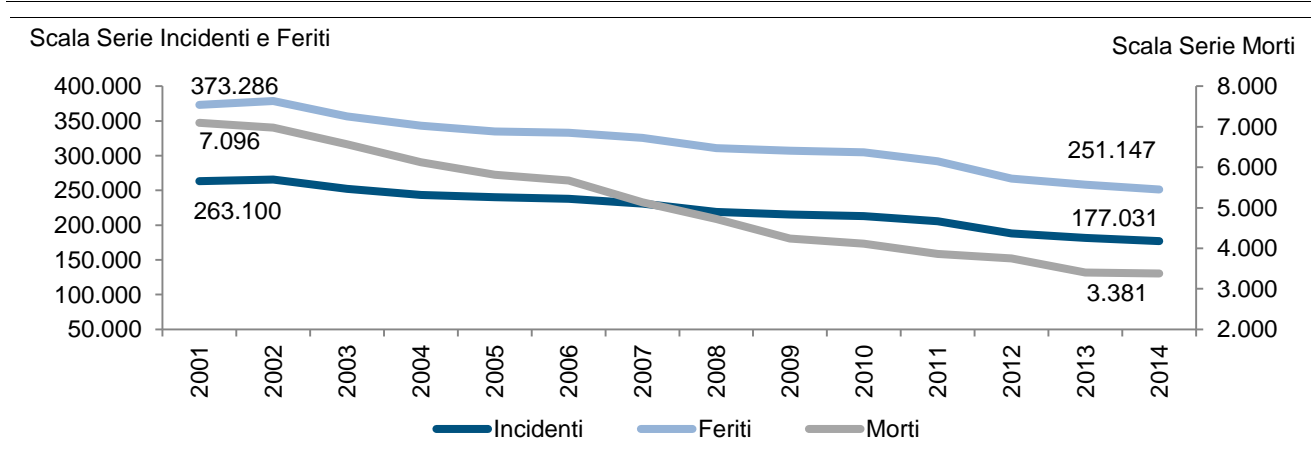


Anno 2014

INCIDENTI STRADALI

- Nel 2014, in Italia si sono verificati 177.031 incidenti stradali con lesioni a persone, che hanno provocato la morte di 3.381 persone (entro il 30° giorno) e il ferimento di altre 251.147.
- Rispetto al 2013, il numero di incidenti scende del 2,5%, quello dei feriti del 2,7% mentre per il numero dei morti la flessione è molto contenuta: -0,6% (Figura 1).
- Nella Ue28 le vittime di incidenti stradali nel 2014 sono state 25.896 (26.025 nel 2013). Nel confronto fra il 2014 e il 2010 i decessi si riducono del 18,0% a livello europeo e del 17,8% in Italia. Ogni milione di abitanti, nel 2014 ci sono stati 51 morti per incidente stradale nella Ue28 e 55,6 nel nostro Paese. Nella graduatoria europea l'Italia si colloca al 15° posto, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.
- Per la prima volta - e in via sperimentale - è stato anche calcolato il numero dei feriti gravi in incidente stradale in Italia, secondo le indicazioni della Commissione europea. Nel 2014, sulla base dei dati di dimissione ospedaliera, i feriti gravi sono stati circa 15 mila, contro i 13 mila del 2013 (+16%). Il numero di feriti gravi in incidente stradale per ogni decesso, invece, è pari a 4,4 (3,8 nel 2013).
- Sulle strade urbane italiane si sono verificati 133.598 incidenti, con 180.474 feriti e 1.505 vittime; sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.148, con 15.290 feriti e 287 decessi. Sulle strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, gli incidenti ammontano a 34.285, i feriti a 55.383 e le vittime a 1.589.
- Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si sono registrati 4,63 decessi ogni 100 incidenti. Le vittime sono state invece 1,13 ogni 100 incidenti sulle strade urbane e 3,14 sulle autostrade. Il numero dei morti diminuisce su autostrade e strade extraurbane (-10,6% e -3,8% sull'anno precedente), aumenta, invece, sulle strade urbane (+5,4%).
- Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti (27.201, pari al 15,4% del totale). La domenica avvengono, però, i sinistri più gravi (3,1 morti ogni 100 incidenti), seguita dal sabato (2,3). Nella fascia oraria notturna (tra le 22 e le 6 del mattino), l'indice è più elevato fuori città.
- Nel 2014 si sono registrati 1.491 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguono motociclisti (704), pedoni (578), ciclisti (273), occupanti di mezzi pesanti (159), ciclomotori (112) e altre modalità di trasporto (64).
- L'indice di mortalità per i pedoni (morti ogni 100 incidenti) è ben quattro volte superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture (2,75 contro 0,67). Per i motociclisti e i ciclisti il valore dell'indice è, invece, più che doppio rispetto a quello degli automobilisti (1,69 e 1,41).

FIGURA 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. ANNI 2001-2014. Valori assoluti



Battuta d'arresto per il calo di incidenti e vittime sulle strade italiane

Nel 2014 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia¹ sono stati 177.031, le vittime 3.381 e i feriti 251.147 (Prospetto 1). Ogni giorno, durante l'anno, si sono verificati in media 485 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 688. Rispetto al 2013, gli incidenti si riducono del 2,5%, i feriti del 2,7% e le vittime dello 0,6%.

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 2010 e il 2014 le vittime della strada diminuiscono del 17,8%. Il trend discendente della mortalità prosegue anche nel 2014 come nella precedente decade, ma il ritmo della flessione è più tenue. Tuttavia, fra il 2001 e il 2014, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati da 263.100 a 177.031 (-32,7%), le vittime della strada da 7.096 a 3.381 (-52,4%) e i feriti da 373.286 a 251.147 (-32,7%).

Il numero di morti per milione di abitanti (tasso di mortalità stradale) scende a 55,6 nel 2014 da 124,5 del 2001.

In base ai costi generali medi per incidente stradale calcolati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti², si può stimare un costo totale per gli incidenti stradali con lesioni a persone pari a quasi 18 miliardi di euro, circa 4 miliardi in meno rispetto al 2010.

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI³ Anni 2001-2014⁴, valori assoluti, morti per milione di abitanti e variazioni percentuali

ANNI	Incidenti (a)	Morti	Feriti	Morti per milione di abitanti (b)	Variazione % annua delle vittime (c)	Variazione % delle vittime rispetto al 2001 (c)	Variazione % delle vittime 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	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	188.228	3.753	266.864	63,0	-2,8	-47,1	-8,8
2013 (d)	181.660	3.401	258.093	56,2	-9,4	-52,1	-17,3
2014	177.031	3.381	251.147	55,6	-0,6	-52,4	-17,8

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

(b) Tasso di mortalità stradale (Morti per milione di abitanti). Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone - 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 2012-2015.

(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 2013 è stato rettificato a seguito della mancata inclusione nel file dati 2013 già diffuso di record incidente della Provincia di Mantova e della ricezione oltre il termine previsto di alcuni incidenti rilevati dall'Arma dei Carabinieri (rettifica diffusa il 3 novembre 2015).

¹ Per i dati riferiti al 2014, 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.

² Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale. Anno 2010 <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=2307> (Il calcolo è stato effettuato a prezzi costanti con anno base 2010).

³ 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.

⁴ Nel 2014, gli incidenti stradali sono stati verbalizzati nel maggior numero dei casi dalla Polizia Locale (66,4%). La Polizia Stradale e i Carabinieri hanno rilevato, rispettivamente, il 16,3% e il 17,1% degli incidenti. Lo 0,2% è stato registrato, invece, da altri organi di rilevazione.

Obiettivo Sicurezza Stradale 2020: calo contenuto delle vittime nella Ue28

Nel 2014, 25.896 persone sono decedute in incidenti stradali nella Ue28, contro le 31.595 del 2010, con una riduzione nel periodo del 18,0%. Pressoché analogo il calo percentuale registrato in Italia (-17,8%).

Anche il confronto sull'anno precedente segnala andamenti simili in Italia (-0,6%) e nella media Ue28 (-0,5%).

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 (tasso di mortalità stradale): nel 2014 si attesta a 51,0 nella Ue28, a 55,6 in Italia (nel 2010 rispettivamente 62,8 e 69,4). Con tale risultato l'Italia si colloca al quindicesimo posto nella graduatoria europea (Prospetto 2 e Figura 2).

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

Anni 2010, 2013 e 2014, valori assoluti, variazione percentuale e morti per milione di abitanti (a)

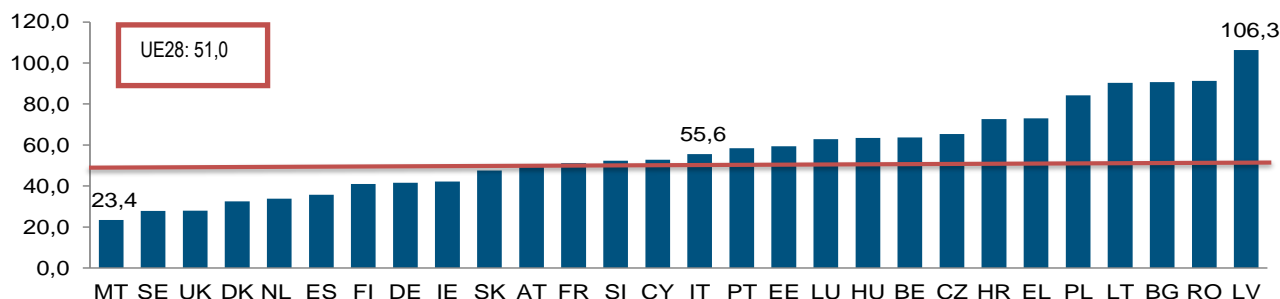
PAESI UE28	Valori assoluti			Variazione percentuale (b)		Morti per milione di abitanti	
	2010	2013	2014*	2014/2013	2014/2010	2010	2014
Austria	552	455	430	-5,5	-22,1	65,9	50,3
Belgio	841	724	715	-1,2	-15,0	77,6	63,7
Bulgaria	776	601	655	9,0	-15,6	104,6	90,7
Cipro	60	44	45	2,3	-25,0	73,2	52,8
Croazia	426	368	308	-16,3	-27,7	99,0	72,7
Danimarca	255	191	183	-4,2	-28,2	46,1	32,5
Estonia	79	81	78	-3,7	-1,3	59,3	59,3
Finlandia	272	258	224	-13,2	-17,6	50,8	41,0
Francia	3.992	3.268	3.384	3,5	-15,2	61,7	51,2
Germania	3.651	3.340	3.368	0,8	-7,8	44,6	41,6
Grecia	1.258	879	793	-9,8	-37,0	112,5	73,0
Irlanda	212	188	195	3,7	-8,0	46,6	42,2
Italia	4.114	3.401	3.381	-0,6	-17,8	69,4	55,6
Lettonia	218	179	212	18,4	-2,8	102,8	106,3
Lituania	299	258	265	2,7	-11,4	95,2	90,4
Lussemburgo	32	45	35	-22,2	9,4	63,7	62,9
Malta	15	18	10	-44,4	-33,3	36,2	23,4
Paesi Bassi	640	570	570	0,0	-10,9	38,6	33,8
Polonia	3.907	3.357	3.202	-4,6	-18,0	102,4	84,2
Portogallo	937	637	607	-4,7	-35,2	88,6	58,4
Regno Unito	1.905	1.769	1.807	2,1	-5,1	30,5	28,0
Repubblica Ceca	802	654	688	5,2	-14,2	76,7	65,4
Romania	2.377	1.861	1.818	-2,3	-23,5	117,1	91,3
Slovacchia	353	223	258	15,7	-26,9	65,5	47,6
Slovenia	138	125	108	-13,6	-21,7	67,4	52,4
Spagna	2.478	1.680	1.661	-1,1	-33,0	53,3	35,7
Svezia	266	260	270	3,8	1,5	28,5	27,8
Ungheria	740	591	626	5,9	-15,4	73,9	63,5
Ue28	31.595	26.025	25.896	-0,5	-18,0	62,8	51,0

* Dati 2014 provvisori per la Bulgaria.

(a) Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2015 - <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
European Commission CARE (Community Data Base on Road Accidents) http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm

(b) Le variazioni percentuali tra 2014 e 2010 o 2013 sono calcolate con la seguente formula: $((M^{2014} / M^{2010 \text{ o } 2013}) - 1) * 100$

FIGURA 2. VITTIME DI INCIDENTI STRADALI PER UN MILIONE DI ABITANTI NEI PAESI EUROPEI (UE28). Anno 2014



Fonte: ETSC (European Transport Safety Council). Annual PIN Report. Anno 2015 <http://etsc.eu/9th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

Quattro feriti gravi per ogni decesso nel 2014⁵

La valutazione della performance delle misure attuate per la sicurezza stradale è sempre stata legata alla riduzione del numero delle vittime. L'obiettivo 2020 fissato dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione europea ha aggiunto all'obiettivo tradizionale ora richiamato la diminuzione del numero di feriti in incidenti stradali con lesioni gravi e invalidanti. Per questo motivo si è reso necessario stabilire nuovi standard per una definizione univoca di lesione grave internazionalmente riconosciuta. La Commissione europea ha emanato quindi alcune linee guida per classificare la gravità delle lesioni da incidente stradale. Nello specifico, è stato proposto l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi AIS (Abbreviated Injury Scale) e in particolare della sua variante MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale)⁶. Seguendo le raccomandazioni internazionali, l'Italia ha calcolato il numero dei feriti gravi in incidenti stradali a partire dalle informazioni presenti sulle Schede di Dimissione Ospedaliera (fonte Ministero della Salute).

Nel 2014 i feriti gravi a seguito di un incidente stradale sono stati circa 15 mila, il 16% in più rispetto all'anno precedente. Il rapporto tra i feriti gravi e i morti in incidente stradale misura il numero di feriti gravi ogni decesso avvenuto per incidente stradale. Negli anni 2012, 2013 e 2014 si sono registrati rispettivamente 3,5, 3,8 e 4,4 feriti gravi ogni decesso. A livello territoriale, nel 2014 i valori sono compresi tra 3,4 del Nord-est e 5,6 delle Isole (Prospetto 3).

PROSPETTO 3. NUMERO DI FERITI GRAVI IN INCIDENTE STRADALE E RAPPORTO TRA FERITI GRAVI E MORTI IN INCIDENTE STRADALE, PER RIPARTIZIONE DI DIMISSIONE OSPEDALIERA (a). Anni 2012, 2013 e 2014

RIPARTIZIONE DI DIMISSIONE OSPEDALIERA	Anno 2012		Anno 2013		Anno 2014	
	Valori assoluti	Rapporto tra feriti gravi e morti	Valori assoluti	Rapporto tra feriti gravi e morti*	Valori assoluti	Rapporto tra feriti gravi e morti*
Nord-ovest	3.107	3,3	3.025	3,8	3.555	4,5
Nord-est	3.028	3,3	2.725	3,5	2.737	3,4
Centro	2.776	3,5	2.532	3,4	3.542	4,6
Sud	2.609	3,3	3.076	4,3	3.402	4,8
Isole	1.592	4,9	1.541	4,1	1.707	5,6
Totale Italia	13.112	3,5	12.899	3,8	14.943	4,4

* Fonte: Ministero della Salute, Direzione Generale della Programmazione Sanitaria-Ufficio VI - Schede di Dimissione Ospedaliera - Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

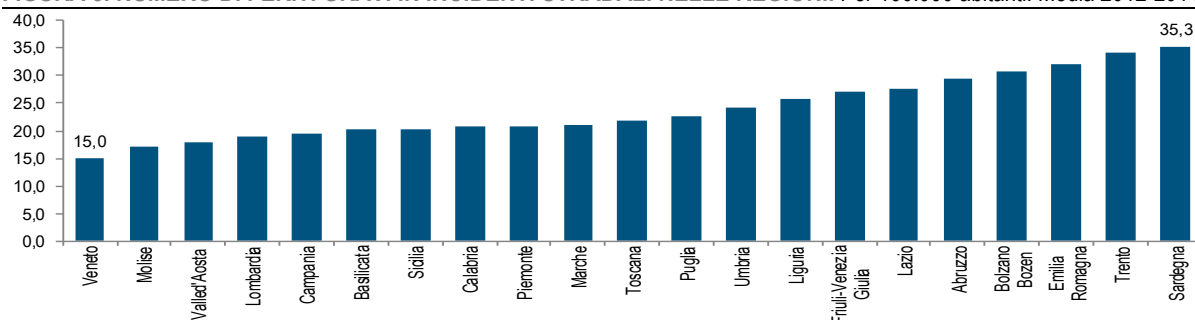
(a) Per ciascun anno elaborato è stato considerato solo il primo ricovero di ciascun soggetto; la selezione dei casi è stata effettuata includendo la diagnosi principale e le diagnosi secondarie. Gli individui deceduti entro 30 giorni dal ricovero sono stati esclusi dalla selezione.

Nel triennio 2012-2014 in Italia i feriti gravi in incidente stradale sono stati in media 22,6 ogni 100 mila abitanti. Valori elevati si riscontrano in Sardegna, nelle Province autonome di Trento e Bolzano, in Emilia-Romagna, Abruzzo, Lazio con un livello del compreso tra 35,3 e 27,6); i valori più bassi si sono invece registrati in Veneto, Molise, Valle d'Aosta, Lombardia, Campania e Basilicata (valori compresi tra 15,0 e 20,3), (Figura 3).

⁵ Studio condotto con il Ministero della Salute - Dir. Gen. Programmazione sanitaria - Ufficio VI, Dir. Gen. Prevenzione - CCM - Ufficio II e d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale.

⁶ L'AIS è una scala di misurazione basata sull'utilizzo di codici della Classificazione Internazionale delle Malattie ICD9-CM o ICD10 e su un punteggio per la gravità generale della lesione secondo l'importanza delle lesioni per regione del corpo colpito. Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 livelli. Le lesioni gravi sono individuate con il punteggio MAIS 3+, ossia, il massimo valore AIS uguale o superiore a 3. Copyright Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).

FIGURA 3. NUMERO DI FERITI GRAVI IN INCIDENTI STRADALI NELLE REGIONI. Per 100.000 abitanti. Media 2012-2014



In aumento le vittime sulle strade urbane, fuori città gli incidenti più gravi

Nel 2014 sulle strade urbane si sono verificati 133.598 incidenti (75,5% del totale), che hanno causato 180.474 feriti (71,9% del totale) e 1.505 morti (44,5% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.148 (5,2% del totale), con 15.290 feriti (6,1%) e 287 decessi (l'8,5%), sulle altre strade extraurbane, comprensive delle strade statali, provinciali, comunali extraurbane e regionali, gli incidenti rilevati ammontano a 34.285 (19,4% del totale), i feriti 55.383 (22,1%) e le vittime 1.589 (47,0%) (Prospetto 4).

Rispetto al 2010, valore di *benchmark* per la decade 2011-2020, la riduzione del numero delle vittime è stata più consistente sulle autostrade (-23,7%), seguono le strade extraurbane (-18,8%) e le strade urbane (-15,5%).

L'indice di mortalità continua ad essere più elevato sulle strade extraurbane, 4,63 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 3,14 sulle autostrade mentre è pari a 1,13 sulle strade urbane (Prospetto 4).

Rispetto al 2013, si registra una riduzione sia degli incidenti con lesioni a persone sia dei feriti, per tutti gli ambiti stradali. Le vittime diminuiscono solo su autostrade e strade extraurbane (variazioni 2014 su 2013 pari rispettivamente a -10,6% e -3,8%), aumentano, invece sulle strade urbane (+5,4%) (Prospetto 4).

PROSPETTO 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SECONDO LA CATEGORIA DELLA STRADA. Anno 2014, valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2014/2013

CATEGORIA DELLA STRADA	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Var.% incidenti 2014/2013	Var.% morti 2014/2013	Var.% feriti 2014/2013
Strade urbane (b)	133.598	1.505	180.474	1,13	-2,2	5,4	-2,4
Autostrade e raccordi (c)	9.148	287	15.290	3,14	-1,3	-10,6	-1,0
Altre strade (b)	34.285	1.589	55.383	4,63	-4,1	-3,8	-4,0
Totale	177.031	3.381	251.147	1,91	-2,5	-0,6	-2,7

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

(c) La diminuzione consistente del numero di morti sulle autostrade nel 2014 rispetto all'anno precedente è influenzata dall'esito dell'eccezionale incidente che il 28 luglio 2013 ha coinvolto un bus turistico lungo l'autostrada A16 Napoli - Canosa e nel quale sono decedute 40 persone.

Picco di incidenti il venerdì ma più vittime sulle strade nel fine settimana

Nel 2014 il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato nei mesi di maggio, giugno e luglio (oltre 16.000 incidenti ogni mese). Il maggior numero di morti è stato invece registrato a giugno, agosto e ottobre (circa 320 morti ogni mese).

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti con lesioni a persone (27.201, pari al 15,4% del totale) e di feriti (37.904, pari al 15,1%). La domenica presenta invece la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (573, pari al 16,9% del totale), seguita dal sabato (544 morti). L'indice di mortalità, infatti, è più elevato la domenica (3,1 morti ogni 100 incidenti), seguita dal sabato (2,3).

Durante l'arco della giornata, dal lunedì a venerdì, un primo picco del numero di incidenti si registra alle 9 del mattino, un secondo alle 13 ed un terzo alle 18. Il sabato e la domenica, invece, le frequenze più elevate di incidenti sono tra le 11 e le 13 e tra le 16 e le 20.

Per quanto riguarda le vittime, durante i giorni lavorativi la frequenza più elevata si registra alle 18, mentre nel fine settimana in una fascia oraria più ampia, tra le 16 e le 19. Gli incidenti più gravi avvengono tra le 3 e le 6 del mattino (5 persone perdono la vita ogni 100 incidenti).

Incidenti di notte, più gravi fuori città e la domenica

Nel 2014 nella fascia oraria compresa tra le 22 e le 6, convenzionalmente considerata per individuare la fascia notturna, si sono verificati 21.886 incidenti stradali (12,4% del totale), che hanno causato il decesso di 740 persone (21,9% del totale dei morti) e il ferimento di altre 35.319 (14,1% del totale dei feriti).

Sulle strade urbane si concentra il 69,4% (15.180) degli incidenti notturni ma è sulle strade extraurbane che si registra il numero più elevato di vittime (433 decessi) (Prospetto 5).

PROSPETTO 5. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER GIORNO DELLA SETTIMANA E CATEGORIA DELLA STRADA DURANTE LA NOTTE (a). Anno 2014, valori assoluti

GIORNI DELLA SETTIMANA	Strade urbane(b)			Strade extraurbane (c)			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì notte	1.761	33	2.725	767	50	1.233	2.528	83	3.958
Martedì notte	1.545	27	2.306	679	43	1.037	2.224	70	3.343
Mercoledì notte	1.845	37	2.743	751	53	1.191	2.596	90	3.934
Giovedì notte	1.770	32	2.610	755	51	1.318	2.525	83	3.928
Venerdì notte	2.081	41	3.207	886	59	1.485	2.967	100	4.692
Sabato notte	3.067	63	4.952	1.338	78	2.393	4.405	141	7.345
Domenica notte	3.111	74	5.246	1.530	99	2.873	4.641	173	8.119
Totale notte nel complesso	15.180	307	23.789	6.706	433	11.530	21.886	740	35.319

(a) Dalle ore 22 della sera alle ore 6 del mattino del giorno successivo.

(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 3,40 decessi ogni 100 incidenti (1,91 quello del totale incidenti) e presenta il valore massimo in corrispondenza della domenica notte (3,72). Sulle strade extraurbane, i valori sono oltre tre volte superiori rispetto a quelli delle strade urbane (6,45 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 (59.026 casi, con 759 vittime e 87.771 feriti), seguita dal tamponamento (32.947 incidenti, con 336 morti e 54.026 persone ferite).

Tra gli incidenti a veicoli isolati l'investimento di pedone rappresenta il caso più diffuso (19.905, pari al 16,2% degli incidenti) in cui hanno perso la vita 548 persone e 22.310 sono rimaste ferite; segue la fuoriuscita del veicolo (16.200 incidenti, pari al 9,2%), con 632 morti e 20.068 feriti.

Considerando l'indice di mortalità, la tipologia di incidente più pericolosa è lo scontro frontale (5,18 decessi per 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita e l'urto con ostacolo (3,90 decessi per 100 incidenti) (Prospetto 6).

PROSPETTO 6. INCIDENTI STRADALI SECONDO LA NATURA. MORTI E FERITI. Anno 2014, valori assoluti e indice di mortalità (a)

NATURA DELL'INCIDENTE	Valori assoluti			Valori percentuali (sul totale)			Indice di mortalità (a)
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Scontro frontale-laterale	59.026	759	87.771	33,3	22,4	34,9	1,29
Tamponamento	32.947	336	54.026	18,6	9,9	21,5	1,02
Scontro laterale	19.643	163	25.573	11,1	4,8	10,2	0,83
Scontro frontale	10.369	537	17.856	5,9	15,9	7,1	5,18
Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto	5.708	84	7.830	3,2	2,5	3,1	1,47
Investimento di pedone	19.905	548	22.310	11,2	16,2	8,9	2,75
Fuoriuscita	16.200	632	20.068	9,2	18,7	8,0	3,90
Urto con ostacolo accidentale	7.624	254	9.507	4,3	7,5	3,8	3,33
Caduta da veicolo	2.729	39	2.868	1,5	1,2	1,1	1,43
Urto con veicolo in sosta	2.128	27	2.483	1,2	0,8	1,0	1,27
Frenata improvvisa	746	2	849	0,4	0,1	0,3	0,27
Urto con treno	6	-	6	-	-	-	-
Totale	177.031	3.381	251.147	100,0	100,0	100,0	1,91

(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 2014, le circostanze accertate o presunte dagli organi di rilevazione, alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, sono sostanzialmente invariate rispetto all'anno precedente. Tra i 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 43,9% dei casi. Si precisa che la rilevazione condotta dall'Istat include solo le circostanze accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente. I veicoli coinvolti oltre il secondo rappresentano il 6,9% del totale veicoli (22.674 su 327.398).

Tra le altre cause più rilevanti, la mancanza della distanza di sicurezza (21.633 casi), la manovra irregolare (15.790 casi) e il comportamento scorretto del pedone (8.172 casi) rappresentano rispettivamente il 9,8%, il 7,2% e il 3,7% 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 (18,6%), mentre sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 21,4%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (pari al 17,3%) (Prospetto 7).

PROSPETTO 7. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE PER CATEGORIA DELLA STRADA⁷. Anno 2014, valori assoluti e composizione percentuale (a)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	25.435	15,4	11.762	21,4	37.197	16,9
Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo	30.752	18,6	4.152	7,6	34.904	15,8
- procedeva senza rispettare lo stop	10.521	6,4	1.822	3,3	12.343	5,6
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	8.042	4,9	947	1,7	8.989	4,1
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	10.103	6,1	1.262	2,3	11.365	5,2
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	2.086	1,3	121	0,2	2.207	1,0
Procedeva con velocità troppo elevata	15.139	9,2	9.504	17,3	24.643	11,2
- procedeva con eccesso di velocità	14.660	8,9	9.250	16,8	23.910	10,9
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	479	0,3	254	0,5	733	0,3
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	14.253	8,6	7.380	13,4	21.633	9,8
Manovrava irregolarmente	12.715	7,7	3.075	5,6	15.790	7,2
Svoltava irregolarmente	4.720	2,9	707	1,3	5.427	2,5
Procedeva contromano	3.062	1,9	1.586	2,9	4.648	2,1
Sorpassava irregolarmente	2.718	1,6	1.076	2,0	3.794	1,7
Ostacolo accidentale	3.135	1,9	2.338	4,3	5.473	2,5
Veicolo fermo evitato	1.285	0,8	1.168	2,1	2.453	1,1
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	7.084	4,3	140	0,3	7.224	3,3
Buche, ecc. evitato	973	0,6	796	1,4	1.769	0,8
Circostanza imprecisata	21.890	13,2	3.640	6,6	25.530	11,6
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	2.194	1,3	353	0,6	2.547	1,2
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	5.946	3,6	2.029	3,7	7.975	3,6
Comportamento scorretto del pedone	7.651	4,6	521	0,9	8.172	3,7
Totale cause per comportamento scorretto del conducente e del pedone	158.952	96,1	50.227	91,4	209.179	94,9
Altre cause	6.447	3,9	4.701	8,6	11.148	5,1
Totale cause (b)	165.399	100,0	54.928	100,0	220.327	100,0

(a) Sono incluse nel prospetto tutte le circostanze registrate per i primi due veicoli coinvolti. Per ogni veicolo possono essere indicate fino a tre tipologie di circostanze.

(b) Il totale cause è riferito al numero complessivo delle cause accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente, comunicate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo. Il dettaglio delle singole voci in tabella è riferito alle sole circostanze legate ad inconvenienti di circolazione.

Principali violazioni al codice della strada: velocità e mancato uso dei dispositivi sicurezza

⁷ A partire dal 2009, a causa dell'esiguo numero di casi comunicati dagli Organi di rilevazione, l'Istat ha scelto di sospendere la diffusione dei dati sugli incidenti stradali dettagliati per le circostanze legate allo stato psicofisico alterato (stato di ebbrezza e uso di sostanze stupefacenti e psicotrope). Purtroppo, ad oggi, la compilazione di tale informazione appare ancora non esaustiva e conduce a valori del dato sottostimati se comparati con indagini demoscopiche sui comportamenti a rischio dei conducenti, condotte sulla popolazione a livello nazionale o su dati diffusi da organismi internazionali e nazionali (Cfr. Rapporti Istituzionali 11/04 Scafato E. et al. 2011 http://www.iss.it/binary/publ/cont/11_4_web.pdf). Si segnala, inoltre, che il Codice della Strada (D.L. 285/1992) prevede la possibilità di rifiuto, da parte dei conducenti coinvolti, di sottoporsi agli accertamenti sullo stato psico-fisico (stato di ebbrezza o uso di stupefacenti), in questo caso, salvo che il fatto costituisca più grave reato, vengono applicate le sanzioni di cui al comma 2 dell'art.186 del C.d.S.. In questi casi non viene inviata all'Istat l'informazione sulla sanzione applicata.

A corredo dei dati sugli incidenti stradali, per il 2014 sono disponibili anche le informazioni sulle violazioni agli articoli del Codice della strada contestate da Polizia stradale e Arma dei carabinieri, che hanno fornito l'elenco dettagliato a livello nazionale. Per le Polizie municipali o locali, invece, l'Automobile Club d'Italia (ACI) ha condotto una rilevazione ad hoc presso i Comandi di Polizia municipale o locale dei Comuni capoluogo di provincia. Di particolare interesse per lo studio dell'incidentalità stradale è l'analisi delle violazioni al Titolo V del Codice della strada (norme di comportamento), riportate nel prospetto 8 per tipologia di infrazione e organo di rilevazione.

PROSPETTO 8. CONTRAVVENZIONI ELEVATE DA POLIZIA STRADALE, CARABINIERI E POLIZIE MUNICIPALI PER VIOLAZIONI SULLE NORME DI COMPORTAMENTO. Anno 2014. Valori assoluti

CODICE DELLA STRADA ⁸	Descrizione della violazione TITOLO V – Norme di comportamento	Infrazioni rilevate (Valori assoluti)		
		Polizia stradale (a)	Carabinieri (b)	Polizia locale (c)
Art.141	Velocità non moderata (caratteristiche strada, meteorologiche e del traffico)	50.330	22.500	32.734
Art.142	Superamento dei limiti di velocità	651.757	1.858	2.018.019
Art.143-144	Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia in file parallele	17.727	9.634	16.754
Art.145	Obblighi di precedenza	7.525	8.434	20.222
Art.146	Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica	42.789	16.454	254.497
Art.148	Disciplina del sorpasso dei veicoli	13.078	14.604	4.010
Art.149	Rispetto della distanza di sicurezza	5.184	2.626	4.632
Art.152-153	Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione	18.381	6.282	1.414
Art.154	Disciplina del cambio di direzione e di corsia	6.691	3.172	18.480
Art.155	Limitazione dei rumori de silenziatori e degli apparati radio	742	1.253	8.982
Art.157-158	Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati	17.547	18.831	2.703.680
Art.161-162-165	Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria	2.475	522	252
Art.164	Norme sulla sistemazione dei carico sui veicoli	6.125	645	787
Art.167	Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo	43.525	148	1.209
Art.168	Norme sul trasporto di merci pericolose	1.858	81	32
Art.169	Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore	6.903	2.107	3.396
Art.170	Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote	536	1.065	1.003
Art.171	Uso del casco	4.095	15.512	63.450
Art.172	Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini	70.204	69.970	34.133
Art.173	Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie	33.153	27.937	81.325
Art.174-178	Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti	39.524	544	2.534
Art.175-176	Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane princ.	37.014	272	120
Art.179	Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo	5.514	294	642
Art.180-181	Possesso dei documenti della circolazione	270.656	179.478	147.705
Art.182	Norme di comportamento dei ciclisti	158	227	589
Art.186	Guida in stato di ebbrezza alcolica	21.703	16.666	5.356
Art.187	Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti	1.462	2.178	754
Art.189	Comportamento dei conducenti in caso di incidente	2.034	2.112	4.101
Art.190	Comportamento dei pedoni	376	440	3.943
Art.191	Comportamento dei conducenti verso i pedoni	934	981	7.375
Art.193	Obbligo di assicurazione	59.288	99.205	51.654
Totale	Violazioni al codice della strada : Titolo V - Norme di comportamento	1.439.28	526.032	5.493.78

(a) Fonte: Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale; (b) Fonte: Comando generale Arma dei carabinieri - Statistiche operative - Registro cronologico violazioni contestate c) Fonte: Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia municipale o locale dei Comuni capoluogo di provincia

Oltre alle infrazioni legate al mancato possesso di documenti di circolazione e assicurazione o alla sosta vietata, principalmente contestate da Polizia stradale e Polizie locali, nelle prime posizioni si trovano l'eccesso

⁸ Codice della strada - Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992 e Legge 29 luglio 2010, n. 120 Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

di velocità, il mancato uso di dispositivi di sicurezza (cinture, casco e sistemi di ritenuta per bambini), ma anche il mancato uso di lenti o l'uso di telefoni cellulari o cuffie. Per quanto concerne la Guida in stato di ebbrezza alcolica (violazione articolo 186) e la Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti (violazione articolo 187), nel 2014 la Polizia stradale ha effettuato rispettivamente 21.703 (1,5% sul totale violazioni Titolo V) e 1.462 contravvenzioni; i Carabinieri ne hanno registrate 16.666 (3,2% sul totale violazioni Titolo V) e 2.178. Per le stesse infrazioni la Polizia municipale o locale dei Comuni capoluogo di provincia dichiara invece di avere elevato rispettivamente 5.356 e 754 contravvenzioni (Prospetto 8).

Giovani tra i 20 e 24 anni le principali vittime, in aumento giovanissimi e anziani

Le vittime di incidenti stradali sono state 3.381 nel 2014: 2.662 maschi e 719 femmine. I conducenti deceduti sono 2.291 (2.047 uomini e 244 donne), i passeggeri 512 (259 uomini e 253 donne) e i pedoni 578 (356 uomini e 222 donne). Per gli uomini, la classe di età con il maggior numero di decessi è quella tra i 20 e 24 anni (219). Valori molto elevati si riscontrano anche in corrispondenza delle fasce di età 25-29 anni (195) e 45-49 anni (206). Per le donne, il numero maggiore di vittime si registra fra le 20-24enni (49) e nelle età più anziane 75-79 e 80-84 anni (rispettivamente 65 e 57) (Prospetto 9 e Figura 4). In quest'ultimo caso la frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è attribuibile al maggiore coinvolgimento delle donne in incidenti stradali nel ruolo di pedone.

Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i generi, sono quelle comprese tra i 20 e i 29 anni e tra 40 e 44 anni (Prospetto 9).

Nel 2014, le vittime della strada aumentano in misura consistente nelle classi di età anziane (+11,1% per gli ultrasessantacinquenni) e fra i bambini tra 0 e 14 anni (+12,7%) (Figura 4). L'analisi per classe di età del numero di morti ogni milione di abitanti mostra chiaramente lo svantaggio di giovani e anziani (Figura 5).

PROSPETTO 9. MORTI E FERITI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2014, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0 - 4	10	14	24	1.573	1.310	2.883
5 - 9	6	8	14	2.015	1.678	3.693
10 -14	15	9	24	3.156	2.485	5.641
15 -19	136	35	171	11.970	7.209	19.179
20 -24	219	49	268	16.631	11.071	27.702
25 -29	195	46	241	14.822	9.960	24.782
30 - 34	162	26	188	13.786	8.979	22.765
35 - 39	187	38	225	13.491	8.901	22.392
40 - 44	186	43	229	14.009	9.143	23.152
45 - 49	206	40	246	12.856	8.512	21.368
50 -54	173	39	212	11.212	7.593	18.805
55 -59	195	39	234	8.323	5.640	13.963
60 -64	162	37	199	6.109	4.160	10.269
65 -69	141	44	185	5.067	3.672	8.739
70 - 74	166	54	220	4.300	3.022	7.322
75 - 79	164	65	229	3.932	2.723	6.655
80 - 84	162	57	219	2.670	1.679	4.349
85 - 89	110	37	147	1.217	766	1.983
90 +	33	23	56	316	200	516
Non indicata	34	16	50	2.653	2.336	4.989
Totale	2.662	719	3.381	150.108	101.039	251.147

(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 4. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER CLASSE DI ETÀ. Variazioni percentuali 2014/2013

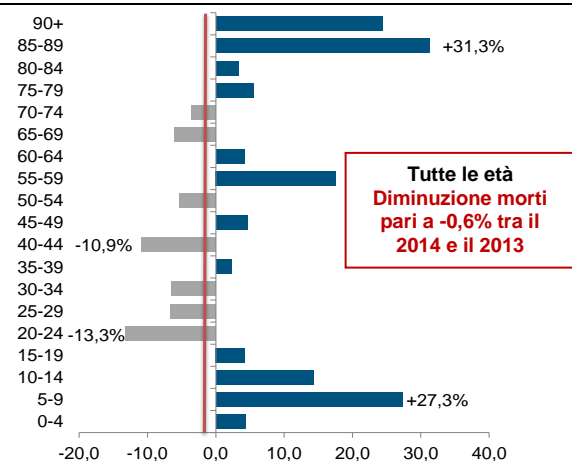
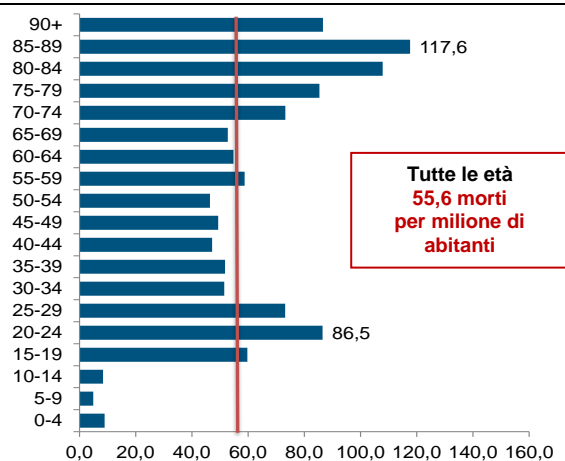


FIGURA 5. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER CLASSE DI ETÀ. Anno 2014, per 1.000.000 di abitanti



Per gli utenti vulnerabili rischio di mortalità molto più alto di quello degli automobilisti

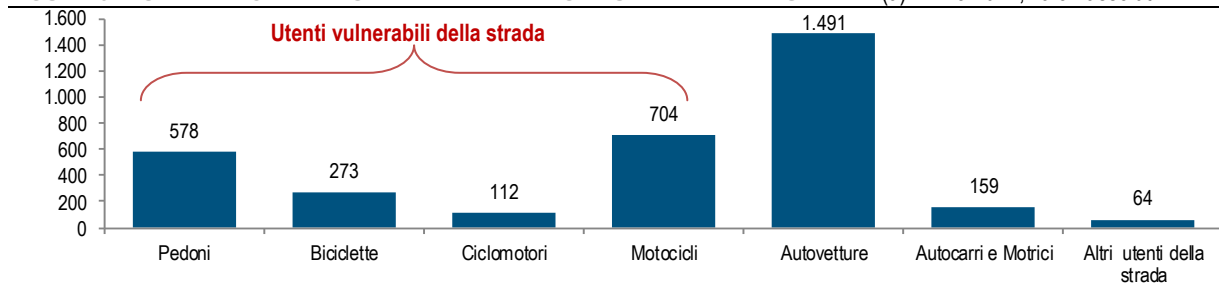
Storicamente e ancora oggi i conducenti e i passeggeri di autovetture costituiscono la maggior parte degli infortunati in incidenti stradali, questo perché le autovetture rappresentano circa il 75% dei veicoli in circolazione ogni anno sulle strade italiane.

Nel 2014 si sono registrati 1.491 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguono motociclisti (704), pedoni (578), ciclisti (273), occupanti di autocarri e motrici (159), ciclomotori (112) e altre modalità di trasporto (64), (Figura 6).

L'analisi per utente della strada, con la distinzione del tipo di veicolo e del ruolo di pedone, consente di evidenziare le principali specificità delle diverse modalità di trasporto e soprattutto di porre l'attenzione sulle categorie di utenti più vulnerabili⁹, vale a dire pedoni, ciclisti e utilizzatori delle due ruote a motore. Questi soggetti presentano, infatti, differenze rispetto alle altre tipologie di utenti per l'assenza di protezioni esterne, come l'abitacolo di un veicolo.

Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada mostrano come gli utenti più vulnerabili siano esposti a rischi tangibilmente più elevati rispetto agli utilizzatori di altre modalità di trasporto. L'indice di mortalità per i pedoni è ben quattro volte superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture (categoria di riferimento), quello per motociclisti e ciclisti è più che doppio. L'indice di lesività è invece doppio per pedoni e utenti delle due ruote a motore rispetto a quello degli occupanti di autovetture.

FIGURA 6. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA (a). Anno 2014, valori assoluti



	Pedoni	Biciclette	Ciclomotori	Motociclisti	Autovetture	Autocarri e Motrici	Altri utenti della strada
Indice di mortalità (a)	2,75	1,41	0,84	1,69	0,67	0,74	0,56
Indice di lesività (a)	109,56	94,12	101,30	100,46	65,36	34,18	42,59

Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.
(a) Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell'incidente per tipologia

⁹ Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (P.N.S.S.) Orizzonte 2020 – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Fra il 2001 e il 2014 il trend è certamente positivo in termini di vite umane salvate per tutte le modalità di trasporto, pur con alcune differenze rispetto al tipo di utenza. La drastica riduzione del numero di vittime fra conducenti e passeggeri di autovetture (-61,2%) è legata sicuramente agli interventi mirati sulle infrastrutture stradali, al miglioramento della rete viaria attuata negli ultimi anni e ai notevoli progressi nella tecnologia e nella sicurezza dei veicoli. Le utenze vulnerabili presentano invece trend diversi e guadagni, in termini di mortalità, meno evidenti nel tempo e talvolta in controtendenza con i valori medi nazionali.

La riduzione della mortalità degli utenti di motocicli e ciclomotori è più contenuta rispetto al totale nazionale tra il 2001 e il 2014, ma la situazione migliora dal 2010. Pedoni e ciclisti sono invece le categorie più a rischio. Nel 2014 il numero dei deceduti fra i pedoni aumenta del 4,9% sull'anno precedente, quello degli utenti di biciclette dell'8,8 % (Figura 7 e Figura 8).

FIGURA 7. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER PRINCIPALI CATEGORIE DI UTENTE DELLA STRADA.

Anni 2001- 2014, valori assoluti

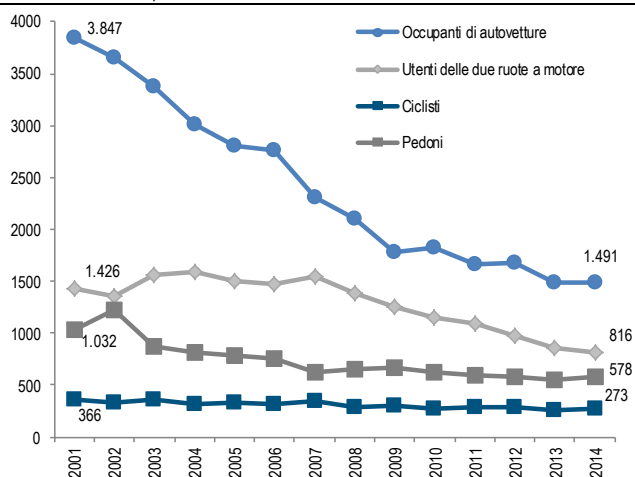
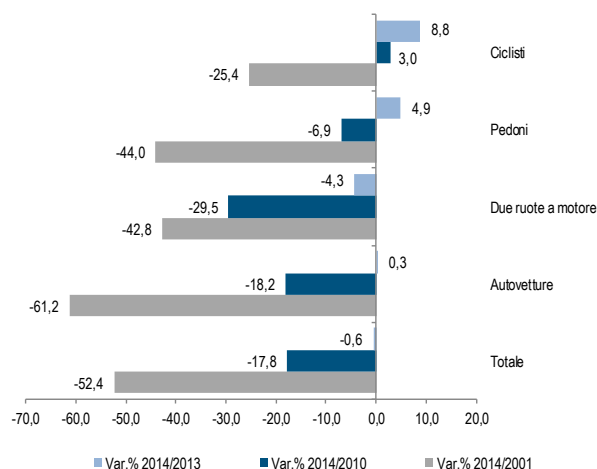


FIGURA 8. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER PRINCIPALI CATEGORIE DI UTENTE DELLA STRADA.

Variazioni percentuali 2014/2013, 2014/2010 e 2014/2001

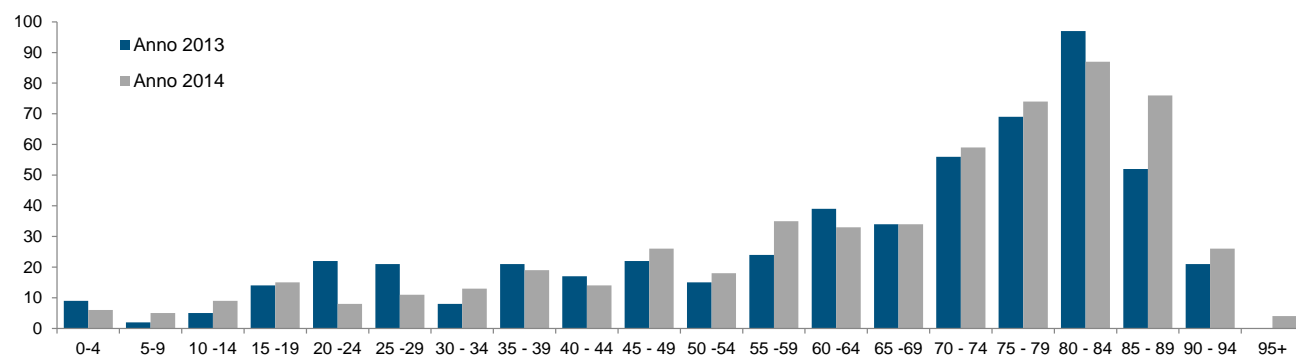


Pedoni anziani le vittime più frequenti

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. Nel 2014, il numero più alto di vittime (soprattutto uomini) si rileva nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni (87); quello dei feriti (1.592) fra i 75-79enni (più frequentemente donne). Lo svantaggio femminile è tuttavia presente nella quasi totalità delle età, fatta eccezione per gli ultraottantenni, per i quali le numerosità per donne e uomini sono pressoché analoghe (Figura 9 e Prospetto 10).

Rispetto all'anno precedente, i pedoni deceduti aumentano fra gli 85-89enni (da 52 a 76 decessi) e i 90-94enni (da 21 a 26 decessi), ma anche fra i 55-59enni (da 24 a 35), soprattutto uomini (da 14 a 27) (Figura 10).

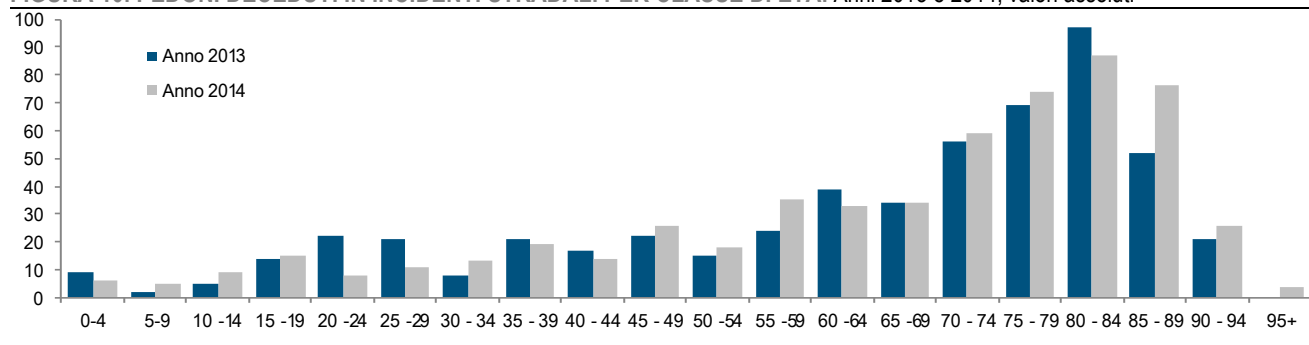
FIGURA 9. PEDONI DECEDUTI IN INCIDENTI STRADALI PER GENERE E CLASSE DI ETÀ. Anno 2014, valori assoluti



PROSPETTO 10. PEDONI DECEDUTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2014. Valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0-4	5	1	6	251	175	426
5-9	3	2	5	386	238	624
10-14	4	5	9	583	494	1.077
15-19	9	6	15	647	766	1.413
20-24	3	5	8	498	592	1.090
25-29	9	2	11	511	562	1.073
30-34	11	2	13	557	568	1.125
35-39	14	5	19	605	599	1.204
40-44	13	1	14	602	733	1.335
45-49	19	7	26	658	811	1.469
50-54	12	6	18	602	850	1.452
55-59	27	8	35	492	811	1.303
60-64	20	13	33	540	791	1.331
65-69	18	16	34	555	842	1.397
70-74	33	26	59	583	836	1.419
75-79	39	35	74	672	920	1.592
80-84	44	43	87	598	752	1.350
85-89	50	26	76	314	382	696
90-94	16	10	26	105	100	205
95+	2	2	4	13	12	25
Non indicata	5	1	6	106	95	201
Totale	356	222	578	9.878	11.929	21.807

FIGURA 10. PEDONI DECEDUTI IN INCIDENTI STRADALI PER CLASSE DI ETÀ. Anni 2013 e 2014, valori assoluti



Ciclisti e motociclisti le categorie più a rischio dopo i pedoni

Sono stati 273 i ciclisti rimasti vittime di incidenti stradali nel 2014 (233 maschi e 40 femmine) e 16.994 i feriti (11.767 maschi e 5.227 femmine) per un totale di 18.055 biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni a persone nel 2014, in lieve aumento rispetto al 2013.

Le biciclette continuano a mantenere, anche nel 2014, la terza posizione in graduatoria, dietro autovetture e motocicli, per numero di vittime. Se si considerano poi i soli utenti vulnerabili, escludendo i pedoni, i ciclisti rappresentano la categoria più a rischio dopo i motociclisti. Lo svantaggio femminile si presenta anche fra i ciclisti: la quota di donne vittime è pari al 16,4% contro l'11,4% degli uomini.

I ciclisti deceduti, di entrambi i generi, sono più numerosi tra i 70 e gli 89 anni (42,5% del totale); fra i feriti, invece, le percentuali più elevate si registrano per le età comprese tra 35 e 54 anni (circa il 33% del totale). Un numero significativo di vittime e feriti si registra anche tra i bambini di 10-14 anni (6 morti e 906 feriti), e i giovani 15-19enni (8 morti e 1.130 feriti).

Nel 2014, ammontano a 816 gli utenti delle due ruote a motore vittime di incidenti stradali (704 motociclisti e 112 ciclomotoristi), mentre i feriti sono stati 55.331. Anche se questa categoria si posiziona al secondo posto in graduatoria per rischio di mortalità e lesività (dietro le autovetture), il trend è in graduale e costante diminuzione a partire dal 2005. Tuttavia, nel confronto con il 2001 il miglioramento è più contenuto rispetto alla media generale nazionale: -42,8% per le due ruote contro -52,4% per gli utenti nel complesso.

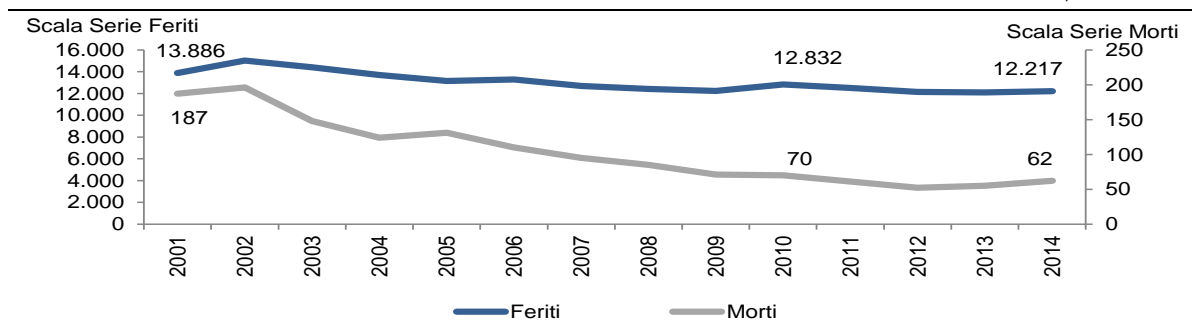
Per entrambi i generi, il rischio è più alto tra i 15 e i 49 anni (circa il 75% del totale infortunati), ma sono i 20-24enni e i 35-44enni quelli più coinvolti (rispettivamente 85 e 176 deceduti, 6.228 e 10.625 feriti).

Obiettivo di lungo termine per le morti di bambini sulle strade

Fra gli utenti vulnerabili vi sono anche i bambini¹⁰, categoria particolarmente a rischio poiché non sempre protetta accuratamente dagli adulti che dovrebbero adottare dispositivi di sicurezza adeguati. A seguito della definizione degli obiettivi strategici internazionali per la decade 2011-2020, il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS Orizzonte 2020), predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha adottato la “*vision*” di lungo termine “Sulla strada: Nessun bambino deve morire”. Nonostante l’attenzione per questi soggetti sia molto alta, l’Italia si sta avvicinando lentamente all’obiettivo di azzerare la mortalità sulle strade dei bambini.

Ancora nel 2014, sono state registrate 62 vittime fra 0 e 14 anni, di cui ben 24 tra 0 e 5 anni; i feriti sono stati 12.217, di cui 6.576 tra 0 e 5 anni. Tuttavia, le campagne di sensibilizzazione all’utilizzo dei dispositivi di sicurezza messe in campo negli ultimi anni hanno sicuramente avuto efficacia: nella classe di età 0-14 anni le vittime erano 187 nel 2001 e 70 nel 2010, mentre i feriti 13.886 e 12.382 (Figura 11).

FIGURA 11. FERITI E MORTI IN INCIDENTE STRADALE. BAMBINI TRA 0 E 14 ANNI DI ETÀ. Anni 2001-2014, valori assoluti



Vittime della strada nei grandi comuni italiani: un quarto in meno dal 2010 a oggi

L’analisi del fenomeno dell’incidentalità stradale nei grandi comuni italiani consente di delineare le principali caratteristiche del fenomeno in ambito urbano e di individuare elementi utili per la predisposizione dei piani sulla sicurezza stradale a livello locale. 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 oltre il 25% del totale (31,4% sulle strade urbane e 7,7% fuori dall’abitato). Le vittime sono l’11,7% (21,5% e 3,8% rispettivamente nell’abitato e fuori dell’abitato). La diminuzione del numero totale dei morti nei grandi comuni, rispetto all’anno 2010, riferimento per l’obiettivo europeo 2020, è pari a circa il 25%, risultato migliore rispetto alla performance nazionale che fa registrare un calo del 17,8%. I comuni con la diminuzione più consistente di vittime sono Genova (-43,8%), Palermo (-38,5%) e Verona (-37,0%). La diminuzione più contenuta, sotto la media nazionale, è stata registrata a Roma (-15,4%), seguita da Trieste (-18,2%) e Messina (-18,8%).

Per i comuni selezionati, l’indice di mortalità presenta una notevole variabilità sul territorio, con valori compresi tra 0,3 e 1,4 sulle strade urbane e tra 0,7 e 8,3 sulle strade extraurbane. Per le strade urbane, i valori più elevati dell’indice si registrano a Messina e Catania (rispettivamente 1,6, e 1,4 decessi ogni 100 incidenti), quelli più bassi a Bari, Milano e Genova (0,3, 0,4 e 0,4).

¹⁰ L’art.3, comma 53 bis del Nuovo codice della strada (Legge 29 luglio 2010, n. 120 - Disposizioni in materia di sicurezza stradale) definisce “Utente debole della strada” i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Tra questi ultimi sono annoverati anche i bambini.

Per le strade extraurbane l'indicatore ha un campo di variazione più ampio poiché legato all'estesa di questa tipologia di strade. Il numero di morti per 100.000 abitanti varia tra 6,5 di Verona e 2,4 di Torino, si attesta a 4,1 per il complesso dei grandi comuni, mentre a livello nazionale raggiunge 5,6 (Prospetto 11).

PROSPETTO 11. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, VITTIME E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI. Anno 2014, valori assoluti, indici di mortalità, morti per 100.000 abitanti, variazione percentuale

GRANDI COMUNI	Strade urbane (a)			Strade extraurbane (b)			Morti per 100.000 abitanti (d)	Variazione % numero totale morti 2014/2010 (e)
	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (c)	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (c)		
Torino	3.180	21	0,7	48	1	2,1	2,4	-24,1
Milano	8.739	38	0,4	220	4	1,8	3,2	-27,6
Verona	1.258	14	1,1	128	3	2,3	6,5	-37,0
Venezia	464	3	0,6	190	5	2,6	3,0	-27,3
Trieste	696	6	0,9	36	3	8,3	4,4	-18,2
Genova	3.908	16	0,4	276	2	0,7	3,0	-43,8
Bologna	1.710	15	0,9	234	3	1,3	4,7	-35,7
Firenze	2.724	17	0,6	27	2	7,4	5,0	-24,0
Roma	11.902	120	1,0	1.599	34	2,1	5,4	-15,4
Napoli	1.963	20	1,0	212	5	2,4	2,5	-28,6
Bari	1.513	5	0,3	161	3	1,9	2,5	-20,0
Palermo	2.169	23	1,1	58	1	1,7	3,5	-38,5
Messina	614	10	1,6	103	3	2,9	5,4	-18,8
Catania	1.175	16	1,4	64	2	3,1	5,7	-21,7
Totale	42.015	324	0,8	3.356	71	2,1	4,1	-24,9

(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 morti per 100.000 abitanti è calcolato rapportando i decessi totali registrati nel territorio del Comune, alla popolazione media residente per l'anno 2014 (Fonte Istat: Popolazione Residente al 1° gennaio di fonte Bilancio Demografico e popolazione residente per sesso al 31 dicembre).

(e) La variazione per l'anno 2014 rispetto all'anno 2010 è stata calcolata con la seguente formula: $\left(\frac{M^{2014}}{M^{2010}} - 1\right) * 100$

Per il complesso dei grandi comuni, il 26,8% delle vittime è rappresentata da automobilisti, oltre il 30% da utenti delle due ruote a motore, il 32,2% da pedoni; quest'ultimo valore è nettamente più elevato della media nazionale (17%). In particolare, si registrano 45 casi a Roma (39 nel 2013), a Milano e Torino rispettivamente 16 e 11 vittime, mentre a Genova e Bologna se ne contano 10 (Prospetto 12).

PROSPETTO 12. MORTI PER CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA E GRANDE COMUNE. Anno 2014

GRANDI COMUNI	Autovetture	Biciclette	Ciclomotori	Motocicli	Pedoni	Altri veicoli(a)	Totale
Torino	6	1	0	4	11	0	22
Milano	7	5	1	12	16	1	42
Verona	4	1	1	7	3	1	17
Venezia	0	2	0	5	1	0	8
Trieste	2	1	0	4	2	0	9
Genova	1	0	0	6	10	1	18
Bologna	4	2	0	2	10	0	18
Firenze	4	2	0	5	7	1	19
Roma	54	5	1	45	45	4	154
Napoli	6	0	2	11	6	0	25
Bari	4	1	1	1	1	0	8
Palermo	7	1	2	4	9	1	24
Messina	3	0	1	4	1	4	13
Catania	4	1	0	7	5	1	18
Totale (valore assoluto)	106	22	9	117	127	14	395
Totale (valore percentuale)	26,8	5,6	2,3	29,6	32,2	3,5	100,0

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

A livello regionale, l'Umbria ha ridotto di oltre il 40% il numero delle vittime negli ultimi 5 anni, la Liguria del 31%, ma anche Calabria e Sicilia si attestano su livelli molto positivi (-26,8% e -25,1%). Performance meno brillanti si registrano nella Provincia autonoma di Bolzano-Bozen, in Valle d'Aosta e Abruzzo. Il numero di morti per 100.000 abitanti è più elevato della media nazionale in 13 regioni (Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna quelle con peso demografico più consistente) mentre è più contenuto in Liguria, Campania e Sicilia.

PROSPETTO 13. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NELLE REGIONI ITALIANE. Anni 2010 e 2014, valori assoluti, variazione percentuale, morti per 100.000 abitanti

REGIONI	Morti in incidenti stradali (Valori assoluti)		Variazione percentuale 2014/2010 (a)	Morti per 100.000 abitanti. Anno 2014 (b)
	2010	2014		
Piemonte	327	265	-19,0	6,0
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	11	13	18,2	10,1
Lombardia	565	448	-20,7	4,5
Bolzano/Bozen	30	32	6,7	6,2
Trento	29	28	-3,4	5,2
Veneto	396	325	-17,9	6,6
Friuli-Venezia Giulia	103	100	-2,9	8,1
Liguria	84	58	-31,0	3,7
Emilia-Romagna	401	327	-18,5	7,4
Toscana	306	250	-18,3	6,7
Umbria	79	47	-40,5	5,2
Marche	109	100	-8,3	6,4
Lazio	450	371	-17,6	6,3
Abruzzo	79	77	-2,5	5,8
Molise	28	27	-3,6	8,6
Campania	254	233	-8,3	4,0
Puglia	292	231	-20,9	5,6
Basilicata	48	41	-14,6	7,1
Calabria	138	101	-26,8	5,1
Sicilia	279	209	-25,1	4,1
Sardegna	106	98	-7,5	5,9
Italia	4.114	3.381	-17,8	5,6

(a) La variazione percentuale rispetto al 2010 è stata calcolata con la seguente formula: $\left(\frac{M^{2014}}{M^{2010}} - 1\right) \cdot 100$.

(b) Il numero di morti per 100.000 abitanti è calcolato rapportando i decessi totali registrati nel territorio del Comune, alla popolazione media residente per l'anno 2014 (Fonte Istat: Popolazione Residente al 1° gennaio di fonte Bilancio Demografico e popolazione residente per sesso al 31 dicembre).

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.

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.

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: Individui coinvolti in incidenti stradali che hanno subito lesioni.

Feriti gravi: Il ferito grave si identifica con un livello MAIS3+ (Scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" MAIS). Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 livelli. Le lesioni gravi sono individuate con il punteggio uguale o superiore a 3.

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 fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone.

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.

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.

Rapporto tra feriti gravi e morti in incidente stradale: indicatore utilizzato per misurare il numero di feriti gravi per ogni decesso avvenuto per incidente stradale.

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.

Tasso di mortalità stradale: Morti per incidente stradale rapportati alla popolazione media residente (per 1.000.000 o 100.000).

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.

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.