

# INCIDENTI STRADALI IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

## Anno 2014

Nel 2014 si sono verificati in Piemonte 11.445 incidenti stradali, che hanno causato la morte di 265 persone e il ferimento di altre 16.463. Rispetto all'anno precedente si registra un incremento degli incidenti (+1,7%), dei morti (+2,3%) e dei feriti (+0,5%), in controtendenza rispetto alle variazioni rilevate nell'intero Paese (rispettivamente -2,5%, -0,6%, e -2,7%).

In Valle d'Aosta i 295 incidenti registrati hanno causato la morte di 13 persone e il ferimento di altre 411. Rispetto all'anno precedente diminuiscono incidenti (-6,3%) e feriti (-8,3%), ma aumentano i decessi (Prospetto 1).

### PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

Anni 2013 e 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

PROVINCE	2014			2013			Variazioni % 2014/2013		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Torino	6.101	107	9.007	5.882	123	8.871	3,7	-13,0	1,5
Vercelli	437	17	626	415	13	574	5,3	30,8	9,1
Novara	1.012	31	1.322	1.063	19	1.444	-4,8	63,2	-8,4
Cuneo	1.205	42	1.811	1.245	48	1.860	-3,2	-12,5	-2,6
Asti	508	11	683	455	16	619	11,6	-31,3	10,3
Alessandria	1.347	37	1.865	1.466	29	2.056	-8,1	27,6	-9,3
Biella	414	12	554	343	4	433	20,7	200,0	27,9
Verbania	421	8	595	390	7	517	7,9	14,3	15,1
<b>Piemonte</b>	<b>11.445</b>	<b>265</b>	<b>16.463</b>	<b>11.259</b>	<b>259</b>	<b>16.374</b>	<b>1,7</b>	<b>2,3</b>	<b>0,5</b>
Aosta	295	13	411	315	7	448	-6,3	85,7	-8,3
<b>Valle D'Aosta</b>	<b>295</b>	<b>13</b>	<b>411</b>	<b>315</b>	<b>7</b>	<b>448</b>	<b>-6,3</b>	<b>85,7</b>	<b>-8,3</b>
<b>Italia</b>	<b>177.031</b>	<b>3.381</b>	<b>251.147</b>	<b>181.660</b>	<b>3.401</b>	<b>258.093</b>	<b>-2,5</b>	<b>-0,6</b>	<b>-2,7</b>

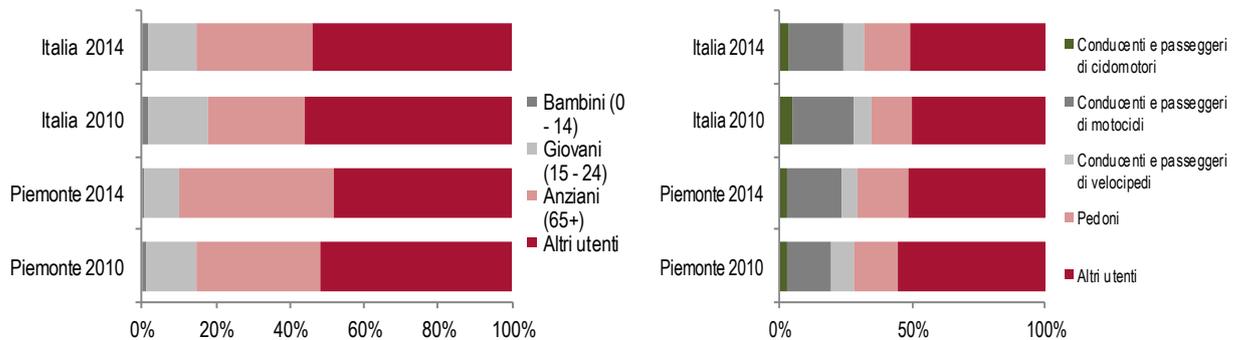
### Posizionamento del Piemonte rispetto agli obiettivi europei

Il Terzo e il Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, rispettivamente per i due decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidenti stradali con una particolare attenzione, nel decennio in corso, agli utenti vulnerabili. La regione Piemonte si posiziona tra quelle che hanno conseguito riduzioni in linea con la media nazionale: nel 2014 i decessi si sono ridotti del 52,9% rispetto all'anno 2001 (Italia -52,4%, Cartogrammi in allegato).

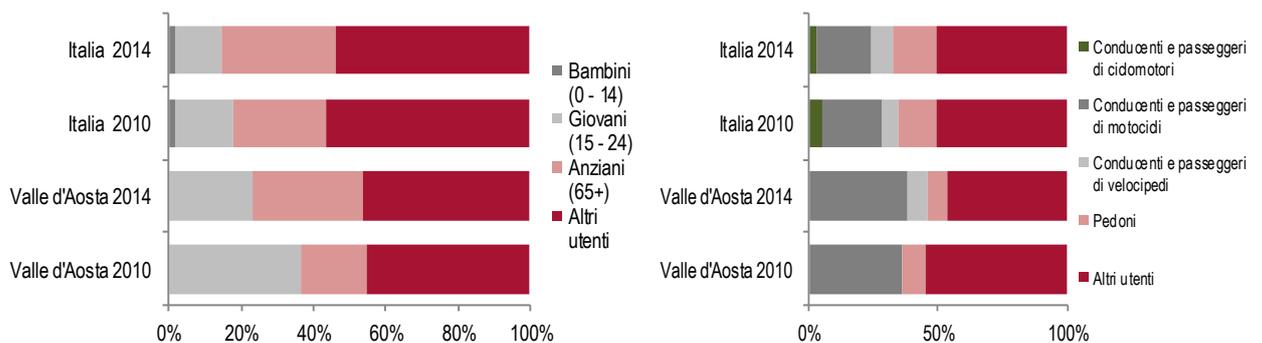
Nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) in Piemonte le vittime della strada si riducono di circa il 19% (-17,8% in Italia). L'indice di mortalità passa fra il 2010 e il 2014 da 3,3 a 1,9 per la provincia di Verbania, che registra la migliore performance. Le province di Alessandria e Biella evidenziano le maggiori difficoltà nel perseguire l'obiettivo con valori dell'indice che passano, rispettivamente da 2,2 a 2,8 e da 2,3 a 2,9. La Valle d'Aosta, invece, è tra le regioni in cui la riduzione dei decessi è inferiore alla media di periodo (-18,8% rispetto al 2001). Inoltre, nel primo periodo di attuazione del Quarto programma (2010-2014) cresce il numero di vittime della strada (da 11 a 13, pari al 18%).

Il conseguimento di miglioramenti significativi appare più problematico per gli utenti vulnerabili per l'età (bambini, giovani e anziani). Sia in Piemonte che in Valle d'Aosta l'incidenza sul totale di utenti vulnerabili per l'età deceduti in incidenti stradali (rispettivamente, 51,7% e 53,8%) è superiore alla media Italia (46,1%) con differenze riguardo ai tre gruppi considerati (Figura 1). Anche il peso relativo degli utenti vulnerabili per l'età feriti è leggermente superiore rispetto alla media Italia (35,8% contro 35,3%); complessivamente, nel 2014 in Piemonte sono state ferite 5.888 persone tra bambini, giovani e anziani, in Valle d'Aosta 161 persone per gli stessi gruppi (39,2% del totale). Nel suo insieme gli utenti vulnerabili per età feriti sono in diminuzione rispetto al 2010 (-18,6% per il Piemonte, -11,5% per la Valle d'Aosta) ma in crescita fra gli anziani (+3,5% in Piemonte e +27,1% in Valle D'Aosta). Riguardo agli utenti vulnerabili per ruolo (conducenti/passeggeri dei veicoli a due ruote e pedoni) che hanno perso la vita, il peso relativo sul totale dei deceduti in Piemonte (48,7%) risulta in linea con il dato medio nazionale (49,3%) (Figura 1a e 1b).

**FIGURA 1a. UTENTI VULNERABILI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER ETA' E RUOLO IN PIEMONTE E IN ITALIA.**  
Anni 2010 e 2014, valori percentuali



**FIGURA 1b. UTENTI VULNERABILI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER ETA' E RUOLO IN VALLE D'AOSTA E IN ITALIA.**  
Anni 2010 e 2014, valori percentuali



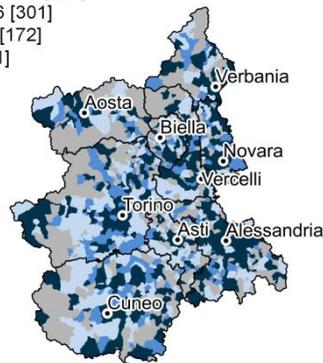
### Il rischio di incidente stradale

In Piemonte l'indice di lesività diminuisce tra il 2013 e il 2014, da 145,4 a 143,8, mentre quello di mortalità rimane sostanzialmente stabile a 2,3. In Valle d'Aosta entrambi gli indici sono complessivamente in aumento, da 2,2 a 2,3 e da 142,2 a 151,5. La pericolosità rimane alta lungo le principali arterie che collegano Torino con Milano, Genova, Savona e Piacenza e la stessa Aosta, nei comuni della cintura di Torino e di Alessandria e, soprattutto, nei comuni a ridosso dei confini delle province di Biella, Novara e Vercelli (Figura 2). L'indice di mortalità è in crescita nei comuni di Biella, Novara, Asti e in alcune zone a sud della Provincia di Torino e a nord della città di Cuneo (Figura 3).

**FIGURA 2. INCIDENTALITÀ STRADALE, PIEMONTE E VALLE D'AOSTA. Anno 2014, indicatori**
**Incidenti per 1.000 abitanti**

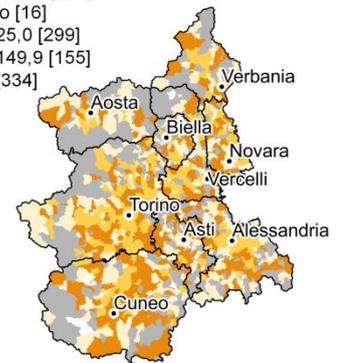
tutti i comuni [1280]

- nessun incidente [476]
- minore di 1,6 [301]
- da 1,6 a 2,2 [172]
- oltre 2,2 [331]


**Indice di lesività**

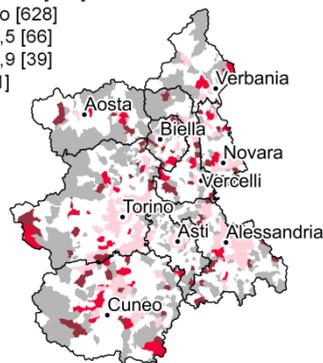
tutti i comuni [1280]

- nessun incidente [476]
- nessun ferito [16]
- minore di 125,0 [299]
- da 125,0 a 149,9 [155]
- oltre 149,9 [334]


**Indice di mortalità**

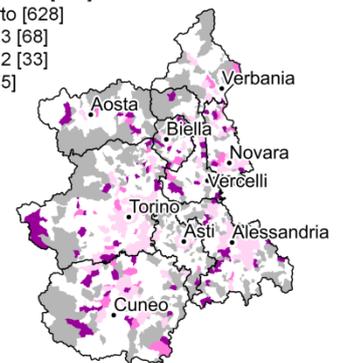
tutti i comuni [1280]

- nessun incidente [476]
- nessun morto [628]
- minore di 12,5 [66]
- da 12,5 a 24,9 [39]
- oltre 24,9 [71]


**Indice di gravità**

tutti i comuni [1280]

- nessun incidente [476]
- nessun morto [628]
- minore di 8,3 [68]
- da 8,3 a 14,2 [33]
- oltre 14,2 [75]

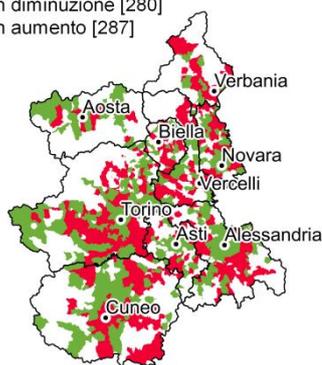

**FIGURA 3. INDICE DI LESIVITÀ E DI MORTALITÀ, PIEMONTE E VALLE D'AOSTA.**

Anni 2013-2014, variazioni percentuali

**Variazioni indice di lesività**

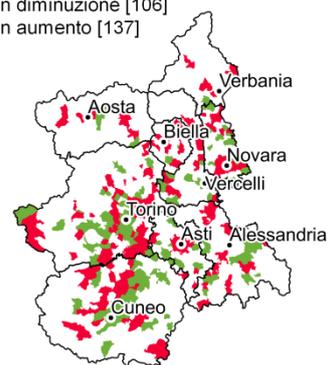
tutti i comuni [1280]

- variazioni in diminuzione [280]
- variazioni in aumento [287]


**Variazioni indice di mortalità**

tutti i comuni [1280]

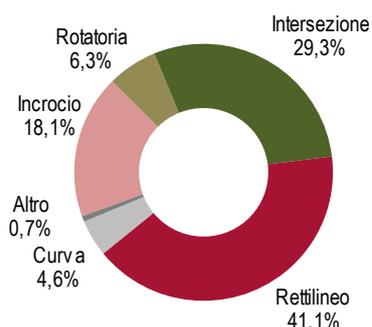
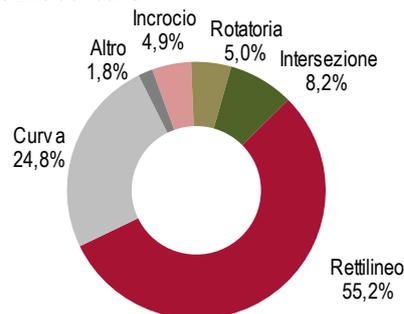
- variazioni in diminuzione [106]
- variazioni in aumento [137]



Nel 2014 il maggior numero di incidenti (8.330, il 72,8% del totale in Piemonte; 190 casi, quasi il 65% del totale in Valle d'Aosta) si è verificato sulle strade urbane provocando in Piemonte 110 morti (41,5% del totale) e 11.501 feriti (69,9%). Gli incidenti più gravi continuano ad avvenire lungo le strade extraurbane sia in Piemonte che in Valle d'Aosta: in particolare nella prima si registrano 5,7 decessi ogni 100 incidenti sulle strade statali, provinciali, regionali e comunali extraurbane contro 3,2 decessi in autostrada e 1,3 sulle strade urbane. Rispetto all'anno precedente i sinistri restano stabili in ambito urbano, aumentano del 13,8% sulle autostrade e del 3% lungo le altre strade extraurbane (Cartogrammi in allegato).

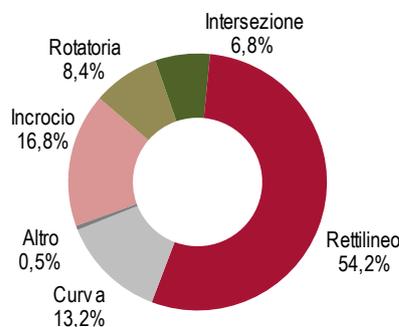
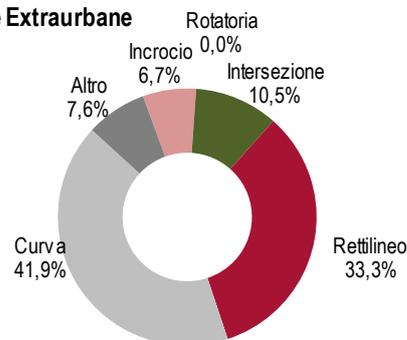
In Piemonte, la quota più elevata di incidenti avviene lungo un rettilineo, sia sulle strade urbane (41,1% del totale) che su quelle extraurbane (55,2%). In ambito urbano gli incidenti che si verificano nei pressi di una intersezione rappresentano il 29,3% del totale, seguono quelli che avvengono in corrispondenza degli incroci (18,1%) e delle rotonde (6,3%). Sulle strade extraurbane il 24,8% degli incidenti si verifica in curva e l'8,2% in corrispondenza di una intersezione. In Valle d'Aosta la frequenza maggiore di incidenti in ambito urbano si registra sui rettilinei (54,2%), sulle strade extraurbane in curva (42%) (Figura 4a e 4b).

**FIGURA 4a. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER CARATTERISTICA DELLA STRADA E AMBITO STRADALE, PIEMONTE.** Anno 2014, valori percentuali <sup>(a)</sup>

**Strade Urbane**

**Strade Extraurbane**


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

**FIGURA 4b. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER CARATTERISTICA DELLA STRADA E AMBITO STRADALE, VALLE D'AOSTA.** Anno 2014, valori percentuali <sup>(a)</sup>

**Strade Urbane**

**Strade Extraurbane**


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

**I mesi e le ore più a rischio**

In Piemonte, il maggior numero di incidenti stradali si è verificato nel periodo primaverile ed estivo (ad eccezione del mese di agosto) e nel mese di novembre. Tra aprile e luglio si contano 4.156 incidenti (il 36,3% degli incidenti dell'anno) in cui hanno subito lesioni 5.983 persone (36,3%) e 86 sono decedute (32,5%) (Figura 5a). Circa il 78% degli incidenti ha luogo tra le 8 e le 20, ma l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati nella fascia oraria tra le 4 e le 5 del mattino (4,2 morti ogni 100 incidenti) e tra le 17 e le 18 (3,3), con valori superiori alla media giornaliera (2,3) (Figure 6a e 7a). Il venerdì e il sabato notte si concentra oltre il 44% degli incidenti notturni, il 33,3% delle vittime e il 47,1% dei feriti. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è in media pari a 2,1 decessi ogni 100 incidenti. Il valore massimo della mortalità non è raggiunto nelle notti del fine settimana, come generalmente avviene negli altri territori, ma nelle ore notturne degli altri giorni della settimana con 2,5 decessi ogni 100 incidenti (5,6 per le sole strade extraurbane).

In Valle d'Aosta gli incidenti stradali sono stati più frequenti nel mese di maggio e nel periodo estivo. L'indice di mortalità presenta dei picchi nella fascia oraria tra le 4 e le 6 del mattino (Figure 6b e 7b). Il venerdì e il sabato notte si concentra oltre la metà degli incidenti notturni, ma gli eventi mortali si verificano solo nelle altre notti (14,3 decessi ogni 100 incidenti).

FIGURA 5a. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, PIEMONTE.

Anno 2014, composizioni percentuali

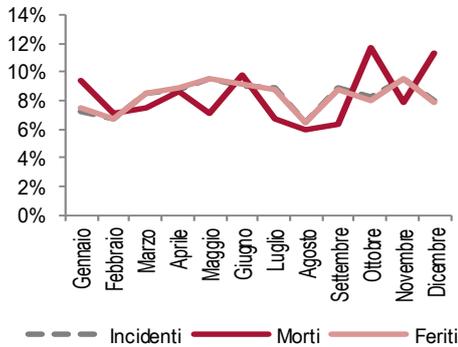


FIGURA 6a. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, PIEMONTE.

Anno 2014, valori percentuali

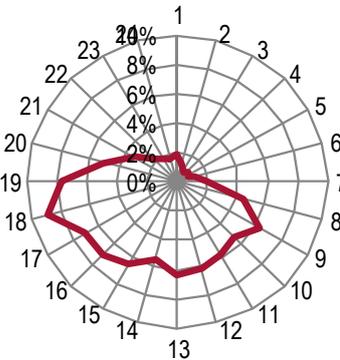


FIGURA 7a. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, PIEMONTE.

Anno 2014, indice di mortalità

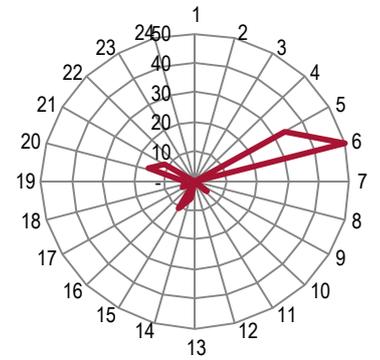


FIGURA 5b. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER MESE, VALLE D'AOSTA.

Anno 2014, composizioni percentuali

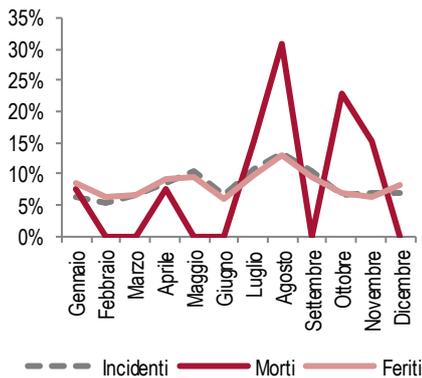


FIGURA 6b. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, VALLE D'AOSTA. Anno 2014, valori percentuali

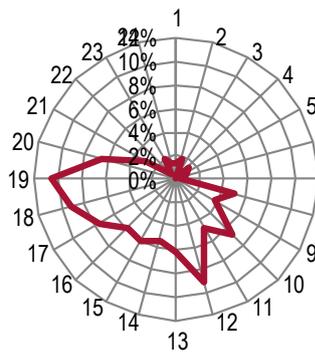
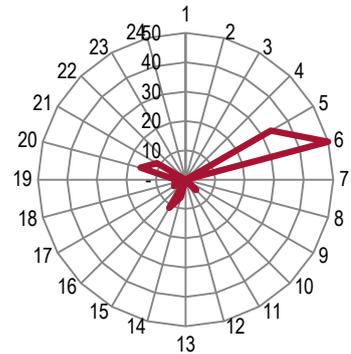


FIGURA 7b. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, VALLE D'AOSTA. Anno 2014, indice di mortalità



### Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Piemonte il 61,1% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani (Poli e Poli intercomunali)<sup>1</sup>; considerando anche i Comuni di Cintura, si arriva al 93,1% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti sono stati il 6,9% del totale regionale. Nei due Poli considerati complessivamente il numero degli incidenti aumenta rispetto al 2013 (+2,6%), il numero dei feriti rimane pressoché stabile (+0,5%), si riducono invece le vittime (-10%).

In Valle d'Aosta il 42,7% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli; considerando anche i Comuni di Cintura, si arriva all'80,7% del totale. Nei Comuni delle Aree interne, pertanto, gli incidenti sono stati il 19,3% del totale regionale (Prospetto 2).

Gli indicatori statistici di mortalità e gravità evidenziano in Piemonte una situazione critica nelle Aree interne, dove si registrano valori superiori al doppio della media regionale (rispettivamente 2,3 e 1,6). Il valore più elevato dell'indice di mortalità (6,5) si rileva nei Comuni Periferici, 4 punti sopra la media regionale, dove si registra anche il più elevato rapporto percentuale tra il numero dei morti e il complesso degli infortunati (indice di gravità: 4,4) (Tavola 12 e Cartogramma in allegato). Rispetto all'anno precedente gli indici di mortalità e di gravità rimangono sostanzialmente stabili nei Centri (rispettivamente pari a 2,1 e 1,4). Diminuisce invece, nella stessa macro area, il rapporto tra il numero dei feriti e il numero degli incidenti (da 145,5 feriti ogni 100 incidenti a 143,5).

<sup>1</sup>In Piemonte si contano 30 comuni che, caratterizzandosi come centri di offerta di servizi, sono classificati come Polo o Polo intercomunale. In questi comuni risiede circa il 44% della popolazione. Nelle Aree di Cintura ricadono 747 comuni con il 44,4% della popolazione regionale. Nelle Aree interne (comuni classificati come Intermedio, Periferico o Ultra periferico) ricadono 459 comuni nei quali abita l'11,7% dei residenti nella regione.

Anche in Valle d'Aosta la situazione è critica nei Centri, dove gli indici di mortalità e gravità sono molto superiori alla media regionale (rispettivamente 1,5 e 1,1). Il valore più elevato di entrambi gli indici si rileva nei Comuni Intermedi (8,3 decessi ogni 100 incidenti e 6,3 decessi ogni 100 infortunati).

**PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER TIPOLOGIA DI COMUNE, PIEMONTE E VALLE D'AOSTA.** Anno 2014, valori assoluti e variazioni percentuali

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	21	6.244	67	8.789	0,6	-11,8	-2,3
Polo intercomunale	9	749	14	1.123	24,0	0,0	29,4
Cintura	717	3.665	141	5.380	-0,9	6,0	-1,0
<b>Totale Centri</b>	<b>747</b>	<b>10.658</b>	<b>222</b>	<b>15.292</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,0</b>
Intermedio	355	725	39	1.084	4,8	11,4	8,7
Periferico	99	62	4	87	21,6	-	13,0
Ultra periferico	5	-	-	-	-100,0	-100,0	-100,0
<b>Totale Aree interne</b>	<b>459</b>	<b>787</b>	<b>43</b>	<b>1.171</b>	<b>5,4</b>	<b>19,4</b>	<b>8,7</b>
<b>Piemonte</b>	<b>1.206</b>	<b>11.445</b>	<b>265</b>	<b>16.463</b>	<b>1,7</b>	<b>2,3</b>	<b>0,5</b>

TIPOLOGIA DI COMUNE	2014				Variazioni % 2014/2013		
	Numero comuni	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Polo	1	126	0	166	0,0	-	-0,6
Cintura	29	112	9	158	-23,3	50,0	-25,5
<b>Totale Centri</b>	<b>30</b>	<b>238</b>	<b>9</b>	<b>324</b>	<b>-12,5</b>	<b>50,0</b>	<b>-14,5</b>
Intermedio	33	45	3	72	66,7	-	56,5
Periferico	11	12	1	15	-25,0	0,0	-34,8
<b>Totale Aree interne</b>	<b>44</b>	<b>57</b>	<b>4</b>	<b>87</b>	<b>32,6</b>	<b>300,0</b>	<b>26,1</b>
<b>Valle D'Aosta</b>	<b>74</b>	<b>295</b>	<b>13</b>	<b>411</b>	<b>-6,3</b>	<b>85,7</b>	<b>-8,3</b>

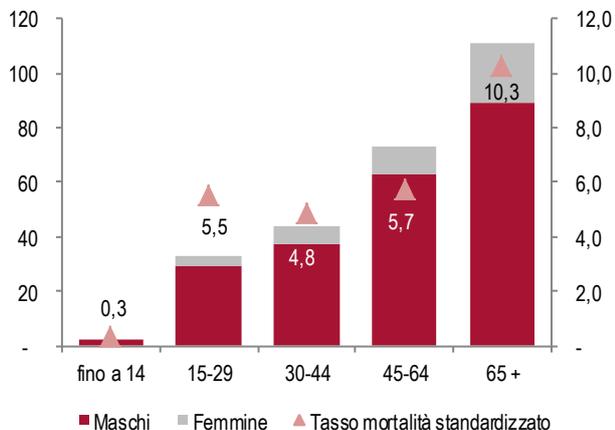
### I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali in Piemonte avviene tra due o più veicoli (69,3%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (3.925 casi, 60 vittime e 5.985 feriti), seguita dal tamponamento (2.078 casi, 26 decessi e 3.545 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (6,8 decessi ogni 100 incidenti), seguono la caduta da veicolo (5,0) e la fuoriuscita (4,6). Gli incidenti a veicoli isolati sono più rischiosi, con una media di 3,6 morti ogni 100 incidenti (contro 1,8 decessi degli incidenti tra veicoli). Anche nelle strade valdostane la maggior parte dei sinistri avviene tra due o più veicoli (62,4%) e la tipologia più diffusa è lo scontro frontale-laterale, seguita dal tamponamento. La tipologia più pericolosa si conferma lo scontro frontale (19 decessi ogni 100 incidenti).

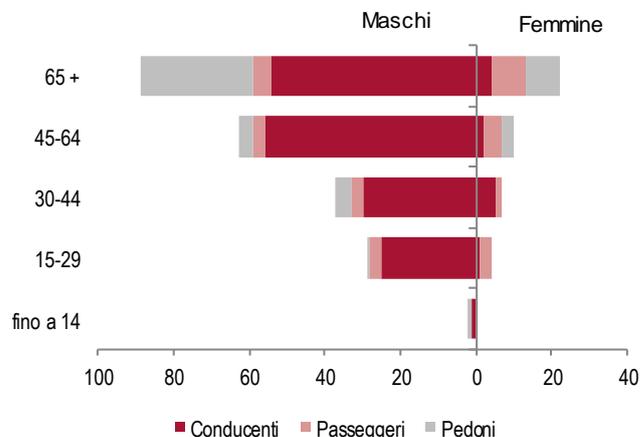
In Piemonte, nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 50% dei casi. Sulle strade extraurbane la guida distratta incide per il 24,8%, la velocità troppo elevata per il 17,3% e il mancato rispetto della distanza di sicurezza per il 13,6% (Tavola 14 in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto fra gli ultrasessantacinquenni (10,3 per centomila abitanti) e fra gli adulti 45-64enni (5,7 per centomila). In Valle d'Aosta, invece, questo tasso è più elevato fra i giovani 15-29enni (22,6 per centomila abitanti). Il 67,5% delle vittime e il 65,1% dei feriti in incidenti stradali del Piemonte è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti; le persone trasportate rappresentano il 12,8% dei morti e il 24,4% dei feriti; i pedoni sono il 19,6% dei deceduti e il 10,6% dei feriti. I tre quarti dei pedoni rimasti vittime di incidenti stradali è costituita dagli ultrasessantacinquenni ed è sempre la stessa fascia di età a registrare la quota più elevata di pedoni feriti (31%). Il tasso di lesività standardizzato è maggiore tra i giovani sia in Piemonte che in Valle d'Aosta, ed è pari rispettivamente a 756,8 e 589,4 per centomila abitanti; segue la classe 30-44 anni con 497,9 in Piemonte e 367,4 in Valle d'Aosta (Figure 8a-11a e 8b-11b)<sup>(b)</sup>.

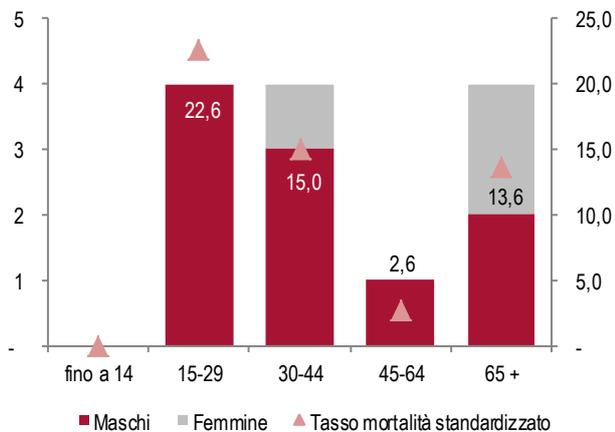
**FIGURA 8a. MORTI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI MORTALITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), PIEMONTE. Anno 2014**



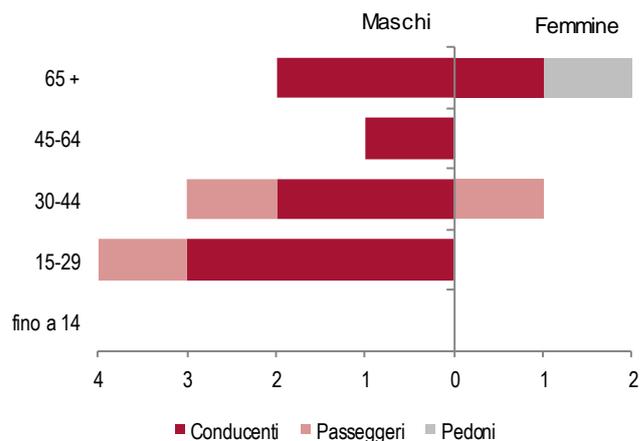
**FIGURA 9a. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, PIEMONTE. Anno 2014, valori assoluti**



**FIGURA 8b. MORTI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI MORTALITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), VALLE D'AOSTA, Anno 2014**



**FIGURA 9b. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, VALLE D'AOSTA. Anno 2014, valori assoluti**



(b) Nelle figure è stata eliminata la modalità "età imprecisata", riferita ai passeggeri morti o feriti sugli altri veicoli coinvolti oltre il terzo. Per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano, infatti, le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

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

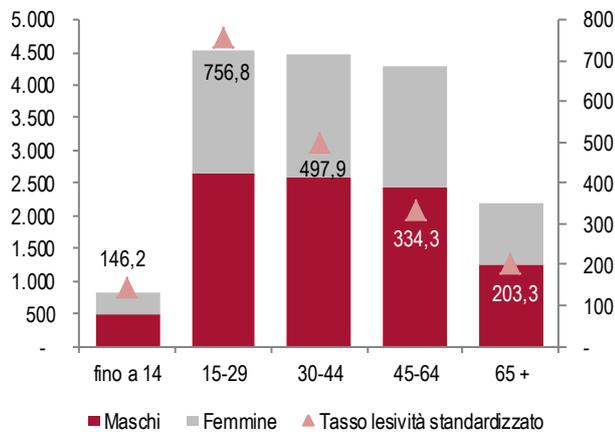


FIGURA 11a. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, PIEMONTE. Anno 2014, valori assoluti

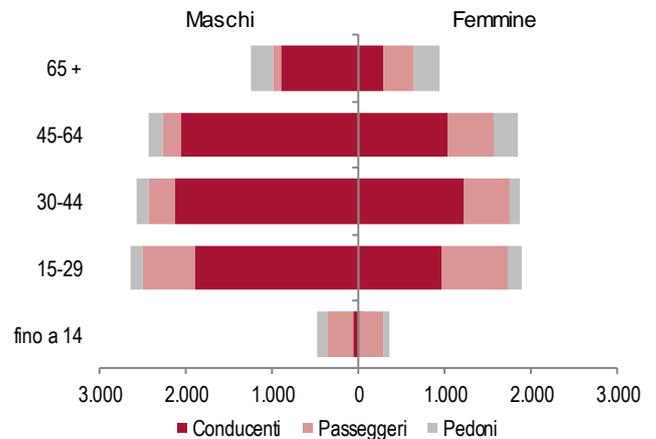


FIGURA 10b. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti), E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), VALLE D'AOSTA. Anno 2014

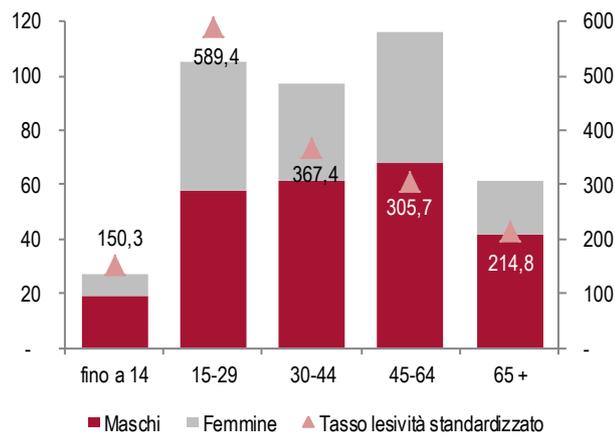
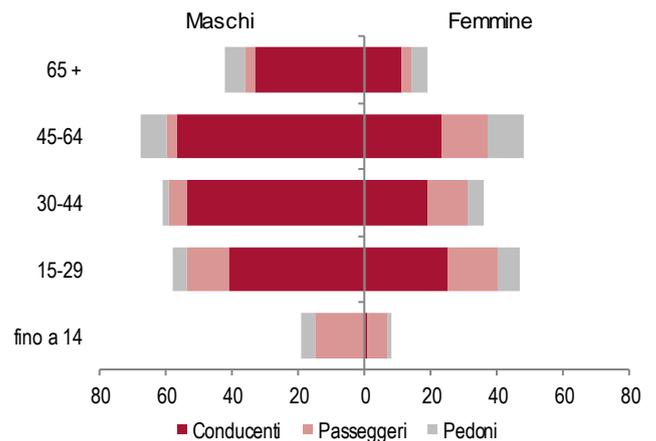


FIGURA 11b. PIRAMIDE DELLE ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, VALLE D'AOSTA. Anno 2014, valori assoluti



(b) Nelle figure è stata eliminata la modalità "età imprecisata", riferita ai passeggeri morti o feriti sugli altri veicoli coinvolti oltre il terzo. Per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano, infatti, le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

## Glossario

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

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

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

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

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

Ultra periferici - Comuni che distano oltre i 75 minuti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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