

17 novembre 2010

Incidenti stradali

Anno 2009

L'andamento nel tempo

Nel 2009 gli incidenti stradali rilevati in Italia sono stati **215.405**, causando il **decesso di 4.237 persone**, mentre altre **307.258 hanno subito lesioni** di diversa gravità (Prospetto 1). Ciò significa che ogni giorno, durante il 2009, si sono verificati mediamente **590 incidenti stradali** che hanno comportato lesioni alle persone¹, precisamente la **morte di 12 persone e il ferimento di altre 842**. Rispetto al 2008, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti (-1,6%) e dei feriti (-1,1%) e un calo più consistente del numero dei morti (-10,3%).

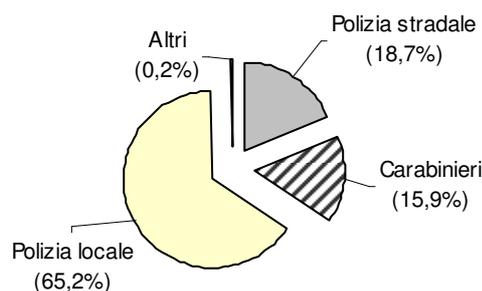
Prospetto 1 - Incidenti stradali, morti e feriti – Anni 2008-2009 (valori assoluti e variazioni percentuali)(a)

| Incidenti stradali e persone coinvolte | Valori assoluti | | Variazioni percentuali |
|--|-------------------|---------|------------------------|
| | 2008 ² | 2009 | |
| Incidenti stradali | 218.963 | 215.405 | -1,6 |
| Morti | 4.725 | 4.237 | -10,3 |
| Feriti | 310.745 | 307.258 | -1,1 |

(a) Fonte: Istat - Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone – Anni 2008 – 2009.

Gli incidenti stradali sono stati verbalizzati per la gran parte (65,2%) dalla Polizia municipale che opera all'interno delle città. Le verbalizzazioni rilevate dalla Polizia stradale e dai Carabinieri riguardano, rispettivamente, il 18,7% e il 15,9% degli incidenti.

Grafico 1 – Incidenti stradali per organo di rilevazione – Anno 2009 (composizione percentuale)



¹ L'incidente stradale viene definito come "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno e/o feriti)".

² Il numero dei morti e feriti pubblicato dall'Istat il 13 novembre 2009 è stato rettificato a seguito della segnalazione dell'Ufficio di Statistica della Provincia di Rimini, che ha effettuato, durante il 2010, un controllo sul numero dei morti e feriti in incidenti stradali verificatisi nella Provincia per l'anno 2008. Il numero dei morti è stato rettificato da 4.731 in 4.725, mentre il numero dei feriti da 310.739 in 310.745. In particolare, le discrepanze tra il dato pubblicato dall'Istat e quello verificato dall'Ufficio di Statistica della Provincia sono da attribuirsi ad un errore nel numero di persone infortunate in incidenti stradali avvenuti nel Comune di Riccione.

In Italia, tra il 2001 e il 2009, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati da 263.100 a 215.405, con un calo del 18,1%; i morti sono diminuiti da 7.096 a 4.237 (-40,3%) e i feriti da 373.286 a 307.258 (-17,7%). Va sottolineato poi che, nello stesso arco temporale, il parco veicolare è cresciuto di circa il 18% (+0,2% tra il 2008 e il 2009). Nello stesso periodo si è registrata anche una costante riduzione dell'indice di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti), passato dal 2,7% nel 2001 al 2,0% nel 2009 (Prospetto 2).

La variazione percentuale annua del numero dei morti, calcolata su base variabile rispetto all'anno precedente, evidenzia a partire dal 2002 una riduzione della mortalità sempre più consistente nel tempo. La diminuzione del numero dei morti nel 2009 rispetto al 2008 è stata del 10,3%. Anche la variazione percentuale del numero dei morti, osservata annualmente nel periodo 2001-2009 e calcolata su base fissa 2001=100, mostra l'evidente diminuzione della mortalità (Prospetto 2).

Prospetto 2 - Incidenti stradali, morti e feriti - Anni 2001-2009 (valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali)

| ANNI | Incidenti | Morti | Feriti | Indice di mortalità (a) | Variazione percentuale annua numero morti rispetto all'anno precedente (b) | Variazione percentuale numero morti rispetto al 2001 (c) |
|------|-----------|-------|---------|----------------------------|--|--|
| 2001 | 263.100 | 7.096 | 373.286 | 2,7 | - | - |
| 2002 | 265.402 | 6.980 | 378.492 | 2,6 | -1,6 | -1,6 |
| 2003 | 252.271 | 6.563 | 356.475 | 2,6 | -6,0 | -7,5 |
| 2004 | 243.490 | 6.122 | 343.179 | 2,5 | -6,7 | -13,7 |
| 2005 | 240.011 | 5.818 | 334.858 | 2,4 | -5,0 | -18,0 |
| 2006 | 238.124 | 5.669 | 332.955 | 2,4 | -2,6 | -20,1 |
| 2007 | 230.871 | 5.131 | 325.850 | 2,2 | -9,5 | -27,7 |
| 2008 | 218.963 | 4.725 | 310.745 | 2,2 | -7,9 | -33,4 |
| 2009 | 215.405 | 4.237 | 307.258 | 2,0 | -10,3 | -40,3 |

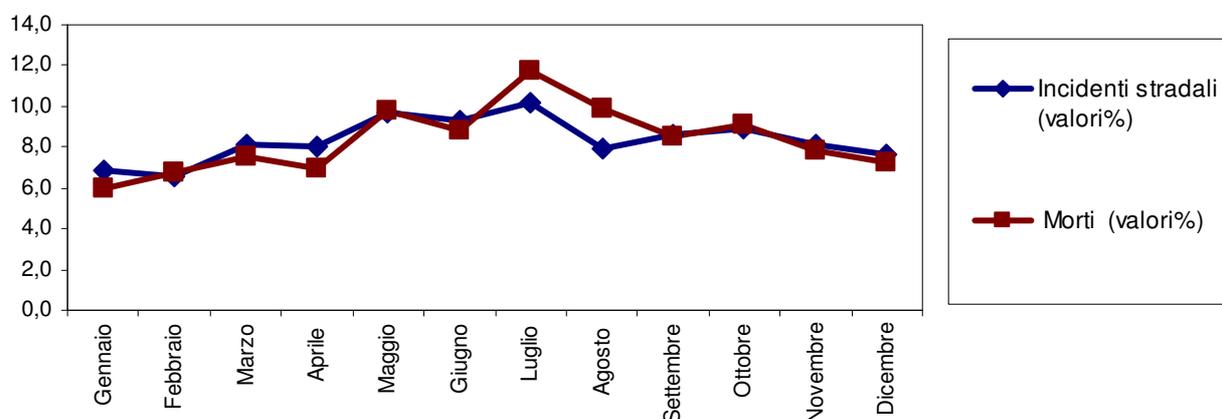
(a) L'indice di mortalità si calcola come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti, moltiplicato 100.

(b) La variazione percentuale annua è calcolata rispetto all'anno precedente su base variabile: $(\frac{M^t}{M^{t-1}} - 1) * 100$.

(c) La variazione percentuale è calcolata per l'anno t rispetto all'anno 2001 su base fissa (2001=100): $(\frac{M^t}{M^{2001}} - 1) * 100$.

Analizzando la distribuzione percentuale mensile del numero degli incidenti stradali e dei morti, si rileva, come negli anni precedenti, un picco nei mesi estivi: in particolare, nel mese di Luglio si concentrano il 10,1% degli incidenti e l'11,8% dei morti verificatisi durante l'intero anno (Grafico 2).

Grafico 2 - Distribuzione mensile del numero di incidenti stradali e morti - Anno 2009 (valori percentuali)



L'obiettivo europeo 2010

Nell'Unione Europea, si sono registrati, nel 2009, 35.435 morti per incidente stradale, il 10,2% in meno rispetto all'anno precedente. Con riferimento all'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel Libro Bianco del 13 settembre 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010, l'Italia, rispetto al 2001, ha registrato una riduzione del 40,3% del numero dei morti in incidenti stradali, rispetto a un valore medio europeo del -35,1% (Prospetto 3).

Prospetto 3 – Morti in incidenti stradali nei Paesi membri dell'Unione Europea (EU27): graduatoria rispetto all'obiettivo 2010. Anni 2001, 2008 e 2009 (valori assoluti e variazioni percentuali) (a)

| Posizione graduatoria | PAESI EU27 | Valori assoluti | | | Variazioni percentuali (b) | |
|-----------------------|-----------------|-----------------|---------------|---------------|----------------------------|--------------|
| | | 2001 | 2008 | 2009 | 2009/2001 | 2009/2008 |
| 1 | Lettonia | 558 | 316 | 254 | -54,5 | -19,6 |
| 2 | Spagna | 5.517 | 3.100 | 2.605 | -52,8 | -16,0 |
| 3 | Estonia | 199 | 132 | 100 | -49,7 | -24,2 |
| 4 | Portogallo | 1.670 | 885 | 840 | -49,7 | -5,1 |
| 5 | Francia | 8.162 | 4.275 | 4.273 | -47,6 | 0,0 |
| 6 | Lituania | 706 | 499 | 370 | -47,6 | -25,9 |
| 7 | Slovacchia | 614 | 558 | 347 | -43,5 | -37,8 |
| 8 | Irlanda | 412 | 280 | 240 | -41,7 | -14,3 |
| 9 | Germania | 6.977 | 4.477 | 4.152 | -40,5 | -7,3 |
| 10 | Italia | 7.096 | 4.725 | 4.237 | -40,3 | -10,3 |
| 11 | Svezia | 583 | 397 | 355 | -39,1 | -10,6 |
| 12 | Slovenia | 278 | 214 | 171 | -38,5 | -20,1 |
| 13 | Belgio | 1.486 | 944 | 955 | -35,7 | 1,2 |
| 14 | Finlandia | 433 | 344 | 279 | -35,6 | -18,9 |
| 15 | Olanda | 993 | 677 | 644 | -35,1 | -4,9 |
| | EU27 | 54.619 | 39.445 | 35.435 | -35,1 | -10,2 |
| 16 | Austria | 958 | 679 | 633 | -33,9 | -6,8 |
| 17 | Ungheria | 1.239 | 996 | 822 | -33,7 | -17,5 |
| 18 | Lussemburgo | 70 | 35 | 47 | -32,9 | 34,3 |
| 19 | Danimarca | 431 | 406 | 303 | -29,7 | -25,4 |
| 20 | Repubblica Ceca | 1.486 | 1.221 | 1.076 | -27,6 | -11,9 |
| 21 | Cipro | 111 | 89 | 82 | -26,1 | -7,9 |
| 22 | Regno Unito | 3.580 | 3.059 | 2.645 | -26,1 | -13,5 |
| 23 | Grecia | 2.037 | 1.612 | 1.555 | -23,7 | -3,5 |
| 24 | Polonia | 5.534 | 5.437 | 4.572 | -17,4 | -15,9 |
| 25 | Bulgaria | 1.012 | 1.006 | 1.061 | 4,8 | 5,5 |
| 26 | Romania | 2.461 | 3.061 | 2.796 | 13,6 | -8,7 |
| 27 | Malta | 16 | 15 | 21 | 31,3 | 40,0 |

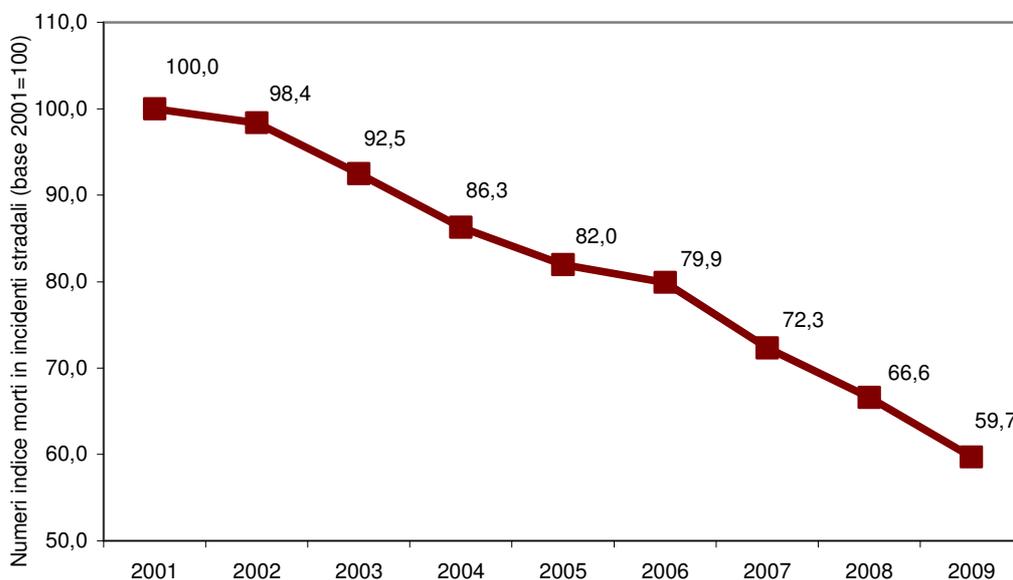
(a) Fonte: Community Road Accidents Data Base (CARE), Commissione Europea, Direzione Generale Energia e Trasporti: Aggiornamento Luglio 2010.

(b) Le variazioni percentuali 2009/2001 e 2009/2008 sono calcolate con le seguenti formule: $\left(\frac{M^{2009}}{M^{2001}} - 1\right) * 100$;

$$\left(\frac{M^{2009}}{M^{2008}} - 1\right) * 100.$$

Per quanto concerne l'Italia, anche utilizzando, come chiave di lettura del fenomeno, la serie dei numeri indice del numero dei morti in incidenti stradali, calcolati con base fissa 2001=100, è evidente come la diminuzione abbia avuto un andamento abbastanza costante nel tempo (Grafico 3).

Grafico 3 – Numeri indice del numero di morti in incidenti stradali in Italia – Anni 2001-2009 (Base 2001=100)



Sempre con riferimento all'obiettivo europeo 2010, si rileva che i Paesi che hanno già raggiunto l'obiettivo sono la Lettonia, la Spagna, l'Estonia e il Portogallo. I più vicini al raggiungimento dell'obiettivo sono Francia e Lituania. In Bulgaria e in Romania, invece, la variazione della mortalità risulta positiva, in netta controtendenza rispetto a tutti gli altri Paesi europei (Prospetto 3). Tale evidenza è probabilmente attribuibile ad una fase di transizione sociale ed economica a seguito della recente inclusione, a partire dal 2007, nell'Unione Europea, fase che ha condotto all'aumento del parco veicolare.

Dove avvengono gli incidenti

Nel 2009 sulle **strade urbane** si sono verificati 163.716 incidenti (76% del totale), che hanno causato 223.166 feriti (pari al 72,6% del totale) e 1.892 morti (pari al 44,7% del totale). Sulle **autostrade** si sono verificati 12.200 incidenti (pari al 5,7% del totale) con 20.538 feriti (6,7% del totale) e 350 decessi (8,3% del totale). Sulle **altre strade**, comprensive delle strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, si sono verificati 39.489 incidenti, che hanno causato 63.554 feriti e 1.995 morti, rispettivamente il 18,3%, 20,7% e 47,1% (Prospetto 4).

Nel 2009 si osserva una riduzione dell'incidentalità rispetto al 2008 su tutti gli ambiti stradali (-1,6%). Malgrado la diminuzione del numero degli incidenti risulti più contenuta sulle autostrade (-1,4%) rispetto alle strade urbane (-2,6%), sulla rete autostradale si rileva una più consistente diminuzione del numero dei morti (-22,6%). Tale risultato, a conferma di quanto già riscontrato l'anno precedente, è in parte dovuto all'implementazione del sistema "Tutor" di controllo elettronico sulla velocità media, introdotto nel 2006 e diffuso su un numero sempre crescente di tratte autostradali. Sulle altre strade si registra, di contro, un aumento del numero degli incidenti rispetto al 2008 (+2,6%), cui corrisponde, ad ogni modo, una diminuzione del numero di morti (-9,4%). Sulle strade urbane il numero dei morti diminuisce dell'8,6% nel 2009 rispetto al 2008 (Prospetto 4).

Prospetto 4 - Incidentalità secondo l'ambito stradale – Anno 2009 (valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2009/2008)

| AMBITO STRADALE | Incidenti | Morti | Feriti | Indice di mortalità (a) | Variazione percentuale Incidenti 2009/2008 | Variazione percentuale Morti 2009/2008 | Variazione percentuale Feriti 2009/2008 |
|-----------------------|----------------|--------------|----------------|-------------------------|--|--|---|
| Strade urbane | 163.716 | 1.892 | 223.166 | 1,2 | -2,6 | -8,6 | -2,3 |
| Autostrade e raccordi | 12.200 | 350 | 20.538 | 2,9 | -1,4 | -22,6 | -0,5 |
| Altre strade (b) | 39.489 | 1.995 | 63.554 | 5,1 | 2,6 | -9,4 | 2,9 |
| Totale | 215.405 | 4.237 | 307.258 | 2,0 | -1,6 | -10,3 | -1,1 |

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

(b) Sono incluse nella categoria "Altre strade": le strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali.

L'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si registrano 5,1 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,2 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade l'indice di mortalità è pari a 2,9, valore pari a quasi la metà di quello relativo alle altre strade extraurbane (Prospetto 4).

Prospetto 5 - Incidentalità sulla rete stradale extraurbana, escluse Autostrade, secondo il tipo di strada – Anno 2009 (a) (valori assoluti e indice di mortalità)

| TIPO DI STRADA | Incidenti | Morti | Indice di mortalità (b) |
|--|---------------|--------------|-------------------------|
| Una carreggiata a senso unico | 2.620 | 97 | 3,7 |
| Una carreggiata a doppio senso | 32.652 | 1.745 | 5,3 |
| Doppia carreggiata, più di due carreggiate | 4.217 | 153 | 3,6 |
| Totale | 39.489 | 1.995 | 5,1 |

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

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

Con riferimento alla rete extraurbana non autostradale si evidenziano diversi livelli di mortalità secondo il tipo di strada: il valore massimo si colloca in corrispondenza degli incidenti avvenuti su strade ad una carreggiata a doppio senso, con 5,3 morti ogni 100 incidenti (Prospetto 5).

Quando avvengono gli incidenti

Nel 2009 il maggior **numero di incidenti** si è verificato a luglio (21.858 in valore assoluto), che è anche il mese con la media giornaliera più alta (705). Anche per quanto riguarda il numero di morti luglio è il mese in cui il valore risulta massimo: 498 in termini assoluti e 16 in media giornaliera. L'indice di mortalità risulta, invece, più elevato in corrispondenza del mese di agosto (2,5 morti ogni 100 incidenti), livello connesso al maggior tasso di utilizzo dei veicoli in occasione degli esodi estivi e della maggiore circolazione sulle autostrade (Prospetto 6).

Prospetto 6 - Incidenti stradali e morti: dati mensili – Anno 2009 (valori assoluti, media giornaliera e indice di mortalità)

| MESI | Incidenti | | Morti | | Indice di mortalità (a) |
|-------------|-----------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------------|
| | Valori assoluti | Media giornaliera | Valori assoluti | Media giornaliera | |
| Gennaio | 14.759 | 476 | 253 | 8 | 1,7 |
| Febbraio | 14.146 | 505 | 285 | 10 | 2,0 |
| Marzo | 17.577 | 567 | 319 | 10 | 1,8 |
| Aprile | 17.332 | 578 | 296 | 10 | 1,7 |
| Maggio | 20.937 | 675 | 413 | 13 | 2,0 |
| Giugno | 20.011 | 667 | 372 | 12 | 1,9 |
| Luglio | 21.858 | 705 | 498 | 16 | 2,3 |
| Agosto | 17.010 | 549 | 417 | 13 | 2,5 |
| Settembre | 18.545 | 618 | 360 | 12 | 1,9 |
| Ottobre | 19.292 | 622 | 386 | 12 | 2,0 |
| Novembre | 17.494 | 583 | 330 | 11 | 1,9 |
| Dicembre | 16.444 | 530 | 308 | 10 | 1,9 |
| Anno | 215.405 | 590 | 4.237 | 12 | 2,0 |

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

Prospetto 7 - Incidenti stradali e morti per tipologia di strada e mese - Anno 2009 (valori assoluti e indice di mortalità)

| MESI | Strade urbane | | | Strade extraurbane (a) | | |
|-------------|----------------|--------------|-------------------------|------------------------|--------------|-------------------------|
| | Incidenti | Morti | Indice di mortalità (b) | Incidenti | Morti | Indice di mortalità (b) |
| Gennaio | 11.093 | 113 | 1,0 | 3.666 | 140 | 3,8 |
| Febbraio | 10.940 | 145 | 1,3 | 3.206 | 140 | 4,4 |
| Marzo | 13.583 | 150 | 1,1 | 3.994 | 169 | 4,2 |
| Aprile | 13.323 | 124 | 0,9 | 4.009 | 172 | 4,3 |
| Maggio | 16.271 | 180 | 1,1 | 4.666 | 233 | 5,0 |
| Giugno | 15.243 | 156 | 1,0 | 4.768 | 216 | 4,5 |
| Luglio | 16.339 | 220 | 1,3 | 5.519 | 278 | 5,0 |
| Agosto | 12.205 | 169 | 1,4 | 4.805 | 248 | 5,2 |
| Settembre | 14.157 | 174 | 1,2 | 4.388 | 186 | 4,2 |
| Ottobre | 14.909 | 185 | 1,2 | 4.383 | 201 | 4,6 |
| Novembre | 13.363 | 142 | 1,1 | 4.131 | 188 | 4,6 |
| Dicembre | 12.290 | 134 | 1,1 | 4.154 | 174 | 4,2 |
| Anno | 163.716 | 1.892 | 1,2 | 51.689 | 2.345 | 4,5 |

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

(b) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti, rilevato mensilmente moltiplicato 100.

In modo analogo, osservando i dati dell'incidentalità per tipologia di strada, si può rilevare che sia sulle **strade urbane** che sulle **strade extraurbane** la frequenza più elevata degli incidenti si registra nel mese di luglio e quella più bassa nel mese di febbraio. Il maggior numero di morti si registra nel mese di luglio, mentre l'indice di mortalità mostra il valore più elevato nel mese di agosto (Prospetto 7).

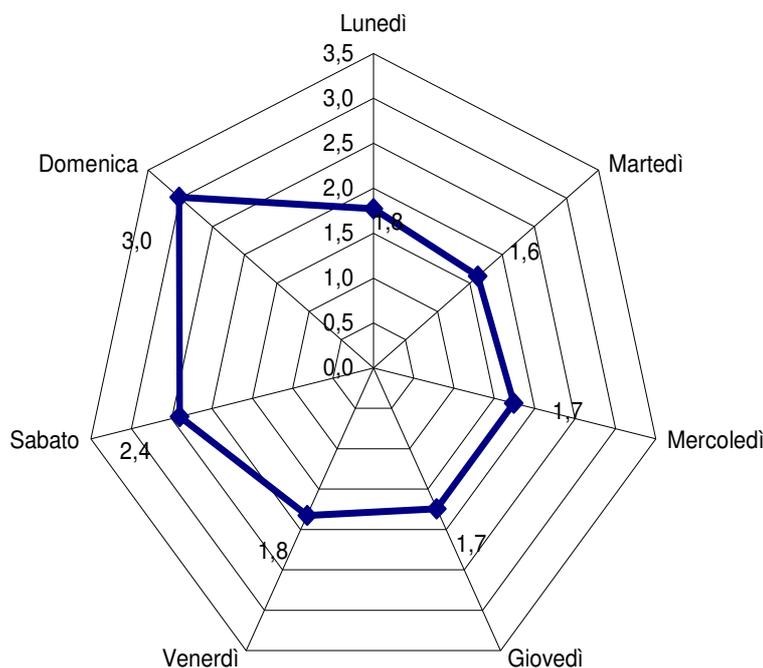
Prospetto 8 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana – Anno 2009 (valori assoluti e composizioni percentuali)

| GIORNI DELLA SETTIMANA | Valori assoluti | | | Composizioni percentuali | | |
|------------------------|-----------------|--------------|----------------|--------------------------|--------------|--------------|
| | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti |
| Lunedì | 32.076 | 568 | 44.828 | 14,9 | 13,4 | 14,6 |
| Martedì | 31.315 | 507 | 42.905 | 14,5 | 12,0 | 14,0 |
| Mercoledì | 32.656 | 568 | 44.309 | 15,2 | 13,4 | 14,4 |
| Giovedì | 33.414 | 582 | 46.120 | 15,5 | 13,7 | 15,0 |
| Venerdì | 33.349 | 608 | 46.038 | 15,5 | 14,3 | 15,0 |
| Sabato | 29.522 | 708 | 44.695 | 13,7 | 16,7 | 14,5 |
| Domenica | 23.073 | 696 | 38.363 | 10,7 | 16,4 | 12,5 |
| Totale | 215.405 | 4.237 | 307.258 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Il giovedì e il venerdì sono i giorni della settimana in cui si concentrano il maggior numero di incidenti (33.414 e 33.349, 15,5% del totale per entrambi i giorni) e di feriti (46.120 e 46.038, 15% del totale per entrambi i giorni), mentre il sabato presenta la frequenza più elevata, in valore assoluto, di decessi (708, pari al 16,7% del totale) (Prospetto 8).

Più interessante, dal punto di vista del contenuto informativo, è l'**indice di mortalità per giorno della settimana**. Tale indicatore presenta il valore massimo (3 morti ogni 100 incidenti) la **domenica**, seguito dal **sabato** (2,4%). L'indice di mortalità scende all'1,6% il martedì e raggiunge valori compresi tra 1,7 e 1,8% nei restanti giorni (Grafico 4).

Grafico 4 - Indice di mortalità per giorno della settimana – Anno 2009 (a)



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

Per quanto concerne la distribuzione degli incidenti, morti e feriti durante l'arco della giornata (Prospetto 9, Grafico 5 e Grafico 6), si confermano gli andamenti già noti: un primo picco si riscontra tra le **8 e le 9 del mattino**, fascia oraria nella quale si effettuano gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola; un secondo picco si osserva tra le **12 e le 13** in corrispondenza dei tragitti scuola-casa e in

relazione alla mobilità di alcune categorie di lavoratori (professionisti, commercianti, ecc.) che usufruiscono dell'orario non continuato. La punta massima di incidentalità si registra, però, intorno alle **ore 18**, quando si cumulano gli effetti dell'aumento della circolazione dovuto agli spostamenti dal luogo del lavoro verso l'abitazione, e quelli quali l'accumulo di stress da lavoro e la difficoltà di percezione visiva dovuta alla riduzione della luce naturale non ancora sostituita da quella artificiale.

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

Prospetto 9 - Incidenti, morti e feriti per ora del giorno e indice di mortalità – Anno 2009 (valori assoluti e indice di mortalità)

| ORE DEL GIORNO | Incidenti | Morti | Feriti | Indice di mortalità (a) |
|-----------------|----------------|--------------|----------------|-------------------------|
| 1 | 4.965 | 160 | 8.416 | 3,2 |
| 2 | 2.761 | 134 | 4.577 | 4,9 |
| 3 | 2.125 | 72 | 3.461 | 3,4 |
| 4 | 1.855 | 90 | 3.010 | 4,9 |
| 5 | 1.677 | 87 | 2.654 | 5,2 |
| 6 | 2.270 | 108 | 3.289 | 4,8 |
| 7 | 4.824 | 127 | 6.622 | 2,6 |
| 8 | 12.594 | 170 | 16.925 | 1,3 |
| 9 | 12.972 | 178 | 17.059 | 1,4 |
| 10 | 12.609 | 214 | 16.835 | 1,7 |
| 11 | 13.154 | 221 | 17.969 | 1,7 |
| 12 | 14.491 | 206 | 19.897 | 1,4 |
| 13 | 13.949 | 168 | 19.419 | 1,2 |
| 14 | 12.420 | 193 | 17.357 | 1,6 |
| 15 | 12.177 | 240 | 17.168 | 2,0 |
| 16 | 12.962 | 245 | 18.698 | 1,9 |
| 17 | 14.927 | 271 | 21.419 | 1,8 |
| 18 | 17.367 | 297 | 24.664 | 1,7 |
| 19 | 14.899 | 292 | 21.178 | 2,0 |
| 20 | 10.105 | 220 | 14.615 | 2,2 |
| 21 | 6.856 | 181 | 10.464 | 2,6 |
| 22 | 5.229 | 138 | 8.227 | 2,6 |
| 23 | 4.549 | 122 | 7.448 | 2,7 |
| 24 | 2.441 | 75 | 4.160 | 3,1 |
| Ora imprecisata | 1.227 | 28 | 1.727 | 2,3 |
| Totale | 215.405 | 4.237 | 307.258 | 2,0 |

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

Grafico 5 - Incidenti stradali per ora del giorno – Anno 2009 (valori assoluti)

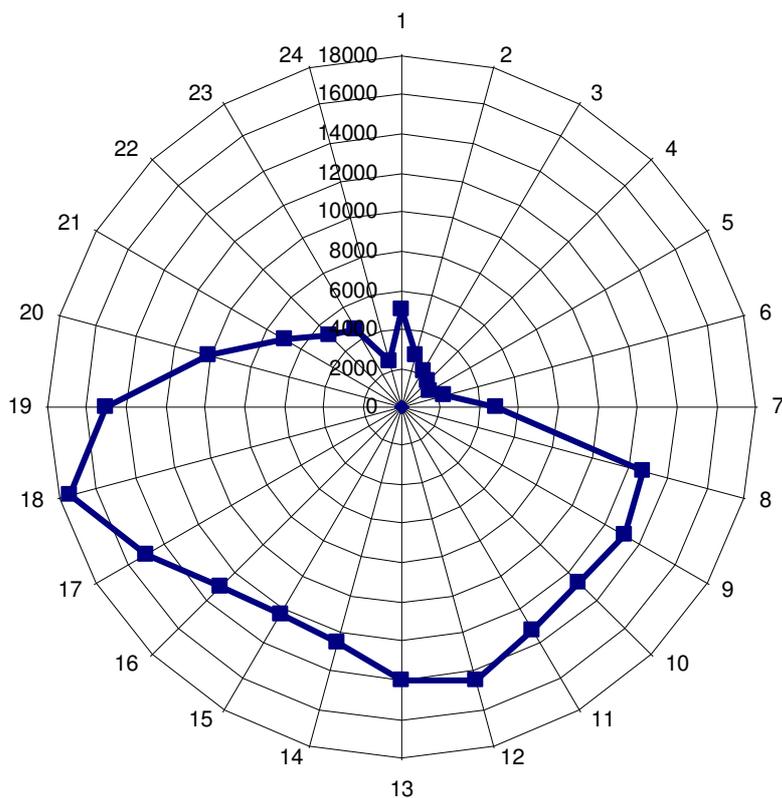
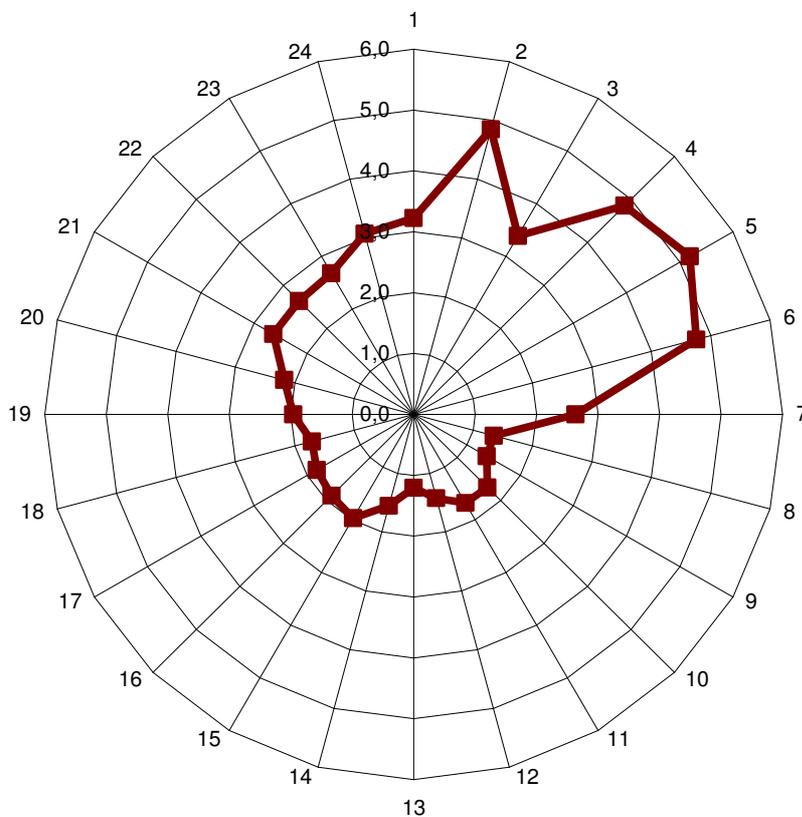


Grafico 6 - Indice di mortalità per incidenti stradali per ora del giorno – Anno 2009



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

La notte: meno incidenti, ma più pericolosi

Nel 2009, nella fascia oraria compresa tra le **22 e le 6**, convenzionalmente considerata per individuare la fascia notturna, si sono verificati 27.872 incidenti stradali (12,9% del totale), che hanno causato il decesso di 986 persone (23,3% del totale dei morti) e il ferimento di altre 45.242 (14,7% del totale dei feriti) (Prospetto 10).

Prospetto 10 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana e tipologia di strada durante la notte (a) – Anno 2009
(valori assoluti)

| GIORNI DELLA SETTIMANA | Strade urbane | | | Strade extraurbane (b) | | | Totale | | |
|--------------------------------------|---------------|------------|---------------|------------------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|
| | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti |
| Venerdì notte | 3.721 | 82 | 5.910 | 1.565 | 101 | 2.585 | 5.286 | 183 | 8.495 |
| Sabato notte | 4.691 | 94 | 8.110 | 2.074 | 138 | 4.022 | 6.765 | 232 | 12.132 |
| Totale venerdì e sabato notte | 8.412 | 176 | 14.020 | 3.639 | 239 | 6.607 | 12.051 | 415 | 20.627 |
| Domenica notte | 2.365 | 51 | 3.836 | 1.146 | 73 | 1.933 | 3.511 | 124 | 5.769 |
| Lunedì notte | 1.905 | 39 | 2.950 | 895 | 66 | 1.374 | 2.800 | 105 | 4.324 |
| Martedì notte | 2.096 | 42 | 3.147 | 837 | 52 | 1.293 | 2.933 | 94 | 4.440 |
| Mercoledì notte | 2.270 | 53 | 3.427 | 891 | 76 | 1.401 | 3.161 | 129 | 4.828 |
| Giovedì notte | 2.423 | 56 | 3.679 | 993 | 63 | 1.575 | 3.416 | 119 | 5.254 |
| Totale altre notti | 11.059 | 241 | 17.039 | 4.762 | 330 | 7.576 | 15.821 | 571 | 24.615 |
| Totale notte nel complesso | 19.471 | 417 | 31.059 | 8.401 | 569 | 14.183 | 27.872 | 986 | 45.242 |

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

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

Gli incidenti del **venerdì e sabato notte** rappresentano il 43,2% del totale degli incidenti notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e sabato notte sono, rispettivamente, il 42,1% e il 45,6% del totale. Tali percentuali risultano analoghe se analizzate separatamente per le strade urbane ed extraurbane.

Prospetto 11 - Indice di mortalità per giorno della settimana e fascia oraria notturna (a) – Anno 2009

| GIORNI DELLA SETTIMANA | Indice di mortalità (b) | | |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------------|------------|
| | Strade urbane | Strade extraurbane (c) | Totale |
| Venerdì notte | 2,2 | 6,5 | 3,5 |
| Sabato notte | 2,0 | 6,7 | 3,4 |
| Totale venerdì e sabato notte | 2,1 | 6,6 | 3,4 |
| Domenica notte | 2,2 | 6,4 | 3,5 |
| Lunedì notte | 2,0 | 7,4 | 3,8 |
| Martedì notte | 2,0 | 6,2 | 3,2 |
| Mercoledì notte | 2,3 | 8,5 | 4,1 |
| Giovedì notte | 2,3 | 6,3 | 3,5 |
| Totale altre notti | 2,2 | 6,9 | 3,6 |
| Totale notte nel complesso | 2,1 | 6,8 | 3,5 |

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

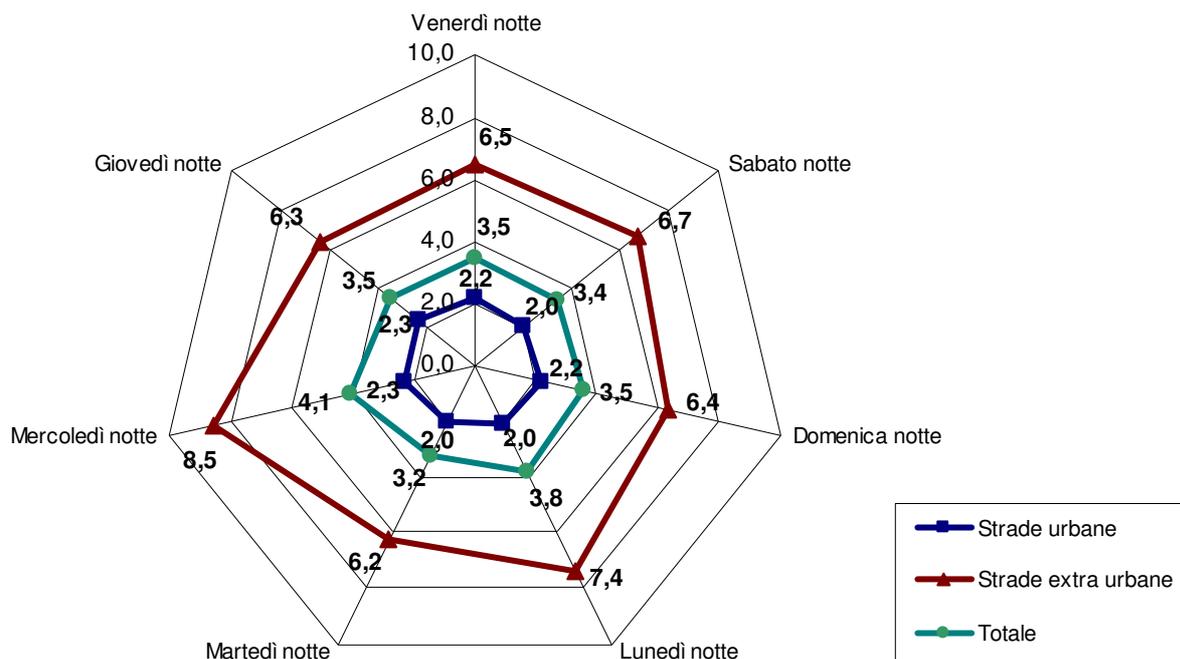
(b) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti moltiplicato 100.

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

L'indice di mortalità degli incidenti notturni è pari mediamente a 3,5 decessi ogni 100 incidenti, contro il valore di due decessi ogni 100 incidenti nel complesso. Per il 2009, l'indice di mortalità durante la notte e per giorno della settimana presenta il valore massimo in corrispondenza del mercoledì notte, 4,1 decessi ogni 100 incidenti (Prospetto11 e Grafico 7).

Considerando le diverse tipologie di strada si evidenzia come siano le strade extraurbane a far registrare livelli più elevati degli indici di mortalità durante la notte, in particolare si osserva il valore massimo il mercoledì notte (8,5 morti per 100 incidenti). Per le strade urbane i livelli dell'indice di mortalità sono più contenuti ed assumono valori simili durante tutti i giorni della settimana.

Grafico 7 - Indice di mortalità per giorno della settimana durante la notte e tipologia di strada – Anno 2009 (a),(b),(c)



(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

(b) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti moltiplicato 100.

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

Principali tipologie di incidente

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (75,2%), i restanti casi (24,8%) vedono coinvolti veicoli isolati. Nell'ambito degli incidenti tra veicoli, la tipologia di incidente più diffusa è lo **scontro frontale-laterale**, 76.095 casi con 1.071 morti e 112.165 feriti, seguita dal **tamponamento**, che registra 38.995 casi con 382 morti e 64.706 persone ferite.

Tra gli incidenti a veicoli isolati, la **fuoriuscita o sbandamento del veicolo** rappresenta il caso più diffuso, con 20.646 incidenti con 845 morti e 25.750 feriti. L'investimento di pedone rappresenta l'8,6% degli incidenti, con 18.472 casi in cui hanno perso la vita 611 persone e 20.887 sono rimaste ferite. Con riferimento ai soli incidenti mortali, lo scontro frontale-laterale, la fuoriuscita e lo scontro frontale raggiungono le incidenze più elevate (30,2%, 16,7%, 15,4%) (Prospetto 12 e Grafico 8).

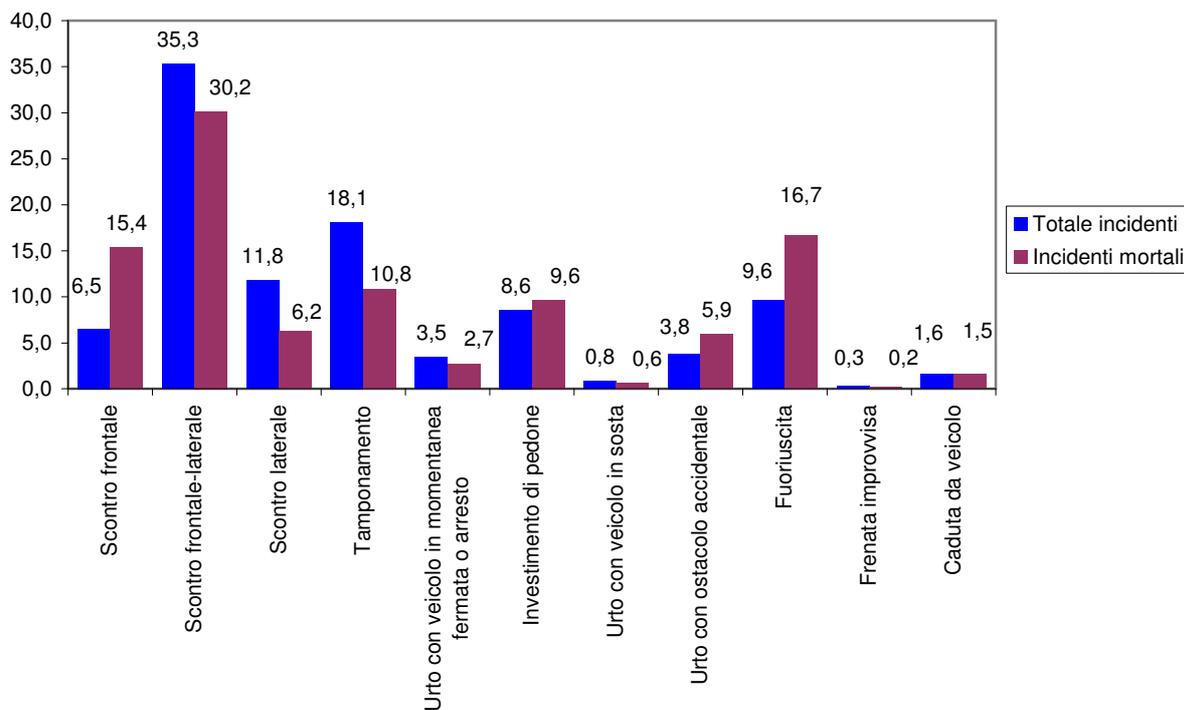
Prospetto 12 - Incidenti e persone infortunate secondo la natura – Anno 2009 (valori assoluti e indice di mortalità)

| NATURA DELL'INCIDENTE | Valori assoluti | | | Valori percentuali | | | Indice di mortalità (a) |
|--|-----------------|--------------|----------------|--------------------|--------------|--------------|-------------------------|
| | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti | |
| Scontro frontale | 14.065 | 598 | 23.231 | 6,5 | 14,1 | 7,6 | 4,3 |
| Scontro frontale-laterale | 76.095 | 1.071 | 112.165 | 35,3 | 25,3 | 36,5 | 1,4 |
| Scontro laterale | 25.426 | 213 | 33.458 | 11,8 | 5,0 | 10,9 | 0,8 |
| Tamponamento | 38.995 | 382 | 64.706 | 18,1 | 9,0 | 21,1 | 1,0 |
| Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto | 7.443 | 101 | 10.221 | 3,5 | 2,4 | 3,3 | 1,4 |
| Totale incidenti tra veicoli | 162.024 | 2.365 | 243.781 | 75,2 | 55,8 | 79,3 | 1,5 |
| Investimento di pedone | 18.472 | 611 | 20.887 | 8,6 | 14,4 | 6,8 | 3,3 |
| Urto con veicolo in sosta | 1.805 | 28 | 2.089 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 1,6 |
| Urto con ostacolo accidentale | 8.280 | 311 | 10.289 | 3,8 | 7,3 | 3,3 | 3,8 |
| Urto con treno | 12 | 1 | 12 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 8,3 |
| Fuoriuscita | 20.646 | 845 | 25.750 | 9,6 | 19,9 | 8,4 | 4,1 |
| Frenata improvvisa | 702 | 9 | 802 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 1,3 |
| Caduta da veicolo | 3.464 | 67 | 3.648 | 1,6 | 1,6 | 1,2 | 1,9 |
| Totale incidenti a veicoli isolati | 53.381 | 1.872 | 63.477 | 24,8 | 44,2 | 20,7 | 3,5 |
| Totale | 215.405 | 4.237 | 307.258 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 2,0 |

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

L'indice di mortalità mostra come lo scontro frontale sia la tipologia più pericolosa (4,3 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita di strada (4,1 decessi ogni 100 incidenti), dall'urto con ostacolo accidentale (3,8 decessi ogni 100 incidenti) e dall'investimento di pedone (3,3 decessi ogni 100 incidenti). Tali evidenze sono confermate anche analizzando il sottoinsieme degli incidenti mortali (Grafico 8).

Grafico 8 – Incidenti stradali in totale e incidenti mortali secondo la natura – Anno 2009 (composizioni percentuali)



Infrazione delle regole, distrazione e velocità elevata: le principali cause di incidente

L'analisi delle circostanze accertate o presunte di incidente non mette in luce differenze notevoli rispetto all'anno precedente. Nell'ambito dei **comportamenti errati di guida**, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (fatta eccezione per le cause di natura imprecisata) e costituiscono il 44,7% dei casi. Il **comportamento scorretto del pedone** si rileva in 8.097 casi e pesa per il 3% sul totale delle cause di incidente (Prospetto 13)³.

Prospetto 13 - Cause accertate o presunte di incidente stradale – Anno 2009 (valori assoluti e composizione percentuale)
(a) (b)

| DESCRIZIONE CAUSE | Valori assoluti | Composizione percentuale |
|---|-----------------|--------------------------|
| Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo | 47.095 | 17,5 |
| <i>di cui</i> | | |
| - procedeva senza rispettare lo stop | 15.871 | 5,9 |
| - procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra | 13.004 | 4,8 |
| - procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza | 15.258 | 5,7 |
| - procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente | 2.962 | 1,1 |
| Procedeva con guida distratta o andamento indeciso | 42.262 | 15,7 |
| Procedeva con velocità troppo elevata | 30.964 | 11,5 |
| <i>di cui</i> | | |
| - procedeva con eccesso di velocità | 29.428 | 10,9 |
| - procedeva senza rispettare i limiti di velocità | 1.536 | 0,6 |
| Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza | 27.218 | 10,1 |
| Manovrava irregolarmente | 17.509 | 6,5 |
| Svoltava irregolarmente | 7.757 | 2,9 |
| Procedeva contromano | 6.061 | 2,2 |
| Sorpassava irregolarmente | 5.842 | 2,2 |
| Ostacolo accidentale | 6.279 | 2,3 |
| Veicolo fermo evitato | 6.326 | 2,3 |
| Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti | 6.135 | 2,3 |
| Buche, ecc. evitato | 1.812 | 0,7 |
| Circostanza imprecisata | 34.476 | 12,8 |
| Veicolo fermo in posizione irregolare urtato | 2.790 | 1,0 |
| Altre cause relative al comportamento nella circolazione | 9.514 | 3,5 |
| Comportamento scorretto del pedone | 8.097 | 3,0 |
| Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente e del pedone nella circolazione | 260.137 | 96,4 |
| Altre cause | 9.693 | 3,6 |
| Totale cause | 269.830 | 100,0 |

(a) Il totale del prospetto risulta superiore al numero degli incidenti poiché include tutte le circostanze accertate o presunte registrate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo.

Con riferimento all'ambito stradale, la prima causa di incidente sulle **strade urbane** è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (20,4%), mentre sulle **strade extraurbane** è la

³ Si precisa che a causa dell'esiguo numero di circostanze presunte dell'incidente legate allo **stato psico-fisico alterato del conducente** e ai **difetti o avarie del veicolo**, per l'anno 2009 non sono stati pubblicati i dati sugli incidenti stradali dettagliati per tali circostanze. Per motivi legati spesso all'indisponibilità dell'informazione al momento del rilievo, inoltre, risulta, da parte degli Organi di rilevazione, di estrema difficoltà la compilazione dei quesiti sulle circostanze presunte dell'incidente, quando queste siano legate allo stato psico-fisico del conducente. Il numero degli incidenti nei quali è presente una delle circostanze appartenenti ad uno dei due gruppi sopra citati risulta, quindi, sottostimato. In particolare, nel caso di incidenti stradali con circostanze presunte legate allo stato psico-fisico alterato del conducente si rileva una netta discrepanza con i risultati diffusi da altri Organismi internazionali che hanno condotto studi ad hoc su queste tematiche.

Nello specifico, dati e ricerche sono stati pubblicati su: Global status report on road safety: time for action. Geneva, World Health Organization, 2009 - http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf

guida con velocità troppo elevata (pari al 18,3%), seguita da guida distratta o andamento indeciso (pari al 17,3%) (Prospetto 14).

Prospetto 14 - Cause accertate o presunte di incidente stradale secondo l'ambito stradale – Anno 2009
(valori assoluti e composizione percentuale) (a)

| DESCRIZIONE CAUSE | Strade urbane | | Strade extraurbane | |
|---|-----------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|
| | Valori assoluti | Composizione percentuale | Valori assoluti | Composizione percentuale |
| Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo | 41.456 | 20,4 | 5.639 | 8,4 |
| <i>di cui</i> | | | | |
| - procedeva senza rispettare lo stop | 13.603 | 6,7 | 2.268 | 3,4 |
| - procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra | 11.577 | 5,7 | 1.427 | 2,1 |
| - procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza | 13.508 | 6,7 | 1.750 | 2,6 |
| - procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente | 2.768 | 1,4 | 194 | 0,3 |
| Procedeva con guida distratta o andamento indeciso | 30.689 | 15,1 | 11.573 | 17,3 |
| Procedeva con velocità troppo elevata | 18.688 | 9,2 | 12.276 | 18,3 |
| <i>di cui</i> | | | | |
| - Procedeva con eccesso di velocità | 17.792 | 8,8 | 11.636 | 17,4 |
| - Procedeva senza rispettare i limiti di velocità | 896 | 0,4 | 640 | 1,0 |
| Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza | 18.557 | 9,1 | 8.661 | 12,9 |
| Manovrava irregolarmente | 14.728 | 7,3 | 2.781 | 4,2 |
| Svoltava irregolarmente | 6.742 | 3,3 | 1.015 | 1,5 |
| Procedeva contromano | 4.317 | 2,1 | 1.744 | 2,6 |
| Sorpassava irregolarmente | 4.300 | 2,1 | 1.542 | 2,3 |
| Ostacolo accidentale | 4.199 | 2,1 | 2.080 | 3,1 |
| Veicolo fermo evitato | 2.566 | 1,3 | 3.760 | 5,6 |
| Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti | 6.043 | 3,0 | 92 | 0,1 |
| Buche, ecc. evitate | 1069 | 0,5 | 743 | 1,1 |
| Circostanza imprecisata | 26.324 | 13,0 | 8.152 | 12,2 |
| Veicolo fermo in posizione irregolare urtato | 2.442 | 1,2 | 348 | 0,5 |
| Altre cause relative al comportamento nella circolazione | 7.451 | 3,7 | 2.063 | 3,1 |
| Comportamento scorretto del pedone | 7.496 | 3,7 | 601 | 0,9 |
| Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente e del pedone nella circolazione | 197.067 | 97,2 | 63.070 | 94,1 |
| Altre cause | 5.760 | 2,8 | 3.933 | 5,9 |
| Totale cause | 202.827 | 100,0 | 67.003 | 100,0 |

(a) Il totale del prospetto risulta superiore al numero degli incidenti poiché include tutte le circostanze accertate o presunte registrate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo.

Chi viene coinvolto

Effettuando un'analisi sul totale di **morti in incidenti stradali**, nel complesso, si rileva che, per gli uomini, la classe di età dove si registra il maggior numero di decessi è tra i **20 e 24 anni**. Valori molto elevati si riscontrano anche in corrispondenza delle fasce di età 25-29 e 30-34 anni. Per le donne, con riferimento al numero dei morti, i picchi si registrano per la classe di età **20-24 anni** e per le età più anziane **75-79 e 80-84 anni**. La frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate per il sesso femminile è attribuibile al maggior coinvolgimento in incidenti stradali delle donne anziane decedute nel ruolo di pedone (Prospetto 15, Grafico 9).

Per quanto riguarda i **feriti in incidenti stradali** le età più penalizzate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i **15 e i 34 anni**, con un picco nella classe di età 20-24 (Prospetto 15, Grafico 10). Per entrambe le distribuzioni di morti e feriti per sesso ed età, gli uomini risultano, ad ogni modo, più penalizzati alle donne.

Prospetto 15 – Morti e feriti in incidenti stradali per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)

| CLASSI DI ETÀ (a) | Morti | | | Feriti | | |
|----------------------------|--------------|------------|--------------|----------------|----------------|----------------|
| | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale |
| 0 - 4 | 6 | 7 | 13 | 1.382 | 1.213 | 2.595 |
| 5 - 9 | 11 | 8 | 19 | 2.007 | 1.714 | 3.721 |
| 10 -14 | 24 | 15 | 39 | 3.426 | 2.499 | 5.925 |
| 15 -19 | 213 | 55 | 268 | 21.135 | 10.155 | 31.290 |
| 20 -24 | 352 | 80 | 432 | 23.853 | 13.798 | 37.651 |
| 25 -29 | 312 | 59 | 371 | 20.855 | 12.500 | 33.355 |
| 30 -34 | 297 | 48 | 345 | 20.295 | 11.672 | 31.967 |
| 35 -39 | 263 | 43 | 306 | 18.772 | 10.753 | 29.525 |
| 40 -44 | 257 | 42 | 299 | 16.559 | 10.022 | 26.581 |
| 45 -49 | 223 | 52 | 275 | 13.908 | 8.550 | 22.458 |
| 50 -54 | 177 | 47 | 224 | 10.643 | 6.534 | 17.177 |
| 55 -59 | 193 | 39 | 232 | 8.013 | 4.985 | 12.998 |
| 60 -64 | 158 | 55 | 213 | 6.490 | 4.363 | 10.853 |
| 65 -69 | 150 | 59 | 209 | 5.104 | 3.396 | 8.500 |
| 70 -74 | 194 | 72 | 266 | 4.680 | 3.228 | 7.908 |
| 75 -79 | 180 | 74 | 254 | 3.647 | 2.421 | 6.068 |
| 80 -84 | 145 | 87 | 232 | 2.237 | 1.487 | 3.724 |
| 85 -89 | 87 | 42 | 129 | 959 | 631 | 1.590 |
| 90 -94 | 7 | 12 | 19 | 78 | 90 | 168 |
| 95 -99 | 1 | 1 | 2 | 37 | 40 | 77 |
| Imprecisata o non indicata | 61 | 29 | 90 | 6.588 | 6.539 | 13.127 |
| Totale | 3.311 | 926 | 4.237 | 190.668 | 116.590 | 307.258 |

(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.

Grafico 9 - Morti in incidente stradale per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)

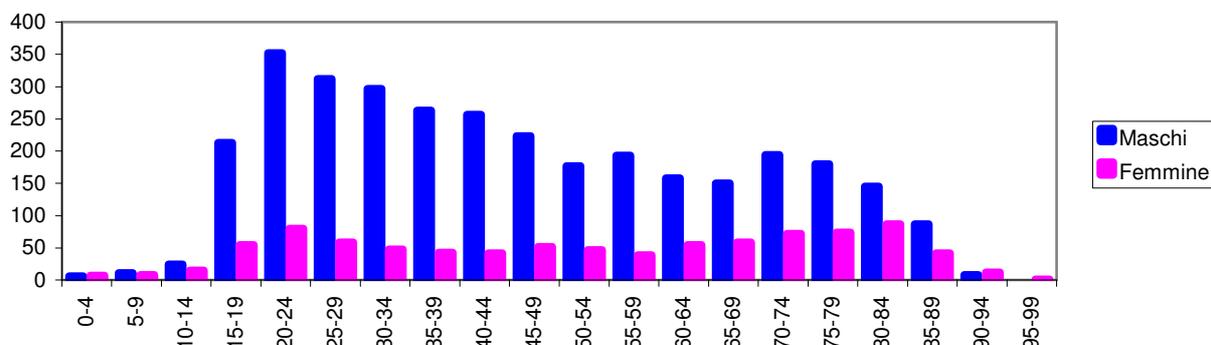
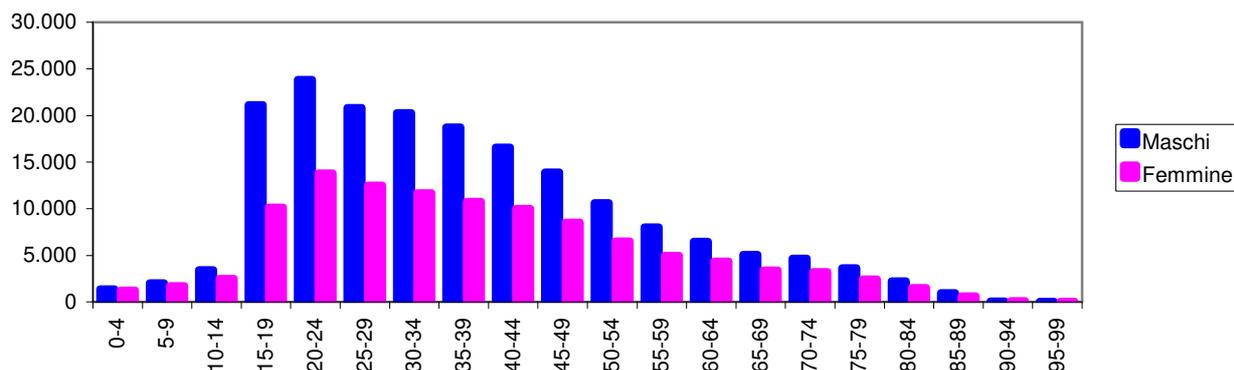


Grafico 10 - Feriti in incidente stradale per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)



Il 69,2% dei morti e il 69,4% dei feriti a seguito di incidente stradale è costituito dai **conducenti** dei veicoli coinvolti, i **passaggeri** trasportati rappresentano il 15% dei morti e il 24% dei feriti, i **pedoni**, che costituiscono un'utenza debole della strada, risultano essere il 6,6% dei feriti e ben il 15,7% dei morti. Le differenze tra i livelli di rischio per le diverse categorie di utenti emergono chiaramente dal rapporto tra numero di morti e il totale delle persone coinvolte: nel 2009 l'indice di gravità, che mediamente risulta pari a 1,4, si riduce a 0,9 per i passeggeri e sale a 3,2 per i pedoni (Prospetto 16).

Prospetto 16 - Morti e feriti per categoria di utente della strada – Anno 2009 (valori assoluti e indice di gravità)

| UTENTI DELLA STRADA | Morti | | Feriti | | Indice di gravità (a) |
|---------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|-----------------------|
| | Numero | Percentuale | Numero | Percentuale | |
| Conducenti | 2.934 | 69,2 | 213.116 | 69,4 | 1,4 |
| Passaggeri | 636 | 15,0 | 73.816 | 24,0 | 0,9 |
| Pedoni | 667 | 15,7 | 20.326 | 6,6 | 3,2 |
| Totale | 4.237 | 100,0 | 307.258 | 100,0 | 1,4 |

(a) L'indice di gravità si calcola come rapporto tra il numero dei morti e il numero totale dei morti e dei feriti, moltiplicato 100.

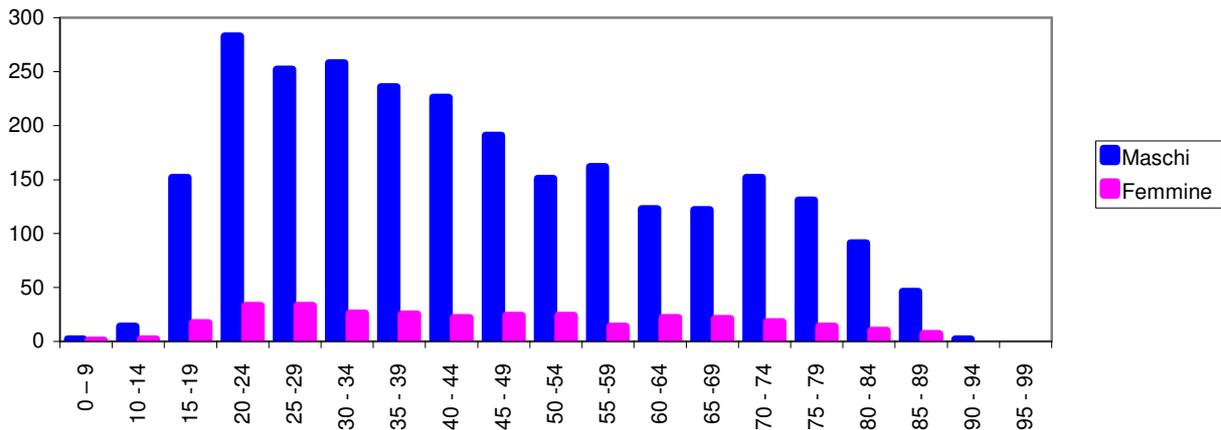
Tra i **conducenti** deceduti (2.934 in totale) a seguito di incidente stradale i più colpiti sono i giovani. La fascia di età in corrispondenza della quale si rileva il maggior numero di conducenti morti o feriti è quella **tra 20 e 24 anni** (316 morti e 26.941 feriti). A partire **dai 35 anni** di età il numero di conducenti che hanno riportato conseguenze in incidente stradale inizia progressivamente a decrescere in valore assoluto all'aumentare dell'età. Effettuando un'analisi per genere si osserva che, per i maschi, la classe di età nella quale si concentrano il maggior numero di morti è 20-24 anni, mentre per le femmine è tra i 20 e 29 anni. Tale distribuzione è confermata anche analizzando l'ammontare dei feriti per classe di età (Prospetto 17 e Grafico 11).

Prospetto 17 - Conducenti morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)

| CLASSI DI ETÀ (a) | Morti | | | Feriti | | |
|----------------------------|--------------|------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
| | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale |
| 0 - 9 | 2 | 1 | 3 | 147 | 39 | 186 |
| 10 -14 | 14 | 2 | 16 | 1.314 | 342 | 1.656 |
| 15 -19 | 152 | 17 | 169 | 15.911 | 4.433 | 20.344 |
| 20 -24 | 283 | 33 | 316 | 19.006 | 7.935 | 26.941 |
| 25 -29 | 252 | 33 | 285 | 17.398 | 7.978 | 25.376 |
| 30 - 34 | 258 | 26 | 284 | 17.505 | 7.927 | 25.432 |
| 35 - 39 | 236 | 25 | 261 | 16.477 | 7.513 | 23.990 |
| 40 - 44 | 226 | 22 | 248 | 14.674 | 6.943 | 21.617 |
| 45 - 49 | 191 | 24 | 215 | 12.321 | 5.585 | 17.906 |
| 50 -54 | 151 | 24 | 175 | 9.369 | 3.903 | 13.272 |
| 55 -59 | 162 | 14 | 176 | 6.994 | 2.616 | 9.610 |
| 60 -64 | 123 | 22 | 145 | 5.513 | 2.006 | 7.519 |
| 65 -69 | 122 | 21 | 143 | 4.234 | 1.371 | 5.605 |
| 70 - 74 | 152 | 18 | 170 | 3.725 | 1.136 | 4.861 |
| 75 - 79 | 131 | 14 | 145 | 2.801 | 746 | 3.547 |
| 80 - 84 | 91 | 10 | 101 | 1.576 | 344 | 1.920 |
| 85 - 89 | 46 | 7 | 53 | 619 | 97 | 716 |
| 90 - 94 | 2 | - | 2 | 17 | 2 | 19 |
| 95 - 99 | - | - | - | 3 | 2 | 5 |
| Imprecisata o non indicata | 27 | - | 27 | 1.872 | 722 | 2.594 |
| Totale | 2.621 | 313 | 2.934 | 151.476 | 61.640 | 213.116 |

(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. Trattandosi di conducenti, la prima classe di età è stata accorpata in 0-9 anni (velocipedi).

Grafico 11 - Conducenti morti in incidente stradale per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)



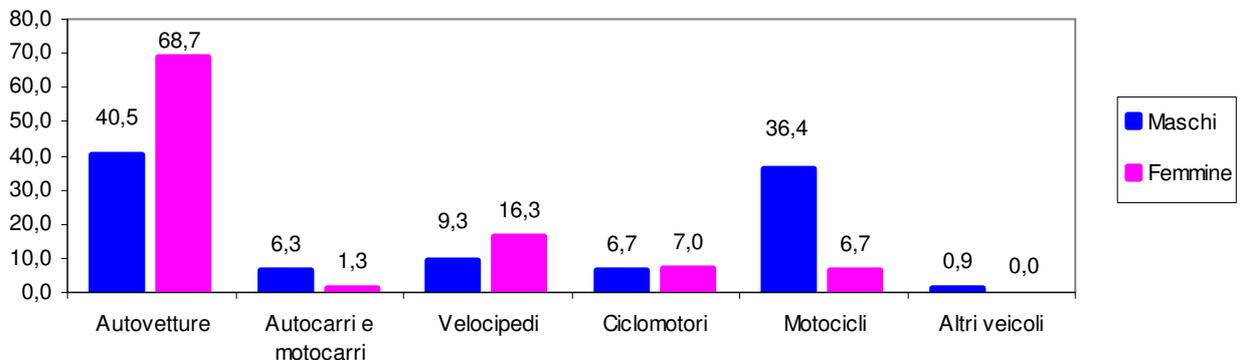
L'analisi del sottoinsieme dei **conducenti morti e feriti** in incidenti stradali **per categoria di veicolo** mostra come, per gli uomini, la percentuale di decessi sia molto elevata in corrispondenza di **autovetture** e di **motocicli**, con percentuali rispettivamente del 40,5% e 36,4%; per le donne, la quota maggiore riguarda la categoria **autovetture** (68,7%). Con riferimento ai **velocipedi**, la percentuale di conducenti deceduti in incidenti stradali è pari al 9,3% per gli uomini e al 16,3% per le donne; in entrambi i casi si tratta di proporzioni più elevate di quelle registrate per la categoria dei ciclomotori. Per la categoria dei velocipedi e ciclomotori, inoltre, la percentuale di conducenti di sesso femminile decedute risulta più elevata di quella rilevata per i maschi, presumibilmente a seguito del maggior utilizzo di queste tipologie di veicoli da parte delle donne (Prospetto 17 e Grafico 12).

Prospetto 17 - Conducenti morti e feriti per sesso e categoria di veicolo – Anno 2009 (valori assoluti)

| CATEGORIA DI VEICOLO | Morti | | | Feriti | | |
|-----------------------|--------------|------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
| | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale |
| Autovetture (a) | 1.061 | 215 | 1.276 | 72.164 | 44.407 | 116.571 |
| Autocarri e motocarri | 164 | 4 | 168 | 6.860 | 498 | 7.358 |
| Velocipedi | 243 | 51 | 294 | 9.773 | 4.848 | 14.621 |
| Ciclomotori | 176 | 22 | 198 | 18.007 | 6.036 | 24.043 |
| Motocicli | 954 | 21 | 975 | 43.463 | 5.440 | 48.903 |
| Altri veicoli | 23 | - | 23 | 1.209 | 411 | 1.620 |
| Totale | 2.621 | 313 | 2.934 | 151.476 | 61.640 | 213.116 |

(a) Nel totale della voce "autovetture" sono conteggiati anche i quadricicli.

Grafico 12 - Conducenti morti in incidenti stradali per sesso e categoria di veicolo (a) – Anno 2009 (valori percentuali)



(a) Nel totale della voce "autovetture" sono conteggiati anche i quadricicli.

Per quanto riguarda i **conducenti morti e feriti per tipologia di strada**, si rileva come il numero dei decessi, in termini assoluti, sia più elevato sulle strade extraurbane per entrambi i sessi (rispettivamente 1.367 maschi e 177 femmine). Il numero dei feriti, in valore assoluto, risulta molto più elevato, invece, sulle strade urbane che sulle autostrade e sulle strade extraurbane, tale risultato è legato, però, alla numerosità più consistente di incidenti che avvengono ogni anno sulle strade urbane (Prospetto 18). La percentuale di conducenti morti in incidenti stradali sul totale dei conducenti coinvolti (297.960 maschi e 104.216 femmine conducenti in totale, incolumi, morti o feriti), per sesso e tipologia di strada, mostra come siano le strade extraurbane il luogo più pericoloso, per entrambi i sessi (2,4 e 1,1 conducenti, maschi e femmine, morti ogni 100 conducenti coinvolti in incidenti stradali con lesioni a persone).

Per quanto concerne i conducenti feriti, la relativa percentuale calcolata rispetto a conducenti coinvolti è più elevata sulle strade extraurbane per i maschi (56,6 conducenti feriti per 100 conducenti coinvolti) e sulle autostrade e raccordi per le femmine (74,5 per 100) (Grafico 13 e Grafico 14).

Prospetto 18 - Conducenti morti e feriti per sesso e tipologia di strada (a) – Anno 2009 (valori assoluti)

| TIPOLOGIA DI STRADA | Morti | | | Feriti | | |
|-----------------------|--------------|------------|--------------|----------------|---------------|----------------|
| | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale |
| Autostrade e Raccordi | 201 | 17 | 218 | 9.144 | 3.076 | 12.220 |
| Strade extraurbane | 1.367 | 177 | 1.544 | 31.756 | 11.971 | 43.727 |
| Strade Urbane | 1.053 | 119 | 1.172 | 110.576 | 46.593 | 157.169 |
| Totale | 2.621 | 313 | 2.934 | 151.476 | 61.640 | 213.116 |

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

Grafico 13 - Conducenti morti in incidenti stradali sul totale dei conducenti coinvolti per sesso e tipologia di strada (a) - Anno 2009 (Rapporto di composizione per 100)

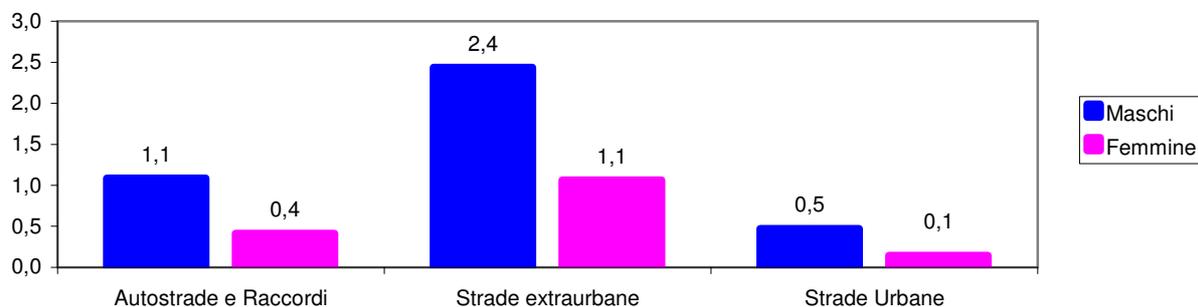
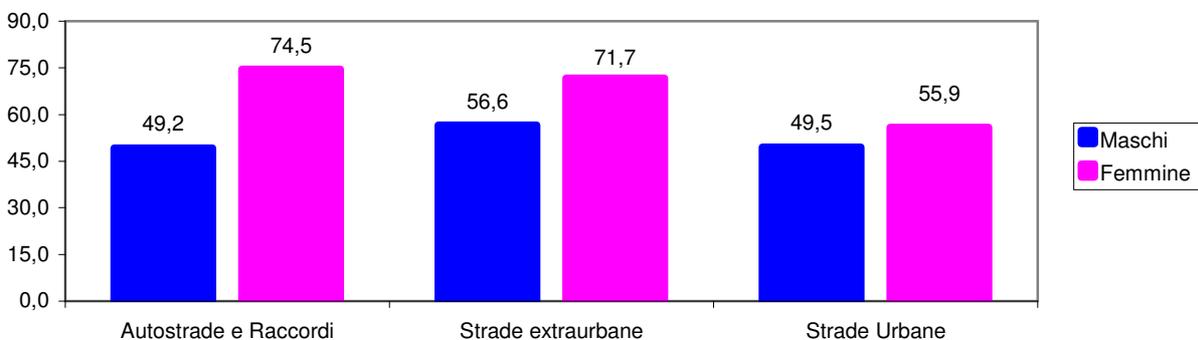


Grafico 14- Conducenti feriti in incidenti stradali sul totale dei conducenti coinvolti per sesso e tipologia di strada (a)- Anno 2009 (Rapporto di composizione per 100)

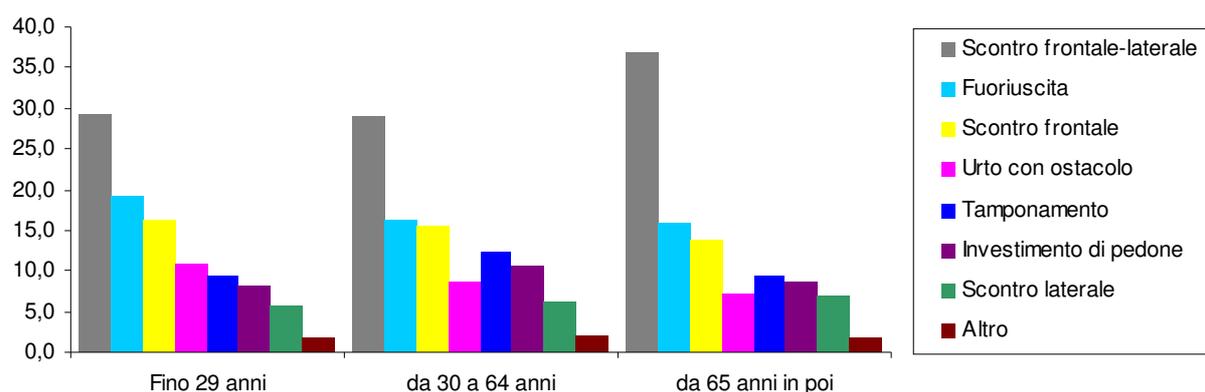


(a) Il rapporto di composizione è stato calcolato con la seguente espressione:
$$\frac{\text{C}_{\text{morti}}^{\text{se sso}} \text{ tipo log ia strada}}{\text{C}_{\text{Totale coinvolti}}^{\text{se sso}} \text{ tipo log ia strada}} * 100.$$

Guardando ai **conducenti responsabili di incidenti mortali** per classe di età e natura dell'incidente, si evince come, per tutte le fasce di età considerate (fino a 29 anni, 30-64 e 65 e più), le tipologie di incidente più frequenti siano: lo **scontro frontale-laterale** (con percentuali rispettivamente pari, per le 3 classi di età, a 29,2%, 28,9%, 36,7%), seguito da **fuoriuscita** (19,1%, 16,1%, 15,9%) e **scontro frontale** (16,2%, 15,5%, 13,7%). Per i giovani conducenti in età fino a 29 anni, la quarta posizione, secondo una graduatoria di tipologie di incidente, è ricoperta dall'urto con ostacolo (10,8%), mentre per le classi di età da 30 a 64 anni e 65 anni e oltre è il tamponamento (12,2% e 9,3%); anche l'investimento di pedone rappresenta una percentuale consistente, pari rispettivamente all'8,1%, al 10,6% e all'8,7% (Grafico 15).

Grafico 15 - Conducenti responsabili di incidenti mortali per natura dell'incidente e classe di età - Anno 2009

(valori percentuali)

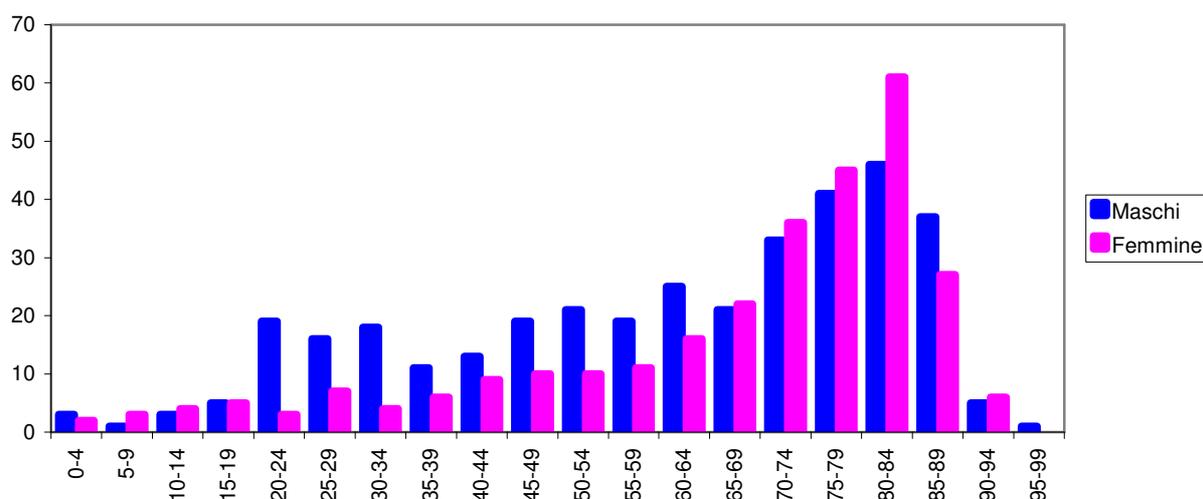


Il **pedone** è uno dei soggetti più deboli fra le persone coinvolte. Il rischio di infortunio causato da investimento stradale è particolarmente alto per la popolazione anziana, più frequentemente coinvolta nel ruolo di pedone sulla strada. Il valore massimo per quanto riguarda i morti (107) si registra nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni, mentre per i feriti (1.575) in quella tra 70 e 74 anni (Prospetto 19 e Grafico 16).

Prospetto 19 - Pedoni morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)

| CLASSI DI ETÀ | Morti | | | Feriti | | |
|----------------------------|------------|------------|------------|--------------|---------------|---------------|
| | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale |
| 0-4 | 3 | 2 | 5 | 242 | 146 | 388 |
| 5-9 | 1 | 3 | 4 | 384 | 244 | 628 |
| 10 -14 | 3 | 4 | 7 | 494 | 465 | 959 |
| 15 -19 | 5 | 5 | 10 | 503 | 673 | 1.176 |
| 20 -24 | 19 | 3 | 22 | 439 | 536 | 975 |
| 25 -29 | 16 | 7 | 23 | 492 | 538 | 1.030 |
| 30 - 34 | 18 | 4 | 22 | 541 | 583 | 1.124 |
| 35 - 39 | 11 | 6 | 17 | 567 | 619 | 1.186 |
| 40 - 44 | 13 | 9 | 22 | 552 | 650 | 1.202 |
| 45 - 49 | 19 | 10 | 29 | 565 | 676 | 1.241 |
| 50 -54 | 21 | 10 | 31 | 482 | 690 | 1.172 |
| 55 -59 | 19 | 11 | 30 | 470 | 629 | 1.099 |
| 60 -64 | 25 | 16 | 41 | 489 | 730 | 1.219 |
| 65 -69 | 21 | 22 | 43 | 505 | 698 | 1.203 |
| 70 - 74 | 33 | 36 | 69 | 638 | 937 | 1.575 |
| 75 - 79 | 41 | 45 | 86 | 606 | 889 | 1.495 |
| 80 - 84 | 46 | 61 | 107 | 487 | 709 | 1.196 |
| 85 - 89 | 37 | 27 | 64 | 264 | 352 | 616 |
| 90 - 94 | 5 | 6 | 11 | 42 | 52 | 94 |
| 95 - 99 | 1 | 0 | 1 | 13 | 10 | 23 |
| Imprecisata o non indicata | 19 | 4 | 23 | 329 | 396 | 725 |
| Totale | 376 | 291 | 667 | 9.104 | 11.222 | 20.326 |

Grafico 16 – Pedoni morti in incidenti stradali per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)



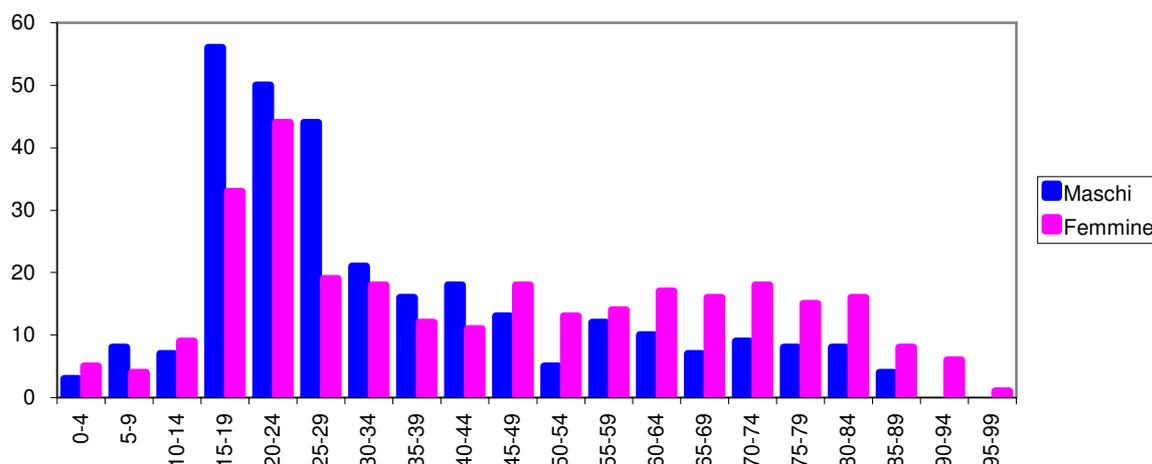
I **passaggeri** morti e feriti in incidenti stradali risultano particolarmente concentrati nella classe di età 15-24 anni, più frequentemente coinvolta nel ruolo di passeggero (Prospetto 20 e Grafico 17).

Prospetto 20 – Passeggeri morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)

| CLASSI DI ETÀ (a) | Morti | | | Feriti | | |
|----------------------------|------------|------------|------------|---------------|---------------|---------------|
| | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale |
| 0 - 4 | 3 | 5 | 8 | 1.134 | 1.064 | 2.198 |
| 5 - 9 | 8 | 4 | 12 | 1.482 | 1.434 | 2.916 |
| 10 - 14 | 7 | 9 | 16 | 1.618 | 1.692 | 3.310 |
| 15 - 19 | 56 | 33 | 89 | 4.721 | 5.049 | 9.770 |
| 20 - 24 | 50 | 44 | 94 | 4.408 | 5.327 | 9.735 |
| 25 - 29 | 44 | 19 | 63 | 2.965 | 3.984 | 6.949 |
| 30 - 34 | 21 | 18 | 39 | 2.249 | 3.162 | 5.411 |
| 35 - 39 | 16 | 12 | 28 | 1.728 | 2.621 | 4.349 |
| 40 - 44 | 18 | 11 | 29 | 1.333 | 2.429 | 3.762 |
| 45 - 49 | 13 | 18 | 31 | 1.022 | 2.289 | 3.311 |
| 50 - 54 | 5 | 13 | 18 | 792 | 1.941 | 2.733 |
| 55 - 59 | 12 | 14 | 26 | 549 | 1.740 | 2.289 |
| 60 - 64 | 10 | 17 | 27 | 488 | 1.627 | 2.115 |
| 65 - 69 | 7 | 16 | 23 | 365 | 1.327 | 1.692 |
| 70 - 74 | 9 | 18 | 27 | 317 | 1.155 | 1.472 |
| 75 - 79 | 8 | 15 | 23 | 240 | 786 | 1.026 |
| 80 - 84 | 8 | 16 | 24 | 174 | 434 | 608 |
| 85 - 89 | 4 | 8 | 12 | 76 | 182 | 258 |
| 90 - 94 | - | 6 | 6 | 19 | 36 | 55 |
| 95 - 99 | - | 1 | 1 | 21 | 28 | 49 |
| Imprecisata o non indicata | 15 | 25 | 40 | 4.387 | 5.421 | 9.808 |
| Totale | 314 | 322 | 636 | 30.088 | 43.728 | 73.816 |

(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.

Grafico 17 - Passeggeri morti in incidenti stradali per sesso e classe di età – Anno 2009 (valori assoluti)



I veicoli coinvolti negli incidenti stradali

Analogamente all'anno precedente, anche nel 2009 la categoria di veicolo maggiormente coinvolta in incidente stradale è costituita dalle **autovetture**, che rappresentano il 66,9% dei veicoli (269.035 in valore assoluto). Seguono i **motocicli**, che rappresentano il 13,7% (55.028 in valore assoluto). I **ciclomotori** e i **velocipedi** rappresentano, rispettivamente, il 6,6% e il 3,9% del totale dei veicoli coinvolti in incidente. I conducenti e i passeggeri morti sulle autovetture a causa di incidente stradale sono pari al 50,2%, mentre quelli rimasti feriti rappresentano il 61,6% del totale. I motocicli, pur rappresentando una percentuale ridotta dei veicoli coinvolti in incidente stradale rispetto alle autovetture, sono responsabili del 29% dei decessi (escludendo i pedoni) (Prospetto 21).

Prospetto 21 – Veicoli coinvolti, morti e feriti per categoria di veicolo (a) (b) – Anno 2009
(valori assoluti e composizioni percentuali)

| CATEGORIA DI VEICOLO | Valori assoluti | | | Composizioni percentuali | | |
|-----------------------|-----------------|--------------|----------------|--------------------------|--------------|--------------|
| | Veicoli | Morti | Feriti | Veicoli | Morti | Feriti |
| Autovetture | 269.035 | 1.793 | 176.639 | 66,9 | 50,2 | 61,6 |
| Autobus e tram | 3.150 | 3 | 2.270 | 0,8 | 0,1 | 0,8 |
| Autocarri e motocarri | 27.326 | 207 | 10.151 | 6,8 | 5,8 | 3,5 |
| Velocipedi | 15.874 | 295 | 14.804 | 3,9 | 8,3 | 5,2 |
| Ciclomotori | 26.652 | 212 | 26.411 | 6,6 | 5,9 | 9,2 |
| Motocicli | 55.028 | 1.037 | 55.085 | 13,7 | 29,0 | 19,2 |
| Altri veicoli | 5.111 | 23 | 1.572 | 1,3 | 0,6 | 0,5 |
| Totale | 402.176 | 3.570 | 286.932 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

(a) Nel totale della voce "autovetture" sono conteggiati anche i quadricicli.

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

Prospetto 22 – Indici di mortalità e di lesività per categoria di veicolo (a) (b)– Anni 2008-2009

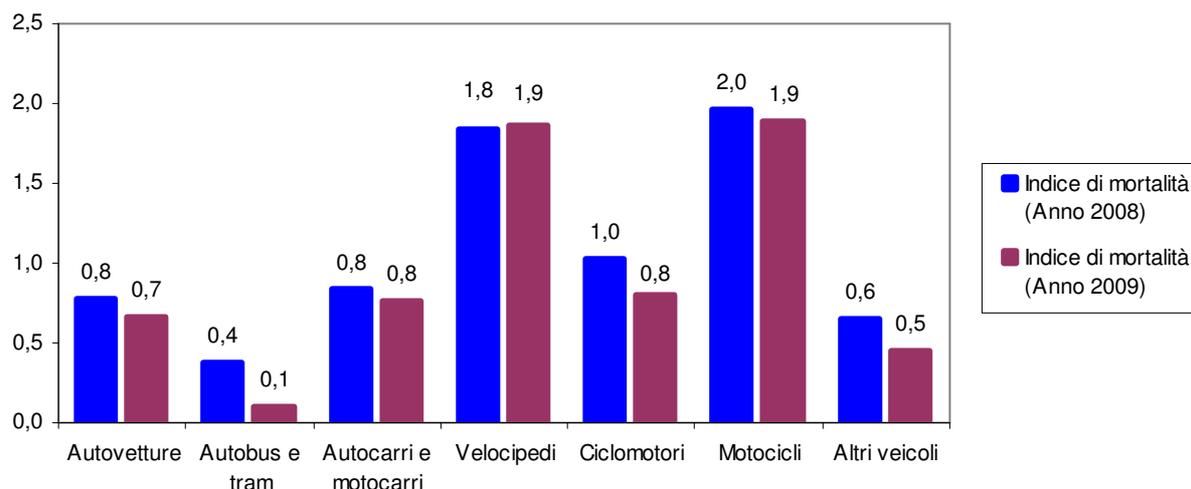
| CATEGORIA DI VEICOLO | Anno 2008 | | Anno 2009 | |
|-----------------------|----------------------------|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| | Morti/Veicoli (per 100) | Feriti/Veicoli (per 100) | Morti/Veicoli (per 100) | Feriti/Veicoli (per 100) |
| Autovetture (a) | 0,8 | 65,1 | 0,7 | 65,7 |
| Autobus e tram | 0,4 | 65,8 | 0,1 | 72,1 |
| Autocarri e motocarri | 0,8 | 36,3 | 0,8 | 37,1 |
| Velocipedi | 1,8 | 92,9 | 1,9 | 93,3 |
| Ciclomotori | 1,0 | 98,4 | 0,8 | 99,1 |
| Motocicli | 2,0 | 99,6 | 1,9 | 100,0 |
| Altri veicoli | 0,6 | 26,4 | 0,5 | 30,8 |
| Totale | 1,0 | 70,6 | 0,9 | 71,3 |

(a) Nel totale della voce “autovetture” sono conteggiati anche i quadricicli.

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

Nel 2009 l'indice di mortalità medio per categoria di veicolo è pari allo 0,9% mentre risulta più che doppio in corrispondenza dei motocicli e dei velocipedi (1,9%). Nello stesso anno l'indice di lesività medio per categoria di veicolo è pari al 71,3%, ma si attesta al 100% per i motocicli, al 99,1% per i ciclomotori e al 93,3% per i velocipedi (Prospetto 22 e Grafico18). I risultati registrati per il 2009 risultano in linea con quanto rilevato per l'anno precedente.

Grafico 18 – Indice di mortalità per categoria di veicolo (a) (b) (c) – Anni 2008 e 2009



(a) Nel totale della voce “autovetture” sono conteggiati anche i quadricicli.

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

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

L'analisi dei veicoli coinvolti in incidenti mortali, per categoria e tipologia di strada, rivela che su autostrade e raccordi le percentuali più elevate riguardano le autovetture (52,6% nel 2008 e 54,2% nel 2009) e gli autocarri e motocarri (36,2% nel 2008 e 30,8% nel 2009). Sulle strade extraurbane i veicoli maggiormente coinvolti continuano ad essere le autovetture (61,6% nel 2008 e 61,5% nel 2009), con una percentuale consistente anche di motocicli (14,7% e 15,4%) e autocarri e motocarri (14,2% per entrambi gli anni). Sulle strade urbane, come prevedibile, ricoprono un ruolo preponderante le autovetture (53,9% nel 2008 e 53,4% nel 2009) e i motocicli (19,9% e 21,6%) (Prospetto 23).

Dal confronto tra gli ultimi due anni risulta in calo la percentuale di mezzi pesanti coinvolti in incidenti mortali sulle autostrade e in aumento quella dei motocicli. I motocicli coinvolti in incidenti mortali risultano in crescita anche sulle strade extraurbane e urbane.

Prospetto 23 - Veicoli coinvolti in incidenti mortali per categoria del veicolo e tipologia della strada - Anno 2009

| CATEGORIA DI VEICOLI | Tipologia di strada | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------------|--------------|---------------|--------------|
| | Autostrade e Raccordi | | Strade extraurbane | | Strade Urbane | |
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Autovetture (a) | 52,6 | 54,2 | 61,6 | 61,5 | 53,9 | 53,4 |
| Autobus e tram | 0,4 | 0,3 | 1,2 | 0,8 | 1,6 | 1,7 |
| Autocarri e motocarri | 36,2 | 30,8 | 14,2 | 14,2 | 10,2 | 9,6 |
| Velocipede | 0,0 | 0,0 | 3,4 | 3,7 | 6,1 | 6,9 |
| Ciclomotori | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 2,8 | 6,4 | 5,3 |
| Motocicli | 7,9 | 9,0 | 14,7 | 15,4 | 19,9 | 21,6 |
| Altri veicoli | 2,9 | 5,7 | 2,0 | 1,6 | 2,0 | 1,5 |
| Totale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

(a) Nel totale della voce “autovetture” sono conteggiati anche i quadricicli.

Prospetto 24 – Incidenti stradali, morti e feriti per provincia e regione - Anno 2009 (valori assoluti)

| PROVINCE e REGIONI | Totale Incidenti | | | di cui Incidenti Mortali | | |
|-------------------------------------|------------------|---------------------|---------------|--------------------------|---------------------|------------|
| | N | Persone infortunate | | N | Persone infortunate | |
| | | Morti | Feriti | | Morti | Feriti |
| Torino | 6.972 | 127 | 10.456 | 123 | 127 | 80 |
| Vercelli | 479 | 19 | 655 | 17 | 19 | 16 |
| Biella | 466 | 13 | 629 | 13 | 13 | 10 |
| Verbano-Cusio-Ossola | 446 | 10 | 570 | 10 | 10 | 2 |
| Novara | 1.277 | 32 | 1.766 | 31 | 32 | 22 |
| Cuneo | 1.612 | 59 | 2.368 | 55 | 59 | 46 |
| Asti | 707 | 14 | 988 | 11 | 14 | 3 |
| Alessandria | 1.783 | 43 | 2.553 | 37 | 43 | 51 |
| Piemonte | 13.742 | 317 | 19.985 | 297 | 317 | 230 |
| Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste | 359 | 8 | 502 | 8 | 8 | 6 |
| Varese | 2.981 | 46 | 4.104 | 41 | 46 | 20 |
| Como | 1.691 | 32 | 2.263 | 29 | 32 | 20 |
| Lecco | 950 | 13 | 1.264 | 12 | 13 | 10 |
| Sondrio | 469 | 15 | 698 | 15 | 15 | 16 |
| Milano | 22.267 | 175 | 29.950 | 172 | 175 | 124 |
| Bergamo | 3.221 | 62 | 4.325 | 59 | 62 | 33 |
| Brescia | 3.472 | 110 | 4.870 | 103 | 110 | 62 |
| Pavia | 1.899 | 50 | 2.767 | 47 | 50 | 32 |
| Lodi | 526 | 18 | 746 | 14 | 18 | 10 |
| Cremona | 1.228 | 35 | 1.699 | 33 | 35 | 21 |
| Mantova | 1.396 | 47 | 1.911 | 45 | 47 | 33 |
| Lombardia | 40.100 | 603 | 54.597 | 570 | 603 | 381 |
| <i>Bolzano/Bozen</i> | <i>1.235</i> | <i>35</i> | <i>1.630</i> | <i>32</i> | <i>35</i> | <i>32</i> |
| <i>Trento</i> | <i>1.480</i> | <i>25</i> | <i>2.064</i> | <i>25</i> | <i>25</i> | <i>11</i> |
| Trentino-A. Adige | 2.715 | 60 | 3.694 | 57 | 60 | 43 |
| Verona | 3.282 | 64 | 4.420 | 58 | 64 | 39 |
| Vicenza | 2.464 | 54 | 3.371 | 53 | 54 | 33 |
| Belluno | 581 | 13 | 836 | 13 | 13 | 8 |
| Treviso | 2.628 | 68 | 3.718 | 65 | 68 | 22 |
| Venezia | 2.726 | 54 | 3.904 | 53 | 54 | 22 |
| Padova | 3.256 | 71 | 4.448 | 68 | 71 | 23 |
| Rovigo | 706 | 15 | 986 | 15 | 15 | 6 |
| Veneto | 15.643 | 339 | 21.683 | 325 | 339 | 153 |
| Pordenone | 1.034 | 40 | 1.398 | 38 | 40 | 16 |
| Udine | 1.821 | 49 | 2.570 | 46 | 49 | 25 |
| Gorizia | 612 | 12 | 819 | 12 | 12 | 12 |
| Trieste | 1.027 | 16 | 1.229 | 16 | 16 | 6 |
| Friuli-Venezia-Giulia | 4.494 | 117 | 6.016 | 112 | 117 | 59 |
| Imperia | 1.053 | 11 | 1.333 | 11 | 11 | 3 |
| Savona | 1.802 | 15 | 2.391 | 15 | 15 | 33 |
| Genova | 5.880 | 31 | 7.389 | 31 | 31 | 11 |
| La Spezia | 919 | 19 | 1.280 | 17 | 19 | 16 |
| Liguria | 9.654 | 76 | 12.393 | 74 | 76 | 63 |
| Piacenza | 1.277 | 34 | 1.756 | 33 | 34 | 15 |
| Parma | 1.671 | 50 | 2.271 | 46 | 50 | 37 |
| Reggio nell'Emilia | 2.242 | 34 | 3.190 | 32 | 34 | 21 |
| Modena | 3.341 | 52 | 4.527 | 51 | 52 | 30 |
| Bologna | 4.472 | 97 | 6.203 | 91 | 97 | 74 |
| Ferrara | 1.383 | 39 | 1.824 | 36 | 39 | 21 |
| Ravenna | 1.960 | 54 | 2.756 | 49 | 54 | 41 |
| Forlì- Cesena | 1.799 | 39 | 2.407 | 36 | 39 | 28 |
| Rimini | 2.266 | 23 | 3.101 | 22 | 23 | 9 |
| Emilia-Romagna | 20.411 | 422 | 28.035 | 396 | 422 | 276 |
| Massa Carrara | 1.046 | 15 | 1.369 | 12 | 15 | 4 |
| Lucca | 2.408 | 38 | 3.137 | 34 | 38 | 19 |
| Pistoia | 1.217 | 13 | 1.643 | 13 | 13 | 5 |
| Firenze | 5.869 | 66 | 7.530 | 64 | 66 | 50 |
| Prato | 1.452 | 13 | 1.828 | 12 | 13 | 5 |
| Livorno | 1.193 | 17 | 1.564 | 16 | 17 | 4 |
| Pisa | 1.934 | 40 | 2.653 | 39 | 40 | 50 |
| Arezzo | 1.261 | 36 | 1.858 | 35 | 36 | 29 |
| Siena | 1.000 | 19 | 1.393 | 19 | 19 | 22 |
| Grosseto | 982 | 22 | 1.370 | 21 | 22 | 11 |
| Toscana | 18.362 | 279 | 24.345 | 265 | 279 | 199 |

Prospetto 24 (segue) – Incidenti stradali, morti e feriti per provincia e regione - Anno 2009 (valori assoluti)

| PROVINCE e REGIONI | Totale Incidenti | | | di cui Incidenti Mortali | | |
|--------------------|------------------|---------------------|----------------|--------------------------|---------------------|--------------|
| | N | Persone infortunate | | N | Persone infortunate | |
| | | Morti | Feriti | | Morti | Feriti |
| Perugia | 2.111 | 54 | 3.145 | 49 | 54 | 43 |
| Terni | 963 | 21 | 1.330 | 21 | 21 | 7 |
| Umbria | 3.074 | 75 | 4.475 | 70 | 75 | 50 |
| Pesaro e Urbino | 1.549 | 29 | 2.115 | 28 | 29 | 11 |
| Ancona | 2.009 | 35 | 2.974 | 32 | 35 | 27 |
| Macerata | 1.308 | 25 | 1.948 | 25 | 25 | 18 |
| Ascoli Piceno | 1.751 | 28 | 2.587 | 28 | 28 | 31 |
| Marche | 6.617 | 117 | 9.624 | 113 | 117 | 87 |
| Viterbo | 840 | 21 | 1.302 | 21 | 21 | 14 |
| Rieti | 563 | 14 | 869 | 13 | 14 | 22 |
| Roma | 23.213 | 313 | 31.558 | 298 | 313 | 170 |
| Latina | 2.178 | 92 | 3.438 | 86 | 92 | 63 |
| Frosinone | 1.392 | 54 | 2.457 | 52 | 54 | 61 |
| Lazio | 28.186 | 494 | 39.624 | 470 | 494 | 330 |
| L'Aquila | 778 | 23 | 1.322 | 22 | 23 | 15 |
| Teramo | 1.070 | 33 | 1.598 | 31 | 33 | 30 |
| Pescara | 957 | 15 | 1.374 | 15 | 15 | 7 |
| Chieti | 1.048 | 22 | 1.695 | 21 | 22 | 21 |
| Abruzzo | 3.853 | 93 | 5.989 | 89 | 93 | 73 |
| Isernia | 142 | 4 | 229 | 4 | 4 | 3 |
| Campobasso | 388 | 17 | 609 | 14 | 17 | 6 |
| Molise | 530 | 21 | 838 | 18 | 21 | 9 |
| Caserta | 1.698 | 72 | 2.698 | 62 | 72 | 65 |
| Benevento | 396 | 13 | 656 | 11 | 13 | 8 |
| Napoli | 6.236 | 132 | 9.006 | 128 | 132 | 96 |
| Avellino | 600 | 16 | 1.002 | 13 | 16 | 4 |
| Salerno | 2.815 | 55 | 4.451 | 52 | 55 | 45 |
| Campania | 11.745 | 288 | 17.813 | 266 | 288 | 218 |
| Foggia | 1.742 | 77 | 3.112 | 66 | 77 | 90 |
| Bari | 5.828 | 98 | 9.534 | 83 | 98 | 86 |
| Taranto | 1.599 | 41 | 2.674 | 39 | 41 | 44 |
| Brindisi | 1.359 | 50 | 2.304 | 44 | 50 | 50 |
| Lecce | 2.284 | 35 | 3.732 | 33 | 35 | 29 |
| Puglia | 12.812 | 301 | 21.356 | 265 | 301 | 299 |
| Potenza | 420 | 20 | 758 | 17 | 20 | 23 |
| Matera | 522 | 26 | 869 | 24 | 26 | 27 |
| Basilicata | 942 | 46 | 1.627 | 41 | 46 | 50 |
| Cosenza | 946 | 52 | 1.665 | 47 | 52 | 75 |
| Crotone | 298 | 20 | 533 | 16 | 20 | 14 |
| Catanzaro | 782 | 23 | 1.407 | 22 | 23 | 21 |
| Vibo Valentia | 285 | 7 | 496 | 6 | 7 | 11 |
| Reggio di Calabria | 1.146 | 33 | 1.795 | 28 | 33 | 23 |
| Calabria | 3.457 | 135 | 5.896 | 119 | 135 | 144 |
| Trapani | 1.596 | 39 | 2.482 | 35 | 39 | 36 |
| Palermo | 3.522 | 82 | 5.099 | 79 | 82 | 68 |
| Messina | 1.700 | 37 | 2.607 | 35 | 37 | 22 |
| Agrigento | 824 | 28 | 1.479 | 23 | 28 | 25 |
| Caltanissetta | 635 | 17 | 1.045 | 16 | 17 | 18 |
| Enna | 292 | 6 | 502 | 5 | 6 | 4 |
| Catania | 3.117 | 73 | 4.678 | 71 | 73 | 56 |
| Ragusa | 862 | 21 | 1.414 | 18 | 21 | 25 |
| Siracusa | 1.496 | 22 | 2.436 | 19 | 22 | 20 |
| Sicilia | 14.044 | 325 | 21.742 | 301 | 325 | 274 |
| Olbia-Tempio | 683 | 28 | 1.068 | 27 | 28 | 23 |
| Sassari | 1.154 | 20 | 1.748 | 20 | 20 | 11 |
| Nuoro | 391 | 10 | 566 | 10 | 10 | 3 |
| Oristano | 382 | 18 | 558 | 18 | 18 | 13 |
| Ogliastra | 107 | 1 | 156 | 1 | 1 | 2 |
| Medio Campidano | 29 | 5 | 42 | 3 | 5 | 2 |
| Cagliari | 1.713 | 35 | 2.541 | 34 | 35 | 31 |
| Carbonia-Iglesias | 206 | 4 | 345 | 4 | 4 | 3 |
| Sardegna | 4.665 | 121 | 7.024 | 117 | 121 | 88 |
| ITALIA | 215.405 | 4.237 | 307.258 | 3.973 | 4.237 | 3.032 |

**Direzione centrale comunicazione
ed editoria**

Tel. 06 4673.2243-2244

Centro di informazione statistica

Tel. 06 4673.3106

Informazioni e chiarimenti:

**Servizio Sanità e Assistenza
Unità Operativa Incidentalità stradale**

Istat - Viale Liegi, 13 – 00198 Roma

Silvia Bruzzone

Tel. +39 06 4673.7384

Marina Patteri

Tel. +39 06 4673.7239