

11 dicembre 2007

Incidenti stradali

Anno 2006

Trend temporale

Ogni giorno in Italia si verificano in media **652 incidenti stradali**, che provocano la morte di 16 persone e il ferimento di altre 912.

Nel complesso, **nell'anno 2006** sono stati rilevati **238.124 incidenti stradali**, che hanno causato il decesso di 5.669 persone, mentre altre 332.955 hanno subito lesioni di diversa gravità (Prospetto 1). Rispetto al 2005, si riscontra una lieve diminuzione del numero degli incidenti (-0,8%), dei morti (-2,6%) e dei feriti (-0,6%).

Prospetto 1 - Incidenti stradali, morti e feriti – Anni 2005-2006 (valori assoluti e variazioni percentuali) (a)

	Valori assoluti		Variazioni percentuali 2006/2005
	2005	2006	
Incidenti	240.011	238.124	-0,8
Morti	5.818	5.669	-2,6
Feriti	334.858	332.955	-0,6

(a) Si veda la nota a del Prospetto 2

L'analisi dell'incidentalità nel lungo termine mostra una costante riduzione della gravità degli incidenti, evidenziata dall'**indice di mortalità** (numero di morti ogni 100 incidenti) che si attesta al **2,4%** nel 2006 contro il 2,8% del 2000 e dall'**indice di gravità**, che passa da 1,9 a 1,7 decessi ogni 100 infortunati (Prospetto 2).

Prospetto 2 - Incidenti stradali, morti e feriti - Anni 2000-2006 (valori assoluti)(a)

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (b)	Indice di gravità (c)
2000	256.546	7.061	360.013	2,8	1,9
2001	263.100	7.096	373.286	2,7	1,9
2002	265.402	6.980	378.492	2,6	1,8
2003	252.271	6.563	356.475	2,6	1,8
2004	243.490	6.122	343.179	2,5	1,8
2005	240.011	5.818	334.858	2,4	1,7
2006	238.124	5.669	332.955	2,4	1,7

(a) L'Istat ha proceduto ad effettuare una ricostruzione dei dati della serie storica degli incidenti stradali a partire dall'anno 2000.

Cfr nota metodologica

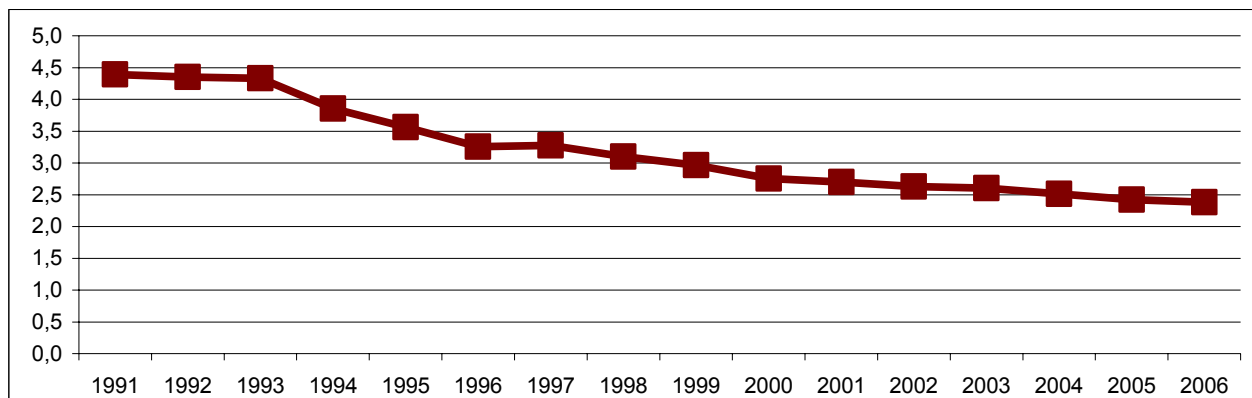
(b) L'indice di mortalità si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100.

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

In Italia, nel periodo 2000 – 2006, gli incidenti sono passati da 256.546 a 238.124, i morti da 7.061 a 5.669, i feriti da 360.013 a 332.955. Si è pertanto registrato un **decremento del 7,2%** per quanto riguarda il numero di **incidenti**, del 7,5% per i feriti e del **19,7%** per quanto riguarda il numero di **morti** in incidente.

Va sottolineato che, nello stesso periodo, il parco veicolare è cresciuto del 13,7% mentre il volume di circolazione, valutato sulle percorrenze autostradali, è aumentato del 19,9 %.

Grafico 1 - Indice di mortalità – Anni 1991-2006



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

Grafico 2 - Incidenti stradali - dati mensili - Anni 2005-2006 (valori assoluti)

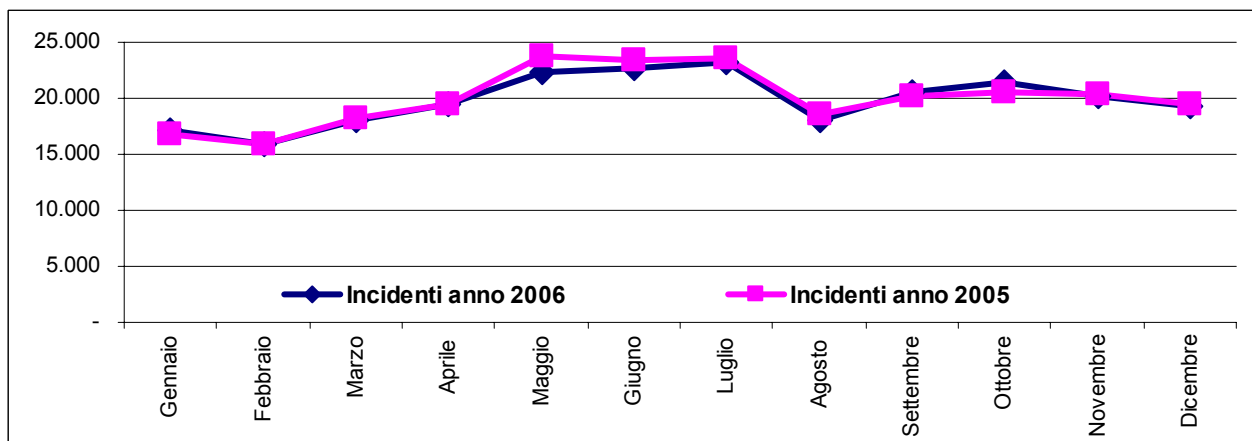


Grafico 3 - Morti in incidenti stradali – dati mensili - Anni 2005-2006 (valori assoluti)

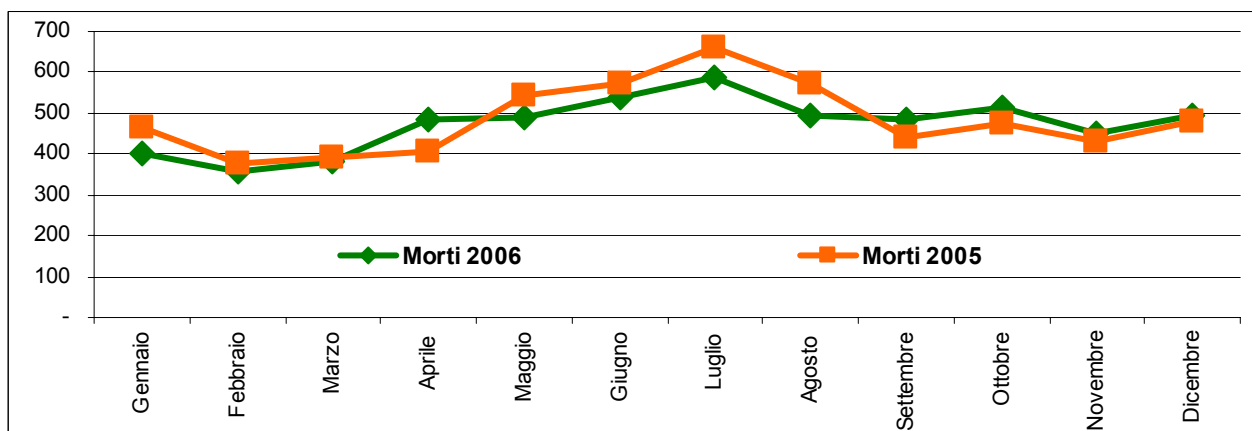
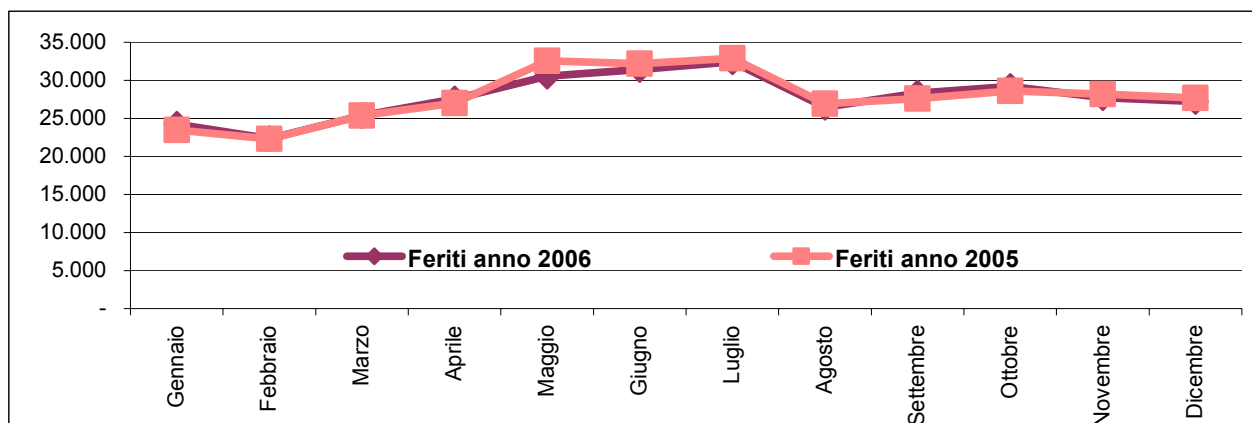


Grafico 4 – Feriti in incidenti stradali – dati mensili - Anni 2005-2006 (valori assoluti)

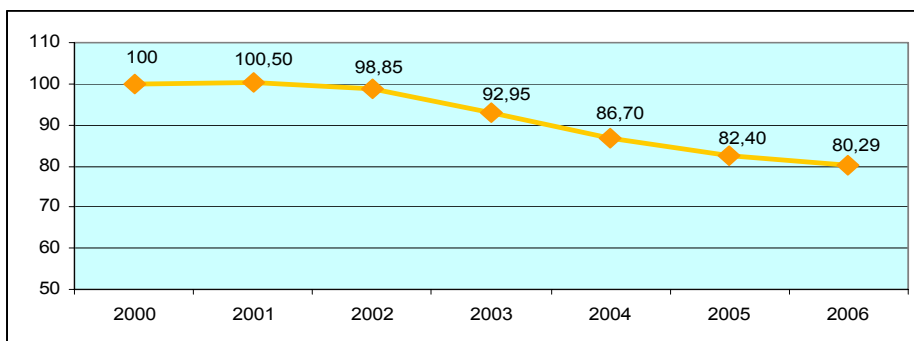


L'obiettivo 2010

Nel Libro Bianco del 13 settembre 2001¹ l'Unione Europea ha fissato un obiettivo ambizioso, ovvero dimezzare il numero di morti sulle strade entro il 2010.

Alla fine del 2005, il bilancio intermedio mostra che solo pochi Paesi hanno già ridotto in misura superiore al 25% il numero di vittime della strada; emerge, altresì chiaramente, la difficoltà a ridurre il numero di decessi in Paesi quali la Gran Bretagna che già nel 2000, con 3.580 morti, faceva registrare tassi molto bassi e vicini al cosiddetto "zoccolo duro", difficilmente eliminabile. In Italia, dove alla fine del 2005 si registrava una riduzione del 17,6% nel numero di decessi, è proseguito il trend decrescente anche nel 2006, segnando un ulteriore calo del 2,6%: il decremento complessivo è pari al 19,7%.

Grafico 5 - Morti in incidenti stradali – Anni 2000-2006 (Base 2000=100)



Tale risultato, seppur apprezzabile, non è sufficiente per il raggiungimento dell'obiettivo 2010: permanendo l'attuale trend è presumibile che si arrivi al 2010 con una diminuzione delle vittime pari a circa il 30%. Per raggiungere l'obiettivo, si dovrebbe, negli anni a venire, ridurre la mortalità ad un tasso medio non inferiore al 9,5% annuo.

L'Italia, con 95 morti per incidente stradale ogni milione di abitanti, registra ancora un tasso praticamente doppio rispetto a Paesi quali Gran Bretagna, Olanda e Svezia che si attestano a 50 decessi per milione di abitanti.

Dall'analisi che segue degli incidenti avvenuti nel 2006, emergono le priorità su cui concentrare le azioni di sicurezza stradale: il controllo della velocità, il controllo della guida in stato di ebbrezza, la guida distratta, la protezione degli utenti deboli – in particolare pedoni e utenti delle due ruote - l'individuazione e la messa in sicurezza delle tratte stradali più pericolose.

¹ La Politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte (COM(2001) 370 def del 12 settembre 2001)

Dove avvengono gli incidenti

Nel 2006 sulle **strade urbane** si sono verificati **182.177 incidenti** (76,5% del totale) che hanno causato 242.042 feriti (pari al 72,7% sul totale) e 2.494 morti (pari al 44%).

Prospetto 3 - Incidentalità secondo l'ambito stradale – Anno 2006

AMBITI STRADALI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Indice di lesività (b)
Strade urbane	182.177	2.494	242.042	1,3	132,8
Autostrade	13.319	590	22.646	4,4	170,0
Altre strade	42.628	2.585	68.267	6,1	160,1
Totale	238.124	5.669	332.955	2,4	139,4

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

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

Viceversa sulle **autostrade** si sono verificati 13.319 incidenti (pari al 5,6% del totale) con 22.646 feriti (pari al 6,8%) e 590 decessi (pari al 10,4%).

L'indice di mortalità mostra che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extra urbane, dove si registrano 6,1 decessi ogni 100 incidenti. Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,3 morti ogni 100 incidenti. Sulle autostrade l'indice di mortalità, pari a 4,4, è più che triplo rispetto a quanto avviene in città.

Prospetto 4 - Incidentalità sulla rete extra urbana secondo il tipo di strada – Anno 2006

TIPO DI STRADA	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (a)
Una carreggiata a senso unico	2.105	68	3,23
Una carreggiata a doppio senso	29.834	2.052	6,88
Doppia carreggiata	4.109	173	4,21
Più di due carreggiate	113	3	2,65
Totale	36.161	2.296	6,35

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

Con riferimento alla rete extra urbana non autostradale si evidenziano i diversi livelli di mortalità secondo il tipo di strada: le strade ad **una carreggiata a doppio senso** presentano un indice superiore del 63% rispetto alle strade a doppia carreggiata.

Mesi, giorni della settimana e ore del giorno più a rischio

Nel 2006 il maggior **numero di incidenti** si è verificato a luglio (23.197 in valore assoluto) mentre giugno risulta essere il mese con la media giornaliera più alta (757). Febbraio costituisce il mese con il più basso numero di incidenti in valore assoluto (15.922), mentre gennaio presenta la media giornaliera più contenuta (551).

Anche per quanto riguarda il **numero di morti** luglio è il mese in cui tale valore risulta massimo: 585 in valore assoluto e 19 in media giornaliera. Analogamente, il valore più basso si colloca in corrispondenza del mese di marzo in cui si registrano 380 morti per incidente stradale, pari a circa 12 decessi al giorno.

L'indice di mortalità più elevato si registra nel mese di agosto (2,7 morti ogni 100 incidenti), probabilmente a causa del maggior tasso di occupazione dei veicoli in occasione degli esodi estivi e della maggiore circolazione sulle autostrade.

L'andamento per mese **rispetto all'anno precedente** non è omogeneo per quanto riguarda il numero di incidenti né per i morti. Gli **incidenti** mostrano un incremento nei mesi di gennaio, settembre ed

ottobre, mediamente pari al 2,5 % con valore massimo in ottobre (+3,7%). Il punto massimo di decremento si registra nel mese di maggio (-5,7%).

Per quanto riguarda il numero di **morti**, sempre rispetto all'anno precedente, si registrano aumenti nei mesi di aprile, settembre, ottobre, novembre e dicembre. Le riduzioni più rilevanti si registrano a gennaio ed agosto (-14%).

In modo analogo a quanto emerge dall'analisi per mese, osservando i dati dell'incidentalità per tipologia di strada, si può rilevare che sulle **strade urbane** la frequenza più elevata degli incidenti si colloca in corrispondenza del mese di **maggio** (17.454) e la più bassa nel mese di febbraio (12.210) e di gennaio (12.903). Il maggior numero di morti avviene nel mese di **luglio** (254) mentre l'indice di mortalità registra il valore più elevato nel mese di **dicembre** (1,7 morti ogni 100 incidenti).

Sulle **strade extraurbane** il maggior numero di incidenti e di morti si registra nel mese di **luglio**. Per quanto riguarda l'indice di mortalità, invece, il valore più elevato è quello del mese di **giugno**.

Prospetto 5 - Incidenti stradali e morti – dati mensili – . Anno 2006 (valori assoluti e media giornaliera)

MESI	Incidenti		Morti	
	Valori assoluti	Media giornaliera	Valori assoluti	Media giornaliera
Gennaio	17.068	551	402	13
Febbraio	15.922	569	356	13
Marzo	18.120	585	380	12
Aprile	19.427	648	483	16
Maggio	22.382	722	489	16
Giugno	22.711	757	539	18
Luglio	23.197	748	585	19
Agosto	18.087	583	494	16
Settembre	20.469	682	487	16
Ottobre	21.364	689	512	17
Novembre	20.145	672	450	15
Dicembre	19.232	620	492	16
Anno	238.124	652	5.669	16

Prospetto 6 - Incidenti stradali e morti per tipologia di strada e mese – dati mensili - Anno 2006 (valori assoluti)

MESI	Strade urbane		Strade extraurbane	
	Incidenti	Morti	Incidenti	Morti
Gennaio	12.903	178	4.165	224
Febbraio	12.210	177	3.712	179
Marzo	13.999	152	4.121	228
Aprile	14.755	208	4.672	275
Maggio	17.454	199	4.928	290
Giugno	17.404	217	5.307	322
Luglio	17.360	254	5.837	331
Agosto	13.144	213	4.943	281
Settembre	15.677	203	4.792	284
Ottobre	16.706	242	4.658	270
Novembre	15.864	199	4.281	251
Dicembre	14.701	252	4.531	240
Anno	182.177	2494	55.947	3175

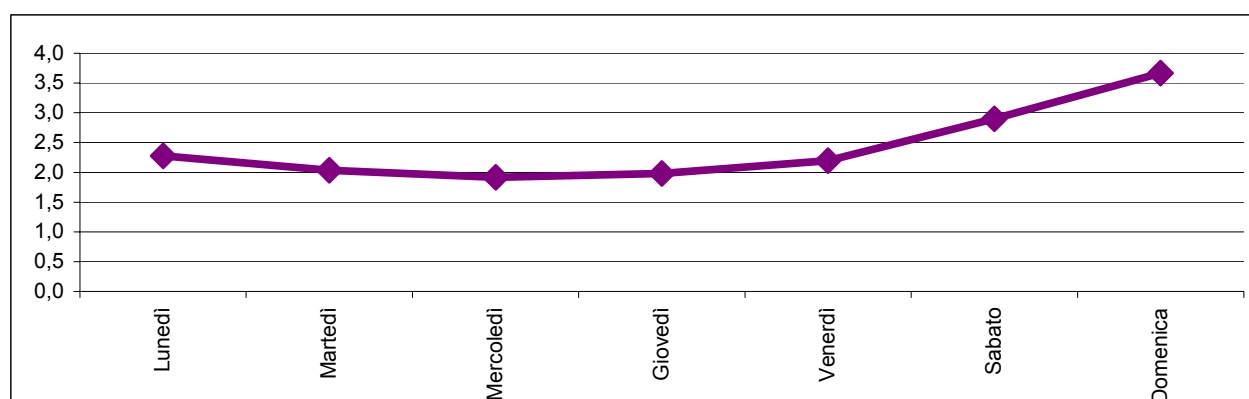
Il **venerdì** si conferma il giorno in cui si concentrano il maggior numero di **incidenti**: 36.574, pari al 15,4% del totale. La frequenza più elevata di **morti** si osservano il **sabato** e la **domenica** (rispettivamente 991 e 1.004 decessi, pari a 17,5 e 17,7%) mentre il **venerdì** e il **sabato** sono i giorni in cui si registrano i valori più alti dei **feriti** (rispettivamente 49.796 e 50.230, pari a 15,0 e 15,1%) (Prospetto 7).

Prospetto 7 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana – Anno 2006 (valori assoluti e composizioni percentuali)

GIORNI DELLA SETTIMANA	Valori assoluti			Composizioni percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì	34.429	784	46.911	14,4	13,8	14,1
Martedì	34.783	707	46.605	14,6	12,5	14,0
Mercoledì	34.742	666	46.330	14,6	11,7	13,9
Giovedì	36.041	714	48.337	15,1	12,6	14,5
Venerdì	36.574	803	49.796	15,4	14,2	15,0
Sabato	34.181	991	50.230	14,4	17,5	15,1
Domenica	27.374	1.004	44.746	11,5	17,7	13,4
Totale	238.124	5.669	332.955	100,0	100,0	100,0

L'indice di mortalità per giorno della settimana presenta il valore massimo (3,7 morti ogni 100 incidenti) la **domenica** mentre scende all'1,9% il mercoledì. Complessivamente **nel week-end** si registra il 25,9% di incidenti ed il 35,2 % di decessi. L'indice di mortalità nel fine settimana risulta pari a 3,2 morti per 100 incidenti.

Grafico 6 - Indice di mortalità per giorno della settimana – Anno 2006

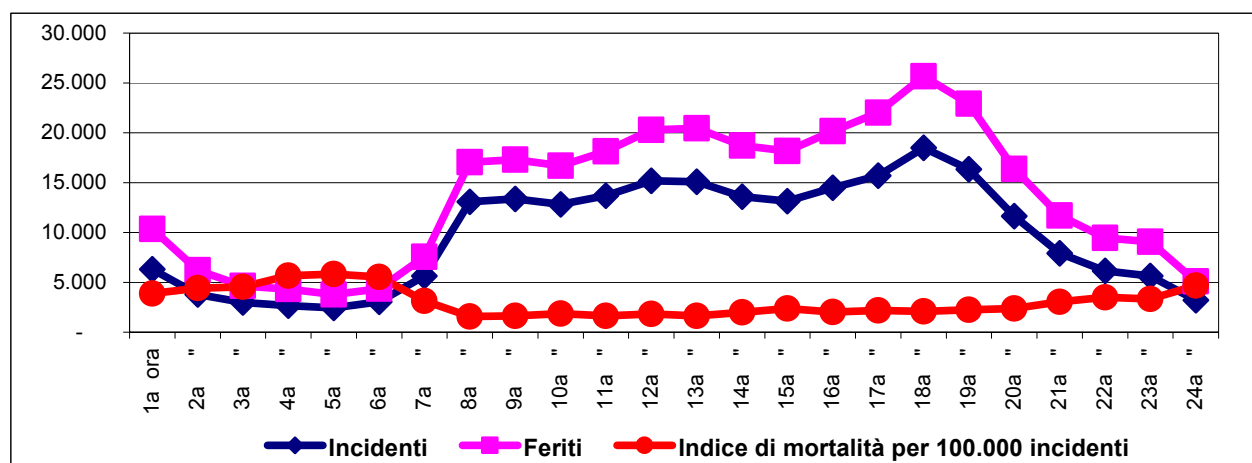


(a) Rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato 100.

Analizzando la distribuzione degli incidenti durante l'arco della giornata (Grafico 7 e Prospetto 8), si possono confermare gli andamenti già noti: un primo picco si riscontra **tra le ore 8 e le 9 del mattino**, probabilmente legato all'elevata circolazione dovuta agli spostamenti casa-ufficio e casa-scuola; un secondo picco, si osserva **tra le ore 12 e le 13** in corrispondenza dell'uscita dalle scuole e in relazione alla mobilità di alcune categorie (professionisti, commercianti, eccetera) che usufruiscono dell'orario spezzato; infine, il picco più elevato di incidentalità si registra intorno alle **ore 18**, quando si cumulano gli effetti dell'incremento della circolazione dovuto agli spostamenti dal luogo del lavoro verso l'abitazione, con l'aggiunta di fattori psico-sociali quali lo stress da lavoro e la difficoltà di percezione visiva dovuta alla riduzione della luce naturale non ancora sostituita da quella artificiale.

E' da sottolineare che l'indice di mortalità si mantiene superiore alla media nell'arco di tempo che va **dalle 21 alle 7 del mattino** raggiungendo il valore massimo intorno alle ore 5 (5,8 decessi ogni 100 incidenti). Tra le 21 e le 7 del mattino, l'indice di mortalità è mediamente pari a 4 morti ogni 100 incidenti, a fronte di un valore medio sulle 24 ore di 2,4 morti per 100 incidenti.

Grafico 7 - Incidenti stradali e indice di mortalità per 100 mila incidenti, per ora del giorno – Anno 2006



Prospetto 8 - Incidenti, morti, feriti per ora del giorno e indice di mortalità – Anno 2006

ORE DEL GIORNO	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
1	6.318	246	10.344	3,9
2	3.796	168	6.230	4,4
3	2.975	135	4.633	4,5
4	2.659	151	4.339	5,7
5	2.437	142	3.792	5,8
6	3.031	168	4.371	5,5
7	5.650	178	7.578	3,2
8	13.086	204	17.062	1,6
9	13.368	217	17.308	1,6
10	12.823	238	16.701	1,9
11	13.691	223	18.126	1,6
12	15.182	275	20.287	1,8
13	15.097	245	20.461	1,6
14	13.583	268	18.709	2,0
15	13.145	310	18.169	2,4
16	14.486	294	20.164	2,0
17	15.717	345	22.035	2,2
18	18.508	384	25.675	2,1
19	16.348	366	22.915	2,2
20	11.628	276	16.382	2,4
21	7.913	242	11.709	3,1
22	6.162	215	9.446	3,5
23	5.646	188	9.071	3,3
24	3.211	150	5.088	4,7
Ora imprecisata	1.664	41	2.360	2,5
Totale	238.124	5.669	332.955	2,4

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

La notte: meno incidenti, ma più pericolosi

Nel 2006, nella fascia oraria compresa **tra le 22 e le 6** si sono verificati 36.235 incidenti stradali che hanno causato il decesso di 1.563 persone (pari al 27,6% del totale dei morti) e il ferimento di altre 57.314.

Gli incidenti del **venerdì e sabato** notte sono pari al 44,6% del totale degli incidenti notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e sabato notte rappresentano, rispettivamente, il 46,1% e il 47,1%. Gli incidenti notturni rilevati negli altri giorni della settimana (fatta eccezione quindi per il venerdì e il sabato notte) costituiscono complessivamente il 55,4% di tutti gli incidenti della notte.

L'**indice di mortalità** degli incidenti avvenuti durante la notte è pari a 4,5 decessi ogni 100 incidenti contro il 4,2 delle altre notti ed il 2,4 della media nazionale. Tale indice assume valore massimo in corrispondenza della domenica notte (5 decessi ogni 100 incidenti).

Da un'analisi dei dati degli incidenti avvenuti durante la notte per **tipologia di strada** si rileva ancora una volta che gli incidenti in area urbana sono più del doppio di quelli in area extraurbana, ma la pericolosità delle strade extraurbane è molto più elevata di quella delle strade urbane: l'indice di mortalità in città è pari al 2,5% mentre fuori città tale indicatore si attesta all'8,7% circa.

Prospetto 9 - Incidenti, morti, feriti per giorno della settimana e tipologia di strada durante la notte (a) – Anno 2006 (valori assoluti)

GIORNI DELLA SETTIMANA	Strade urbane			Strade extraurbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	4.949	127	7.647	2.116	176	3.539	7.065	303	11.186
Sabato notte	6.249	148	10.260	2.836	270	5.527	9.085	418	15.787
Totale venerdì e sabato notte	11.198	275	17.907	4.952	446	9.066	16.150	721	26.973
Domenica notte	2.955	83	4.491	1.376	132	2.359	4.331	215	6.850
Lunedì notte	2.459	73	3.582	1.006	78	1.615	3.465	151	5.197
Martedì notte	2.729	63	4.055	1.068	84	1.679	3.797	147	5.734
Mercoledì notte	2.829	63	4.050	1.089	88	1.752	3.918	151	5.802
Giovedì notte	3.287	73	4.752	1.287	105	2.006	4.574	178	6.758
Totale altre notti	14.259	355	20.930	5.826	487	9.411	20.085	842	30.341
Totale notte nel complesso	25.457	630	38.837	10.778	933	18.477	36.235	1.563	57.314

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

Prospetto 10 - Indice di mortalità per giorno della settimana e tipologia di strada durante la notte (a) – Anno 2006

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

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

Come avvengono gli incidenti

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (76,5%), il 23,5% a veicoli isolati.

Nell'ambito degli incidenti tra veicoli la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (85.098 casi) con 1.373 morti e 121.828 feriti, seguita dal tamponamento, che registra 43.610 casi con 581 morti e 70.160 persone ferite.

Tra gli incidenti a veicoli isolati la fuoriuscita o sbandamento del veicolo rappresenta la maggior parte dei casi (21.959 incidenti) con 1.127 morti e 27.647 feriti. L'investimento di pedone rappresenta l'8% degli incidenti: si registrano 19.089 casi in cui hanno perso la vita 723 persone e 21.503 sono rimaste ferite.

L'indice di mortalità, calcolato secondo la diversa natura di incidente, mostra come lo **scontro frontale** sia la tipologia più pericolosa (5,4 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla **fuoriuscita di strada** (5,1 decessi ogni 100 incidenti), **dall'urto con ostacolo accidentale** (4,9 decessi ogni 100 incidenti) e **dall'investimento di pedone** (3,8 decessi ogni 100 incidenti)

Prospetto 11 - Incidenti e persone infortunate secondo la natura – Anno 2006

NATURA DELL'INCIDENTE	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Scontro frontale	16.594	893	27.175	7,0	15,8	8,2	5,4
Scontro frontale-laterale	85.098	1.373	121.828	35,7	24,2	36,6	1,6
Scontro laterale	28.731	320	36.396	12,1	5,6	10,9	1,1
Tamponamento	43.610	581	70.160	18,3	10,2	21,1	1,3
Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto	8.051	129	10.606	3,4	2,3	3,2	1,6
Totale incidenti tra veicoli	182.084	3.296	266.165	76,5	58,1	79,9	1,8
Investimento di pedone	19.089	723	21.503	8,0	12,8	6,5	3,8
Urto con veicolo in sosta	2.086	46	2.363	0,9	0,8	0,7	2,2
Urto con ostacolo accidentale	8.408	408	10.417	3,5	7,2	3,1	4,9
Urto con treno	8	1	8	0,0	0,0	0,0	12,5
Fuoriuscita	21.959	1.127	27.647	9,2	19,9	8,3	5,1
Frenata improvvisa	1.121	5	1.266	0,5	0,1	0,4	0,4
Caduta da veicolo	3.369	63	3.586	1,4	1,1	1,1	1,9
Totale incidenti a veicoli isolati	56.040	2.373	66.790	23,5	41,9	20,1	4,2
Totale	238.124	5.669	332.955	100,0	100,0	100,0	2,4

Grafico 8 - Incidenti stradali secondo la natura – Anno 2006 (composizioni percentuali)

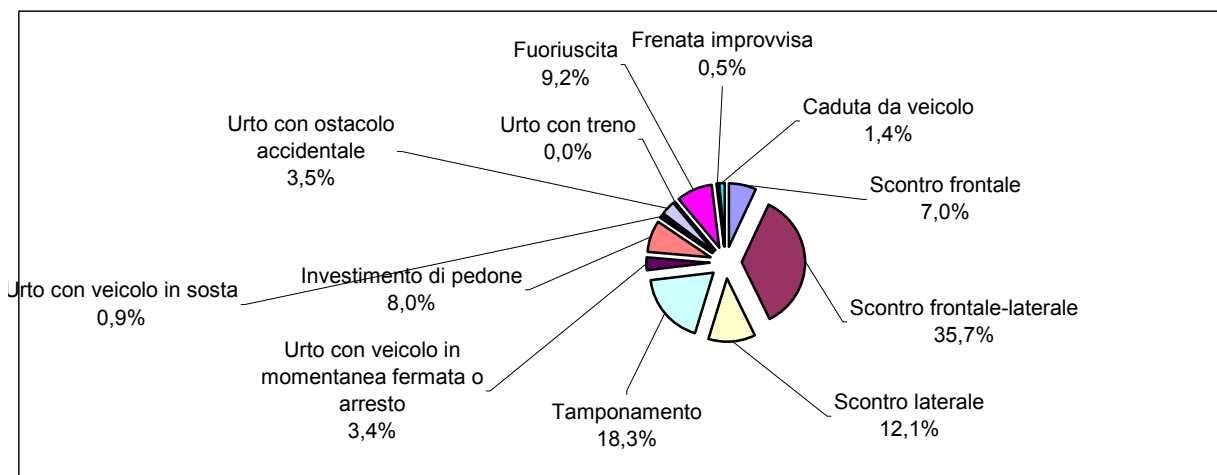
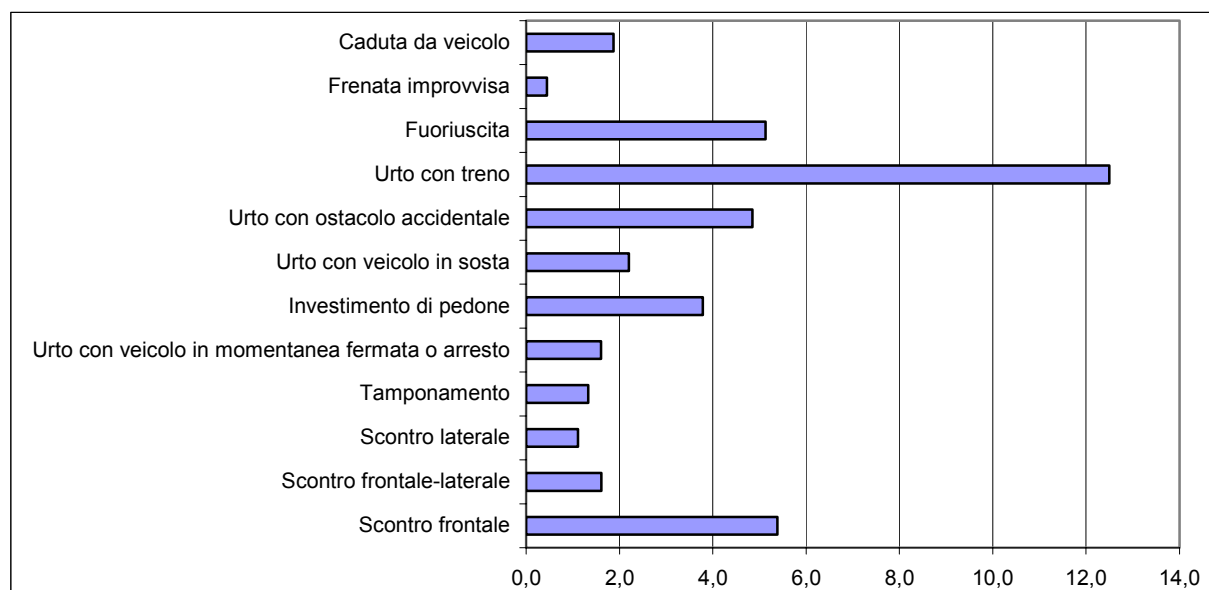


Grafico 9 - Indice di mortalità secondo la natura dell'incidente – Anno 2006 (a)



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

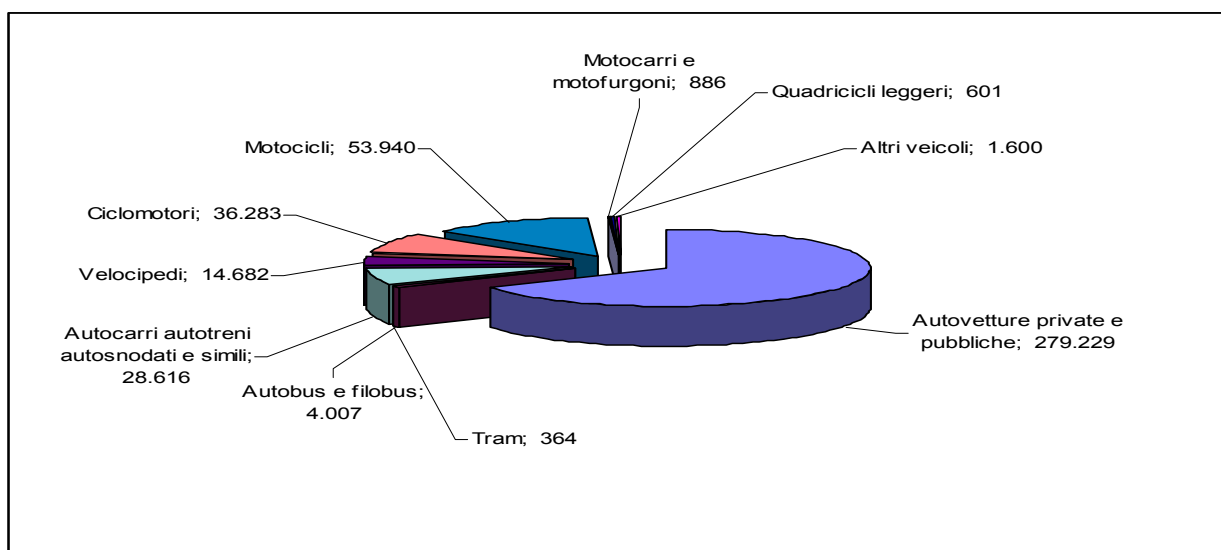
Le **autovetture** rappresentano il 66,5% dei veicoli coinvolti in incidente stradale e tale valore aumenta se si considerano solo gli incidenti tra veicoli. I **veicoli a due ruote motorizzati** sono il 21,4%, suddivisi tra ciclomotori (8,6%) e motocicli (12,8%). Praticamente tra i veicoli coinvolti in incidente, 1 su 5 è un veicolo a due ruote. Essi rimangono coinvolti soprattutto in incidenti a veicoli isolati. I **veicoli per il trasporto di merci** rappresentano il 6,8% (Prospetto 12 e Grafico 10).

Prospetto 12 - Veicoli coinvolti in incidente stradale secondo il tipo – Anno 2006 (valori assoluti e composizioni percentuali)

TIPO DI VEICOLO	Valori assoluti			Valori percentuali		
	Incidenti a veicoli isolati	Incidenti tra veicoli (a)	Totale	Incidenti a veicoli isolati	Incidenti tra veicoli (a)	Totale
Autovetture private e pubbliche	34.287	244.942	279.229	61,2	67,3	66,5
Autobus e filobus	1.198	2.809	4.007	2,1	0,8	1,0
Tram	115	249	364	0,2	0,1	0,1
Autocarri, autotreni, autosnodati e simili	2.949	25.667	28.616	5,3	7,0	6,8
Velocipedi	1.325	13.357	14.682	2,4	3,7	3,5
Ciclomotori	5.781	30.502	36.283	10,3	8,4	8,6
Motocicli	9.700	44.240	53.940	17,3	12,1	12,8
Motocarri e motofurgoni	116	770	886	0,2	0,2	0,2
Quadricicli leggeri	120	481	601	0,2	0,1	0,1
Altri veicoli	449	1.151	1.600	0,8	0,3	0,4
Totale	56.040	364.168	420.208	100,0	100,0	100,0

(a) Il prospetto riporta il numero degli incidenti tra veicoli prendendo in considerazione soltanto i primi due interessati, anche se in alcuni casi gli incidenti coinvolgono più di due veicoli.

Grafico 10 - Veicoli coinvolti in incidente stradale secondo il tipo – Anno 2006 (valori assoluti)



Perché avvengono gli incidenti

L'analisi delle circostanze accertate o presunte di incidente non fa rilevare 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 e costituiscono da sole il 45,86% dei casi.

Lo **stato psico-fisico alterato del conducente**, pur non rappresentando una percentuale elevata del totale dei casi (2%), va segnalato per la gravità degli eventi. Le cause principali che rientrano in tale categoria sono: l'ebbrezza da alcool (4.246 casi pari al 71% della categoria), il malore, l'ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope ed il sonno che con 1.586 casi pesano per il 26,4%.

Soltanto in 685 casi, che pesano per lo 0,2% sul totale, sono stati **difetti o avarie del veicolo** ad aver causato gli incidenti.

Il **comportamento scorretto del pedone o lo stato psico-fisico alterato** dello stesso si rileva in 9.339 casi e pesa per il 3,11% sul totale delle cause di incidente.

La distribuzione tra ore del giorno e della notte delle cause accertate o presunte di incidente evidenzia le **cause** che si riscontrano maggiormente **nelle ore notturne**: velocità, presenza di ostacoli o buche sulla carreggiata, alcool e droghe, sonno.

Di **giorno** prevalgono le manovre ed i sorpassi irregolari e gli incidenti con pedoni.

Con riferimento alla localizzazione, si rileva che la prima causa di incidente sulle **strade urbane** è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche mentre sulle **strade extraurbane** è la velocità.

Prospetto 13 - Cause accertate o presunte di incidente stradale – Anno 2006 (valori assoluti e composizione percentuale)

DESCRIZIONE CAUSE	Valori assoluti	Composizione percentuale
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo di cui:	53.326	17,74
<i>Procedeva senza rispettare lo stop</i>	17.039	5,67
<i>Procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra</i>	15.665	5,21
<i>Procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza</i>	16.982	5,65
<i>Procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente</i>	3.640	1,21
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	46.190	15,36
Procedeva con velocità troppo elevata di cui:	38.365	12,76
<i>Procedeva con eccesso di velocità</i>	36.432	12,12
<i>Procedeva senza rispettare i limiti di velocità</i>	1.887	0,63
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	31.270	10,40
Manovrava irregolarmente	18.360	6,11
Svoltava irregolarmente	9.188	3,06
Procedeva contromano	7.544	2,51
Sorpassava irregolarmente	6.645	2,21
Ostacolo accidentale	6.401	2,13
Veicolo evitato	6.377	2,12
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	5.246	1,74
Buche, ecc. evitato	5.220	1,74
Procedeva non in prossimità del margine destro della carreggiata	3.517	1,17
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	3.165	1,05
Altre cause relative al comportamento	7.495	2,49
Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente nella circolazione	284.629	94,67
Anormale per ebbrezza da alcool	4.246	1,41
Anormale per improvviso malore	678	0,23
Anormale per ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope	433	0,14
Anormale per sonno	400	0,13
Abbagliato	120	0,04
Anormale per condizioni morbose in atto	75	0,02
Altre cause relative allo stato psico-fisico del conducente	57	0,02
Cause imputabili allo stato psico-fisico del conducente	6.009	2,00
Rottura o insufficienza dei freni	241	0,08
Scoppio o eccessiva usura di pneumatici	191	0,06
Rottura o guasto dello sterzo	74	0,02
Mancanza o insufficienza dei fari o delle luci di posizione	66	0,02
Altre cause relative al veicolo	62	0,02
Distacco di ruota	51	0,02
Cause imputabili a difetti o avarie del veicolo	685	0,23
Comportamento scorretto del pedone	9.301	3,09
Pedone anormale per ebbrezza da alcool	27	0,01
Altre cause relative allo stato psico-fisico del pedone	11	0,00
Cause imputabili al pedone	9.339	3,11
Totale	300.662	100,00

Prospetto 14 - Cause accertate o presunte di incidente stradale distinte tra ore del giorno e ore della notte – Anno 2006
(composizione percentuale)

DESCRIZIONE CAUSE	Ore del giorno	Ore della notte	Ora imprecisata	Totale
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo di cui:	85,08	14,17	0,76	100,00
<i>Procedeva senza rispettare lo stop</i>	87,07	12,21	0,72	100,00
<i>Procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra</i>	83,93	15,13	0,94	100,00
<i>Procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza</i>	85,07	14,25	0,68	100,00
<i>Procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente</i>	80,71	18,76	0,52	100,00
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	82,31	17,00	0,69	100,00
Procedeva con velocità troppo elevata di cui:	81,82	16,62	1,56	100,00
<i>Procedeva con eccesso di velocità</i>	78,29	21,12	0,59	100,00
<i>Procedeva senza rispettare i limiti di velocità</i>	78,70	20,56	0,74	100,00
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	88,74	10,69	0,57	100,00
Manovrava irregolarmente	91,91	7,42	0,67	100,00
Svoltava irregolarmente	89,17	10,25	0,58	100,00
Procedeva contromano	84,72	14,67	0,61	100,00
Sorpassava irregolarmente	90,49	8,61	0,90	100,00
Ostacolo accidentale	66,90	32,49	0,61	100,00
Veicolo evitato	70,60	29,14	0,27	100,00
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	95,35	4,25	0,40	100,00
Buche, ecc. evitato	68,37	31,17	0,46	100,00
Procedeva non in prossimità del margine destro della carreggiata	89,74	9,53	0,74	100,00
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	81,52	18,10	0,38	100,00
Altre cause relative al comportamento	87,03	12,42	0,55	100,00
Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente nella circolazione	83,58	15,66	0,77	100,00
Anormale per ebbrezza da alcool	40,13	59,09	0,78	100,00
Anormale per improvviso malore	90,86	7,82	1,33	100,00
Anormale per ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope	59,35	39,26	1,39	100,00
Anormale per sonno	39,50	60,00	0,50	100,00
Abbagliato	91,67	8,33	-	100,00
Anormale per condizioni morbose in atto	72,00	22,67	5,33	100,00
Altre cause relative allo stato psico-fisico del conducente	89,47	10,53	-	100,00
Cause imputabili allo stato psico-fisico del conducente	49,09	50,01	0,90	100,00
Rottura o insufficienza dei freni	90,46	9,13	0,41	100,00
Scoppio o eccessiva usura di pneumatici	84,29	14,66	1,05	100,00
Rottura o guasto dello sterzo	89,19	10,81	-	100,00
Mancanza o insufficienza dei fari o delle luci di posizione	69,70	30,30	-	100,00
Altre cause relative al veicolo	82,26	17,74	-	100,00
Distacco di ruota	84,31	15,69	-	100,00
Cause imputabili a difetti o avarie del veicolo	85,40	14,16	0,44	100,00
Comportamento scorretto del pedone	90,51	8,97	0,53	100,00
Pedone anormale per ebbrezza da alcool	70,37	29,63	-	100,00
Altre cause relative allo stato psico-fisico del pedone	81,82	18,18	-	100,00
Cause imputabili al pedone	90,44	9,04	0,52	100,00
Totale	83,10	16,13	0,76	100,00

Prospetto 15 - Cause accertate o presunte di incidente stradale secondo l'ambito stradale – Anno 2006 (valori assoluti)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane	Strade extraurbane
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	33.172	13.018
Procedeva con velocità troppo elevata	24.033	14.286
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	21.927	9.343
Manovrava irregolarmente	15.768	2.592
Procedeva senza rispettare le regole di precedenza o il semaforo	47.191	6.135
Svoltava irregolarmente	8.076	1.112
Procedeva contromano	5.465	2.079
Sorpassava irregolarmente	5.018	1.627
Veicolo evitato	2.235	4.142
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	5.191	55
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	2.822	343
Ostacolo accidentale	4.380	2.021
Buche, ecc. evitato	2.787	2.433
Circostanza imprecisata	25.940	10.426
Altre cause	8.940	2.072
Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente nella circolazione	212.945	71.684
Rottura o insufficienza dei freni	174	67
Rottura o guasto dello sterzo	44	30
Scoppio o eccessiva usura di pneumatici	105	86
Mancanza o insufficienza dei fari o delle luci di posizione	49	17
Altre cause relative al veicolo	74	39
Cause imputabili a difetti o avarie del veicolo	446	239
Anormale per ebbrezza da alcool	3.020	1.226
Anormale per condizioni morbose in atto	56	19
Anormale per improvviso malore	449	229
Anormale per sonno	189	211
Anormale per ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope	297	136
Abbagliato	92	28
Altre cause relative allo stato psico-fisico del conducente	52	5
Cause imputabili allo stato psico-fisico del conducente	4.155	1.854
Comportamento scorretto del pedone	8.656	645
Pedone anormale per ebbrezza da alcool	24	3
Altre cause relative allo stato psico-fisico del conducente	10	1
Cause imputabili al pedone	8.690	649
Totale	226.236	74.426

Chi viene coinvolto: conducenti, passeggeri e pedoni

Il 66,1% dei morti ed il 70,4% dei feriti a seguito di incidente stradale è costituito dai **conducenti** dei veicoli coinvolti, i **passeggeri** trasportati rappresentano il 20,5% dei morti ed il 23,3% dei feriti ed i **pedoni**, che costituiscono un'utenza debole della strada, risultano il 6,3% dei feriti ma ben il 13,4% dei morti.

Le differenze tra i livelli di rischio per le diverse categorie di utenti emergono più chiaramente dal rapporto tra numero di morti e di feriti: nel 2006 l'indice di gravità che mediamente risulta pari a 1,7, si riduce a 1,5 per i trasportati ed a 1,6 per i conducenti, ma sale a 3,5 per i pedoni.

Tra i **conducenti** morti o feriti a seguito di incidente stradale i più colpiti sono i **giovani**. Entrambe le distribuzioni in valore assoluto, infatti, presentano dei massimi in corrispondenza delle fasce di età **tra 25 e 34 anni**: 452 decessi in valore assoluto tra 25 e 29 anni e 457 tra 30 e 34, mentre i feriti risultano rispettivamente 31.451 e 31.259. Tuttavia, se si calcolano i rapporti per singolo anno di età, è la classe tra **21 e 24 anni** a pagare il maggior tributo di vite.

A partire **dai 35 anni** di età il numero di conducenti che hanno riportato conseguenze in incidente stradale inizia **progressivamente a decrescere** sia in valore assoluto sia in rapporto ad un singolo anno.

Prospetto 16 - Morti e feriti per categoria di utente della strada – Anno 2006

UTENTI DELLA STRADA	Morti		Feriti		Indice di gravità (a)
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale	
Conducenti	3.748	66,1	234.476	70,4	1,6
Trasportati	1.163	20,5	77.417	23,3	1,5
Pedoni	758	13,4	21.062	6,3	3,5
Totale	5.669	100,0	332.955	100,0	1,7

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

Prospetto 17 - Conducenti morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2006 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	-	-	-	14	5	19
Da 6 a 9	2	-	2	140	47	187
Da 10 a 13	5	-	5	617	167	784
Da 14 a 15	26	4	30	3.200	894	4.094
Da 16 a 17	73	5	78	6.820	1.649	8.469
Da 18 a 20	153	30	183	12.082	4.037	16.119
Da 21 a 24	337	42	379	17.689	6.613	24.302
Da 25 a 29	404	48	452	22.654	8.797	31.451
Da 30 a 34	416	41	457	22.374	8.885	31.259
Da 35 a 39	311	30	341	18.831	7.620	26.451
Da 40 a 44	274	29	303	15.621	6.727	22.348
Da 45 a 49	222	26	248	11.894	4.905	16.799
Da 50 a 54	178	33	211	8.947	3.472	12.419
Da 55 a 59	180	14	194	7.014	2.658	9.672
Da 60 a 64	148	13	161	5.251	1.696	6.947
Da 65 a 69	138	28	166	4.396	1.328	5.724
Da 70 a 74	135	17	152	3.577	949	4.526
Da 75 a 79	138	23	161	2.595	612	3.207
Da 80 a 84	102	8	110	1.442	271	1.713
Da 85 ed oltre	29	3	32	478	74	552
Non indicata	74	9	83	5.469	1.965	7.434
Totale	3.345	403	3.748	171.105	63.371	234.476

Prospetto 18 - Trasportati morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2006 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	12	14	26	1.436	1.348	2.784
Da 6 a 9	7	6	13	1.225	1.164	2.389
Da 10 a 13	7	4	11	1.363	1.339	2.702
Da 14 a 15	8	13	21	1.024	1.252	2.276
Da 16 a 17	38	27	65	2.037	2.117	4.154
Da 18 a 20	79	40	119	4.075	4.118	8.193
Da 21 a 24	82	46	128	4.170	4.809	8.979
Da 25 a 29	75	44	119	3.761	4.860	8.621
Da 30 a 34	48	39	87	2.875	3.945	6.820
Da 35 a 39	37	24	61	1.930	3.005	4.935
Da 40 a 44	28	28	56	1.495	2.604	4.099
Da 45 a 49	18	19	37	1.034	2.296	3.330
Da 50 a 54	15	19	34	762	2.041	2.803
Da 55 a 59	12	24	36	645	2.069	2.714
Da 60 a 64	18	26	44	459	1.626	2.085
Da 65 a 69	15	29	44	481	1.436	1.917
Da 70 a 74	8	32	40	355	1.175	1.530
Da 75 a 79	14	30	44	290	790	1.080
Da 80 a 84	9	24	33	181	432	613
Da 85 ed oltre	15	11	26	108	239	347
Non indicata	56	63	119	2.338	2.708	5.046
Totale	601	562	1.163	32.044	45.373	77.417

Prospetto 19 - Pedoni morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2006 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	6	3	9	334	213	547
Da 6 a 9	4	5	9	376	183	559
Da 10 a 13	5	6	11	403	383	786
Da 14 a 15	3	8	11	216	316	532
Da 16 a 17	3	2	5	231	269	500
Da 18 a 20	6	1	7	267	350	617
Da 21 a 24	3	6	9	394	470	864
Da 25 a 29	16	.	16	575	561	1.136
Da 30 a 34	21	8	29	594	615	1.209
Da 35 a 39	26	4	30	599	600	1.199
Da 40 a 44	16	9	25	586	626	1.212
Da 45 a 49	19	10	29	516	621	1.137
Da 50 a 54	16	13	29	493	648	1.141
Da 55 a 59	28	14	42	534	713	1.247
Da 60 a 64	28	23	51	549	729	1.278
Da 65 a 69	29	18	47	604	827	1.431
Da 70 a 74	37	38	75	750	858	1.608
Da 75 a 79	63	51	114	608	814	1.422
Da 80 a 84	52	55	107	490	685	1.175
Da 85 ed oltre	41	28	69	319	345	664
Non indicata	24	10	34	392	406	798
Totale	446	312	758	9.830	11.232	21.062

Prospetto 20 - Morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2006 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	18	17	35	1.784	1.566	3.350
Da 6 a 9	13	11	24	1.741	1.394	3.135
Da 10 a 13	17	10	27	2.383	1.889	4.272
Da 14 a 15	37	25	62	4.440	2.462	6.902
Da 16 a 17	114	34	148	9.088	4.035	13.123
Da 18 a 20	238	71	309	16.424	8.505	24.929
Da 21 a 24	422	94	516	22.253	11.892	34.145
Da 25 a 29	495	92	587	26.990	14.218	41.208
Da 30 a 34	485	88	573	25.843	13.445	39.288
Da 35 a 39	374	58	432	21.360	11.225	32.585
Da 40 a 44	318	66	384	17.702	9.957	27.659
Da 45 a 49	259	55	314	13.444	7.822	21.266
Da 50 a 54	209	65	274	10.202	6.161	16.363
Da 55 a 59	220	52	272	8.193	5.440	13.633
Da 60 a 64	194	62	256	6.259	4.051	10.310
Da 65 a 69	182	75	257	5.481	3.591	9.072
Da 70 a 74	180	87	267	4.682	2.982	7.664
Da 75 a 79	215	104	319	3.493	2.216	5.709
Da 80 a 84	163	87	250	2.113	1.388	3.501
Da 85 ed oltre	85	42	127	905	658	1.563
Non indicata	154	82	236	8.199	5.079	13.278
Totale	4.392	1.277	5.669	212.979	119.976	332.955

Grafico 11 - Morti per sesso e classe di età – Anno 2006 (valori assoluti)

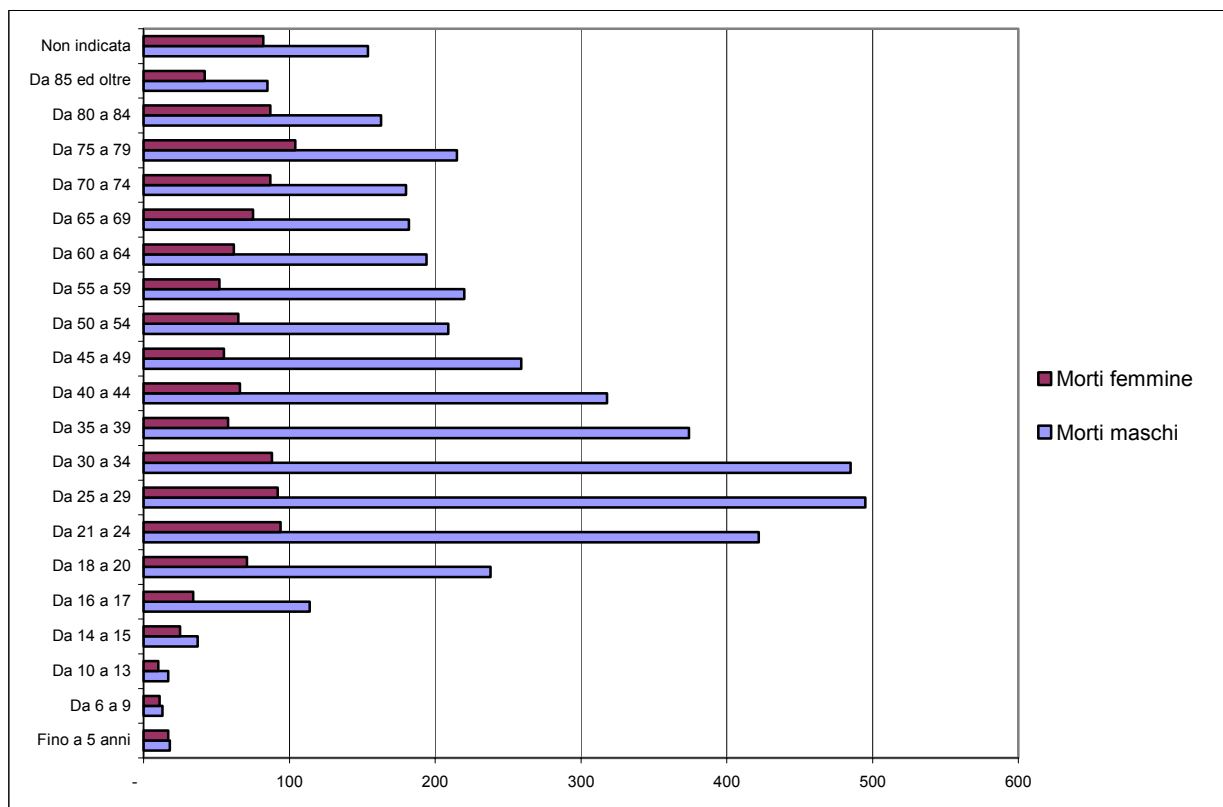
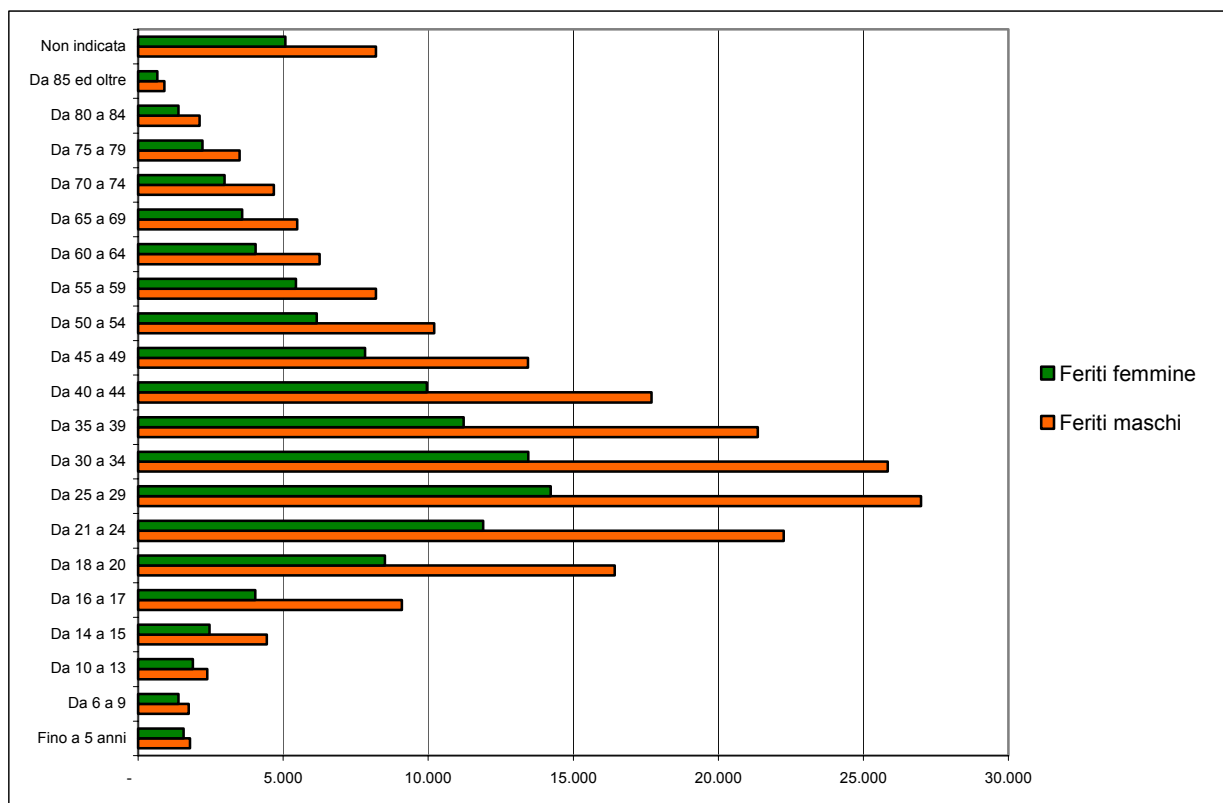


Grafico 12 - Feriti per sesso e classe di età – Anno 2006 (valori assoluti)



Per i trasportati infortunati, sia morti che feriti, le classi di età che presentano i valori massimi in termini assoluti corrispondono alla fascia **21-24 anni**, mentre se si considerano i rapporti in base ad un solo anno, la fascia più colpita è quella tra 18 e 20 anni.

Come accennato, il **pedone** è certamente il soggetto più debole fra le persone coinvolte. Circa 60 persone ogni giorno sono coinvolte in investimenti. Il rischio di infortunio causato da investimento stradale è particolarmente alto per la popolazione anziana sia con riferimento ai valori assoluti dei coinvolti, sia rapportando tali valori agli anni compresi nelle classi: la fascia di età compresa tra **75 e 79 anni** presenta il valore massimo in termini assoluti per quanto riguarda i morti (114) e la fascia di età compresa tra **70 e 74 anni** per i feriti (1.422). I **bambini da 10 a 13 anni** coinvolti in investimento sono 797, mediamente 199,3 per ciascun anno della classe. Il rischio di investimento, tuttavia, è maggiore per i **ragazzi di 14-15 anni**: ne risultano coinvolti 543, cioè in media 271,5 per ciascun anno di età.

Nel complesso, la fascia più colpita dalle conseguenze degli incidenti stradali è quella tra i **25 e i 29 anni**, con 587 morti e 41.208 feriti in **valore assoluto**. Con riferimento ai valori medi per singolo anno di ciascuna fascia di età, risultano maggiormente coinvolti i **giovani tra 21 e 24 anni** (8.665 tra morti e feriti per ogni anno di età).

I **bambini al di sotto di 10 anni**, morti e feriti in incidente stradale, sono 6.544 cioè mediamente 18 al giorno.

Prospetto 21 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per provincia e regione - Anno 2006 (valori assoluti)

PROVINCE REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Torino	7.674	142	11.662	127	142	100
Vercelli	585	23	883	20	23	15
Biella	500	13	659	11	13	2
Verbano-Cusio-Ossola	549	14	731	14	14	5
Novara	1.290	48	1.817	41	48	28
Cuneo	1.732	76	2.788	70	76	70
Asti	704	25	959	22	25	14
Alessandria	1.837	63	2.548	51	63	22
Piemonte	14.871	404	22.047	356	404	256
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	393	6	561	6	6	3
Varese	3.331	60	4.552	60	60	43
Como	1.922	32	2.640	29	32	29
Lecco	876	27	1.199	23	27	10
Sondrio	642	28	982	26	28	26
Milano	26.644	268	31.345	256	268	141
Bergamo	3.104	85	4.241	81	85	59
Brescia	4.052	161	5.660	141	161	109
Pavia	2.027	76	2.908	70	76	51
Lodi	554	24	794	21	24	13
Cremona	1.457	61	2.026	54	61	37
Mantova	1.564	55	2.137	55	55	27
Lombardia	46.173	877	58.484	816	877	545
<i>Bolzano-Bozen</i>	1.433	46	1.868	40	46	25
<i>Trento</i>	1.917	48	2.588	46	48	32
Trentino-A.Adige	3.350	94	4.456	86	94	57
Verona	3.518	107	4.890	95	107	79
Vicenza	2.932	77	3.934	75	77	30
Belluno	824	30	1.217	27	30	24
Treviso	3.708	102	5.074	94	102	49
Venezia	3.157	87	4.547	76	87	82
Padova	4.108	100	5.533	96	100	73
Rovigo	1.014	50	1.416	48	50	37
Veneto	19.261	553	26.611	511	553	374
Pordenone	1.145	31	1.489	30	31	14
Udine	1.926	78	2.591	74	78	49
Gorizia	688	12	940	11	12	7
Trieste	1.306	21	1.608	19	21	7
Friuli-Venezia-Giulia	5.065	142	6.628	134	142	77
Imperia	1.155	24	1.417	23	24	13
Savona	2.020	30	2.746	27	30	26
Genova	5.944	47	7.677	43	47	33
La Spezia	966	17	1.326	15	17	12
Liguria	10.085	118	13.166	108	118	84
Piacenza	1.396	37	1.994	36	37	57
Parma	1.969	48	2.781	46	48	31
Reggio nell'Emilia	2.375	43	3.450	38	43	29
Modena	3.708	67	5.043	66	67	40
Bologna	5.270	112	7.350	101	112	67
Ferrara	1.490	64	1.994	57	64	33
Ravenna	2.887	90	4.044	85	90	43
Forlì- Cesena	2.271	50	3.028	49	50	22
Rimini	2.584	28	3.551	28	28	11
Emilia-Romagna	23.950	539	33.235	506	539	333
Massa Carrara	1.147	21	1.600	20	21	10
Lucca	2.474	45	3.248	44	45	29
Pistoia	1.413	13	1.933	13	13	12
Firenze	7.058	74	9.173	72	74	51
Prato	1.606	17	1.996	17	17	5
Livorno	1.670	36	2.176	36	36	22
Pisa	1.969	34	2.639	34	34	15
Arezzo	1.170	30	1.596	27	30	30
Siena	1.213	43	1.719	40	43	34
Grosseto	1.106	40	1.568	35	40	45
Toscana	20.826	353	27.648	338	353	253

– segue- **Prospetto 21 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per provincia e regione - Anno 2006**
(valori assoluti)

PROVINCE REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Perugia	2.538	76	3.662	75	76	58
Terni	1.043	24	1.427	24	24	17
Umbria	3.581	100	5.089	99	100	75
Pesaro e Urbino	1.883	38	2.627	36	38	13
Ancona	2.367	58	3.600	56	58	53
Macerata	1.492	39	2.317	37	39	23
Ascoli Piceno	1.835	36	2.649	35	36	42
Marche	7.577	171	11.193	164	171	131
Viterbo	1.014	42	1.506	37	42	25
Rieti	489	15	720	14	15	12
Roma	25.940	379	35.019	346	379	292
Latina	2.434	92	3.802	80	92	63
Frosinone	1.467	47	2.503	42	47	41
Lazio	31.344	575	43.550	519	575	433
L'Aquila	982	46	1.564	39	46	66
Teramo	1.187	51	1.805	46	51	37
Pescara	1.288	29	1.831	28	29	28
Chieti	1.208	39	1.852	38	39	31
Abruzzo	4.665	165	7.052	151	165	162
Isernia	136	11	248	9	11	15
Campobasso	421	21	706	19	21	21
Molise	557	32	954	28	32	36
Caserta	1.668	88	2.612	75	88	69
Benevento	413	19	669	16	19	26
Napoli	5.809	142	8.367	133	142	112
Avellino	583	18	908	16	18	18
Salerno	2.495	57	3.899	51	57	52
Campania	10.968	324	16.455	291	324	277
Foggia	1.602	103	2.752	92	103	95
Bari	5.762	161	9.559	145	161	198
Taranto	1.440	49	2.489	43	49	43
Brindisi	1.242	37	2.107	36	37	36
Lecce	1.537	59	2.439	53	59	50
Puglia	11.583	409	19.346	369	409	422
Potenza	399	36	649	32	36	22
Matera	522	23	873	21	23	18
Basilicata	921	59	1.522	53	59	40
Cosenza	1.266	98	2.116	74	98	82
Crotone	270	22	524	18	22	20
Catanzaro	827	30	1.436	28	30	15
Vibo Valentia	267	5	422	5	5	1
Reggio di Calabria	1.087	30	1.631	28	30	23
Calabria	3.717	185	6.129	153	185	141
Trapani	1.480	23	2.158	23	23	34
Palermo	3.535	80	5.095	74	80	51
Messina	1.763	42	2.782	36	42	17
Agrigento	762	20	1.220	19	20	17
Caltanissetta	571	30	909	21	30	36
Enna	337	14	567	11	14	24
Catania	3.643	113	5.265	97	113	103
Ragusa	816	29	1.294	26	29	31
Siracusa	1.296	32	1.906	30	32	25
Sicilia	14.203	383	21.196	337	383	338
Olbia-Tempio	483	15	756	13	15	17
Sassari	1.126	52	1.758	40	52	42
Nuoro	602	23	944	22	23	31
Oristano	538	18	864	16	18	9
Ogliastra	107	5	156	3	5	4
Medio Campidano	105	10	164	10	10	5
Cagliari	1.867	41	2.694	35	41	36
Carbonia-Iglesias	206	16	297	14	16	8
Sardegna	5.034	180	7.633	153	180	152
ITALIA	238.124	5.669	332.955	5.178	5.669	4.189

Ufficio della comunicazione
Tel. 06 4673.2243-2244

Centro di informazione statistica
Tel. 06 4673.3105

Informazioni e chiarimenti:
Servizio Giustizia
Viale Liegi, 13 – 00198 Roma
Raffaella Amato
Tel. +39 06 4673.7238