

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**

**DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE
Div. 1 - Piani e Programmi di Intervento
per il Miglioramento della Sicurezza Stradale - Affari Generali**

**PROGRAMMAZIONE STRATEGICA 2018
OBIETTIVO OPERATIVO:
STATISTICHE SULL'INCIDENTALITA' NEI TRASPORTI STRADALI,
ANCHE CON RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI STRADA**

PROGRAMMI NAZIONALI ED EUROPEI DI SICUREZZA STRADALE¹

¹ ulteriori statistiche sui Programmi Nazionali ed Europei di Sicurezza Stradale sono illustrate anche in altre Relazioni che compongono il Rapporto Finale.

PROGRAMMI NAZIONALI ED EUROPEI DI SICUREZZA STRADALE

A cura del

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE
Div. 1 - Piani e Programmi di Intervento
per il Miglioramento della Sicurezza Stradale - Affari Generali

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE,
I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI
Div. 3 - Ufficio di Statistica

Contesto normativo e dati di riferimento

Il Codice della Strada - Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 - statuisce all'Art. 1, comma 3, che: "al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali e in relazione agli obiettivi e agli indirizzi della Commissione Europea, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale".

L'Articolo 32 della Legge 144 del 17 maggio 1999 ha istituito il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, definendone ambito, articolazione, strumenti attuativi e linee guida.

Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), sviluppato per il periodo 2001-2010, assumeva, sulla base delle indicazioni della Commissione Europea, l'obiettivo di ridurre del 50% entro il 2010, il numero delle vittime di incidenti stradali (cfr. Terzo Programma di Azione Europeo per la Sicurezza Stradale, adottato dalla Commissione il 2 giugno 2003).

Per raggiungere questo obiettivo, il Piano prevedeva dei criteri di riferimento generali, volti a:

- concentrare gli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale sulle situazioni di massimo rischio;
- estendere il campo di applicazione degli interventi per la sicurezza stradale, promuovendo misure di tipo innovativo in diversi settori;
- favorire un più stretto coordinamento tra i diversi livelli e settori della Pubblica Amministrazione competenti in materia di sicurezza stradale;
- creare una rete di strutture tecniche coerenti con la natura e l'ampiezza degli obiettivi da raggiungere;
- promuovere un maggiore coinvolgimento del settore privato nel campo del miglioramento della sicurezza stradale attraverso accordi di partenariato tra soggetti pubblici e privati.

Il PNSS 2001-2010 individuava, altresì, interventi da attuare a breve termine (c.d. "Azioni di Primo Livello"), per ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali attraverso la rimozione dei fattori di rischio, e una serie di Programmi per svolgere un'azione sistematica a più lungo termine, di miglioramento dei sistemi infrastrutturali e della mobilità, attraverso l'azione concertata dei vari soggetti competenti (c.d. "Azioni di Secondo Livello").

Il Piano ha contribuito in maniera significativa al quasi completo raggiungimento degli obiettivi prefissati, con una diminuzione del 42% del numero dei morti sulla strada nel periodo di riferimento, in linea con la media europea.

Nella seguente Tab. 1 viene illustrato l'andamento dell'incidentalità stradale nel periodo dal 2001 al 2017 evidenziando, per ciascuna Regione e Ripartizione Territoriale, il numero dei morti e dei feriti occorsi in ogni anno e, facendo riferimento all'anno 2001, le variazioni percentuali che si sono verificate anno dopo anno.

I risultati percentuali dell'anno 2010 sono indicati in rosso per sottolineare i risultati raggiunti rispetto al 50% in meno fissato dalla Commissione Europea.

Si può osservare che, mentre a livello nazionale, come già precisato, è stato raggiunto il risultato del -42%, a livello regionale esistono situazioni molto differenti fra loro; molte Regioni, infatti, hanno raggiunto e superato il valore richiesto raggiungendo, come nel caso del Trentino Alto Adige, addirittura oltre il 60% di diminuzione nel decennio (diminuzione purtroppo vanificata negli anni successivi a causa dell'incremento di morti e feriti verificatasi e recuperata, comunque, proprio nell'ultimo anno preso in esame, il 2017); altre, invece, come Basilicata e Calabria sono rimaste molto al di sotto del risultato richiesto, fermandosi ad una diminuzione di circa il 20%.

Nei sette anni successivi (2011-2017) è tuttavia proseguito il trend di diminuzione della mortalità e la media nazionale di riduzione, facendo riferimento sempre all'anno 2001, si è attestata al -52,4% in peggioramento rispetto all'anno precedente (-53,7%), replicando lo stesso risultato raggiunto 3 anni prima, nel 2014. Relativamente all'andamento del numero di feriti in incidenti stradali, sempre in riferimento all'anno 2001, si registra un valore di poco migliorativo rispetto al 2016 (-33,9% nell'anno 2017 contro il valore precedente pari al -33,2%). Quanto sin qui esposto è relativo al territorio nazionale, mentre a livello regionale esistono situazioni diversissime fra loro: in alcune Regioni la diminuzione percentuale fra il 2001 ed il 2017 non ha raggiunto neppure quel -50% di riduzione del numero dei morti che era richiesto per l'anno 2010; è il caso del Molise (-27%), della Campania (-32,2%), della Calabria (-42,2%), della Sicilia (-43%), della Basilicata (-44,1%) o della Toscana (-46,3%). Le Regioni che, invece, nel 2017 rispetto al 2001, hanno ottenuto risultati di diminuzione della mortalità per incidentalità stradale (almeno superiore al -60%) che possono proiettarle a raggiungere l'obiettivo 2020, ossia il raggiungimento di un ulteriore -50% rispetto al 2010, sono state: il Friuli Venezia Giulia (-66,7%), la Lombardia (-60,6%) e il Trentino Alto Adige (-60,1%).

Tab. 1 - Incidentalità stradale per Regione - Anni 2001-2017
Morti, feriti e variazioni percentuali rispetto al 2001

Regione e Ripartizione Geografica		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totale 2001-17
Piemonte	morti	563	591	569	495	453	404	392	332	317	327	320	286	259	265	246	247	279	6.345
	feriti	25.072	26.420	23.223	22.647	21.942	22.047	21.363	19.229	19.985	19.965	19.332	17.587	16.374	16.463	16.278	15.792	15.783	339.502
	var. % morti		5,0	1,1	-12,1	-19,5	-28,2	-30,4	-41,0	-43,7	-41,9	-43,2	-49,2	-54,0	-52,9	-56,3	-56,1	-50,4	
	var %feriti		5,4	-7,4	-9,7	-12,5	-12,1	-14,8	-23,3	-20,3	-20,4	-22,9	-29,9	-34,7	-34,3	-35,1	-37,0	-37,0	
Valle d'Aosta	morti	16	21	16	17	13	6	10	10	8	11	9	11	7	13	7	3	8	186
	feriti	618	668	557	560	527	561	495	403	502	498	398	402	448	411	408	386	348	8.190
	var. % morti		31,3	0,0	6,3	-18,8	-62,5	-37,5	-37,5	-50,0	-31,3	-43,8	-31,3	-56,3	-18,8	-56,3	-81,3	-50,0	
	var %feriti		8,1	-9,9	-9,4	-14,7	-9,2	-19,9	-34,8	-18,8	-19,4	-35,6	-35,0	-27,5	-33,5	-34,0	-37,5	-43,7	
Lombardia	morti	1.073	1.041	977	863	821	877	774	680	603	565	532	549	438	448	478	434	423	11.576
	feriti	75.851	75.993	70.274	65.768	59.636	58.484	60.546	56.953	54.597	53.806	50.838	49.080	46.962	45.755	45.203	45.435	44.996	960.177
	var. % morti		-3,0	-8,9	-19,6	-23,5	-18,3	-27,9	-36,6	-43,8	-47,3	-50,4	-48,8	-59,2	-58,2	-55,5	-59,6	-60,6	
	var %feriti		0,2	-7,4	-13,3	-21,4	-22,9	-20,2	-24,9	-28,0	-29,1	-33,0	-35,3	-38,1	-39,7	-40,4	-40,1	-40,7	
Trentino Alto Adige	morti	148	126	130	124	117	94	87	73	60	59	58	73	59	60	78	70	59	1.475
	feriti	5.766	5.361	4.706	4.505	4.618	4.456	4.172	4.027	3.694	3.578	3.925	4.314	4.180	3.963	4.028	4.212	4.144	73.649
	var. % morti		-14,9	-12,2	-16,2	-20,9	-36,5	-41,2	-50,7	-59,5	-60,1	-60,8	-50,7	-60,1	-59,5	-47,3	-52,7	-60,1	
	var %feriti		-7,0	-18,4	-21,9	-19,9	-22,7	-27,6	-30,2	-35,9	-37,9	-31,9	-25,2	-27,5	-31,3	-30,1	-27,0	-28,1	
Veneto	morti	693	650	711	554	555	553	538	458	339	396	369	376	299	325	315	344	301	7.776
	feriti	30.535	29.229	26.938	26.309	25.348	26.611	25.327	22.970	21.683	21.860	21.517	19.994	18.981	19.512	19.156	19.142	18.984	394.096
	var. % morti		-6,2	2,6	-20,1	-19,9	-20,2	-22,4	-33,9	-51,1	-42,9	-46,8	-45,7	-56,9	-53,1	-54,5	-50,4	-56,6	
	var %feriti		-4,3	-11,8	-13,8	-17,0	-12,9	-17,1	-24,8	-29,0	-28,4	-29,5	-34,5	-37,8	-36,1	-37,3	-37,3	-37,8	
Friuli Venezia Giulia	morti	207	203	186	153	167	142	124	110	117	103	84	85	83	100	70	67	69	2.070
	feriti	8.087	7.915	7.427	7.050	6.661	6.628	6.737	6.459	6.016	5.137	4.697	4.679	4.590	4.384	4.727	4.630	4.675	100.499
	var. % morti		-1,9	-10,1	-26,1	-19,3	-31,4	-40,1	-46,9	-43,5	-50,2	-59,4	-58,9	-59,9	-51,7	-66,2	-67,6	-66,7	
	var %feriti		-2,1	-8,2	-12,8	-17,6	-18,0	-16,7	-20,1	-25,6	-36,5	-41,9	-42,1	-43,2	-45,8	-41,5	-42,7	-42,2	
Liguria	morti	173	153	131	125	110	118	91	87	76	84	80	88	85	58	89	58	87	1.693
	feriti	13.878	14.107	13.056	12.609	12.981	13.166	12.902	12.058	12.393	12.360	11.785	11.260	11.075	10.637	10.633	10.375	11.082	206.357
	var. % morti		-11,6	-24,3	-27,7	-36,4	-31,8	-47,4	-49,7	-56,1	-51,4	-53,8	-49,1	-50,9	-66,5	-48,6	-66,5	-49,7	
	var %feriti		1,7	-5,9	-9,1	-6,5	-5,1	-7,0	-13,1	-10,7	-10,9	-15,1	-18,9	-20,2	-23,4	-23,4	-25,2	-20,1	
Emilia Romagna	morti	813	789	756	681	635	539	531	529	422	401	400	380	344	327	326	307	378	8.558
	feriti	38.255	37.960	36.552	35.773	33.322	33.235	31.815	29.746	28.035	28.001	27.989	24.906	24.915	23.905	23.788	23.594	23.500	505.291
	var. % morti		-3,0	-7,0	-16,2	-21,9	-33,7	-34,7	-34,9	-48,1	-50,7	-50,8	-53,3	-57,7	-59,8	-59,9	-62,2	-53,5	
	var %feriti		-0,8	-4,5	-6,5	-12,9	-13,1	-16,8	-22,2	-26,7	-26,8	-26,8	-34,9	-34,9	-37,5	-37,8	-38,3	-38,6	

Segue: **Tab. 1 - Incidentalità stradale per Regione - Anni 2001-2017**

Morti, feriti e variazioni percentuali rispetto al 2001

Regione e Ripartizione Geografica		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totali 2001-17
Italia Settentrionale	morti	3.686	3.574	3.476	3.012	2.871	2.733	2.547	2.279	1.942	1.946	1.852	1.848	1.574	1.596	1.609	1.530	1.604	39.679
	feriti	198.062	197.653	182.733	175.221	165.035	165.188	163.357	151.845	146.905	145.205	140.481	132.222	127.525	125.030	124.221	123.566	123.512	2.587.761
	var. %morti		-3,0	-5,7	-18,3	-22,1	-25,9	-30,9	-38,2	-47,3	-47,2	-49,8	-49,9	-57,3	-56,7	-56,3	-58,5	-56,5	
	var. %feriti		-0,2	-7,7	-11,5	-16,7	-16,6	-17,5	-23,3	-25,8	-26,7	-29,1	-33,2	-35,6	-36,9	-37,3	-37,6	-37,6	
Toscana	morti	501	487	434	398	362	353	322	296	279	306	265	253	224	250	247	249	269	5.495
	feriti	29.821	29.523	30.386	27.820	27.728	27.648	26.465	24.902	24.345	25.284	24.876	23.034	21.663	22.051	20.957	22.022	21.390	429.915
	var. %morti		-2,8	-13,4	-20,6	-27,7	-29,5	-35,7	-40,9	-44,3	-38,9	-47,1	-49,5	-55,3	-50,1	-50,7	-50,3	-46,3	
	var. %feriti		-1,0	1,9	-6,7	-7,0	-7,3	-11,3	-16,5	-18,4	-15,2	-16,6	-22,8	-27,4	-26,1	-29,7	-26,2	-28,3	
Umbria	morti	117	112	127	104	96	100	92	82	75	79	61	50	61	47	64	35	48	1.350
	feriti	6.050	5.954	5.493	5.242	4.853	5.089	5.076	4.694	4.475	4.074	4.079	3.412	3.447	3.296	3.318	3.337	3.258	75.147
	var. %morti		-4,3	8,5	-11,1	-17,9	-14,5	-21,4	-29,9	-35,9	-32,5	-47,9	-57,3	-47,9	-59,8	-45,3	-70,1	-59,0	
	var. %feriti		-1,6	-9,2	-13,4	-19,8	-15,9	-16,1	-22,4	-26,0	-32,7	-32,6	-43,6	-43	-45,5	-45,2	-44,8	-46,1	
Marche	morti	228	209	193	185	150	171	147	132	117	109	129	99	86	100	93	100	96	2.344
	feriti	12.059	12.607	11.921	11.067	10.470	11.193	10.230	9.996	9.624	9.874	9.465	8.002	7.961	7.866	7.606	7.406	7.756	165.103
	var. %morti		-8,3	-15,4	-18,9	-34,2	-25,0	-35,5	-42,1	-48,7	-52,2	-43,4	-56,6	-62,3	-56,1	-59,2	-56,1	-57,9	
	var. %feriti		4,5	-1,1	-8,2	-13,2	-7,2	-15,2	-17,1	-20,2	-18,1	-21,5	-33,6	-34,0	-34,8	-36,9	-38,6	-35,7	
Lazio	morti	731	770	582	651	594	575	527	493	494	450	425	385	366	371	370	347	356	8.487
	feriti	44.333	44.099	43.553	45.536	45.310	43.550	41.431	38.827	39.624	38.932	37.509	33.031	30.782	28.595	28.117	27.764	27.066	638.059
	var. %morti		5,3	-20,4	-10,9	-18,7	-21,3	-27,9	-32,6	-32,4	-38,4	-41,9	-47,3	-49,9	-49,2	-49,4	-52,5	-51,3	
	var. %feriti		-0,5	-1,8	2,7	2,2	-1,8	-6,5	-12,4	-10,6	-12,2	-15,4	-25,5	-30,6	-35,5	-36,6	-37,4	-38,9	
Italia Centrale	morti	1.577	1.578	1.336	1.338	1.202	1.199	1.088	1.003	965	944	880	787	737	768	774	731	769	17.676
	feriti	92.263	92.183	91.353	89.665	88.361	87.480	83.202	78.419	78.068	78.164	75.929	67.479	63.853	61.808	59.998	60.529	59.470	1.308.224
	var. %morti		0,1	-15,3	-15,2	-23,8	-24,0	-31,0	-36,4	-38,8	-40,1	-44,2	-50,1	-53,3	-51,3	-50,9	-53,6	-51,2	
	var. %feriti		-0,1	-1,0	-2,8	-4,2	-5,2	-9,8	-15,0	-15,4	-15,3	-17,7	-26,9	-30,8	-33,01	-35,0	-34,4	-35,5	
Abruzzo	morti	168	185	154	141	134	165	119	96	93	79	83	92	70	77	84	76	69	1.885
	feriti	8.342	8.496	8.066	7.544	7.225	7.052	6.382	6.043	5.989	6.377	6.221	5.524	5.464	5.195	4.827	4.584	4.395	107.726
	var. %morti		10,1	-8,3	-16,1	-20,2	-1,8	-29,2	-42,9	-44,6	-53,0	-50,6	-45,2	-58,3	-54,2	-50,0	-54,8	-58,9	
	var. %feriti		1,8	-3,3	-9,6	-13,4	-15,5	-23,5	-27,6	-28,2	-23,6	-25,4	-33,8	-34,5	-37,7	-42,1	-45,0	-47,3	
Molise	morti	37	30	42	24	29	32	20	27	21	28	19	19	26	27	22	17	27	447
	feriti	1.585	1.402	1.135	929	896	954	864	925	838	1.056	1.008	956	800	782	722	786	767	16.405
	var. %morti		-18,9	13,5	-35,1	-21,6	-13,5	-45,9	-27,0	-43,2	-24,3	-48,6	-48,6	-29,7	-27,0	-40,5	-54,1	-27,0	
	var. %feriti		-11,5	-28,4	-41,4	-43,5	-39,8	-45,5	-41,6	-47,1	-33,4	-36,4	-39,7	-49,5	-50,7	-54,4	-50,4	-51,6	

Segue: **Tab. 1 - Incidentalità stradale per Regione - Anni 2001-2017**

Morti, feriti e variazioni percentuali rispetto al 2001

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totale 2001-17
Campania	morti	357	341	388	408	368	324	320	329	288	254	243	242	273	233	235	218	242	5.063
	feriti	16.043	18.906	17.144	15.389	17.321	16.455	16.750	17.380	17.813	17.050	15.294	14.802	13.854	13.980	13.755	14.906	14.770	271.612
	var. % morti		-4,5	8,7	14,3	3,1	-9,2	-10,4	-7,8	-19,3	-28,9	-31,9	-32,2	-23,5	-34,7	-34,2	-38,9	-32,2	
	var. % feriti		17,8	6,9	-4,1	8,0	2,6	4,4	8,3	11,0	6,3	-4,7	-7,7	-13,6	-12,9	-14,3	-7,1	-7,9	
Puglia	morti	462	448	444	455	428	409	366	353	301	292	271	267	224	231	232	254	236	5.673
	feriti	17.812	18.895	17.874	17.277	18.727	19.346	19.652	20.259	21.356	20.926	20.263	16.569	17.147	15.919	15.646	16.624	16.116	310.408
	var. % morti		-3,0	-3,9	-1,5	-7,4	-11,5	-20,8	-23,6	-34,8	-36,8	-41,3	-42,2	-51,5	-50,0	-49,8	-45,0	-48,9	
	var. % feriti		6,1	0,3	-3,0	5,1	8,6	10,3	13,7	19,9	17,5	13,8	-7,0	-3,7	-10,6	-12,2	-6,7	-9,5	
Basilicata	morti	59	69	49	40	57	59	37	35	46	48	37	51	22	41	43	42	33	768
	feriti	1.434	1.556	1.482	1.407	1.444	1.522	1.512	1.622	1.627	2.015	1.780	1.634	1.477	1.527	1.562	1.519	1.355	26.475
	var. % morti		16,9	-16,9	-32,2	-3,4	0,0	-37,3	-40,7	-22,0	-18,6	-37,3	-13,6	-62,7	-30,5	-27,1	-28,8	-44,1	
	var. % feriti		8,5	3,3	-1,9	0,7	6,1	5,4	13,1	13,5	40,5	24,1	13,9	3,0	6,5	8,9	5,9	-5,5	
Calabria	morti	173	168	151	159	163	185	128	120	135	138	104	123	98	101	94	117	100	2.257
	feriti	7.341	7.897	7.275	6.919	6.627	6.129	5.869	5.650	5.896	5.645	5.116	4.697	4.721	4.428	4.700	4.868	4.863	98.641
	var. % morti		-2,9	-12,7	-8,1	-5,8	6,9	-26,0	-30,6	-22,0	-20,2	-39,9	-28,9	-43,4	-41,6	-45,7	-32,4	-42,2	
	var. % feriti		7,6	-0,9	-5,7	-9,7	-16,5	-20,1	-23,0	-19,7	-23,1	-30,3	-36,0	-35,7	-39,7	-36,0	-33,7	-33,8	
Sicilia	morti	365	391	350	379	400	383	356	364	325	279	271	229	254	209	225	192	208	5.180
	feriti	22.991	23.724	22.181	20.847	21.534	21.196	21.442	21.868	21.742	22.004	20.129	17.718	17.726	17.167	16.224	16.601	16.457	341.551
	var. % morti		7,1	-4,1	3,8	9,6	4,9	-2,5	-0,3	-11,0	-23,6	-25,8	-37,3	-30,4	-42,7	-38,4	-47,4	-43,0	
	var. % feriti		3,2	-3,5	-9,3	-6,3	-7,8	-6,7	-4,9	-5,4	-4,3	-12,4	-22,9	-22,9	-25,3	-29,4	-27,8	-28,4	
Sardegna	morti	212	196	173	166	166	180	150	125	121	106	100	95	123	98	110	106	90	2.317
	feriti	7.413	7.780	7.232	7.981	7.688	7.633	6.820	6.728	7.024	6.278	5.798	5.263	5.526	5.311	5.265	5.192	5.045	109.977
	var. % morti		-7,5	-18,4	-21,7	-21,7	-15,1	-29,2	-41,0	-42,9	-50,0	-52,8	-55,2	-42,0	-53,8	-48,1	-50,0	-57,5	
	var. % feriti		5,0	-2,4	7,7	3,7	3,0	-8,0	-9,2	-5,2	-15,3	-21,8	-29,0	-25,5	-28,4	-29,0	-30,0	-31,9	
Italia Meridionale e Insulare	morti	1.833	1.828	1.751	1.772	1.745	1.737	1.496	1.449	1.330	1.224	1.128	1.118	1.090	1.017	1.045	1.022	1.005	23.590
	feriti	82.961	88.656	82.389	78.293	81.462	80.287	79.291	80.475	82.285	81.351	75.609	67.163	66.715	64.309	62.701	65.080	63.768	1.282.795
	var. % morti		-0,3	-4,5	-3,3	-4,8	-5,2	-18,4	-20,9	-27,4	-33,2	-38,5	-39,0	-40,5	-44,5	-43,0	-44,2	-45,2	
	var. % feriti		6,9	-0,7	-5,6	-1,8	-3,2	-4,4	-3,0	-0,8	-1,9	-8,9	-19,0	-19,6	-22,5	-24,4	-21,6	-23,1	
Totali	morti	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.731	4.237	4.114	3.860	3.753	3.401	3.381	3.428	3.283	3.378	80.945
	feriti	373.286	378.492	356.475	343.179	334.858	332.955	325.850	310.739	307.258	304.720	292.019	266.864	258.093	251.147	246.920	249.175	246.750	5.178.780
	var. % morti		-1,6	-7,5	-13,7	-18,0	-20,1	-27,7	-33,3	-40,3	-42,0	-45,6	-47,1	-52,1	-52,4	-51,7	-53,7	-52,4	
	var. % feriti		1,4	-4,5	-8,1	-10,3	-10,8	-12,7	-16,8	-17,7	-18,4	-21,8	-28,5	-30,9	-32,7	-33,9	-33,2	-33,9	

Nota: I risultati percentuali dell'anno 2010 sono indicati in rosso per sottolineare i risultati raggiunti rispetto al 50% in meno fissato dalla Commissione Europea.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ISTAT.

Ricordando, peraltro, che entro il 2020 la riduzione suggerita dalla Commissione Europea a tutti i Paesi membri nel documento “Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020 - COM(2010) 389”, rispetto a quella già fissata per il decennio 2001-2010, dovrà essere di un ulteriore 50% assumendo i dati rilevati nell’anno 2010 come parametro di riferimento, nel caso dell’Italia il numero dei morti dovrà scendere, nell’arco di un decennio, da 4.114 (dato 2010) a non più di 2.057.

La Commissione Europea ha considerato, a tale scopo, prioritari le seguenti aree di azione mirate a:

- migliorare la formazione e l'educazione degli utenti della strada;
- rafforzare l'applicazione delle regole della strada;
- migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali;
- migliorare la sicurezza dei veicoli e promuovere l'uso degli equipaggiamenti di sicurezza (cinture, indumenti protettivi);
- armonizzare e applicare tecnologie per la sicurezza stradale, quali sistemi di assistenza alla guida, limitatori (intelligenti) di velocità, dispositivi che invitino ad allacciare le cinture di sicurezza, servizio e-Call, sistemi veicolo-infrastruttura;
- migliorare i servizi di emergenza e assistenza post-incidente, proponendo una strategia d'azione organica per gli interventi in caso di gravi incidenti stradali e per i servizi di emergenza, nonché definizioni comuni e una classificazione standardizzata delle lesioni e dei decessi causati da incidenti stradali al fine di fissare obiettivi di riduzione degli stessi;
- tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili quali pedoni, ciclisti e gli utenti di veicoli due ruote a motore, anche grazie a infrastrutture più sicure e adeguate tecnologie dei veicoli.

Considerato lo scenario delineato nei documenti sopra citati, è stato predisposto e sottoposto a consultazione pubblica nel marzo del 2014 il documento dal titolo “Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) Orizzonte 2020”, contenente l’aggiornamento del precedente Piano agli obiettivi previsti per il 2020.

Il PNSS Orizzonte 2020 ponendosi in continuità con il precedente decennio, ha adottato l’obiettivo generale definito dalla Commissione; identificato inoltre delle priorità di intervento attraverso la definizione di obiettivi specifici per le categorie di utenza e per gli ambiti del sistema stradale che evidenziano maggiori livelli di rischio. Risulta evidente che tale riduzione debba essere considerata un aspetto chiave da attuare anche attraverso il miglioramento delle prestazioni dell’intero sistema di trasporto e per rispondere ad attese e necessità dei cittadini.

Con il PNSS 2020 vengono fissati due livelli di obiettivi: un obiettivo generale ed alcuni obiettivi specifici per le categorie più a rischio.

L’obiettivo generale, riferito al livello di sicurezza dell’intero sistema stradale che ci si prefigge di raggiungere nel 2020 è espresso in termini di riduzione del numero di morti: -50% rispetto al dato 2010. Con il conseguimento del dimezzamento delle vittime, l’Italia raggiungerebbe livelli di sicurezza prossimi a quelli attualmente presenti nei Paesi più performanti in Europa (e anche nel Mondo), quali Svezia, Regno Unito e Olanda. Il tasso di mortalità stimato sarà, infatti, pari a circa 33 morti per milione di abitanti.

Gli obiettivi specifici sono definiti (cfr. tabella che segue) per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio in termini di riduzione del numero di morti per ciascuna categoria:

<i>Categoria di utenza a rischio</i>	<i>Obiettivo</i>
1 - Bambini (fino a 14 anni)	-100%
2 - Due Ruote a motore	-50%
3 - Ciclisti	-60%
4 - Pedoni	-60%
5 - Utenti in incidenti in itinere	-50%

Il PNSS Orizzonte 2020, inoltre, con il fine di rafforzare e caratterizzare maggiormente l'azione di miglioramento della sicurezza di categorie di particolare valenza sociale, adotta il principio guida: "Sulla strada: *Nessun bambino deve morire*".

Oltre l'obiettivo generale di riduzione dei decessi, un obiettivo strategico molto importante è quello di ridurre il numero di feriti sulle strade e la gravità dei ferimenti. Sebbene negli Orientamenti della Commissione Europea sia espressa la volontà di definire un obiettivo comune europeo anche sulla riduzione del numero di feriti, in particolare sul numero di feriti "gravi", allo stato attuale pur non esistendo ancora in Europa una definizione comune di ferito "grave" e di ferito "lieve", la Commissione Europea sta procedendo in questa direzione. Per la definizione comune di ferito "grave" è stato individuato l'indicatore MAIS 3+(Maximum Abbreviated Injury Scale), considerando grave un ferito che abbia riportato, a seguito di un incidente stradale, almeno una lesione valutabile con un punteggio pari o superiore a 3 secondo la scala di gravità definita dal sistema AIS.

È in corso una revisione di medio termine del PNSS Orizzonte 2020 che partendo da un'analisi dell'incidentalità stradale in Italia nel periodo 2010-2017, dalle principali azioni realizzate e in corso a partire dal 2011 e dal confronto con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità definiti dallo stesso Piano, proporrà, ove necessario, un aggiornamento delle linee strategiche.

La situazione in Europa

La Commissione Europea, con il Terzo Programma di Azione Europeo per la Sicurezza Stradale, si era posta come obiettivo il dimezzamento dei morti sulle strade nel periodo dal 2001 al 2010 e successivamente, per il periodo 2011-2020, l'obiettivo veniva di nuovo aggiornato auspicando una ulteriore diminuzione del 50%.

Tale obiettivo, osservando i dati nell'UE28 (cfr. Tab. 2) al 2010, non è stato raggiunto, sebbene la riduzione sia stata significativa. Il numero dei morti, infatti, è passato dai circa 55.000 del 2001 ai circa 31.600 del 2010 con una riduzione di oltre il 42%. Andando poi ad analizzare gli anni successivi, fino al 2017, ultimo anno di cui esistono dati completi, sia pur provvisori, assistiamo ancora ad una diminuzione della mortalità. Nel periodo 2011-2014, infatti, la riduzione è di oltre il 15% (dai 30.804 morti del 2011 ai 26.020 del 2014) risultato positivo ma, al momento, non soddisfacente ai fini del raggiungimento del -50% auspicato dalla Commissione Europea per il decennio 2011-2020. La riduzione complessiva (2001-2014) è stata del 52,8% con il numero dei morti passato da 55.092 a 26.020. Per quanto riguarda il 2015 la percentuale rispetto al 2011 si attesta invece a poco meno del -15% a causa dell'aumentata mortalità (26.190 morti in incidenti automobilistici a fronte dei 26.020 del 2014). Andando poi ad analizzare l'anno 2016, si può riscontrare una riduzione del -18,7% tra 2010 e 2016 ed una diminuzione complessiva, tra il 2001 ed il 2016 pari a -53,4%, riduzioni che non inducono a ritenere di poter raggiungere l'obiettivo fissato per il 2020.

Per quanto riguarda l'ultimo anno in esame, il 2017, si evidenzia una diminuzione della morti per incidente stradale (25.287) che ha comportato una riduzione della mortalità di 1,7 punti percentuali rispetto al 2016 e del -20% rispetto al 2010 portando così a -54,1% la diminuzione intervenuta fra il 2001 ed il 2017 dell'indice di mortalità stessa.

L'andamento del tasso di mortalità (morti per milione di abitanti) nella UE28 ha mostrato, fra il 2001 e il 2010, una forte riduzione; si è passati, infatti, da 112 morti per milione di abitanti a 63 morti per milione di abitanti. Tale percentuale è ulteriormente diminuita nel rapporto fra 2010 e 2017, passando da 63 a 49 morti in incidente stradale per milione di abitanti.

Nell'anno 2017 i Paesi che hanno evidenziato il minor numero di morti a causa di incidenti stradali per milione di abitanti sono stati la Svezia e la Gran Bretagna (rispettivamente 25 e 27 morti per milione di abitanti). Gli altri Paesi che si sono attestati al di sotto dei 50 morti per milione di

abitanti, nell'anno 2017, sono stati, in ordine crescente: Danimarca, Irlanda, Olanda, Estonia, Germania, Spagna, Finlandia, Malta, Lussemburgo ed Austria.

In tale contesto anche l'Italia, che nel 2001 presentava un tasso di mortalità pari a 125 morti per milione di abitanti, ha quasi dimezzato tale valore passando a 68 morti per milione di abitanti nel 2010, in linea con la media europea. Al 2017 la situazione è ulteriormente migliorata ed il numero di morti per milione di abitanti si è attestato a 55 in peggioramento, però, rispetto al 2016, anno in cui il numero di morti per milione di abitanti era stato di 54. E' interessante notare come la Svezia, che già nel 2001 presentava un tasso di mortalità molto basso (pari a 66 morti per milione di abitanti) sia riuscita a ridurlo in maniera consistente, arrivando a 28 morti per milione di abitanti nel 2010 e a 25 nel 2017 suggerendo così, tra l'altro, a tutti gli altri Paesi, un obiettivo che è possibile perseguire.

Le due tabelle che seguono illustrano: la prima (cfr. Tab. 2) , l'andamento della mortalità a seguito di incidente stradale nel periodo 1990, 2000-2017 e la successiva (cfr. Tab. 3) quello del numero di incidenti stradali verificatisi nell'Unione Europea nel periodo 2000-2017.

Vengono evidenziati i totali annui distinti per Unione a 28, 15 e 13 membri. I Paesi che formavano l'originario gruppo di 15 erano: Austria, Belgio, Germania, Danimarca, Grecia, Spagna, Finlandia, Francia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Olanda, Portogallo, Svezia e Regno Unito; i 13 che si sono aggiunti sono: Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Croazia, Ungheria, Lituania, Lettonia, Malta, Polonia, Romania, Slovenia e Slovacchia.

Dall'analisi dei dati della prima tabella si evince che i Paesi che hanno ridotto in maniera maggiore il numero dei morti nel decennio 2001-2010 sono stati l'Estonia e la Lettonia con diminuzioni superiori al 60%. Estendendo l'analisi agli anni successivi (2010-2017) i Paesi in cui la diminuzione della mortalità per incidente stradale è stata più elevata sono, nell'ordine, Grecia (-41,3%), Estonia (-39,2%), Lettonia (-37,6%), Lituania (-35,8%) e Portogallo (-33,4%).

I Paesi che hanno comunque raggiunto o superato, al 2010, la riduzione auspicata del 50% sono stati: la Spagna, la Francia, la Lituania, il Lussemburgo, la Slovenia e la Svezia.

Prendendo in esame il risultato raggiunto nel 2017, sempre confrontandolo con il 2001, sono solo due i Paesi che superano la riduzione dell'80% (Estonia e Lettonia rispettivamente con -89% e -85,6%), mentre quelli che raggiungono o superano il 70% di riduzione sono: Slovenia, Spagna, Lituania, Portogallo, Croazia, Ungheria, Germania, Danimarca e Austria.

L'Italia, in particolare, negli ultimi 17 anni, ha raggiunto quasi il 53% di riduzione.

Per quanto riguarda, invece, la seconda tabella, concernente il numero di incidenti stradali occorsi nei 28 Paesi nel periodo già preso in esame, i dati evidenziano marcate differenze fra Paese e Paese. In alcuni Paesi la riduzione del numero di incidenti nel periodo 2001-2010 e, successivamente, nel periodo 2001-2017 è stata notevole: nel decennio 2001-2010 l'Olanda, che ha ottenuto la migliore performance a livello europeo, ha registrato una diminuzione del 64,7% seguita da Malta che ha ridotto nello stesso periodo del 53,8% il numero di incidenti stradali. Buoni risultati sono stati raggiunti anche da Cipro e Danimarca.

In altri Paesi si è assistito, al contrario, ad un incremento dell'incidentalità - probabilmente anche a causa di una grande espansione della motorizzazione - con un record negativo per la Romania che ha avuto un incremento del numero di incidenti stradali nel periodo 2001-2010 del 245% ed ha ulteriormente peggiorato questa percentuale arrivando, nel periodo 2001-2017, ad un aumento superiore al 311%.

Prendendo in esame gli anni compresi tra il 2010 ed il 2017 i quattro Paesi che hanno ottenuto il miglior risultato in termini di diminuzione del numero di incidenti stradali sono stati Cipro, Repubblica Slovacca, Grecia e Finlandia.

Per quanto concerne il nostro Paese si è assistito ad una diminuzione, nel primo decennio preso in esame, del 19,6% e ad un miglioramento di questo risultato nel periodo successivo arrivando ad una riduzione, nei 17 anni, pari al 23,6%.

Tab. 2 - Morti in incidenti stradali nell'Unione Europea - Anni 1990, 2000-2017

	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2010 (%)	2017/ 2016 (%)
EU28	77.337	57.082	55.092	54.174	51.165	48.017	45.981	43.781	43.215	39.713	35.427	31.595	30.808	28.339	26.053	26.057	26.189	25.726	25.287	-20,0	-1,7
EU15	55.888	41.421	40.397	39.005	36.449	33.182	31.431	29.591	28.341	25.550	23.514	21.405	20.980	19.273	17.665	17.745	17.963	17.670	17.463	-18,4	-1,2
EU13	53.076	39.458	38.472	37.119	34.627	31.466	29.861	28.097	26.816	24.147	22.261	20.315	19.846	18.202	16.692	16.816	16.955	16.718	16.574	-18,4	-0,9
BE	1.976	1.470	1.486	1.355	1.213	1.162	1.089	1.073	1.071	944	943	841	862	770	724	727	732	637	620	-26,3	-2,7
BG	1.567	1.012	1.011	959	960	943	957	1.043	1.006	1.061	901	776	658	605	601	655	708	708	682	-12,1	-3,7
CZ	1.291	1.486	1.334	1.431	1.447	1.382	1.286	1.063	1.222	1.076	901	802	773	742	654	688	737	611	577	-28,1	-5,6
DK	634	498	431	463	432	369	331	306	406	406	303	255	220	167	191	183	178	211	183	-28,2	-13,3
DE	11.046	7.503	6.977	6.842	6.613	5.842	5.361	5.091	4.949	4.477	4.152	3.651	4.009	3.601	3.340	3.368	3.459	3.206	3.177	-13,0	-0,9
EE	436	204	199	223	164	170	169	204	196	132	100	79	101	87	81	78	67	71	48	-39,2	-32,4
IE	478	418	411	376	335	374	396	365	338	279	238	212	186	163	188	193	162	186	157	-25,9	-15,6
EL	2.050	2.037	1.880	1.634	1.605	1.670	1.658	1.657	1.612	1.553	1.456	1.258	1.141	988	879	795	793	824	739	-41,3	-10,3
ES	9.032	5.777	5.517	5.347	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680	1.688	1.689	1.810	1.827	-26,3	0,9
FR	11.215	8.079	8.253	7.742	6.126	5.593	5.318	4.709	4.620	4.275	4.273	3.992	3.963	3.653	3.268	3.384	3.461	3.477	3.448	-13,6	-0,8
HR	1.360	655	647	627	701	608	597	614	619	664	548	426	418	393	368	308	348	307	331	-22,3	7,8
IT	7.151	7.061	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.725	4.237	4.114	3.860	3.753	3.401	3.381	3.428	3.283	3.378	-17,9	2,9
CY	116	111	98	94	97	117	102	86	89	82	71	60	71	51	44	45	57	46	53	-11,7	15,2
LV	947	635	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	179	212	188	158	136	-37,6	-13,9
LT	933	641	706	697	709	752	773	760	740	499	370	299	297	302	258	267	242	192	192	-35,8	0,0
LU	70	76	70	62	53	50	47	43	45	35	48	32	33	34	45	35	36	32	25	-21,9	-21,9
HU	2.432	1.200	1.239	1.429	1.326	1.296	1.278	1.303	1.232	996	822	740	638	605	591	626	607	597	624	-15,7	4,5
MT	4	15	16	16	16	13	16	10	14	15	21	15	17	9	18	10	11	22	19	26,7	-13,6
NL	1.376	1.082	1.083	1.069	1.088	881	817	811	791	750	720	640	661	650	570	570	620	629	613	-4,2	-2,5
AT	1.391	976	958	956	931	878	768	730	691	679	633	552	523	531	455	430	479	432	413	-25,2	-4,4
PL	7.333	6.294	5.534	5.827	5.640	5.712	5.444	5.243	5.583	5.437	4.572	3.907	4.189	3.571	3.357	3.202	2.938	3.026	2.831	-27,5	-6,4
PT	2.646	1.877	1.670	1.668	1.542	1.294	1.247	969	974	885	840	937	891	718	637	638	593	563	624	-33,4	10,9
RO	3.782	2.466	2.450	2.412	2.229	2.444	2.629	2.587	2.800	3.065	2.797	2.377	2.018	2.042	1.861	1.818	1.893	1.913	1.951	-17,9	2,0
SI	517	314	278	269	242	274	257	262	293	214	171	138	141	130	125	108	120	130	104	-24,6	-20,0
SK	731	628	625	626	653	608	600	608	661	606	385	353	328	352	251	295	310	275	276	-21,8	0,4
FI	649	396	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	255	258	229	270	250	223	-18,0	-10,8
SE	772	591	534	515	512	463	423	428	454	380	341	266	319	285	260	270	259	270	253	-4,9	-6,3
UK	5.402	3.580	3.598	3.581	3.658	3.368	3.337	3.300	3.056	2.718	2.337	1.905	1.960	1.802	1.769	1.854	1.804	1.860	1.783	-6,4	-4,1

Note: Si intendono per morti coloro che, coinvolti nell'incidente, sono deceduti entro i trenta giorni successivi all'incidente.

Legenda: AT Austria - BE Belgio - BG Bulgaria - CY Cipro - CZ Repubblica Ceca - DE Germania - DK Danimarca - EE Estonia - EL Grecia - ES Spagna - FI Finlandia - FR Francia - HR Croazia - HU Ungheria - IE Irlanda - IT Italia - LT Lituania - LU Lussemburgo - LV Lettonia - MT Malta - NL Olanda - PL Polonia - PT Portogallo - RO Romania - SE Svezia - SI Slovenia - SK Repubblica Slovacca - UK Regno Unito.

Fonte: 1990: IRTAD (OECD). Dal 2000 al 2009: CARE database (DG Mobility and Transport), International Transport Forum, national sources; dal 2010 al 2017: ETSC (European Transport Safety Council). Dall'anno 2010 le serie storiche sono state rivedute da ETSC e per eventuali confronti temporali occorre usare la necessaria cautela.

Tab. 3 - Numero di incidenti stradali nell'Unione Europea - Anni 2000-2017

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/2010 (%)	2017/ 2016 (%)
EU28	1.477.404	1.479.099	1.426.950	1.406.784	1.360.513	1.342.193	1.320.835	1.319.969	1.255.405	1.204.720	1.130.398	1.124.083	1.081.326	1.055.358	1.080.933	1.090.334	1.102.106	1.083.154	-4,2	-1,7
EU15	1.316.375	1.316.850	1.260.401	1.238.599	1.186.303	1.165.078	1.143.616	1.134.740	1.075.757	1.042.087	984.081	978.194	940.998	918.866	944.333	950.222	958.895	941.507	-4,3	-1,8
EU13	1.251.846	1.251.530	1.194.083	1.169.904	1.118.850	1.099.068	1.078.779	1.068.439	1.011.241	979.721	926.034	920.383	877.806	860.088	887.961	892.426	901.648	883.440	-4,6	-2,0
BE	49.065	47.444	47.444	50.479	48.670	49.307	49.171	43.239	42.115	41.944	40.569	42.119	38.057	35.632	41.481	40.303	40.096	38.020	-1,2	-5,2
BG	6.886	6.709	6.769	6.997	7.612	8.224	8.222	8.010	8.047	7.068	6.610	6.638	6.717	7.016	7.015	7.225	7.404	6.888	12,0	-7,0
CZ	25.445	26.027	26.586	27.320	26.516	25.239	22.115	23.060	22.481	21.706	19.675	20.486	20.503	20.342	21.054	21.561	21.386	21.263	8,7	-0,6
DK	7.346	6.856	7.121	6.749	6.209	5.413	5.403	5.549	5.020	4.174	3.498	3.525	3.124	2.985	2.881	2.853	2.882	2.882	-17,6	0,0
DE	382.949	375.345	362.054	354.534	339.308	336.618	327.984	335.845	320.614	310.667	288.297	306.266	299.637	291.105	302.435	305.659	308.145	302.656	6,9	-1,8
EE	1.504	1.888	2.164	1.931	2.244	2.341	2.585	2.449	1.868	1.506	1.347	1.508	1.383	1.382	1.436	1.391	1.458	1.406	8,2	-3,6
IE	7.749	6.909	6.625	5.984	5.780	6.533	6.018	5.467	6.736	6.615	5.779	5.230	5.610	4.976	5.405	5.459	5.459	5.459	-5,5	0,0
EL	23.001	19.671	16.809	15.751	15.547	16.914	16.190	15.499	15.083	14.789	15.032	13.849	12.398	12.109	11.690	11.565	11.353	10.647	-24,5	-6,2
ES	101.729	100.393	98.433	99.987	94.009	91.187	99.779	100.508	93.161	88.251	85.503	83.027	83.115	89.519	91.570	97.756	102.362	102.362	19,7	0,0
FR	121.223	116.745	105.470	90.220	85.390	84.525	80.309	81.272	74.487	72.315	67.288	65.024	60.437	56.812	58.191	56.600	57.522	58.613	-14,5	1,9
HR	14.430	15.656	17.071	18.592	17.140	15.679	16.706	18.033	16.290	15.731	13.274	13.229	11.774	11.228	10.323	11.038	10.779	10.939	-18,8	1,5
IT	229.034	263.100	239.354	252.271	243.490	240.011	238.124	230.871	218.963	215.430	212.997	205.638	188.228	181.660	177.031	174.539	175.791	174.933	-17,5	-0,5
CY	2.397	2.393	2.369	2.358	1.880	1.594	1.757	1.468	1.392	1.197	1.198	1.058	919	774	758	660	660	660	-44,9	0,0
LV	4.482	4.766	5.083	5.379	10.487	9.310	8.986	9.865	8.894	3.160	3.193	3.386	3.358	3.489	3.728	3.692	3.792	3.874	18,8	2,2
LT	5.807	5.972	6.091	5.965	6.357	6.772	6.588	6.448	4.796	3.827	3.530	3.266	3.392	3.391	3.256	3.171	3.213	3.059	-9,0	-4,8
LU	899	772	769	720	716	775	805	954	927	869	787	962	1.019	949	908	983	983	983	24,9	0,0
HU	17.493	18.505	19.686	19.976	20.957	20.777	20.977	20.634	19.174	17.863	16.308	15.827	15.174	15.691	15.847	16.333	16.627	16.489	2,0	-0,8
MT	1.231	1.231	1.312	1.188	1.281	848	894	942	764	636	577	1.140	1.270	1.208	1.449	1.380	1.380	1.380	139,2	0,0
NL	42.271	35.313	33.538	31.635	27.758	27.007	24.527	25.819	23.708	19.378	10.778	5.134	4.968	9.522	13.358	18.523	18.523	18.523	71,9	0,0
AT	42.126	43.073	43.175	43.423	42.657	40.896	39.884	41.096	39.173	37.925	35.348	35.129	40.831	38.502	37.957	37.960	38.466	38.466	8,8	0,0
PL	57.331	53.798	53.558	51.076	51.068	48.100	46.876	49.536	49.054	44.195	38.832	40.069	37.046	35.847	34.970	32.967	33.664	32.760	-13,3	-2,7
PT	44.463	42.521	42.219	41.495	38.930	37.066	35.680	35.311	33.613	35.484	35.426	32.541	29.867	30.339	30.604	31.953	32.299	32.299	-8,8	0,0
RO	7.555	7.528	7.453	6.942	7.335	19.819	21.905	24.661	29.307	28.612	25.995	26.647	26.928	24.827	25.355	28.944	30.751	31.106	18,3	1,2
SI	8.584	9.595	10.541	11.910	12.890	10.509	11.620	11.640	9.165	8.717	7.659	7.257	6.857	6.568	6.345	6.578	6.495	6.185	-15,2	-4,8
SK	7.884	8.181	7.866	8.551	8.443	7.903	7.988	8.483	8.416	8.415	8.119	5.378	5.007	4.729	5.064	5.172	5.602	5.638	-31,0	0,6
FI	6.633	6.451	6.196	6.907	6.767	7.020	6.740	6.657	6.881	6.414	6.072	6.408	5.725	5.334	5.324	5.164	4.730	4.752	-22,1	0,5
SE	15.770	15.796	16.947	18.365	18.029	18.094	18.213	18.548	18.462	18.027	16.627	16.274	16.636	14.942	13.091	14.672	14.051	14.849	-15,5	5,7
UK	242.117	236461	234247	220079	213043	203712	194789	188105	176814	169805	160080	157068	151346	144480	152407	146233	146233	136063	-8,7	-7,0

Note: la definizione di incidente in cui si sono verificati decessi differisce da Paese a Paese.

I dati dell'ultimo anno non sono definitivi.

Fonte: CARE ed ETSC; OCSE dall'anno 2016. Laddove non pervenuti sono stati riproposti in corsivo i dati dell'anno precedente.

La situazione in Italia

L'andamento del numero di morti in Italia mostra, a partire dal 2001, una significativa riduzione. Tra il 2001 e il 2017 si è passati, infatti, da 7.096 a 3.378 decessi, con una riduzione pari al 52,4% (nel decennio di riferimento europeo 2001-2010 la riduzione era stata pari al 42%). E' da sottolineare che tale riduzione è pari alla riduzione registrata nell'anno 2014 e questo risultato è da addebitarsi al fatto che negli anni 2015 e 2017, pur a fronte di una riduzione del numero di incidenti, si sia assistito, purtroppo, ad un aumento elevato del numero di morti.

Gli aumenti registrati nel 2015 e nel 2017 hanno significato anche un ridimensionamento della "performance" legata all'obiettivo europeo: infatti permanendo al 2017 la riduzione del 52,4% raggiunta nel 2014 (tra 2001 e 2014), nonostante il risultato raggiunto nel 2016, che aveva evidenziato una diminuzione dei decessi (se ne erano registrati 3.283) e che aveva consentito all'Italia di raggiungere una diminuzione tra il 2001 ed il 2016 del -53,7%, è impensabile ritenere di poter raggiungere la riduzione del 50%, rispetto all'anno 2010, auspicata per l'anno 2020. Ad ogni modo, anche se i risultati raggiunti non lascino intravedere la possibilità di poter raggiungere l'obiettivo fissato per il 2020, è importante sottolineare che le azioni messe in atto per favorire una diminuzione dei decessi per incidente automobilistico stiano dando i loro frutti.

Per quanto riguarda il periodo 2011-2017, la percentuale di riduzione dei morti in incidenti stradali passa al -12,5% contro il -14,9 del 2016, il -11,9% raggiunto nel 2015 ed il -12,4% del 2014.

Nell'ultimo anno preso in esame, il 2017, torna a calare, invece, il numero di feriti in incidenti stradali che aveva avuto un andamento decrescente dal 2002 fino al 2015 ed aveva subito, al contrario, un incremento nell'anno 2016.

Con riferimento al periodo 2001-2017, il numero di feriti è diminuito del 33,9% mentre nel decennio 2001-2010 la riduzione era stata pari al -18,4%. Limitatamente al periodo 2011-2017 la riduzione si attesta al -15,5% inferiore di molto a quanto raggiunto, ad esempio, nel 2015 (-19%).

La categoria degli utenti vulnerabili (pedoni, utenti su velocipedi, guidatori e passeggeri delle due ruote a motore) ha mostrato, tra il 2016 e il 2017: a) un aumento del numero di morti tra i pedoni da 570 a 600 (erano 621 nel 2010); b) un minor numero di morti di utenti su velocipedi, da 275 a 254 (erano 265 nel 2010); c) una diminuzione anche per quanto riguarda il numero di morti su ciclomotore (passati da 116 a 96 - erano 206 nel 2010); e) un significativo aumento dei decessi di utenti su motociclo senza passeggero, passati da 553 a 632 (erano, invece, 816 nel 2010); f) una sostanziale invarianza dei morti su motociclo con passeggero, passati da 104 a 103 (erano 134 nel 2010). Relativamente al numero di incidenti, nel 2017, il 53% di questi ha visto coinvolto utenti vulnerabili, a fronte del 49,4% del 2001 e del 51,3% del 2010. Infine, tra il 2001 ed il 2010 il numero di incidenti a utenti vulnerabili è sceso da 129.933 a 109.251, per poi diminuire sino a 90.928 nel 2016 e aumentare, sia pur limitatamente, nel 2017, arrivando a 92.719².

L'incidentalità si ripartisce in modo eterogeneo a livello territoriale. Tra le diverse Regioni vi sono, infatti, differenze significative fra il 2016 e il 2017 in termini di variazioni percentuali di incidenti automobilistici, di morti e di feriti.

La spiegazione delle differenze di comportamento fra le varie Regioni, sia in termini di valore assoluto che di trend, non è immediata e richiede una conoscenza approfondita di dati, oggi ancora parzialmente disponibili.

Vanno infatti considerati fattori quali:

- Percorrenze sulla rete stradale regionale, per i diversi modi di trasporto;
- Numerosità del parco autoveicolare circolante e conseguente congestione del traffico;
- Comportamenti degli utenti;
- Qualità della rete stradale;

² Ulteriori informazioni sono sull'incidentalità riguardante gli utenti vulnerabili sono riportate nelle relazioni allegate al Rapporto finale che trattano dati particolareggiati sull'incidentalità stradale.

- Piani e progetti messi in campo dalle Amministrazioni e dagli Enti coinvolti.

Riguardo le percorrenze, occorre tenere presente il legame con lo sviluppo economico di ciascuna Regione. Inoltre, alcune Regioni (es. Emilia Romagna) risentono di un ingente traffico di attraversamento, che aggrava il carico di incidentalità sulla loro rete.

Per quanto riguarda gli incidenti stradali, tra il 2016 ed il 2017 c'è stata, a livello nazionale, una diminuzione di quasi lo 0,5% , 175.791 incidenti nel 2016 contro i 174.933 del 2017 (-17,9% tra il 2010 e il 2017) ma la composizione a livello regionale evidenzia notevoli differenze: si è avuto, ad esempio, un netto incremento di incidenti in Molise (+6,47%) e nelle Marche (+ 5,77%), mentre, al contrario, le Regioni che hanno registrato la diminuzione più decisa di incidenti stradali sono state: Basilicata e Valle D'Aosta rispettivamente con il -10,26% e -10,18%.

Le differenze fra le Regioni risultano ancor più marcate per quanto riguarda i feriti. Infatti, mentre la riduzione del numero di morti nel periodo 2001-2017 è, per la maggior parte delle Regioni, al di sopra del -50% o prossima a tale risultato (ad esclusione di Molise -27% e Campania -32,2%) fino ad arrivare alla punta del -66,7% del Friuli Venezia Giulia, la variazione del valore percentuale di feriti, nello stesso arco temporale, passa dal -51,6% del Molise e dal -47,3% dell'Abruzzo al -5,5% della Basilicata. A livello nazionale la differenza percentuale del numero di feriti in incidenti stradali fra il 2017 ed il 2016 è stata del -0,97% con i seguenti valori a livello geografico: -0,04% al Settentrione, -1,75 al Centro e -2,02 al Meridione. La variazione percentuale fra il 2017 ed il 2001, invece, a livello nazionale, si è attestata al -33,9%.

Anche in questo caso, la spiegazione delle notevoli differenze che si riscontrano richiede analisi locali approfondite. È, oltretutto, ipotizzabile che, per quanto riguarda i feriti, il fenomeno di mancata o parziale trasmissione di dati possa assumere dimensioni più consistenti rispetto al caso dei morti, e con differenze più significative fra le diverse Regioni.

È utile notare che, nelle Regioni in cui sono stati realizzati e già operativi i Centri di Monitoraggio Regionali non solo per la raccolta dati (solo ad esempio si citano Piemonte e Lombardia), è possibile disporre di documenti e dati specifici che analizzano più a fondo gli andamenti locali del fenomeno e consentono di definire più mirate strategie regionali di miglioramento della sicurezza stradale. Con la progressiva realizzazione ed operatività dei Centri anche nelle altre Regioni si potranno creare le condizioni per una sempre maggior diffusione sul territorio di una adeguata capacità di conoscenza ed analisi del fenomeno della sicurezza stradale.

In Italia, nel 2017, la maggior parte degli incidenti stradali con conseguenze alle persone è avvenuto in ambito extraurbano per quel che riguarda i decessi ed in ambito urbano per i feriti.

Dei 174.933 incidenti occorsi nel 2017, 130.461 sono avvenuti in ambito urbano, rappresentando circa il 75% del totale. Di conseguenza la gran parte dei feriti si riscontra negli incidenti avvenuti in tale ambito: 174.612 contro i 72.138 occorsi su strade extraurbane.

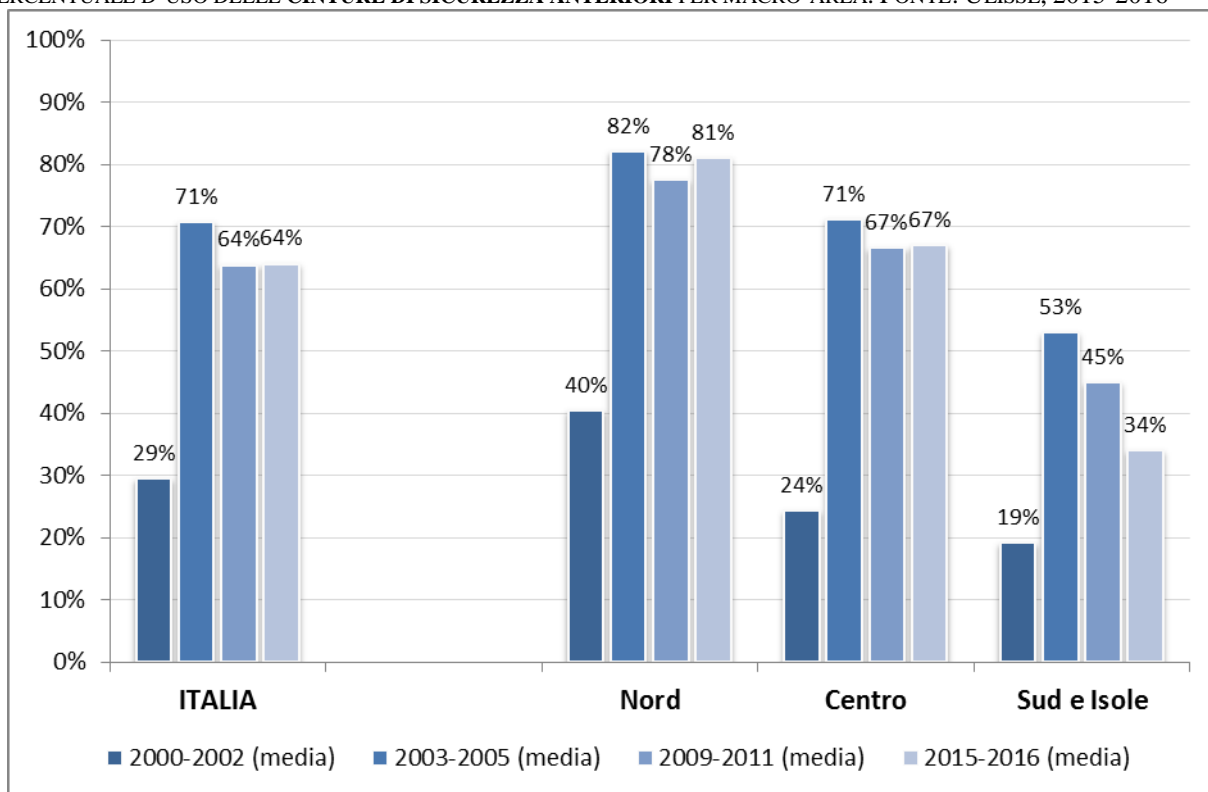
Per quanto riguarda i decessi, invece: dei 3.378 morti registrati nel 2017 una quota maggiore (1.911) risultano in ambito extraurbano e i restanti 1.467 sono avvenuti su strade urbane.

Una parziale spiegazione di queste dinamiche può essere imputata ai comportamenti tenuti alla guida dei mezzi di trasporto: ad esempio, in ambito extraurbano le velocità dei veicoli sono maggiori con conseguenze più gravi in caso di incidente, mentre in ambito urbano vi è una maggior diffusione di comportamenti a rischio rispetto all'uso di alcuni dispositivi di sicurezza.

Rimane comunque elevata la quota di numero dei morti tra gli utenti vulnerabili della strada: più della metà composta da ciclisti e, soprattutto, pedoni.

In base agli ultimi dati sull'uso delle cinture di sicurezza rilevati dal sistema nazionale di monitoraggio "Ulisse" nel biennio 2015-2016 (Cfr. grafico seguente), la percentuale d'uso delle cinture si è ridotta attestandosi al 64% Mentre al Nord nel tempo l'uso sembra essere rimasto costante, in media attorno all'80%, il centro presenta una leggera ma progressiva flessione dell'ordine di 5 punti percentuali. Il Sud, invece, mostra un allarmante crollo dell'uso delle cinture, di circa 20 punti percentuali passando dal 53% nel periodo 2003-2005 al 34% nel periodo 2015-2016.

PERCENTUALE D'USO DELLE CINTURE DI SICUREZZA ANTERIORI PER MACRO-AREA. FONTE: ULISSE, 2015-2016



Per quanto riguarda, invece, l'uso del casco, nel periodo 2015-2016, sia nelle tre macro aree che in Italia, le percentuali di utilizzo sono tutte largamente superiori al 90%. L'evoluzione delle percentuali d'uso a livello locale ha, invece, caratteristiche diverse, soprattutto nell'Italia Meridionale e nelle Isole dove si è osservato un incremento della percentuale d'uso (Cfr. grafico che segue).

PERCENTUALE D'USO DEL CASCO PER MACRO-AREA. FONTE: ULISSE, 2015-2016

