proposto l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi “Maximum Abbreviated Injury Scale” (MAIS). Il ferito grave si rileva con un livello  $MAIS \geq 3$ .

**Incidente stradale:** gli incidenti compresi nell'universo oggetto di analisi sono quelli che si verificano in una strada aperta alla circolazione pubblica, in seguito ai quali una o più persone sono rimaste ferite o uccise e nei quali almeno un veicolo è rimasto implicato.

**Indice di gravità o pericolosità (IG):** rapporto tra il numero dei decessi e il numero totale dei decessi e dei feriti, x 100.

**Indice di lesività (IF):** rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti, x 100.

**Indice di mortalità (IM):** rapporto tra il numero dei decessi e il numero degli incidenti, x 100.

**Morti:** le persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o quelle decedute dal secondo al trentesimo giorno, a partire da quello dell'incidente compreso.

**Motociclo:** Motoveicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente.

**Tasso di mortalità standardizzato:** media ponderata dei tassi specifici di mortalità. La standardizzazione per età è effettuata utilizzando come popolazione tipo la popolazione italiana al censimento 2011, ripartita in classi di età quinquennali, con l'ultima classe aperta (85 e oltre).

**Tasso di lesività standardizzato:** media ponderata dei tassi specifici di lesività. La standardizzazione per età è effettuata utilizzando come popolazione tipo la popolazione italiana al censimento 2011, ripartita in classi di età quinquennali, con l'ultima classe aperta (85 e oltre).

**Velocipede:** veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta e, infine, interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.

## Chi sono gli utenti vulnerabili

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) Orizzonte 2020 definisce «**Utenti vulnerabili**» i pedoni, i ciclisti e gli utenti di veicoli a due ruote a motore.

Questa utenza, sia perché non protetta da strutture esterne, sia perché composta in maniera cospicua da bambini e soprattutto da anziani, risulta essere particolarmente esposta al rischio di riportare lesioni gravi o mortali come conseguenza di incidenti stradali.

