Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE,

I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Div. 3 - Ufficio di Statistica

**PROGRAMMAZIONE STRATEGICA 2016**

**OBIETTIVO OPERATIVO:**

**STATISTICHE SULL’INCIDENTALITA’ NEI TRASPORTI STRADALI,**

**ANCHE CON RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI STRADA**

**Incidenti stradali in Italia nel 2015**

***(a cura dell’Istituto Nazionale di Statistica***

***Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Censimento della Popolazione***

***Servizio Sistema Integrato sulla Salute, Assistenza, Previdenza e Giustizia)***

**Contributo Istat**

*a cura della Dr.ssa Silvia Bruzzone e della Dr.ssa Giordana Baldassarre*

Istituto Nazionale di Statistica

Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Censimento della Popolazione

Servizio Sistema Integrato sulla Salute, Assistenza, Previdenza e Giustizia

**Incidenti stradali in Italia nel 2015**

Nel 2015 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 174.539, le vittime 3.428 e i feriti 246.920. Ogni giorno, durante l’anno, si sono verificati in media 478 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 676.

Rispetto al 2014 gli incidenti si riducono del 1,4%, i feriti del 1,7% e le vittime aumentano del 1,4%.

Fra il 2011 e il 2015 le vittime della strada diminuiscono del 11,2%. Il trend discendente della mortalità, avviato nella decade precedente, subisce una battuta di arresto nel 2015.

Tuttavia, fra il 2001 e il 2015, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati diminuiti del 33,7 %, le vittime della strada del 51,7% e i feriti del 33,9% (Fig.1). Il numero di morti per milione di abitanti (tasso di mortalità stradale) scende a 56,4 nel 2015 da 124,5 del 2001.

**Fig. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti. Anni 2001-2015** **(valori assoluti)**

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Nel 2015 sulle strade urbane si sono verificati 130.457 incidenti (74,7% del totale), che hanno causato 175.156 feriti (70,9% del totale) e 1.502 morti (43,8% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.179 (5,3% del totale) con 15.850 feriti (6,4% del totale) e 305 decessi (8,9% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono 34.903 (20,0% del totale), i feriti 55.914 (22,6%) e le vittime 1.621 (47,3%) (Tab. 1).

Rispetto al 2010, valore di benchmark per la decade 2011-2020, il guadagno in termini di riduzione del numero delle vittime è stato più consistente sulle autostrade (-18,9%), seguono le strade extraurbane (-17,1%) e le strade urbane (-15,7%).

L’indice di mortalità continua ad essere più elevato sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,6 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 3,3 sulle autostrade mentre è pari a 1,2 sulle strade urbane.

In ambito urbano rispetto al 2014 si registra una riduzione degli incidenti con lesioni a persone, dei feriti e anche delle vittime. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane aumentano gli incidenti, i feriti e le vittime..

**Tab. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone secondo la categoria della strada. Anno 2015, valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2015/2014**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Categoria della strada** | **Incidenti** | **Morti** | **Feriti** | **Indice di mortalità** (a) | **Var.% Incidenti** | **Var.% Morti** | **Var.% Feriti** |
| **2015/2014** | **2015/2014** | **2015/2014** |
| Strade urbane (b) | 130.457 | 1.502 | 175.156 | 1,2 | -2,4 | -0,2 | -2,9 |
| Autostrade e raccordi | 9.179 | 305 | 15.850 | 3,3 | +0,3 | +6,3 | +3,7 |
| Altre strade (b) | 34.903 | 1.621 | 55.914 | 4,6 | +1,8 | +2,0 | +1,0 |
| Totale | 174.539 | 3.428 | 246.920 | 2,0 | -1,4 | +1,4 | -1,7 |

(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.

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Le vittime di incidenti stradali nel 2015 sono state 3.428, di cui 2.759 maschi e 669 femmine.

I conducenti deceduti sono 2.349 (2.103 uomini e 246 donne), i passeggeri 477 (269 uomini e 208 donne) e i pedoni 602 (387 uomini e 215 donne). Per gli uomini, la classe di età con il maggior numero di decessi è quella tra i 20 e 24 anni (219) (Tab. 2). 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). 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.

Nel 2015, le vittime della strada aumentano in misura consistente nelle classi di età adulte 30-34 anni, 45-49 anni e 50-54 anni (rispettivamente +16,0%, +11,0% e 12,9%) e nella classe di età anziana 80-84 anni (+11,0%).

**Tab. 2 - Morti e feriti in incidenti stradali per sesso e classe di età. Anno 2015 (valori assoluti)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **CLASSE DI ETA’** | **Morti** | | | **Feriti** | | |
| **Maschi** | **Femmine** | **Totale** | **Maschi** | **Femmine** | **Totale** |
| 0 - 4 | 13 | 4 | 17 | 1.515 | 1.328 | 2.843 |
| 5-9 | 6 | 4 | 10 | 1.925 | 1.609 | 3.534 |
| 10-14 | 9 | 3 | 12 | 2.825 | 2.238 | 5.063 |
| 15 -19 | 129 | 23 | 152 | 11.829 | 6.889 | 18.718 |
| 20 -24 | 238 | 46 | 284 | 16.651 | 10.380 | 27.031 |
| 25 -29 | 185 | 41 | 226 | 14.632 | 9.714 | 24.346 |
| 30 - 34 | 195 | 23 | 218 | 13.271 | 8.357 | 21.628 |
| 35 - 39 | 177 | 33 | 210 | 12.939 | 8.177 | 21.116 |
| 40 - 44 | 203 | 38 | 241 | 13.893 | 8.813 | 22.706 |
| 45 - 49 | 233 | 40 | 273 | 12.857 | 8.376 | 21.233 |
| 50 -54 | 207 | 32 | 239 | 11.668 | 7.463 | 19.131 |
| 55 -59 | 176 | 34 | 210 | 8.691 | 5.583 | 14.274 |
| 60 -64 | 157 | 40 | 197 | 6.442 | 4.084 | 10.526 |
| 65 -69 | 157 | 42 | 199 | 5.394 | 3.671 | 9.065 |
| 70 - 74 | 154 | 56 | 210 | 4.185 | 2.840 | 7.025 |
| 75 - 79 | 185 | 57 | 242 | 4.049 | 2.675 | 6.724 |
| 80 - 84 | 168 | 75 | 243 | 2.681 | 1.645 | 4.326 |
| 85 - 89 | 93 | 41 | 134 | 1.216 | 719 | 1.935 |
| 90 + | 38 | 22 | 60 | 302 | 191 | 493 |
| Non indicata | 36 | 15 | 51 | 2.815 | 2.388 | 5.203 |
| **Totale** | **2.759** | **669** | **3.428** | **149.780** | **97.140** | **246.920** |

1. 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.

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

L’analisi per classi di età evidenzia risultati interessanti soprattutto per i bambini[[1]](#footnote-1), categoria particolarmente a rischio poiché non sempre protetta accuratamente dagli adulti, responsabili per l’uso di 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 2015, infatti, sono state registrate 39 vittime fra 0 e 14 anni, di cui 17 tra 0 e 4 anni; i feriti sono stati 11.440 di cui 2.843 tra 0 e 4 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.

Analizzando le vittime per ruolo e tipologia degli utenti della strada, emerge, come di consueto, che conducenti e i passeggeri di autovetture costituiscono la maggior parte degli infortunati in incidenti stradali, le autovetture, infatti, rappresentano circa il 75% dei veicoli in circolazione ogni anno sulle strade italiane.

Nel 2015 si sono registrati 1.468 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguono motociclisti (773), pedoni (602), ciclisti (251), occupanti di autocarri e motrici (157), ciclomotori (105) e altre modalità di trasporto (72) (Fig. 2).

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 vulnerabili, 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 (Fig. 2).

**Fig. 2 - Morti in incidente stradale per tipo di utente della strada (a). Anno 2015 (valori assoluti)**

**Utenti vulnerabili della strada**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Indice di mortalità\*** | **2,75** | **1,41** | **0,84 1,69** | **0,67** | **0,74** | **0,56** |
| **Indice di lesività\*** | **109,56** | **94,12** | **101,30 100,46** | **65,36** | **34,18** | **42,59** |

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

1. Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell’incidente per tipologia.

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Fra il 2001 e il 2015, malgrado la battuta di arresto dell’ultimo anno, il trend risulta positivo, in termini di vite umane salvate per tutte le modalità di trasporto, seppur con alcune differenze rispetto al tipo di utenza. La drastica riduzione del numero di vittime fra conducenti e passeggeri di autovetture (-61,8%) 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, andamenti 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 2015. Per il 2015, anno nero per i centauri, tornano ad aumentare, infatti, le vittime per gli utenti delle due ruote a motore (+7,7%), incremento, tuttavia, imputabile interamente ai motociclisti (+9,8%), mentre diminuiscono le vittime su ciclomotori (-6,3%).

In aumento anche i pedoni morti sulle strade (+4,2%), mentre si rileva una flessione per le vittime tra i ciclisti, segnale positivo, questo, che non deve, comunque, far sottovalutare la sicurezza stradale di chi utilizza la bicicletta anche come mezzo alternativo per una mobilità urbana sostenibile (Fig. 3).

I ciclisti vittime di incidenti stradali erano in aumento nel 2014 rispetto all’anno precedente dell’8,8%, anche i pedoni aumentavano, in termini percentuali, il numero delle vittime nel 2014 (+4,9%), l’aumento del 2015, quindi, si registra per il secondo anno consecutivo

**Fig. 3. - Morti in incidente stradale per principali categorie di utente della strada.**

**Variazioni percentuali 2015/2014, 2015/2010 e 2015/2001**

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Per avere una corretta dimensione del fenomeno dell’incidentalità e poter avere una visione temporale e territoriale dell’andamento, risulta utile costruire anche tassi di mortalità e lesività per incidente stradale, nel tempo e in rapporto alla popolazione.

Il *tasso di mortalità per incidente stradale* è stato costruito come il rapporto tra il numero di morti in incidente stradale e la popolazione media residente nell’anno in considerazione per 100 mila.

In Italia nel 2015 il tasso di mortalità è pari a 5,64 morti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.3). Aspetto interessante è rappresentato, inoltre, dall’evoluzione del tasso: dal 2010 al 2015 il tasso di mortalità è diminuito del 18,7%.

Passando all’analisi territoriale, nel 2015, si registrano tassi di mortalità più bassi e al di sotto della media nazionale in Campania (4,01), Sicilia (4,43) e Calabria (4,76), di contro si ha una mortalità elevata a Trento (7,81), Basilicata (7,48) e Emilia Romagna (7,33).

Il tasso di mortalità, tra il 2001 e il 2015 ha avuto una riduzione maggiore in Friuli Venezia Giulia (-67,34%), Bolzano (-67,00%) e Emilia Romagna (-64,17%) mentre il calo è stato più contenuto in Basilicata (-24,17), Trento (-27,14) e Campania (-35,88).

**Tab. 3 - Tasso di mortalità per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010-2015**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Regioni** | **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Piemonte | 13,35 | 7,49 | 7,34 | 6,55 | 5,88 | 5,98 | 5,57 |
| Valle d'Aosta | 13,40 | 8,68 | 7,10 | 8,65 | 5,46 | 10,12 | 5,48 |
| Liguria | 10,99 | 5,33 | 5,09 | 5,62 | 5,38 | 3,65 | 5,64 |
| Lombardia | 11,90 | 5,87 | 5,49 | 5,63 | 4,43 | 4,49 | 4,78 |
| Trentino Alto Adige | 15,78 | 5,78 | 5,65 | 7,05 | 5,64 | 5,69 | 7,38 |
| *Bolzano/Bozen* | *20,99* | *6,00* | *6,95* | *6,90* | *6,05* | *6,19* | *6,93* |
| *Trento* | *10,72* | *5,57* | *4,39* | *7,20* | *5,25* | *5,22* | *7,81* |
| Veneto | 15,33 | 8,17 | 7,60 | 7,72 | 6,10 | 6,60 | 6,40 |
| Friuli Venezia Giulia | 17,51 | 8,43 | 6,89 | 6,97 | 6,77 | 8,14 | 5,72 |
| Emilia Romagna | 20,45 | 9,28 | 9,22 | 8,72 | 7,80 | 7,35 | 7,33 |
| Toscana | 14,33 | 8,35 | 7,22 | 6,87 | 6,02 | 6,66 | 6,59 |
| Umbria | 14,18 | 8,96 | 6,90 | 5,65 | 6,84 | 5,25 | 7,17 |
| Marche | 15,54 | 7,07 | 8,37 | 6,42 | 5,55 | 6,44 | 6,01 |
| Lazio | 14,29 | 8,24 | 7,74 | 6,96 | 6,41 | 6,31 | 6,28 |
| Abruzzo | 13,31 | 6,04 | 6,35 | 7,03 | 5,29 | 5,78 | 6,32 |
| Molise | 11,53 | 8,89 | 6,06 | 6,07 | 8,28 | 8,60 | 7,04 |
| Campania | 6,26 | 4,41 | 4,21 | 4,20 | 4,69 | 3,97 | 4,01 |
| Puglia | 11,48 | 7,21 | 6,69 | 6,59 | 5,50 | 5,65 | 5,68 |
| Basilicata | 9,86 | 8,27 | 6,40 | 8,84 | 3,81 | 7,10 | 7,48 |
| Calabria | 8,59 | 7,02 | 5,30 | 6,28 | 4,98 | 5,10 | 4,76 |
| Sicilia | 7,34 | 5,58 | 5,42 | 4,58 | 5,03 | 4,10 | 4,43 |
| Sardegna | 12,98 | 6,46 | 6,10 | 5,80 | 7,44 | 5,89 | 6,62 |
| **Italia** | **12,45** | **6,94** | **6,50** | **6,30** | **5,65** | **5,56** | **5,64** |

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il *tasso di lesività per incidente stradale* è stato costruito come il rapporto tra il numero di feriti in incidente stradale e la popolazione media residente nell’anno in considerazione per 100 mila.

In Italia nel 2015 il tasso di lesività è di 406 feriti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.4).

Passando all’analisi territoriale, nel 2015, si registrano tassi di lesività più contenuti in Molise (230,90), Campania (234,88) e Calabria (238,15) di contro si ha una lesività elevata in Liguria (674,19), Toscana (559,07) e Emilia Romagna (534,64).

Anche in questo caso, l’evoluzione temporale indica un decremento del tasso: dal 2010 al 2015 il tasso di lesività è diminuito del 21 per cento circa.

La lesività nel periodo 2001-2015 ha avuto una contrazione maggiore in Molise (-53,24), Umbria (-49,32%) e Lombardia (-46,28). La riduzione è stata contenuta in Puglia (-13,47), Campania (-16,48) e Liguria (-23,51). In Basilicata si registra un aumento del tasso di lesività del 13,33%.

**Tab. 4 - Tasso di lesività per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010-2015**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Piemonte | 594,64 | 457,58 | 443,29 | 402,83 | 371,68 | 371,57 | 368,75 |
| Valle d'Aosta | 517,55 | 392,98 | 314,15 | 315,96 | 349,41 | 319,98 | 319,22 |
| Liguria | 881,42 | 784,62 | 750,29 | 718,92 | 701,60 | 670,00 | 674,19 |
| Lombardia | 841,03 | 558,59 | 525,06 | 503,50 | 475,13 | 458,10 | 451,78 |
| Trentino Alto Adige | 614,72 | 350,54 | 382,20 | 416,91 | 399,64 | 376,02 | 380,89 |
| *Bolzano/Bozen* | *614,73* | *296,96* | *363,03* | *450,74* | *425,42* | *400,88* | 401,38 |
| *Trento* | *614,71* | *402,00* | *400,63* | *384,39* | *374,86* | *352,07* | 361,09 |
| Veneto | 675,67 | 451,01 | 443,39 | 410,75 | 387,03 | 396,01 | 389,24 |
| Friuli Venezia Giulia | 683,94 | 420,65 | 385,22 | 383,58 | 374,51 | 356,93 | 386,14 |
| Emilia Romagna | 962,29 | 648,32 | 645,46 | 571,32 | 564,72 | 537,38 | 534,64 |
| Toscana | 853,02 | 690,23 | 678,12 | 625,87 | 582,08 | 587,78 | 559,07 |
| Umbria | 733,16 | 461,85 | 461,63 | 385,66 | 386,66 | 367,96 | 371,57 |
| Marche | 821,69 | 640,71 | 614,08 | 518,63 | 513,90 | 506,84 | 491,57 |
| Lazio | 866,44 | 712,74 | 683,12 | 597,45 | 538,72 | 486,19 | 477,33 |
| Abruzzo | 661,10 | 487,72 | 476,03 | 421,85 | 412,93 | 389,79 | 363,19 |
| Molise | 493,82 | 335,30 | 321,28 | 305,19 | 254,75 | 249,02 | 230,90 |
| Campania | 281,22 | 295,90 | 265,28 | 256,66 | 238,05 | 238,33 | 234,88 |
| Puglia | 442,78 | 516,58 | 500,09 | 409,07 | 421,25 | 389,20 | 383,14 |
| Basilicata | 239,62 | 347,26 | 307,71 | 283,25 | 255,85 | 264,41 | 271,58 |
| Calabria | 364,47 | 287,34 | 260,94 | 239,85 | 239,72 | 223,80 | 238,15 |
| Sicilia | 462,42 | 439,94 | 402,36 | 354,37 | 351,19 | 337,04 | 319,17 |
| Sardegna | 454,00 | 382,45 | 353,59 | 321,09 | 334,48 | 319,25 | 317,03 |
| **Italia** | **655,15** | **514,06** | **491,78** | **448,21** | **428,48** | **413,14** | **406,58** |

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Per quanto concerne le categorie di *utenti più vulnerabili*, come ribadito in precedenza, nel 2015 emerge soprattutto l’aumento delle vittime tra centauri e pedoni, anche i ciclisti, benché facciano registrare segnali di miglioramento, restano pur sempre una categoria particolarmente a rischio e con un andamento oscillante nel tempo, risulta quindi interessante, anche per questa tipologia di utente fornire alcuni indicatori specifici e dati con serie temporali e territoriali.

Nel 2015, ammontano a 878 gli ***utenti delle due ruote a motore*** vittime di incidenti stradali (773 motociclisti e 105 ciclomotoristi), mentre i feriti sono stati 55.690 (rispettivamente 43.078 e 12.612). Questa categoria si posiziona al secondo posto in graduatoria, per rischio di mortalità e lesività, dietro le autovetture. Il trend in graduale e costante diminuzione a partire dal 2005, fa registrare un nuovo aumento nel 2015; anche nel confronto con il 2001 il miglioramento è più contenuto rispetto alla media generale nazionale: -38,4% per le due ruote contro -51,7% 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 20-29enni e i 40-49enni quelli più coinvolti (rispettivamente 172 e 199 deceduti, 11.796 e 11.233 feriti). Il rapporto tra i generi, come atteso, evidenzia un netto svantaggio maschile, con proporzioni di feriti e vittime rispettivamente di circa 4 e 14 volte superiori rispetto alle donne.

Nella tabella 5 sono riportati la distribuzione del numero degli utenti delle due ruote a motore vittime di incidenti stradali a livello regionale nel complesso e su strade urbane. Le numerosità più elevate si registrano in Lombardia, Lazio, Veneto e Sicilia.

Da segnalare anche gli aumenti consistenti del numero delle vittime, in termini percentuali superiori al 50%, di Liguria, Trentino Alto Adige, Emilia Romagna e Sardegna, sia nel complesso, sia nel solo ambito urbano. Decrementi significativi si registrano, invece, in Friuli Venezia Giulia, Abruzzo e Calabria.

Il tasso di mortalità per le due ruote a motore, nel 2015 è pari a 1,45 per 100 mila abitanti, valore in aumento rispetto al 2010 (1,0 per 100.000 nel 2010). A livello regionale, si riscontra una mortalità più elevata della media nazionale nelle Province autonome di Bolzano e Trento, Sardegna, Liguria, Toscana, Veneto, Lazio, Emilia Romagna, Valle d’Aosta, Piemonte e Umbria (tassi tra 4,2 e 1,5 per 100.000). Rispetto al 2014 la mortalità dei centauri è aumentata quasi ovunque, fatta eccezione per Friuli Venezia Giulia e Marche.

**Tab. 5 – Utenti delle due ruote a motore morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010-2015** *(valori assoluti)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Regioni** | **Totale utenti due ruote morti nel complesso** | | | | | | | **di cui in ambito urbano** | | | | | | |
| **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Piemonte | 74 | 64 | 76 | 73 | 53 | 61 | 66 | 47 | 31 | 26 | 32 | 22 | 27 | 28 |
| Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 5 | 2 | 2 | 2 | - | - | 1 | 1 | 1 |
| Liguria | 42 | 40 | 29 | 35 | 26 | 19 | 30 | 31 | 24 | 21 | 24 | 16 | 12 | 21 |
| Lombardia | 231 | 162 | 153 | 171 | 118 | 114 | 116 | 162 | 93 | 89 | 92 | 55 | 71 | 77 |
| Trentino Alto Adige/ Südtirol | 34 | 24 | 21 | 28 | 29 | 22 | 35 | 9 | 10 | 3 | 6 | 6 | 1 | 3 |
| *Bolzano/Bozen* | 20 | 11 | 9 | 15 | 13 | 13 | 22 | 5 | 4 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 |
| *Trento* | 14 | 13 | 12 | 13 | 16 | 9 | 13 | 4 | 6 | 2 | 3 | 4 | 0 | 0 |
| Veneto | 168 | 118 | 100 | 99 | 73 | 86 | 89 | 101 | 57 | 51 | 42 | 26 | 47 | 42 |
| Friuli Venezia Giulia | 50 | 31 | 29 | 20 | 20 | 30 | 12 | 28 | 11 | 13 | 9 | 11 | 14 | 9 |
| Emilia Romagna | 139 | 101 | 105 | 86 | 65 | 54 | 71 | 78 | 46 | 41 | 39 | 31 | 26 | 34 |
| Toscana | 107 | 88 | 74 | 70 | 58 | 73 | 68 | 73 | 46 | 39 | 41 | 36 | 37 | 38 |
| Umbria | 19 | 16 | 21 | 10 | 11 | 12 | 13 | 10 | 10 | 6 | 5 | 6 | 5 | 7 |
| Marche | 39 | 25 | 33 | 26 | 25 | 21 | 18 | 18 | 8 | 14 | 9 | 12 | 9 | 11 |
| Lazio | 141 | 155 | 130 | 97 | 102 | 87 | 100 | 92 | 83 | 86 | 52 | 60 | 53 | 60 |
| Abruzzo | 22 | 17 | 21 | 26 | 14 | 20 | 15 | 13 | 12 | 11 | 12 | 6 | 13 | 5 |
| Molise | 5 | 7 | 6 | 2 | 1 | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 | - | - | 3 | 3 |
| Campania | 77 | 81 | 86 | 75 | 63 | 61 | 60 | 55 | 40 | 63 | 48 | 43 | 40 | 36 |
| Puglia | 79 | 77 | 61 | 49 | 53 | 50 | 48 | 40 | 30 | 28 | 23 | 24 | 22 | 14 |
| Basilicata | 9 | 9 | 9 | 5 | 3 | 3 | 8 | 3 | - | 3 | - | - | 1 | 3 |
| Calabria | 34 | 22 | 22 | 21 | 19 | 18 | 14 | 19 | 12 | 8 | 12 | 10 | 7 | 5 |
| Sicilia | 96 | 84 | 85 | 60 | 82 | 56 | 72 | 70 | 61 | 54 | 34 | 52 | 35 | 40 |
| Sardegna | 56 | 31 | 24 | 18 | 36 | 20 | 38 | 21 | 9 | 9 | 8 | 16 | 9 | 13 |
| **Italia** | **1426** | **1156** | **1088** | **974** | **853** | **816** | **878** | **874** | **588** | **567** | **488** | **433** | **433** | **450** |

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

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

**Fig. 4 - Tassi di mortalità per gli utenti delle due ruote a motore in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2015** *(per 100.000 abitanti)*

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il ***pedone***è uno dei soggetti più vulnerabili fra le persone coinvolte in incidenti stradali, nel 2015 le vittime ammontano a 602 e i feriti a 20.511.

Il rischio di infortunio causato da investimento è particolarmente alto per la popolazione anziana, più frequentemente coinvolta nel ruolo di pedone sulla strada. Nel 2015, il 67% dei pedoni vittime della strada sono uomini, la percentuale di uomini, poi, sale nelle età comprese tra 30 e 49 anni. La fascia di età più colpita tra gli uomini è quella tra 75 e 79 anni (55 vittime) e tra le donne 80-84 anni (43 vittime).

La tabella 6 presenta la distribuzione del numero dei pedoni vittime di incidenti stradali a livello regionale, per il complesso degli ambiti stradali e su strade urbane. Le numerosità più elevate di vittime si registrano, come atteso, nel Lazio, in Lombardia e in Toscana.

**Tab. 6 - Pedoni morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010-2015** *(valori assoluti)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Regioni** | **Totale pedoni morti nel complesso** | | | | | | | **di cui in ambito urbano** | | | | | | |
| **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Piemonte | 62 | 54 | 61 | 41 | 39 | 52 | 34 | 46 | 39 | 53 | 35 | 34 | 40 | 29 |
| Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Liguria | 125 | 97 | 77 | 79 | 73 | 89 | 82 | 40 | 14 | 18 | 19 | 19 | 15 | 21 |
| Lombardia | 14 | 10 | 10 | 11 | 7 | 7 | 11 | 106 | 78 | 68 | 64 | 56 | 75 | 64 |
| Trentino Alto Adige/ Südtirol | 11 | *5* | *8* | *4* | *6* | *4* | 4 | 12 | 7 | 9 | 7 | 5 | 5 | 6 |
| *Bolzano/Bozen* | 3 | *5* | *2* | *7* | *1* | *3* | 7 | 10 | 4 | 7 | 2 | 4 | 3 | 2 |
| *Trento* | 54 | 46 | 54 | 42 | 43 | 43 | 40 | 2 | 3 | 2 | 5 | 1 | 2 | 4 |
| Veneto | 24 | 11 | 11 | 9 | 20 | 14 | 10 | 42 | 35 | 41 | 33 | 31 | 33 | 28 |
| Friuli Venezia Giulia | 46 | 14 | 22 | 22 | 22 | 15 | 21 | 21 | 8 | 10 | 5 | 15 | 12 | 9 |
| Emilia Romagna | 98 | 66 | 49 | 55 | 54 | 60 | 50 | 83 | 53 | 32 | 44 | 32 | 53 | 40 |
| Toscana | 113 | 64 | 47 | 62 | 53 | 55 | 55 | 95 | 55 | 40 | 52 | 42 | 44 | 44 |
| Umbria | 21 | 12 | 5 | 6 | 9 | 13 | 14 | 16 | 9 | 4 | 6 | 8 | 9 | 9 |
| Marche | 27 | 22 | 25 | 16 | 13 | 21 | 24 | 23 | 17 | 21 | 10 | 12 | 16 | 19 |
| Lazio | 197 | 76 | 76 | 91 | 70 | 85 | 87 | 171 | 64 | 65 | 73 | 57 | 73 | 67 |
| Abruzzo | 16 | 10 | 12 | 13 | 17 | 5 | 13 | 14 | 9 | 11 | 11 | 12 | 3 | 9 |
| Molise | 4 | 4 | 1 | 3 | 2 | 1 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 4 |
| Campania | 54 | 31 | 41 | 29 | 43 | 45 | 46 | 37 | 26 | 32 | 24 | 28 | 34 | 33 |
| Puglia | 44 | 26 | 32 | 24 | 25 | 17 | 27 | 24 | 10 | 23 | 17 | 12 | 9 | 19 |
| Basilicata | 10 | 5 | 3 | 5 | 1 | 1 | 7 | 6 | 2 | 1 | 4 | 1 | 1 | 2 |
| Calabria | 26 | 14 | 12 | 16 | 13 | 11 | 14 | 21 | 10 | 7 | 11 | 10 | 7 | 8 |
| Sicilia | 69 | 47 | 39 | 42 | 35 | 31 | 45 | 57 | 44 | 34 | 34 | 26 | 26 | 36 |
| Sardegna | 27 | 11 | 11 | 10 | 12 | 12 | 15 | 20 | 8 | 10 | 3 | 10 | 12 | 10 |
| **Italia** | **1.032** | **621** | **589** | **576** | **551** | **578** | **602** | **836** | **491** | **481** | **453** | **411** | **468** | **464** |

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

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Una misura relativa dell’intensità del fenomeno, rispetto alla dimensione demografica delle regioni, è data, infine, dai tassi di mortalità riportati in figura 5.

Il tasso di mortalità dei pedoni nel 2015 è pari a 1 decesso per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli ultimi 5 anni. A livello regionale, nel 2015, si riscontra una tasso più elevato in Valle d’Aosta, Marche, Molise e Umbria (tra 1,57 e 1,55 per 100 mila), ma anche in Toscana (1,47), Liguria (1,33) e PA di Trento (1,30). Valori molto bassi si registrano, invece, in Puglia e Calabria (0,66 e 0,71). Rispetto al 2010 la mortalità dei pedoni è aumentata in valle d’Aosta, Liguria, PA di Trento, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata e Sardegna.

**Fig. 5 - Tassi di mortalità dei pedoni in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2015**

*(per 100.000 abitanti)*

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Sono stati 251 i ***ciclisti*** rimasti vittime di incidenti stradali nel 2015 in Italia (216 maschi e 35 femmine) e 16.454 i feriti (11.406 maschi e 5.048 femmine) per un totale di 17.437 biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni a persone nel 2015, in lieve diminuzione rispetto al 2014.

Sebbene il 2015 faccia registrare lievi miglioramenti per quanto riguarda la lesività e mortalità dei ciclisti in incidenti stradali, le biciclette continuano a mantenere, anche nel 2015, la terza posizione in graduatoria tra i veicoli, 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.

I ciclisti deceduti, di entrambi i generi, sono molto numerosi tra gli ultrasettantacinquenni (35% del totale); tra 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 (4 morti e 724 feriti), e i giovani 15-19enni (11 morti e 1.043 feriti).

La tabella 7 presenta la distribuzione del numero dei ciclisti vittime di incidenti stradali a livello regionale nel complesso e per il solo ambito urbano.

Le numerosità più elevate si registrano in Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana. Una misura relativa dell’intensità del fenomeno, rapportata alla dimensione demografica delle regioni, è data, comunque, dai tassi di mortalità riportati in figura 6.

**Tab. 7 - Ciclisti morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010-2014** *(valori assoluti)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Regioni** | **Totale ciclisti morti nel complesso** | | | | | | | **di cui in ambito urbano** | | | | | | |
| **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2001** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
| Piemonte | 27 | 27 | 15 | 26 | 22 | 16 | 13 | 14 | 16 | 9 | 14 | 15 | 7 | 5 |
| Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste | - | - | - | - | 2 | 1 | - | - | - | - | - | 1 | - | - |
| Liguria | 4 | 1 | 2 | 5 | 2 | 1 | 7 | 3 | 1 | 1 | 4 | 2 | 1 | 4 |
| Lombardia | 83 | 42 | 63 | 62 | 49 | 54 | 50 | 58 | 28 | 37 | 39 | 32 | 36 | 34 |
| Trentino Alto Adige/ Südtirol | 3 | 3 | 2 | 4 | 1 | 7 | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | - | 3 | 2 |
| *Bolzano/Bozen* | *1* | *3* | *1* | *3* | *1* | *2* | *3* | *1* | *3* | *-* | *1* | *-* | *-* | *2* |
| *Trento* | *2* | *-* | *1* | *1* | *-* | *5* | *-* | *1* | *-* | *1* | *-* | *-* | *3* | *-* |
| Veneto | 64 | 39 | 48 | 50 | 35 | 43 | 39 | 46 | 25 | 32 | 28 | 20 | 24 | 25 |
| Friuli Venezia Giulia | 12 | 14 | 5 | 12 | 11 | 9 | 11 | 8 | 6 | 4 | 7 | 7 | 6 | 4 |
| Emilia Romagna | 63 | 50 | 59 | 48 | 37 | 52 | 38 | 48 | 36 | 34 | 32 | 21 | 38 | 29 |
| Toscana | 32 | 24 | 29 | 23 | 24 | 22 | 28 | 23 | 13 | 25 | 16 | 20 | 15 | 23 |
| Umbria | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 | - | 1 | 1 |
| Marche | 11 | 5 | 8 | 9 | 4 | 3 | 8 | 9 | 5 | 4 | 6 | 2 | 1 | 6 |
| Lazio | 18 | 14 | 12 | 15 | 21 | 17 | 14 | 8 | 3 | 6 | 5 | 11 | 5 | 10 |
| Abruzzo | 10 | 8 | 2 | 4 | 4 | 3 | 3 | 4 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 | 2 |
| Molise | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - |
| Campania | 9 | 6 | 14 | 7 | 13 | 12 | 6 | 4 | 1 | 9 | 3 | 7 | 4 | 5 |
| Puglia | 15 | 10 | 9 | 7 | 10 | 11 | 11 | 8 | 4 | 3 | 3 | 5 | 4 | 4 |
| Basilicata | - | 1 | - | 1 | 1 | 2 | 2 | - | - | - | - | 1 | 1 | - |
| Calabria | 1 | 4 | 3 | 6 | 3 | 5 | 2 | 1 | 2 | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Sicilia | 6 | 9 | 5 | 6 | 6 | 9 | 9 | 6 | 5 | 4 | 3 | 1 | 8 | 5 |
| Sardegna | 6 | 4 | 3 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 |
| **Italia** | **366** | **263** | **282** | **292** | **251** | **273** | **251** | **246** | **154** | **172** | **167** | **151** | **158** | **161** |

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il tasso di mortalità dei ciclisti nel 2015 è pari a 0,41 per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli ultimi 5 anni.

A livello regionale, nel 2015, si riscontra una elevata mortalità dei ciclisti in Friuli Venezia Giulia (0,9 per 100 mila), in Emilia Romagna (0,85 per 100 mila), in Veneto (0,79 per 100 mila) e in Toscana (0,75). Valori molto bassi si registrano Campania, Calabria, Sicilia e Abruzzo (valori tra 0,10 e 0,23).

Rispetto al 2014 il tasso di mortalità aumenta in Liguria, Lombardia, Toscana, Umbria, Marche, Molise, Puglia e Basilicata.

**Fig. 6 - Tassi di mortalità dei ciclisti in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2015** *(per 100.000 abitanti)*

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

**Incidentalità stradale nei grandi Comuni. Anno 2015**

L’analisi dell’incidentalità stradale nei grandi Comuni italiani consente di delineare importanti caratteristiche del fenomeno nelle principali realtà urbane e di individuare elementi utili per le politiche sulla sicurezza stradale a livello locale. I grandi comuni selezionati sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina e Catania.

Gli incidenti stradali in tali aree rappresentano, nel 2015, il 25,6% del totale in Italia (44.560), le vittime pesano il 12,8% sul totale (440).

L’anno 2015 è stato particolarmente negativo per l’incidentalità stradale, segnato in quasi tutte le realtà territoriali da un aumento delle vittime dopo il calo registrato fino al 2013 e la battuta d’arresto del 2014 (Fig. 7).

Fig. 7 - Incidenti stradali con lesioni a persone e vittime nei grandi comuni italiani nel complesso. Anni 2001-2015 *(valori assoluti)*

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Tra il 2014 e il 2015, i grandi Comuni registrano, nel complesso, un aumento dell’11,4% delle vittime. L’incremento del numero dei morti raggiunge valori molto elevati a Genova, Torino, Bologna e Venezia. Solamente a Verona, Trieste, Palermo, Messina e Catania si registra un calo. Gli incidenti stradali e i feriti diminuiscono, nel complesso, dell’1,8%, aumentano, però a Venezia, Trieste, Genova e Bari.

La maggior parte dei territori considerati presenta, nel 2015, un aumento del numero dei morti sia su strade urbane, sia fuori dell’abitato. Le vittime sulle strade urbane dei grandi comuni rappresentano il 21,5% del totale in Italia per la stessa categoria di strada, mentre quelle sulle strade extraurbane sono il 3,8%.

Rispetto all’anno 2010 il numero di decessi nei grandi comuni, punto di riferimento per l’obiettivo europeo 2020, nel 2015 scende solo del 16,3% (in media Italia -16,7%), tale guadagno aveva raggiunto il 25% nel 2014. I comuni nei quali la diminuzione delle vittime è stata più consistente sono Messina (-75,0%), Verona (-59,3%), Trieste (-54,5) e Palermo (-53,8%). A Torino il numero di vittime è risultato in aumento rispetto al 2010 (+13,8%), a Venezia, invece, è rimasto invariato.

Il tasso di mortalità stradale, per il complesso dei grandi comuni, sale, tra il 2015 e il 2014, da 4,1 a 4,5 morti per 100 mila abitanti, valore comunque più contenuto rispetto alla media nazionale di 5,6. Nel 2015 il numero di morti per 100 mila abitanti varia tra 6,5 di Bologna e 1,7 di Messina (Tab. 8).

**Tab 8. Incidenti stradali con lesioni a persone e vittime per categoria della strada nei grandi Comuni italiani. Anno 2015** (*valori assoluti, variazione percentuale, tasso di mortalità stradale)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **GRANDI COMUNI** | **Strade urbane** | | | **Strade extraurbane *(b)*** | | | **Variazione % totale morti 2015/2014** | **Variazione % totale morti 2015/2010** | **Tasso di mortalità stradale.**  **Anno 2015**  (per 100.000) | **Tasso di mortalità stradale.**  **Anno 2014**  (per 100.000) |
| **Incidenti** | **Morti** | **Feriti** | **Incidenti** | **Morti** | **Feriti** |
| Torino | 3.083 | 30 | 4.648 | 80 | 3 | 117 | +50,0 | +13,8 | 3,7 | 2,4 |
| Milano | 8.503 | 48 | 11.118 | 226 | 5 | 347 | +26,2 | -8,6 | 4,0 | 3,2 |
| Verona | 1.183 | 6 | 1.471 | 107 | 5 | 147 | -35,3 | -59,3 | 4,2 | 6,5 |
| Venezia | 494 | 8 | 623 | 172 | 3 | 283 | +37,5 | - | 4,2 | 3,0 |
| Trieste | 912 | 5 | 1.122 | 58 | 0 | 76 | -44,4 | -54,5 | 2,4 | 4,4 |
| Genova | 4.114 | 25 | 5.023 | 231 | 4 | 327 | +61,1 | -9,4 | 4,9 | 3,0 |
| Bologna | 1.648 | 20 | 2.093 | 224 | 5 | 367 | +38,9 | -10,7 | 6,5 | 4,7 |
| Firenze | 2.527 | 22 | 3.041 | 24 | 1 | 34 | +21,1 | -8,0 | 6,0 | 5,0 |
| Roma | 11.512 | 127 | 14.727 | 1.616 | 46 | 2.426 | +12,3 | -4,9 | 6,0 | 5,4 |
| Napoli | 1.959 | 22 | 2.621 | 210 | 6 | 327 | +12,0 | -20,0 | 2,9 | 2,5 |
| Bari | 1.501 | 6 | 2.134 | 184 | 4 | 349 | +25,0 | - | 3,1 | 2,5 |
| Palermo | 2.052 | 14 | 2.701 | 53 | 4 | 86 | -25,0 | -53,8 | 2,7 | 3,5 |
| Messina | 583 | 2 | 889 | 114 | 2 | 210 | -69,2 | -75,0 | 1,7 | 5,4 |
| Catania | 1.144 | 17 | 1.564 | 46 | 0 | 92 | -5,6 | -26,1 | 5,4 | 5,7 |
| **Totale** | **41.215** | **352** | **53.775** | **3.345** | **88** | **5.188** | **+11,4** | **-16,3** | **4,5** | **4,1** |

(a) Fonte: Rilevazione Istat degli incidenti stradali con lesioni a persone.

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

Per quanto riguarda il ruolo dei coinvolti in incidenti stradali, per il complesso dei grandi Comuni, la percentuale di conducenti deceduti sul totale delle vittime registrata è pari al 59,5%, con una media nazionale del 68,5%. Al contrario, per i pedoni deceduti a seguito di un investimento stradale, come atteso, la quota è molto più elevata nei grandi centri urbani (31,6%) rispetto alla media nazionale (17,6%), in particolare a Roma (43 casi, pari al 30,9 % dei decessi di pedoni nei grandi comuni), Milano (20 casi, pari al 14,4%), Torino (13 casi pari al 9,4%) (Tab.9).

**Tab. 9 - Conducenti, persone trasportate e pedoni, morti e feriti nei grandi Comuni italiani. Anno 2015**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **GRANDI COMUNI** | **Conducenti** | **Persone trasportate** | **Pedoni** | **Totale** | **Conducenti** | **Persone trasportate** | **Pedoni** | **Totale** |
|  | **MORTI** | | | | **FERITI** | | | |
| Torino | 17 | 3 | 13 | 33 | 2.770 | 1.391 | 604 | 4.765 |
| Milano | 29 | 4 | 20 | 53 | 7.914 | 2.187 | 1.364 | 11.465 |
| Verona | 6 | 3 | 2 | 11 | 1.199 | 265 | 154 | 1.618 |
| Venezia | 7 | 1 | 3 | 11 | 601 | 217 | 88 | 906 |
| Trieste | 1 | 1 | 3 | 5 | 808 | 209 | 181 | 1.198 |
| Genova | 19 | 2 | 8 | 29 | 3.475 | 1.137 | 738 | 5.350 |
| Bologna | 14 | - | 11 | 25 | 1.678 | 489 | 293 | 2.460 |
| Firenze | 13 | - | 10 | 23 | 2.249 | 398 | 428 | 3.075 |
| Roma | 114 | 16 | 43 | 173 | 11.651 | 3.520 | 1.982 | 17.153 |
| Napoli | 16 | 3 | 9 | 28 | 1.836 | 735 | 377 | 2.948 |
| Bari | 7 | 1 | 2 | 10 | 1.355 | 860 | 268 | 2.483 |
| Palermo | 8 | 3 | 7 | 18 | 1.872 | 618 | 297 | 2.787 |
| Messina | 2 | - | 2 | 4 | 711 | 312 | 76 | 1.099 |
| Catania | 9 | 2 | 6 | 17 | 1.010 | 455 | 191 | 1.656 |
| **Totale** | **262** | **39** | **139** | **440** | **39.129** | **12.793** | **7.041** | **58.963** |

*Fonte:* Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

In Appendice (cfr. file contenuto nella sottocartella “Appendice - Contributo Istat”) sono riportate, oltre a tutte le tabelle e le figure contenute nel presente contributo, anche i seguenti, dettagliati prospetti:

* tasso di mortalità per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (morti/popolazione media residente \*100000 - Anni 2001-2015);
* tasso di lesività per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (feriti /popolazione media residente \*100000 - Anni 2001-2015).

**Riferimenti bibliografici:**

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2015 <http://www.istat.it/it/archivio/192204>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2014 <http://www.istat.it/it/archivio/172481>

1. 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. [↑](#footnote-ref-1)