



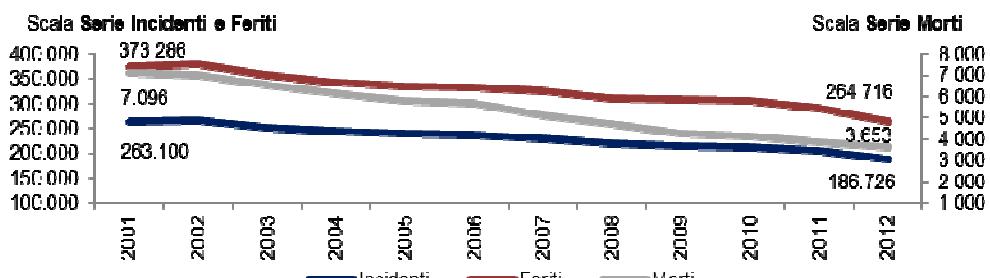
6 novembre 2013

Anno 2012

INCIDENTI STRADALI IN ITALIA

- Nel 2012 si sono registrati in Italia 186.726 incidenti stradali con lesioni a persone. I morti (entro il 30° giorno) sono stati 3.653, i feriti 264.716.
- Rispetto al 2011, gli incidenti diminuiscono del 9,2%, i feriti del 9,3% e i morti del 5,4%. Tra il 2001 e il 2012 la riduzione delle vittime della strada è stata pari al 48,5%, con una variazione del numero dei morti da 7.096 a 3.653 (Figura 1).
- Nella UE27, nel 2012 sono morte in incidenti stradali 27.724 persone (l'8,8% in meno rispetto al 2011) ovvero 55 persone ogni milione di abitanti. L'Italia ha registrato un valore pari a 60,1, collocandosi al tredicesimo posto nella graduatoria europea, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.
- Sulle strade urbane, nel 2012, si sono verificati 141.715 incidenti, con 191.521 feriti e 1.562 morti; sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.398, con 15.852 feriti e 330 decessi. Sulle altre strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, si sono verificati 35.613 incidenti, con 57.343 feriti e 1.761 morti.
- Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove l'indice di mortalità raggiunge il livello di 4,94 decessi ogni 100 incidenti. Sulle strade urbane si registrano 1,10 morti ogni 100 incidenti, sulle autostrade 3,51. Rispetto al 2011, l'indice di mortalità risulta in aumento per strade extraurbane e autostrade (era pari rispettivamente a 4,73 e 3,07), rimane invece stabile per le strade urbane.
- L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo alle 3, alle 5 e alle 6 del mattino (4,64 decessi ogni 100 incidenti, media giornaliera pari a 1,96); la domenica è invece il giorno nel quale si registra il livello più elevato, con 2,99 morti per 100 incidenti. Nella fascia oraria notturna (compresa tra le 22 e le 6 del mattino), l'indice è più elevato fuori città, il lunedì e il giovedì notte (7,71 e 7,74 decessi per 100 incidenti).
- In sette casi su dieci le vittime di incidenti stradali sono conducenti di veicoli (70,0%), nel 14,6% passeggeri trasportati e nel 15,4% pedoni.
- Tra i 2.555 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, i più coinvolti sono individui che hanno fra i 20 e i 49 anni di età (1.321 in totale, pari al 51,7%); in particolare giovani 20-24enni e adulti tra i 40 e 44 anni. Sale ancora la quota di conducenti di biciclette morti in incidenti stradali: +2,5% tra il 2012 e 2011, dopo il +7,2% registrato l'anno precedente.
- La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (66,3%); seguono i motocicli (13,6%), gli autocarri (6,5%), le biciclette (5,2%) e i ciclomotori (5,0%).

FIGURA 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. ANNI 2001-2012
(valori assoluti)



Ancora in calo il numero di morti sulle strade

Nel 2012 gli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati in Italia¹ sono stati 186.726 e hanno causato il decesso di 3.653 persone, mentre altre 264.716 sono rimaste ferite (Prospetto 1). Ogni giorno, durante il 2012, si sono verificati in media 512 incidenti stradali, che hanno comportato lesioni alle persone e, in particolare, la morte di 10 individui e il ferimento di altri 725. Rispetto al 2011, si riscontra una diminuzione del numero di incidenti (-9,2%), feriti (-9,3%) e morti (-5,4%).

A partire dal 2011 è stata inaugurata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione Europea la nuova decade di iniziative per la Sicurezza Stradale 2011-2020, l'obiettivo fissato per il 2020 consiste nell'ulteriore dimezzamento dei morti sulle strade in Europa e nel mondo.

In Italia, continua il trend discendente del numero dei morti, già registrato nella precedente decade. Tra il 2001 e il 2012, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono passati, infatti, da 263.100 a 186.726, con un calo complessivo del 29%; i morti sono passati da 7.096 a 3.653 (-48,5%) e i feriti da 373.286 a 264.716 (-29,1%).

Il tasso di mortalità in incidenti stradali, calcolato come rapporto tra il numero d morti e la popolazione residente (per 1.000.000), passa da 124,5 nel 2001 a 60,1 nel 2012.

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI²

Anni 2001-2012³, valori assoluti, morti per milione di abitanti e variazioni percentuali

ANNI	Incidenti (a)	Morti	Feriti	Morti per milione di abitanti (b)	Variazione percentuale annua del numero morti (c)	Variazione percentuale del numero morti rispetto al 2001 (c)
2001	263.100	7.096	373.286	124,5	-	-
2002	265.402	6.980	378.492	122,1	-1,6	-1,6
2003	252.271	6.563	356.475	113,9	-6,0	-7,5
2004	243.490	6.122	343.179	105,2	-6,7	-13,7
2005	240.011	5.818	334.858	99,3	-5,0	-18,0
2006	238.124	5.669	332.955	96,2	-2,6	-20,1
2007	230.871	5.131	325.850	86,4	-9,5	-27,7
2008	218.963	4.725	310.745	79,0	-7,9	-33,4
2009	215.405	4.237	307.258	70,4	-10,3	-40,3
2010 (d)	212.997	4.114	304.720	68,0	-2,9	-42,0
2011	205.638	3.860	292.019	63,7	-6,2	-45,6
2012	186.726	3.653	264.716	60,1	-5,4	-48,5

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

(b) Morti su popolazione media residente (per 1.000.000).

(c) La variazione percentuale annua è calcolata per l'anno t rispetto a t-1 su base variabile: $\left(\frac{M^t}{M^{t-1}} - 1 \right) * 100$ e $\left(\frac{M^t}{M^{2001}} - 1 \right) * 100$.

(d) Il dato per l'anno 2010 è stato revisionato su richiesta della Regione Toscana, aderente al Protocollo di intesa con Istat per il decentramento della rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.

¹ La rilevazione, per i dati riferiti al 2012, si è basata su accordi di collaborazione, mediante l'adesione a un Protocollo di intesa o a convenzioni, con alcune Regioni e Province per le attività di raccolta e monitoraggio. Le Regioni aderenti al Protocollo d'intesa con l'Istat sono: Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Piemonte, Puglia, Toscana. Le Province autonome e le Province aderenti a convenzioni con l'Istat sono: Bolzano-Bozen, Trento, Vicenza, Treviso, Rovigo, Viterbo, Crotone, Pesaro e Urbino.

² I dati della rilevazione statistica degli incidenti stradali con lesioni a persone possono essere soggetti a revisione su richiesta degli organi diretti e intermedi di rilevazione. Il termine ultimo stabilito per l'invio del dato consolidato, riferito all'anno t, ad Istat, è il 31/5 dell'anno t+1.

³ Gli incidenti stradali sono stati verbalizzati nel maggior numero dei casi dalla Polizia Locale (66,5%). La Polizia Stradale e i Carabinieri hanno rilevato, rispettivamente, il 16,7% e il 16,6 degli incidenti. Lo 0,2% è stato registrato, invece, da altri organi di rilevazione. A partire dall'anno 2012, inoltre, l'Arma dei Carabinieri ha adottato una modalità di acquisizione informatizzata per i dati sugli incidenti stradali con lesioni a persone. Tale modalità è stata implementata gradualmente sul territorio nazionale.

Obiettivo Sicurezza Stradale 2020: in Italia continuano a diminuire le vittime

Per proseguire l'azione di miglioramento e sensibilizzazione promossa dall'Unione Europea (per la decade 2001-2010) attraverso il Libro Bianco del 2001, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione Europea hanno proclamato nel 2010 un nuovo decennio (2011-2020) di iniziative per la Sicurezza Stradale. L'obiettivo è quello di dimezzare ulteriormente il numero di decessi da incidenti stradali in Europa e nel mondo e diminuire il numero di feriti gravi⁴. Tra gli altri obiettivi c'è anche il miglioramento della sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture e la sensibilizzazione degli utenti della strada a comportamenti corretti e responsabili. Nel 2013, la Seconda Settimana Mondiale della Sicurezza Stradale (6-12 maggio 2013), lanciata dalle Nazioni Unite, è stata dedicata alla sicurezza del pedone.

Nell'Unione europea a 27 paesi, sono 27.724 le persone che nel 2012 hanno perso la vita in incidenti stradali (30.382 nel 2011, pari a -8,8%) (Prospetto 2). In Italia, il numero delle vittime della strada è diminuito, nello stesso periodo, del 5,4%, al di sotto della media UE.

Inoltre, per fornire una misura standard del livello di mortalità in incidente stradale, armonizzata e confrontabile tra i diversi Paesi europei, è stato calcolato il tasso di mortalità per incidente stradale, ottenuto dal rapporto tra il numero delle vittime e la popolazione residente. Nel 2012 il tasso di mortalità nella UE27 è pari a 55 persone decedute in incidente stradale ogni milione di abitanti (60,7 nel 2011); in Italia, nello stesso anno, il valore di questo indicatore è pari a 60,1 (63,7 nel 2011). Nella graduatoria europea, l'Italia si colloca, nel 2012, al tredicesimo posto, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.

PROSPETTO 2. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA (UE27)

Anni 2011 e 2012, valori assoluti, variazione percentuale e morti per milione di abitanti (a)

PAESI UE27	Valori assoluti		Variazione percentuale (b)	Morti per milione di abitanti	
	2011	2012*		2011	2012
Austria	523	522	- 0,2	62,2	61,8
Belgio	858	750	- 12,6	78,3	67,6
Bulgaria	658	605	- 8,1	87,7	82,6
Cipro	71	51	- 28,2	88,3	59,2
Danimarca	220	175	- 20,5	39,6	31,4
Estonia	101	87	- 13,9	75,4	64,9
Finlandia	292	255	- 12,7	54,3	47,2
Francia	3.963	3.653	- 7,8	62,8	57,6
Germania	4.009	3.601	- 10,2	49,0	44,0
Grecia	1.141	1.027	- 10,0	100,9	91,0
Irlanda	186	162	- 12,9	41,5	35,3
Italia	3.860	3.653	- 5,4	63,7	60,1
Lettonia	179	177	- 1,1	80,3	86,7
Lituania	297	301	1,3	91,5	100,1
Lussemburgo	33	34	3,0	64,5	64,8
Malta	17	9	- 47,1	40,7	21,6
Paesi Bassi	661	650	- 1,7	39,7	38,9
Polonia	4.189	3.571	- 14,8	109,7	92,7
Portogallo	891	743	- 16,6	83,8	70,5
Regno Unito	1.960	1.768	- 9,8	31,4	28,1
Repubblica Ceca	773	738	- 4,5	73,4	70,2
Romania	2.018	2.042	1,2	94,2	95,6
Slovacchia	324	295	- 9,0	59,6	54,6
Slovenia	141	130	- 7,8	68,8	63,2
Spagna	2.060	1.834	- 11,0	44,6	39,7
Svezia	319	286	- 10,3	33,9	30,2
Ungheria	638	605	- 5,2	63,9	60,8
EU27	30.382	27.724	- 8,8	60,7	55,0

* Dati 2012 provvisori per Austria, Belgio, Bulgaria, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Paesi Bassi, Portogallo, Regno Unito, Slovacchia e Spagna

(a) Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2012-2013 - <http://www.etsc.eu/PIN-publications.php>

(b) La variazione percentuale per il 2012 è calcolata con la seguente formula: $((M^{2012} - M^{2011}) / M^{2011}) * 100$

⁴ Non esiste ad oggi una definizione unica, adottata da tutti i Paesi UE, per i "feriti gravi"; la Commissione Europea ha proposto l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" (MAIS). Il ferito grave si rileva con un livello MAIS>=3.

Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane

Nel 2012, sulle strade urbane si sono verificati 141.715 incidenti (75,9% del totale), che hanno causato 191.521 feriti (pari al 72,3% del totale) e 1.562 morti (pari al 42,8% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.398 (pari al 5,0% del totale) con 15.852 feriti (6,0% del totale) e 330 decessi (9,0% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, sono avvenuti 35.613 incidenti, che hanno causato 57.343 feriti e 1.761 morti (19,1%, 21,7% e 48,2% dei rispettivi totali) (Prospetto 3).

Nel 2012 si osserva una riduzione, rispetto al 2011, del numero di incidenti con lesioni a persone, morti e feriti su tutti gli ambiti stradali. Tale diminuzione è più accentuata sulle autostrade, dove si registra un calo del numero degli incidenti con lesioni del 14,6%, dei morti del 2,4% e dei feriti del 14,4%. Va segnalato che il calo dell'incidentalità sulla rete autostradale è iniziata nel 2008, ha raggiunto un picco nel 2009 (con una flessione del numero di morti del 22,6% rispetto all'anno precedente), ha subito una battuta d'arresto tra il 2009 e il 2010, per poi proseguire fino al 2012. Si tratta di un importante risultato ottenuto soprattutto a seguito dell'implementazione del sistema "Tutor" di controllo elettronico sulla velocità media, introdotto nel 2006 e diffusosi progressivamente su un numero sempre crescente di tratte autostradali.

Anche sulle strade urbane si registrano sensibili riduzioni del numero di incidenti stradali con lesioni (-9,7%), di morti (-10,4%) e di feriti (-10,1%). Sulle strade extraurbane le diminuzioni risultano più contenute, e pari rispettivamente a -5,3% (incidenti), -1,0% (morti), -5,2% (feriti). (Prospetto 3).

L'indice di mortalità conferma che gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,94 decessi ogni 100 incidenti (4,73 nel 2011). Sulle autostrade l'indice di mortalità è pari a 3,51 (3,13 nel 2011). Gli incidenti sulle strade urbane sono meno gravi, con 1,10 morti ogni 100 incidenti (Prospetto 3). Sulle strade extraurbane e sulle autostrade l'indice di mortalità risulta in aumento rispetto al 2011, rimane invece stabile per le strade urbane.

Per quanto riguarda il tipo di strada, il valore massimo si registra per le strade a una carreggiata e a doppio senso (5,41 morti per 100 incidenti), (Prospetto 4).

PROSPETTO 3. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SECONDO LA CATEGORIA DELLA STRADA

Anno 2012, valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2012/2011

CATEGORIA DELLA STRADA	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Variazione percentuale Incidenti 2012/2011	Variazione percentuale Morti 2012/2011	Variazione percentuale Feriti 2012/2011
Straße urbane	141.715	1.562	191.521	1,10	-9,7	-10,4	-10,1
Autostrade e raccordi	9.398	330	15.852	3,51	-14,6	-2,4	-14,4
Altre strade (b)	35.613	1.761	57.343	4,94	-5,3	-1,0	-5,2
Totale	186.726	3.653	264.716	1,96	-9,2	-5,4	-9,3

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

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

PROSPETTO 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE SULLA RETE STRADALE EXTRAURBANA, ESCLUSE AUTOSTRADE, SECONDO IL TIPO DI STRADA. Anno 2012 (a), valori assoluti e indice di mortalità

TIPO DI STRADA	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)
Una carreggiata a senso unico	2.725	49	1,80
Una carreggiata a doppio senso	29.218	1.581	5,41
Doppia carreggiata, più di due carreggiate	3.670	131	3,57
Totale	35.613	1.761	4,94

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

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

Più incidenti a giugno, ma il picco di mortalità è ad agosto

Nel 2012 il maggior numero di incidenti stradali con lesioni a persone si è verificato a giugno (18.524), mese in cui si registra anche la media giornaliera più alta (617); il maggior numero di morti si è invece rilevato a luglio, con 406 casi in termini assoluti e 13 in media giornaliera. L'indice di mortalità risulta, infine, più elevato nel mese di agosto (2,33 morti ogni 100 incidenti) (Prospetto 5).

PROSPETTO 5. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE E MORTI: DATI MENSILI

Anno 2012, valori assoluti, media giornaliera e indice di mortalità

MESI	Incidenti		Morti		Indice di mortalità (a)
	Valori assoluti	Media giornaliera	Valori assoluti	Media giornaliera	
gennaio	13.945	465	247	8	1,77
febbraio	11.337	391	198	7	1,75
marzo	15.428	498	269	9	1,74
aprile	14.187	473	295	10	2,08
maggio	17.456	563	296	10	1,70
giugno	18.524	617	361	12	1,95
luglio	18.709	604	406	13	2,17
agosto	15.872	512	370	12	2,33
settembre	15.401	513	326	11	2,12
ottobre	16.692	538	335	11	2,01
novembre	15.118	504	265	9	1,75
dicembre	14.057	453	285	9	2,03
Totale	186.726	512	3.653	10	1,96

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

Sulle strade urbane la frequenza più elevata degli incidenti si registra nel mese di giugno; per il complesso delle strade extraurbane, incluse le autostrade, invece, il numero più elevato di incidenti si rileva a luglio. Il maggior numero di morti si registra a luglio sulle strade urbane e sulle extraurbane. L'indice di mortalità è più elevato a luglio e agosto sulle strade urbane, ad aprile e agosto sulle extraurbane (Prospetto 6).

PROSPETTO 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE E MORTI PER CATEGORIA DELLA STRADA E MESE

Anno 2012, valori assoluti e indice di mortalità

MESI	Strade urbane			Strade extraurbane (a)		
	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)
gennaio	10.725	117	1,09	3.220	130	4,04
febbraio	8.675	82	0,95	2.662	116	4,36
marzo	12.063	117	0,97	3.365	152	4,52
aprile	10.701	113	1,06	3.486	182	5,22
maggio	13.513	134	0,99	3.943	162	4,11
giugno	14.033	160	1,14	4.491	201	4,48
luglio	13.953	179	1,28	4.756	227	4,77
agosto	11.504	148	1,29	4.368	222	5,08
settembre	11.519	138	1,20	3.882	188	4,84
ottobre	12.870	141	1,10	3.822	194	5,08
novembre	11.631	112	0,96	3.487	153	4,39
dicembre	10.528	121	1,15	3.529	164	4,65
Totale	141.715	1.562	1,10	45.011	2.091	4,65

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

(b) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti stradali con lesioni a persone, rilevato mensilmente, moltiplicato 100.

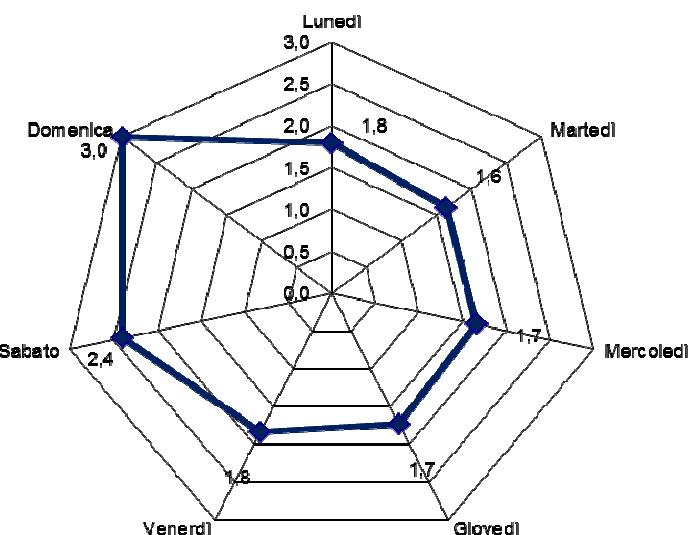
Domenica e sabato i giorni più pericolosi

Il venerdì è il giorno della settimana in cui si concentra il maggior numero di incidenti con lesioni a persone (29.423 pari al 15,8% del totale) e di feriti (40.581 pari al 15,3% del totale), mentre il sabato presenta la frequenza più elevata, in termini assoluti, per i decessi (620, pari al 17,0% del totale) (Prospetto 7). L'indice di mortalità presenta il valore massimo (3,0 morti ogni 100 incidenti) la domenica, seguita dal sabato (2,4%), mentre raggiunge valori compresi tra 1,6% e 1,8% nei restanti giorni della settimana (Figura 2).

PROSPETTO 7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER GIORNO DELLA SETTIMANA
Anno 2012, valori assoluti e composizioni percentuali

GIORNI DELLA SETTIMANA	Valori assoluti			Composizioni percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì	28.094	503	39.007	15,0	13,8	14,7
Martedì	27.665	453	37.546	14,8	12,4	14,2
Mercoledì	27.752	461	37.858	14,8	12,6	14,3
Giovedì	28.367	491	38.528	15,2	13,4	14,6
Venerdì	29.423	541	40.581	15,8	14,8	15,3
Sabato	25.878	620	39.112	13,9	17,0	14,8
Domenica	19.547	584	32.084	10,5	16,0	12,1
Totale	186.726	3.653	264.716	100,0	100,0	100,0

**FIGURA 2. INDICE DI MORTALITÀ
PER GIORNO DELLA SETTIMANA.**
Anno 2012 (a)



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

Il picco di incidentalità tra le 18 e le 19, gli incidenti più gravi tra le 3 e le 6 del mattino

La distribuzione di incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti durante l'arco della giornata (Figure 3 e 4), conferma gli andamenti del 2011: un primo picco si riscontra tra le 8 e le 9 del mattino, fascia oraria nella quale si effettuano gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. Il numero degli incidenti rimane, comunque, elevato anche durante la mattinata; un secondo picco si osserva alle 13 in corrispondenza dei tragitti scuola-casa e in relazione alla mobilità di alcune categorie di lavoratori (professionisti, commercianti, ecc.) che usufruiscono dell'orario non continuato. La punta massima di incidentalità si registra, però, tra le 18 e le 19, ora di punta per l'aumento del traffico legato agli spostamenti dal luogo di lavoro verso l'abitazione.

L'indice di mortalità si mantiene superiore alla media giornaliera (1,96 decessi ogni 100 incidenti) per tutto l'arco di tempo che va dalle 21 alle 7 del mattino, raggiungendo il valore massimo intorno alle 3, alle 5 e alle 6 del mattino (circa 4,6 decessi ogni 100 incidenti).

FIGURA 3. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO. Anno 2012, valori assoluti

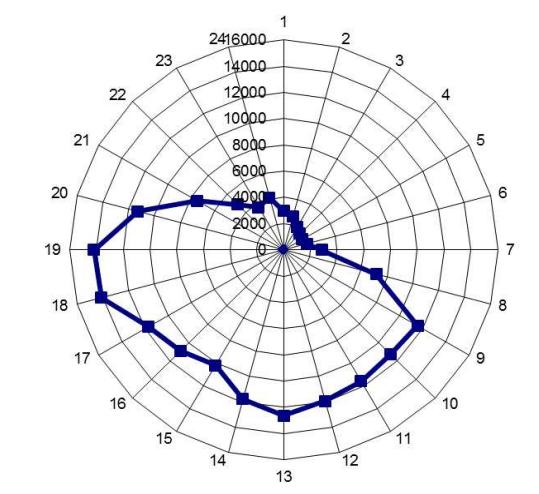
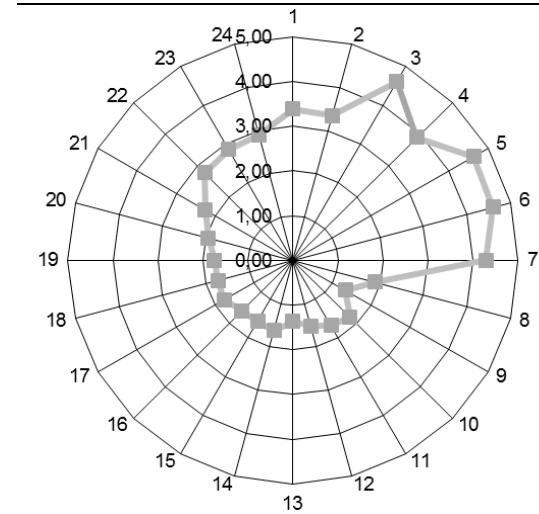


FIGURA 4. INDICE DI MORTALITÀ PER INCIDENTI STRADALI PER ORA DEL GIORNO. Anno 2012 (a)



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

Incidenti di notte: più gravi fuori città

Nel 2012, nella fascia oraria compresa tra le 22 e le 6 (conventionalmente considerata per individuare la fascia notturna) si sono verificati 25.438 incidenti stradali (13,6% del totale), che hanno causato il decesso di 865 persone (23,7% del totale dei morti) e il ferimento di altre 41.007 (15,5% del totale dei feriti) (Prospetto 8).

PROSPETTO 8. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER GIORNO DELLA SETTIMANA E CATEGORIA DELLA STRADA DURANTE LA NOTTE (a). Anno 2012, valori assoluti

GIORNI DELLA SETTIMANA	Strade urbane			Strade extraurbane (b)			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	3.420	63	5.399	1.395	95	2.452	4.815	158	7.851
Sabato notte	4.158	77	7.128	1.793	128	3.492	5.951	205	10.620
Totale venerdì e sabato notte	7.578	140	12.527	3.188	223	5.944	10.766	363	18.471
Domenica notte	2.069	45	3.328	982	71	1.641	3.051	116	4.969
Lunedì notte	1.885	32	2.764	791	61	1.277	2.676	93	4.041
Martedì notte	1.953	44	2.851	748	48	1.190	2.701	92	4.041
Mercoledì notte	2.140	31	3.195	863	59	1.354	3.003	90	4.549
Giovedì notte	2.375	44	3.566	866	67	1.370	3.241	111	4.936
Totale altre notti	10.422	196	15.704	4.250	306	6.832	14.672	502	22.536
Totale notte nel complesso	18.000	336	28.231	7.438	529	12.776	25.438	865	41.007

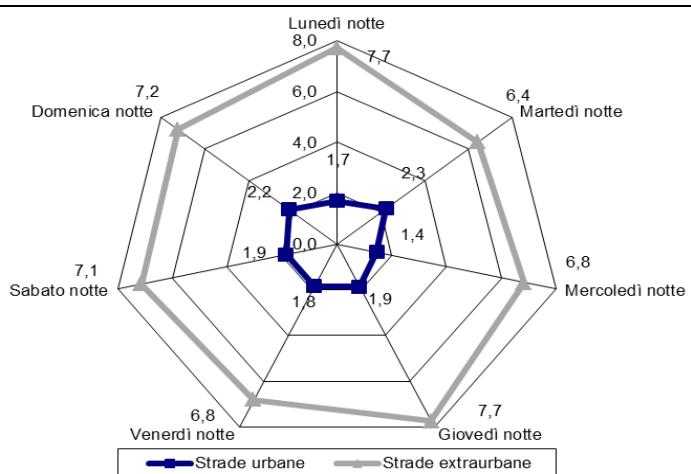
(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

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

Gli incidenti con lesioni a persone del venerdì e del sabato notte rappresentano il 42,3% del totale degli incidenti notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e del sabato notte sono, rispettivamente, il 42,0% e il 45,0% del totale dei morti e dei feriti nelle ore notturne. Tali percentuali risultano pressoché analoghe, se analizzate separatamente, per le strade urbane ed extraurbane. L'indice di mortalità degli incidenti notturni è mediamente pari a 3,40 decessi ogni 100 incidenti, contro il valore di 1,96 decessi ogni 100 incidenti nel complesso. Per il 2012, l'indice di mortalità durante la notte e per giorno della settimana presenta il valore massimo in corrispondenza della domenica notte, 3,80 decessi ogni 100 incidenti ma risulta elevato anche il sabato e lunedì notte (3,44 e 3,48 morti per 100 incidenti).

Considerando le diverse categorie di strada, quelle extraurbane (comprese autostrade e raccordi) fanno registrare i livelli più elevati degli indici di mortalità durante la notte: in particolare, il valore massimo si osserva il lunedì e il giovedì notte (7,71 e 7,74 decessi per 100 incidenti), ma anche il sabato e la domenica notte (7,14 e 7,23 morti per 100 incidenti). Per le strade urbane i livelli dell'indice di mortalità sono più contenuti, assumendo valori simili durante tutti i giorni della settimana (Figura 5). Il numero degli incidenti con lesioni avvenuti durante la fascia oraria notturna risulta comunque in diminuzione rispetto al 2011 (29.223 nel 2011 e 25.438 nel 2012)⁵.

FIGURA 5. INDICE DI MORTALITÀ
PER GIORNO DELLA SETTIMANA
DURANTE LA NOTTE E
TIPOLOGIA DI STRADA
Anno 2012 (a), (b)



(a) Rapporto tra numero di morti e numero di incidenti stradali con lesioni a persone x 100.

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

⁵ Si ricorda che, a partire dal 2011, l'ora di accadimento dell'incidente viene fornita con una maggiore precisione a seguito dell'introduzione, sul modello di rilevazione, dell'informazione completa di ora e minuti.

Il sinistro più frequente è lo scontro frontale-laterale

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (73,4%). I restanti casi (26,6%) vedono coinvolti veicoli isolati. Nell'ambito degli incidenti tra veicoli, la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (63.560 casi con 842 morti e 93.670 feriti), seguita dal tamponamento, che registra 33.777 casi con 325 morti e 55. persone ferite.

Tra gli incidenti a veicoli isolati, l'investimento di pedone rappresenta l'evento più diffuso (10,1% degli incidenti) con 18.915 casi, in cui hanno perso la vita 534 persone e 21.400 sono rimaste ferite. La fuoriuscita o sbandamento del veicolo (9,2% sul totale incidenti) rappresenta la seconda tipologia di incidente, tra quelle a veicoli isolati, con 17.098 casi, in cui sono decedute 724 persone e 21.396 sono rimaste ferite. Con riferimento ai soli incidenti mortali, lo scontro frontale-laterale, la fuoriuscita e l'investimento di pedone raggiungono le incidenze più elevate (23,0%, 19,7% e 15,5%) (Prospetto 9 e Figura 6)

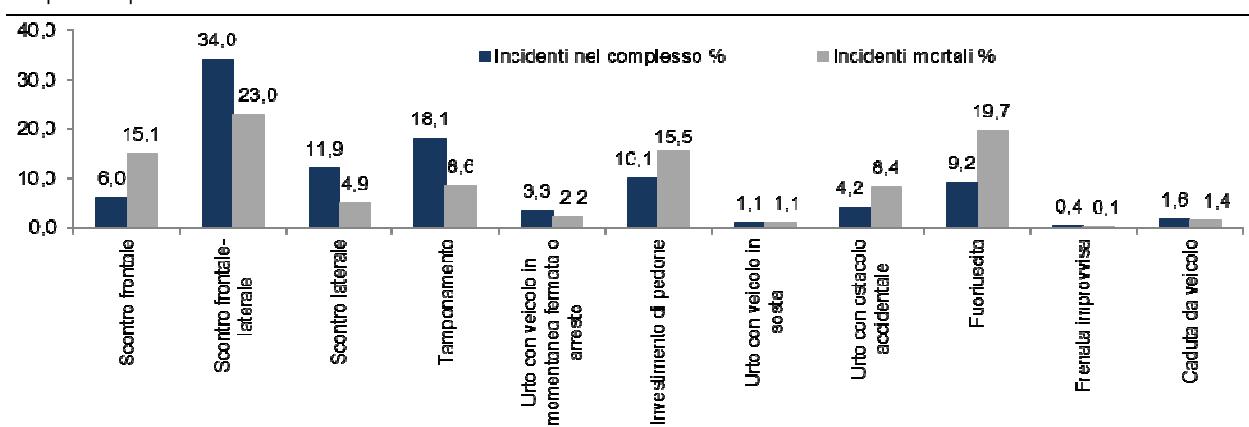
PROSPETTO 9. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI E PERSONE INFORTUNATE SECONDO LA NATURA. Anno 2012, valori assoluti e indice di mortalità

NATURA DELL'INCIDENTE	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità (a)
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Scontro frontale	11.284	589	19.028	6,1	16,2	7,2	5,22
Scontro frontale-laterale	63.560	842	93.670	34,0	23,0	35,4	1,32
Scontro laterale	22.251	174	29.151	11,9	4,8	11,0	0,78
Tamponamento	33.777	325	55.447	18,1	8,9	20,9	0,96
Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto	6.245	78	8.501	3,3	2,1	3,2	1,25
Totale incidenti tra veicoli	137.117	2.008	205.797	73,4	55,0	77,7	1,46
Investimento di pedone	18.915	534	21.400	10,1	14,6	8,2	2,82
Urto con veicolo in sosta	2.066	36	2.429	1,1	1,0	0,9	1,74
Urto con ostacolo accidentale	7.778	296	9.661	4,2	8,1	3,6	3,81
Urto con treno	9	0	11	0,0	0,0	0,0	0,00
Fuoriuscita	17.098	724	21.396	9,2	19,8	8,1	4,23
Frenata improvvisa	768	5	857	0,4	0,1	0,3	0,65
Caduta da veicolo	2.975	50	3.165	1,6	1,4	1,2	1,68
Totale incidenti a veicoli isolati	49.609	1.645	58.919	26,6	45,0	22,3	3,32
Totale	323.843	3.653	264.716	100,0	100,0	100,0	1,13

(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone moltiplicato per 100.

L'indice di mortalità mostra come lo scontro frontale sia la tipologia più pericolosa (5,22 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita di strada (4,23 decessi ogni 100 incidenti), dall'urto con ostacolo accidentale (3,81 decessi ogni 100 incidenti), e dall'investimento di pedone (2,82 decessi ogni 100 incidenti). Tali evidenze sono confermate anche analizzando il sottoinsieme degli incidenti mortali (Figura 6).

FIGURA 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE NEL COMPLESSO E MORTALI SECONDO LA NATURA. Anno 2012, composizioni percentuali



Distrazione, non-rispetto della precedenza e velocità elevata le prime cause di incidente

Le circostanze accertate o presunte alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, per l'anno 2012, si presentano sostanzialmente invariate 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 (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisa). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 44,0% dei casi. Il comportamento scorretto del pedone (8.028 casi) pesa per il 3,5% sul totale delle cause di incidente⁶. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (19,0%), mentre sulle strade extraurbane è la guida distratta o l'andamento indeciso (pari al 19,2%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (pari al 16,6%) (Prospetto 10).

PROSPETTO 10. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE PER CATEGORIA DELLA STRADA

Anno 2012, valori assoluti e composizione percentuale (a)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	Valori assoluti	%	
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	27.381	15,8	11.051	19,2	38.432	16,6
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo	32.896	19,0	4.505	7,8	37.401	16,2
- procedeva senza rispettare lo stop	11.025	6,4	1.887	3,3	12.912	5,6
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	9.158	5,3	1.055	1,8	10.213	4,4
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	10.752	6,2	1.434	2,5	12.186	5,3
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	1.961	1,1	129	0,2	2.090	0,9
Procedeva con velocità troppo elevata	16.340	9,4	9.567	16,6	25.907	11,2
- procedeva con eccesso di velocità	15.705	9,0	9.218	16,0	24.923	10,8
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	635	0,4	349	0,6	984	0,4
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	15.781	9,1	7.674	13,4	23.455	10,2
Manovrava irregolarmente	14.608	8,4	3.194	5,6	17.802	7,7
Svoltava irregolarmente	5.712	3,3	897	1,6	6.609	2,9
Procedeva contromano	3.651	2,1	1.702	3,0	5.353	2,3
Sorpassava irregolarmente	3.323	1,9	1.254	2,2	4.577	2,0
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	6.334	3,6	117	0,2	6.451	2,8
Ostacolo accidentale	3.573	2,1	2.262	3,9	5.835	2,5
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	2.358	1,4	392	0,7	2.750	1,2
Veicolo fermo evitato	1.569	0,9	1.928	3,4	3.497	1,5
Buche, ecc. evitato	893	0,5	635	1,1	1.528	0,7
Circostanza imprecisa	18.052	10,4	4.560	7,9	22.612	9,8
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	6.593	3,8	1.987	3,5	8.580	3,7
Comportamento scorretto del pedone	7.500	4,3	528	0,9	8.028	3,5
Cause imputabili al comportamento scorretto del conducente e del pedone nella circolazione	166.564	96,0	52.253	90,9	218.817	94,7
Altre cause	7.028	4,0	5.228	9,1	12.256	5,3
Totale cause	173.592	100,0	57.481	100,0	231.073	100,0

(a) Il totale del prospetto risulta superiore al numero degli incidenti poiché include tutte le circostanze accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei veicoli A e B, pedone o ostacolo, coinvolti nell'incidente, registrate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo.

⁶ Si precisa che a causa dell'esiguo numero di circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico alterato del conducente e ai difetti o avarie del veicolo, a partire dall'anno 2009 non vengono pubblicati i dati sugli incidenti stradali dettagliati per tali circostanze. Per motivi legati spesso all'indisponibilità dell'informazione al momento del rilievo, inoltre, risulta di estrema difficoltà la compilazione, da parte degli Organi di rilevazione, dei quesiti sulle circostanze presunte dell'incidente legate allo stato psico-fisico del conducente. Il numero degli incidenti nei quali è presente una delle circostanze appartenenti ad uno dei due gruppi sopra citati risulta, quindi, sottostimato.

Individui 20-24enni e 35-39enni le principali vittime di incidenti mortali

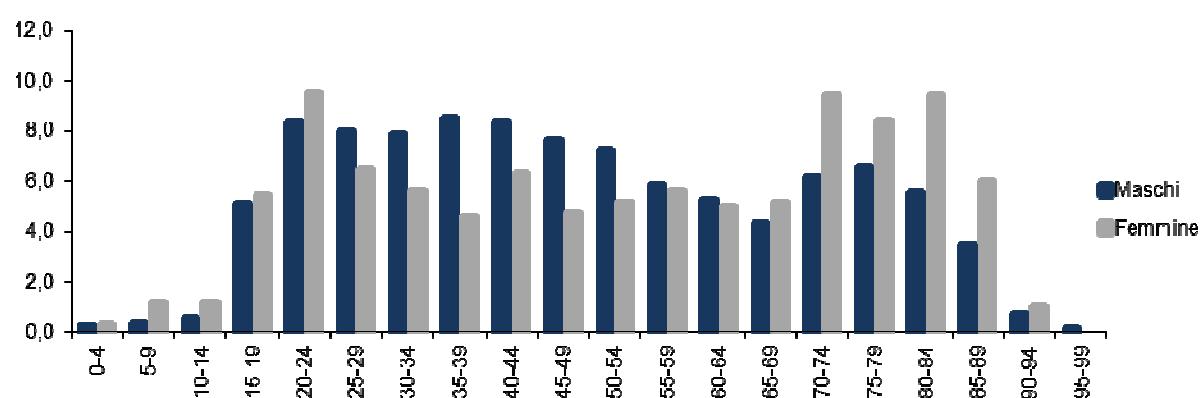
I morti in incidenti stradali nel 2012 sono stati 3.653, 2.933 maschi e 720 femmine. Per i maschi, la classe di età in cui si registra il maggior numero di decessi è quella compresa tra i 35 e 39 anni, seguita, con numerosità pressoché analoghe, dalle fasce di età 20-24 e 40-44 anni. Valori molto elevati si riscontrano, comunque, per tutte le età comprese tra i 20 e i 44 anni. Per le femmine, benché i livelli di mortalità siano molto più contenuti di quelli dei maschi (con proporzione di 1 su 4 in termini assoluti), i picchi nel numero di decessi si registrano per la classe di età 20-24 anni e per le età più anziane 70-74 e 80-84 anni. Per le donne, la frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è attribuibile al maggior coinvolgimento in incidenti stradali di persone anziane, decedute nel ruolo di pedone (Prospetto 12 e Figura 7). Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i 15 e i 39 anni, con un picco nella classe di età 20-24 (Prospetto 11). Gli uomini risultano, ad ogni modo, più penalizzati delle donne sia fra i morti sia fra i feriti.

PROSPETTO 11. MORTI E FERITI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2012, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0 - 4	7	2	9	1.426	1.190	2.616
5 - 9	10	8	18	1.940	1.724	3.664
10 - 14	16	8	24	3.202	2.541	5.743
15 - 19	146	38	184	14.395	8.241	22.636
20 - 24	242	67	309	19.238	12.067	31.305
25 - 29	230	45	275	16.614	10.545	27.159
30 - 34	227	39	266	15.837	9.552	25.389
35 - 39	246	32	278	15.695	9.895	25.590
40 - 44	242	44	286	14.831	9.377	24.208
45 - 49	220	33	253	13.438	8.805	22.243
50 - 54	208	36	244	10.574	6.884	17.458
55 - 59	168	39	207	7.793	5.055	12.848
60 - 64	150	35	185	6.164	4.064	10.228
65 - 69	124	36	160	4.817	3.303	8.120
70 - 74	177	66	243	4.414	3.119	7.533
75 - 79	189	59	248	3.768	2.442	6.210
80 - 84	159	66	225	2.356	1.550	3.906
85 - 89	99	42	141	1.034	657	1.691
90 - 94	21	7	28	255	145	400
95 - 99	5	0	5	29	13	42
Imprecisata o non indicata	47	18	65	3.094	2.633	5.727
Totale	2.933	720	3.653	160.914	103.802	264.716

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

FIGURA 7. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2012, composizione percentuale



Fra i conducenti calano morti e feriti, con l'eccezione degli ultraottantenni

Tra i conducenti deceduti a seguito di incidente stradale (2.555, 69,9% sul totale dei morti) i più colpiti sono individui in età compresa tra i 20 e i 44 anni. Le fasce di età in corrispondenza delle quali si rileva il maggior numero di conducenti deceduti sono 30-34, 35-39 e 40-44 anni (rispettivamente: 223, 223 e 235 morti). Per quanto concerne i feriti, la classe di età più colpita è quella tra 20 e 24 anni (21.126 feriti). A partire dai 45 anni di età il numero di conducenti che hanno riportato conseguenze in incidente stradale inizia progressivamente a decrescere. Analizzando la distribuzione dei conducenti per genere, si osserva, come atteso, un notevole svantaggio per gli uomini, con livelli del numero di morti di quasi 10 volte superiori rispetto alle donne, e di circa il doppio per i feriti. Tale evidenza deve essere letta, comunque, considerando che il maggior numero di conducenti di veicoli coinvolti in incidenti stradali sono di sesso maschile. Da segnalare, infine, che, malgrado nel complesso si registri una diminuzione, rispetto al 2011, di conducenti deceduti in incidenti stradali, per quelli di sesso maschile in età anziana, 80-84 e 85-89 anni, si rileva, invece, un aumento rispettivamente del 14 e 25% (da 86 a 98 decessi nella classe 80-84 anni e da 48 a 60 decessi nella classe 85-89 anni) (Prospetto 12 e Figura 8).

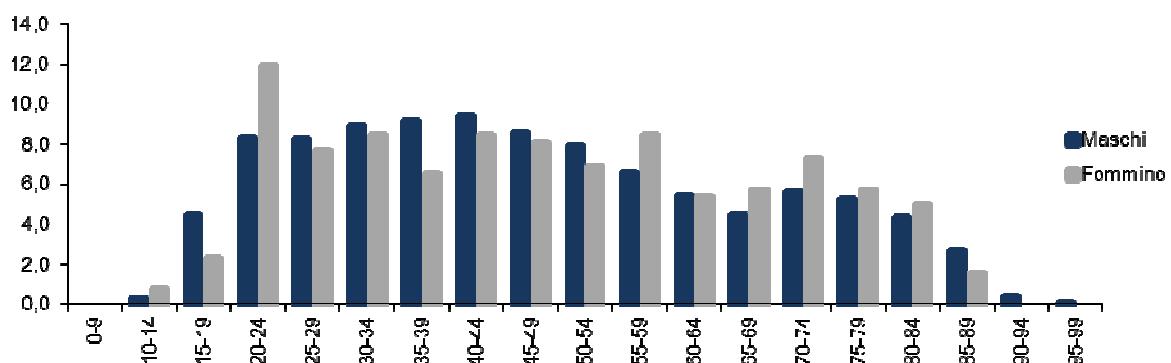
PROSPETTO 12. CONDUCENTI MORTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2012, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a),(b)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0 - 9	-	-	-	132	44	176
10 - 14	6	2	8	1.042	292	1.334
15 - 19	101	6	107	10.180	3.368	13.548
20 - 24	188	31	219	14.547	6.579	21.126
25 - 29	187	20	207	13.383	6.431	19.814
30 - 34	201	22	223	13.189	6.100	19.289
35 - 39	206	17	223	13.504	6.668	20.172
40 - 44	213	22	235	12.889	6.398	19.287
45 - 49	193	21	214	11.685	5.753	17.438
50 - 54	178	18	196	9.247	4.080	13.327
55 - 59	148	22	170	6.805	2.746	9.551
60 - 64	122	14	136	5.224	1.848	7.072
65 - 69	100	15	115	3.976	1.347	5.323
70 - 74	126	19	145	3.487	1.198	4.685
75 - 79	119	15	134	2.839	773	3.612
80 - 84	98	13	111	1.629	372	2.001
85 - 89	60	4	64	665	119	784
90 - 94	9	-	9	137	14	151
95 - 99	1	-	1	9	2	11
Imprecisata o non indicata	30	8	38	1.468	583	2.051
Totale	2.286	269	2.555	126.037	54.715	180.752

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito, morto o ferito, e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

(b) I conducenti, morti o feriti in incidenti stradali, compresi nelle classi di età 0-4 ,5-9 anni sono rappresentati da conducenti di biciclette (velocipedi).

FIGURA 8. CONDUCENTI MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2012, composizione percentuale



In aumento le vittime tra i ciclisti

L'analisi del sottoinsieme dei conducenti morti e feriti in incidenti stradali per categoria di veicolo mostra come la frequenza più elevata di persone decedute riguardi le autovetture e i motocicli per gli uomini (rispettivamente 1.001 e 767 morti, complessivamente il 77,3% sul totale dei decessi) e quasi esclusivamente le autovetture per le donne (177 decedute, 65,8 % sul totale decessi tra le donne).

Rispetto al 2011, aumentano del 2,5% i conducenti di biciclette vittime di incidenti stradali e del 2,7% i feriti. Le biciclette, infatti, continuano a rappresentare il terzo veicolo, in graduatoria, dopo autovetture e motocicli, con il maggior numero di conducenti morti. Va rilevato che la proporzione di donne decedute alla guida di una bicicletta, sul totale delle conducenti morte in incidenti stradali, è più elevata rispetto alla stessa percentuale calcolata per gli uomini (10,4% e 19,3% rispettivamente per gli uomini e per le donne). La proporzione dei conducenti di biciclette vittime in incidenti stradali, sul totale dei conducenti deceduti, inoltre, risulta più elevata di quella registrata per i ciclomotori. Tra le voci delle categorie di veicoli sono stati distinti anche i quadricicli, più comunemente indicati come "minicar o microcar". I conducenti morti alla guida di questa categoria di veicolo sono otto e rappresentano circa lo 0,3% del totale dei conducenti deceduti. Una proporzione analoga si registra anche per i feriti. Si registra, ad ogni modo, una diminuzione rispetto al 2011 del numero sia di morti sia di feriti (Prospetto 13).

PROSPETTO 13. CONDUCENTI MORTI E FERITI PER SESSO E CATEGORIA DI VEICOLO. Anno 2012, valori assoluti

CATEGORIA DI VEICOLO	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
Autovetture	1.001	177	1.178	58.847	39.241	98.088
Autocarri e motocarri	146	3	149	5.599	359	5.958
Biciclette	237	52	289	11.341	5.270	16.611
Ciclomotori	105	12	117	11.590	4.210	15.800
Motocicli	767	20	787	37.149	5.051	42.200
Quadricicli	7	1	8	292	167	459
Altri veicoli	23	4	27	1.219	417	1.636
Totali	2.286	269	2.555	126.037	54.715	180.752

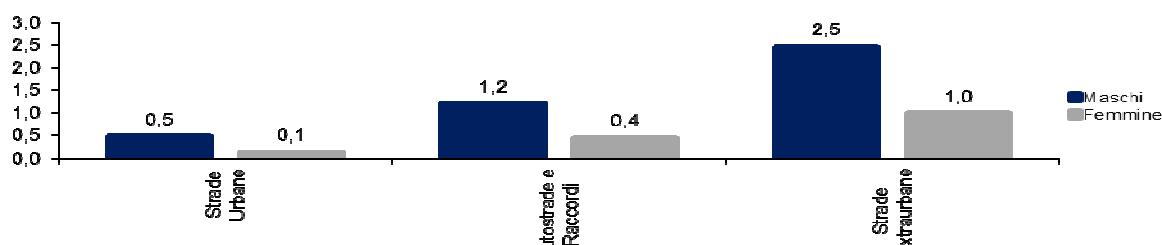
Per quanto riguarda i conducenti morti e feriti per tipologia di strada, si rileva che il numero dei decessi, in termini assoluti, è più elevato sulle strade extraurbane (escluse le autostrade) per entrambi i sessi (rispettivamente 1.220 maschi e 156 femmine). Il numero dei feriti, in valore assoluto, risulta molto più elevato, invece, sulle strade urbane rispetto alle autostrade e alle strade extraurbane. Tale risultato è legato, però, alla numerosità più consistente di incidenti che avvengono ogni anno sulle strade urbane (Prospetto 14). La percentuale di conducenti morti in incidenti stradali sul totale dei conducenti coinvolti (346.956 incolumi, morti o feriti), per sesso e categoria della strada, mostra come le strade extraurbane siano le più pericolose per entrambi i sessi (2,5 e 1,0 conducenti, maschi e femmine, morti ogni 100 conducenti coinvolti in incidenti stradali) (Figura 9).

PROSPETTO 14. CONDUCENTI MORTI E FERITI PER SESSO E CATEGORIA DELLA STRADA. Anno 2012, valori assoluti

TIPOLOGIA DI STRADA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
Strade Urbane	887	97	984	91.139	40.840	131.979
Autostrade e Raccordi	179	16	195	6.792	2.582	9.374
Altre strade (a)	1.220	156	1.376	28.106	11.293	39.399
Totali	2.286	269	2.555	126.037	54.715	180.752

(a) Sono incluse tra le Altre strade le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane (escluse Autostrade e raccordi)

FIGURA 9. CONDUCENTI MORTI IN INCIDENTI STRADALI SUL TOTALE DEI CONDUCENTI COINVOLTI PER SESSO E CATEGORIA DELLA STRADA. Anno 2012, Rapporto di composizione per 100



Sono gli anziani i pedoni più coinvolti negli incidenti, trend in aumento per gli uomini

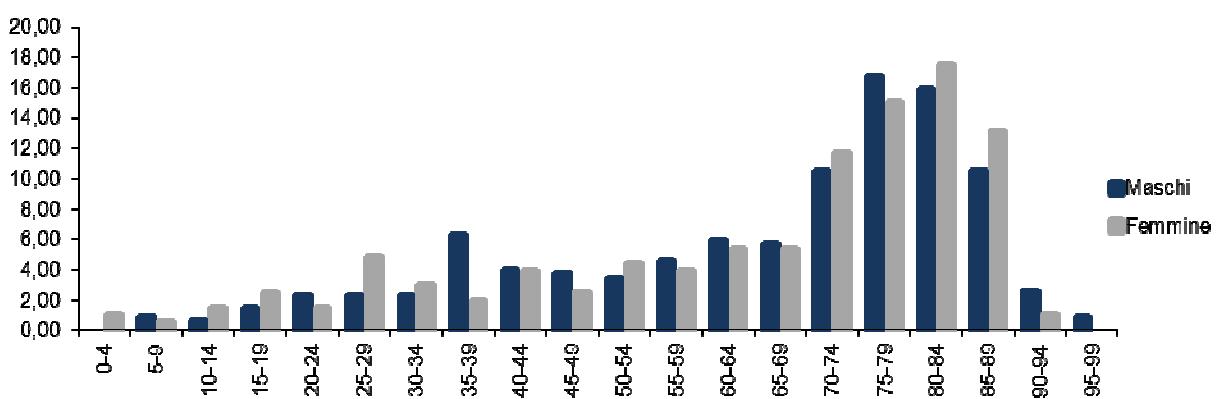
Il pedone è uno dei soggetti più deboli fra le persone coinvolte in incidenti stradali. Il rischio di infortunio causato da investimento stradale è particolarmente alto per la popolazione anziana, più frequentemente coinvolta nel ruolo di pedone sulla strada. Il valore massimo si registra nella fascia di età compresa tra 80 e 84 anni (92) per quanto riguarda i morti, mentre per i feriti (1.544) in quella tra 75 e 79 anni (Prospetto 15 e Figura 10). Si segnala infine che risultano in aumento i decessi di pedoni di sesso maschile, rispetto al 2011, (da 333 a 357, pari a +6,7%) nonostante il calo complessivo dei pedoni vittime della strada (-4,4% rispetto al 2011). Tale aumento, per gli uomini, riguarda soprattutto le classi di età 75-79 e 80-84 anni. Sempre fra i pedoni, diminuisce anche il numero dei feriti (-1,7% rispetto al 2011).

PROSPETTO 15. PEDONI MORTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2012, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0-4	-	2	2	238	159	397
5-9	3	1	4	388	293	681
10-14	2	3	5	569	512	1.081
15-19	5	5	10	577	653	1.230
20-24	8	3	11	528	569	1.097
25-29	8	10	18	538	562	1.100
30-34	8	6	14	554	553	1.107
35-39	22	4	26	563	630	1.193
40-44	14	8	22	604	643	1.247
45-49	13	5	18	588	761	1.349
50-54	12	9	21	542	763	1.305
55-59	16	8	24	425	715	1.140
60-64	21	11	32	508	703	1.211
65-69	20	11	31	517	753	1.270
70-74	37	24	61	633	855	1.488
75-79	59	31	90	693	851	1.544
80-84	56	36	92	563	675	1.238
85-89	37	27	64	279	334	613
90-94	9	2	11	85	73	158
95-99	3	-	3	15	3	18
Imprecisata o non indicata	4	1	5	162	123	285
Totale	357	207	564	9.569	11.183	20.752

FIGURA 10. PEDONI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ

Anno 2012, composizione percentuale



Tra i passeggeri il maggior numero di vittime è fra i giovani, ma il trend è in discesa

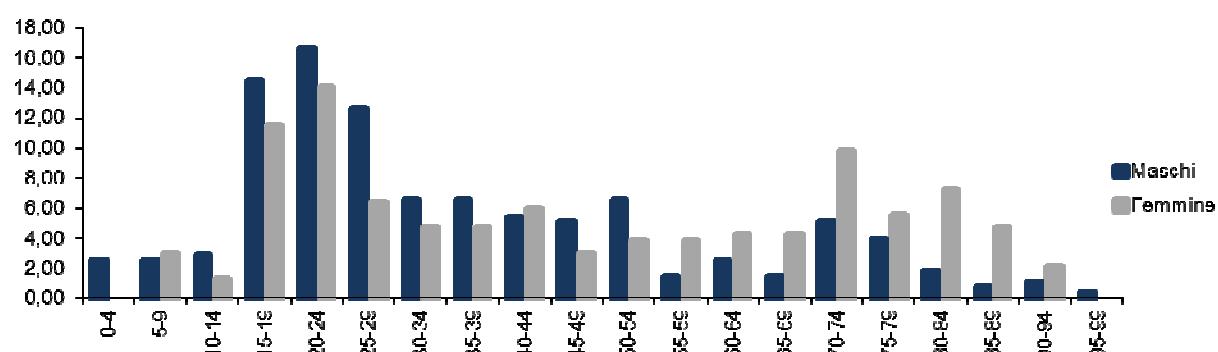
I passeggeri infortunati, morti e feriti, risultano particolarmente concentrati, per entrambi i sessi, nella classe di età 15-24 anni. Frequenze non trascurabili tra i morti e feriti si registrano anche per i bambini tra 0 e 9 anni, fatto che evidenzia la necessità di mantenere alta l'attenzione sul corretto utilizzo dei dispositivi di sicurezza e dei sistemi di ritenuta studiati appositamente per i bambini (Prospetto 16 e Figura 11). Dal confronto con l'anno 2011 si rileva, per il ruolo di passeggero, una diminuzione del numero dei morti (-8,8%) e dei feriti (-10,0). Tale tendenza alla diminuzione si registra in particolare per la classe di età 20-24 anni, all'interno della quale si concentra il maggior numero di vittime (105 decessi nel 2011 a fronte di 79 nel 2012). Il risultato positivo è sicuramente, tra le iniziative messe in campo, conseguenza delle numerose azioni di sensibilizzazione rivolte ai giovani su educazione stradale e uso dei dispositivi di sicurezza.

PROSPETTO 16. PASSEGGERI MORTI E FERITI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2012, valori assoluti

CLASSI DI ETÀ (a)	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
0 - 4	7	-	7	1.176	1.029	2.205
5 - 9	7	7	14	1.432	1.389	2.821
10 - 14	8	3	11	1.591	1.737	3.328
15 - 19	40	27	67	3.638	4.220	7.858
20 - 24	46	33	79	4.163	4.919	9.082
25 - 29	35	15	50	2.693	3.552	6.245
30 - 34	18	11	29	2.094	2.899	4.993
35 - 39	18	11	29	1.628	2.597	4.225
40 - 44	15	14	29	1.338	2.336	3.674
45 - 49	14	7	21	1.165	2.291	3.456
50 - 54	18	9	27	785	2.041	2.826
55 - 59	4	9	13	563	1.594	2.157
60 - 64	7	10	17	432	1.513	1.945
65 - 69	4	10	14	324	1.203	1.527
70 - 74	14	23	37	294	1.066	1.360
75 - 79	11	13	24	236	818	1.054
80 - 84	5	17	22	164	503	667
85 - 89	2	11	13	90	204	294
90 - 94	3	5	8	33	58	91
95 - 99	1	-	1	5	8	13
Imprecisata o non indicata	13	9	22	1.464	1.927	3.391
Totale	290	244	534	25.308	37.904	63.212

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "imprecisata o non indicata". Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

FIGURA 11. PASSEGGERI MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO E CLASSE DI ETÀ. Anno 2012, composizione percentuale



Autovetture e motocicli i veicoli più coinvolti in incidenti stradali, in aumento le biciclette

Le autovetture rappresentano la categoria di veicolo maggiormente coinvolta negli incidenti stradali, essendo il 66,3% dei veicoli incidentati (230.184 in valore assoluto). Seguono i motocicli, corrispondenti al 13,6% (47.311 in valore assoluto), gli autocarri, le biciclette e i ciclomotori (rispettivamente il 6,7%, il 5,2% e il 5,0% del totale dei veicoli coinvolti in incidente stradale). Si segnala inoltre che continua ad aumentare, anche se con un rallentamento nel ritmo di crescita, il numero di biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni a persone (+ 2,6% rispetto al 2011 contro il +12% registrato un anno prima). I conducenti e i passeggeri morti in autovetture a causa di incidente stradale sono pari al 52,9%, mentre quelli rimasti feriti rappresentano il 61,3% del totale. Le vittime della strada su motocicli, pur essendo di meno di quelle su autovetture, rappresentano il 26,6% dei decessi, quota molto importante della mortalità complessiva (Prospetto 17).

PROSPETTO 17. VEICOLI COINVOLTI, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DI VEICOLO (a)

Anno 2012, valori assoluti e composizioni percentuali

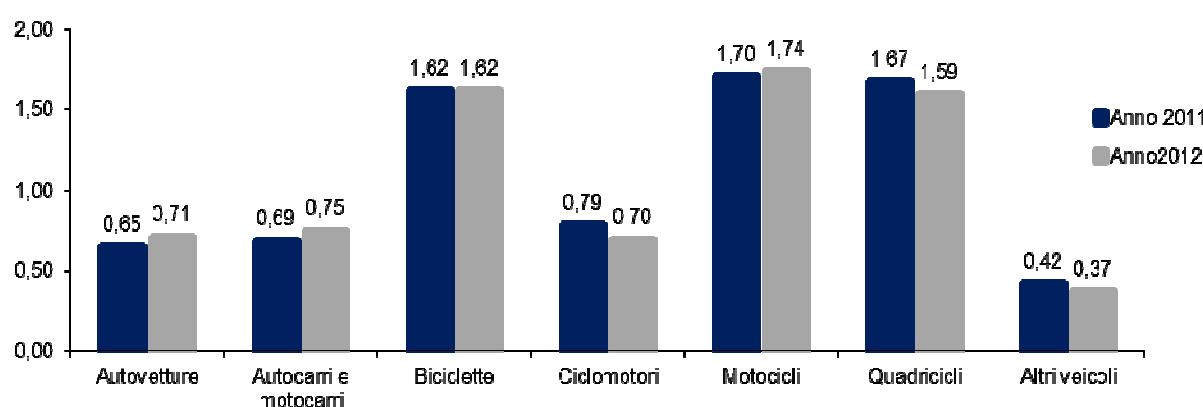
CATEGORIA DI VEICOLO	Valori assoluti			Composizioni percentuali		
	Veicoli	Morti	Feriti	Veicoli	Morti	Feriti
Autovetture	230.184	1.633	149.595	66,3	52,9	61,3
Autocarri e motocarri	23.173	174	8.009	6,7	5,6	3,3
Biciclette	17.885	289	16.816	5,2	9,4	6,9
Ciclomotori	17.512	122	17.657	5,0	3,9	7,2
Motocicli	47.311	822	47.368	13,6	26,6	19,4
Quadricicli	691	11	616	0,2	0,4	0,3
Altri veicoli (b)	10.200	38	3.903	2,9	1,2	1,6
Totali	346.956	3.089	243.964	100,0	100,0	100,0

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

(b) Nella categoria "Altri veicoli" sono inclusi autobus e filobus, tram, veicoli speciali e altri veicoli.

Nel 2012 l'indice di mortalità per categoria del veicolo, confrontato con il 2011, presenta un livello stabile per le biciclette (1,62), in diminuzione per i ciclomotori (0,70), quadricicli (1,59) e altri veicoli (0,37), in aumento per autovetture (0,71), autocarri e motocarri (0,75) e motocicli (1,74); questi ultimi continuano a rappresentare la categoria di veicolo più pericolosa (Figura 12).

FIGURA 12. INDICE DI MORTALITÀ PER CATEGORIA DI VEICOLO (a),(b). Anni 2011 e 2012



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

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

Si concentra nei grandi Comuni un terzo degli incidenti sulle strade urbane

L'analisi dell'incidentalità stradale nei grandi Comuni italiani rappresenta un elemento di particolare interesse per la lettura del fenomeno nel suo complesso. I dati registrati in queste grandi aree metropolitane, infatti, consentono l'individuazione dei profili di utenza della strada e della natura e gravità degli incidenti, elementi particolarmente utili per una programmazione degli interventi per la sicurezza stradale nelle città. I grandi Comuni selezionati, in ordine di posizione geografica, sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania

Gli incidenti in queste città rappresentano circa il 33% degli incidenti stradali totali avvenuti su strade urbane (Roma 9,8%, Milano 7,4%, Genova 2,8% e Torino 2,3%). L'indice di mortalità, per i Comuni selezionati, presenta una notevole variabilità sul territorio, con valori compresi tra 0,5 e 1,5 sulle strade urbane e tra 0 e 3,5 sulle strade extraurbane. I valori più elevati dell'indice si registrano, in città, per Napoli e Venezia (1,5 decessi ogni 100 incidenti), quelli più bassi per Milano, Genova e Bari (0,5). Con riferimento alle strade fuori dall'abitato, nei diversi territori comunali, l'indice di mortalità raggiunge il livello più alto a Verona, Milano e Bologna (3,5, 2,6 e 2,6 morti per 100 incidenti). Il tasso di mortalità (morti per 100.000 abitanti) sulle strade urbane raggiunge il livello massimo a Catania (4,8), mentre sulle strade extraurbane i livelli più elevati si rilevano per Verona e Bologna (1,6).

PROSPETTO 18. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI. Anno 2012, valori assoluti, indici di mortalità e morti per 100.000 abitanti

GRANDI COMUNI	Strade urbane				Strade extraurbane (a)			
	Incidenti	Morti	Indice di mortalità	Morti per 100.000 abitanti (c)	Incidenti	Morti	Indice di mortalità (b)	Morti per 100.000 abitanti (c)
Torino	3.302	26	0,8	3,0	56	-	-	-
Milano	10.492	54	0,5	4,3	266	7	2,6	0,6
Verona	1.344	11	0,8	4,4	114	4	3,5	1,6
Venezia	541	8	1,5	3,1	189	2	1,1	0,8
Trieste	752	5	0,7	2,5	65	1	1,5	0,5
Genova	4.008	20	0,5	3,4	275	1	0,4	0,2
Bologna	1.711	16	0,9	4,3	233	6	2,6	1,6
Firenze	2.743	16	0,6	4,4	29	-	-	-
Roma	13.943	118	0,8	4,5	1.839	36	2,0	1,4
Napoli	2.000	29	1,5	3,0	199	5	2,5	0,5
Bari	1.686	9	0,5	2,9	196	4	2,0	1,3
Palermo	2.402	18	0,7	2,7	62	-	-	-
Messina	673	8	1,2	3,3	133	1	0,8	0,4
Catania	1.137	14	1,2	4,8	62	1	1,6	0,3
Totale	46.734	352	0,8	3,8	3.718	68	1,8	0,7

Nota: viene utilizzato il segno convenzionale tratto (-) quando il fenomeno non esiste ovvero quando il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati.

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

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

(c) Il tasso di mortalità è calcolato rapportando i decessi suddivisi per tipologia di strada, registrati nel territorio del Comune, alla popolazione media residente per l'anno 2012 (Fonte Istat: Bilancio Demografico e popolazione residente per sesso al 31 dicembre).

La percentuale di conducenti deceduti, per il complesso dei grandi Comuni, è pari al 56,2% rispetto al totale dei morti. A livello nazionale tale proporzione risulta più elevata ed è pari al 70,0%. Per quanto riguarda le vittime tra i passeggeri e i pedoni, invece, si rilevano percentuali di diverso ordine di grandezza. La percentuale di pedoni deceduti coinvolti in investimento stradale, sul totale dei morti, è, infatti, molto più elevata nei grandi centri urbani (circa il 35%) dell'analogo dato per la media nazionale (15,4%). Il valore registrato nei grandi Comuni raggiunge livelli molto elevati in alcune grandi città, in particolare a Roma (dove i pedoni deceduti nel 2012 sono stati 56, pari al 36,4% del totale decessi), e a Milano (24 pedoni deceduti, pari al 39,3%) (Prospetto 19).

PROSPETTO 19. CONDUCENTI, PASSEGGERI E PEDONI, MORTI E FERITI PER SESSO E GRANDE COMUNE. Anno 2012

GRANDI COMUNI	Conducenti			Passeggeri			Pedoni		
	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F	Maschi	Femmine	Totale M e F
MORTI									
Torino	18	-	18	-	-	-	4	4	8
Milano	29	1	30	5	2	7	15	9	24
Verona	9	3	12	-	-	-	2	1	3
Venezia	6	1	7	-	1	1	1	1	2
Trieste	4	-	4	-	-	-	-	2	2
Genova	12	1	13	-	-	-	7	1	8
Bologna	14	1	15	-	-	-	5	2	7
Firenze	7	1	8	-	-	-	5	3	8
Roma	68	11	79	15	4	19	34	22	56
Napoli	21	1	22	3	-	3	7	2	9
Bari	10	-	10	-	-	-	2	1	3
Palermo	6	1	7	2	1	3	6	2	8
Messina	2	-	2	-	2	2	3	2	5
Catania	8	1	9	-	1	1	3	2	5
Totale	214	22	236	25	11	36	94	54	148
FERITI									
Torino	2.078	916	2.994	560	904	1.464	254	297	551
Milano	7.221	2.492	9.713	1.157	1.767	2.924	766	852	1.618
Verona	983	377	1.360	127	190	317	65	110	175
Venezia	486	211	697	107	155	262	43	40	83
Trieste	493	150	643	86	109	195	81	87	168
Genova	2.441	1.104	3.545	364	772	1.136	325	370	695
Bologna	1.252	452	1.704	222	251	473	143	150	293
Firenze	1.704	845	2.549	174	288	462	177	268	445
Roma	10.327	3.862	14.189	1.778	2.567	4.345	1.016	1.120	2.136
Napoli	1.448	359	1.807	365	395	760	199	191	390
Bari	1.306	453	1.759	197	302	499	113	140	253
Palermo	1.700	501	2.201	296	440	736	179	169	348
Messina	595	212	807	127	187	314	40	40	80
Catania	859	278	1.137	87	129	216	75	67	142
Totale	32.893	12.212	45.105	5.647	8.456	14.103	3.476	3.901	7.377

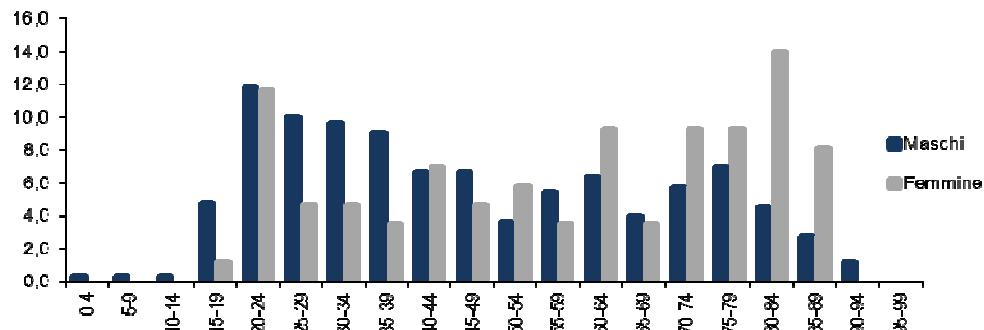
Nota: viene utilizzato il segno convenzionale tratto (-) quando il fenomeno non esiste ovvero quando il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati.

La distribuzione dei decessi per classe di età e sesso nel complesso dei grandi Comuni mostra come gli uomini, prevalentemente conducenti, presentino una concentrazione nelle classi di età tra i 20 e 29 anni, mentre le donne, per le quali si rileva anche una proporzione consistente di vittime-pedoni, le percentuali più elevate si registrano nelle classi di età 20-24 anni e 80-84 anni (Figura 13).

Sempre nei grandi Comuni, la categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è costituita dalle autovetture (59,5%) seguita dai motocicli (22,8%). Si sottolinea che la proporzione di motocicli coinvolti in incidenti stradali nelle grandi aree metropolitane è molto più elevata rispetto alla media nazionale (circa il 14%). Tale percentuale raggiunge livelli ancora più elevati in alcuni tra i grandi Comuni selezionati (Genova 37,0% e Napoli 31,2%). La tipologia di incidente più diffusa è, infine, lo scontro frontale-laterale (Prospetto 20 e Prospetto 21).

FIGURA 13. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI GRANDI COMUNI, NEL COMPLESSO, PER SESSO E CLASSE DI ETÀ

Anno 2012, composizione percentuale



PROSPETTO 20. VEICOLI COINVOLTI IN INCIDENTI STRADALI PER CATEGORIA DEL VEICOLO E GRANDE COMUNE(a). Anno 2012

GRANDI COMUNI	Autovetture	Autocarri e motocarri	Biciclette	Ciclomotori	Motocicli	Quadricicli	Altri veicoli	Totale
Torino	4.776	329	257	96	605	1	427	6.491
Milano	10.814	1.103	1.371	1.003	3.826	22	872	19.011
Verona	1.522	158	226	272	459	4	74	2.715
Venezia	832	121	165	52	143	2	59	1.374
Trieste	828	73	21	59	405	2	39	1.427
Genova	3.348	444	60	297	2.703	8	439	7.299
Bologna	2.086	265	200	270	665	4	116	3.606
Firenze	2.620	165	292	535	1.343	9	209	5.173
Roma	18.807	1.413	246	784	7.363	126	1.297	30.036
Napoli	2.044	102	17	226	1.156	10	153	3.708
Bari	2.476	132	86	518	290	-	143	3.645
Palermo	2.694	129	83	264	1.205	10	76	4.461
Messina	868	87	21	74	379	9	73	1.511
Catania	1.452	49	16	107	582	9	28	2.243
Totale	55.167	4.570	3.061	4.557	21.124	216	4.005	92.700

(a) Il prospetto contiene solo il numero dei veicoli coinvolti in incidenti stradali prendendo in considerazione soltanto i primi due interessati, anche se in alcuni casi gli incidenti coinvolgono più di due veicoli.

PROSPETTO 21. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER NATURA E GRANDE COMUNE. Anno 2012

GRANDI COMUNI	Incidenti tra veicoli in marcia					Incidenti a veicoli isolati			
	Scontro frontale	Scontro frontale-laterale	Scontro laterale	Tamponamento	Urto con veicolo in fermata o arresto	Investimento di pedone	Urto con veicolo in sosta o ostacolo accidentale	Fuoriuscita dalla sede stradale	Altri incidenti a veicoli isolati
Torino	99	1.457	353	586	66	500	104	148	45
Milano	207	3.360	1.202	1.456	963	1.511	806	1.143	110
Verona	117	605	162	203	46	158	57	73	37
Venezia	26	229	118	165	25	74	16	53	24
Trieste	297	63	29	128	20	153	48	45	34
Genova	142	812	756	714	192	642	245	361	419
Bologna	209	541	257	383	67	279	88	75	45
Firenze	103	1.036	396	391	159	391	124	71	101
Roma	780	4.490	2.727	3.145	601	1.958	1.171	554	356
Napoli	117	606	166	367	97	352	157	139	198
Bari	50	745	224	371	46	222	48	164	12
Palermo	92	1.121	210	368	64	299	131	146	33
Messina	103	51	356	74	-	75	110	20	17
Catania	58	516	133	196	30	122	48	86	17569
Totale	2.400	15.632	7.089	8.547	2.376	6.736	3.153	3.078	19.000

PROSPETTO 22. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA E REGIONE. Anno2012, valori assoluti

PROVINCE E REGIONI	Totale Incidenti			di cui Incidenti Mortali		
	Valore assoluto	Persone infortunate		Valore assoluto	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Torino	6.211	125	9.261	120	125	90
Vercelli	459	23	637	20	23	29
Biella	373	9	501	8	9	3
Verbanio-Cusio-Ossola	454	10	599	9	10	12
Novara	1.131	25	1.542	24	25	27
Cuneo	1.317	49	1.979	47	49	38
Asti	564	14	757	13	14	7
Alessandria	1.646	29	2.284	29	29	10
Piemonte	12.155	284	17.560	270	284	216
Valled'Aosta/Vallée d'Aoste	295	11	402	10	11	3
Varese	2.599	41	3.630	40	41	32
Como	1.727	33	2.429	33	33	12
Lecco	831	12	1.121	12	12	8
Sondrio	461	17	721	16	17	8
Milano	16.190	129	21.681	123	129	75
Monza e della Brianza	2.655	21	3.608	21	21	10
Bergamo	3.012	54	4.159	49	54	39
Brescia	3.310	89	4.790	82	89	79
Pavia	1.646	41	2.382	39	41	26
Lodi	557	21	839	20	21	17
Cremona	1.132	38	1.574	38	38	19
Mantova	1.278	44	1.825	42	44	38
Lombardia	35.398	540	48.759	515	540	363
Bolzano-Bozen	1.753	35	2.267	35	35	14
Trento	1.491	38	2.022	33	38	29
Trentino Alto Adige	3.244	73	4.289	68	73	43
Verona	3.048	62	4.169	61	62	36
Vicenza	2.369	53	3.254	51	53	39
Belluno	463	24	652	23	24	19
Treviso	2.150	70	3.093	62	70	31
Venezia	2.569	55	3.731	55	55	45
Padova	2.806	77	3.778	62	77	61
Rovigo	590	26	847	21	26	21
Veneto	13.995	367	19.524	335	367	252
Pordenone	852	23	1.116	21	23	9
Udine	1.299	41	1.793	36	41	17
Gorizia	401	10	531	10	10	7
Trieste	907	10	1.127	9	10	7
Friuli-Venezia-Giulia	3.459	84	4.567	76	84	40
Imperia	1.059	12	1.388	12	12	3
Savona	1.581	16	2.086	16	16	7
Genova	5.293	35	6.678	35	35	16
La Spezia	819	25	1.087	22	25	11
Liguria	8.752	88	11.239	85	88	37
Piacenza	1.354	31	1.845	27	31	23
Parma	1.658	31	2.343	29	31	33
Reggio nell'Emilia	1.977	44	2.684	41	44	30
Modena	2.924	51	3.998	49	51	61
Bologna	3.755	73	5.154	72	73	38
Ferrara	1.259	40	1.690	37	40	31
Ravenna	1.727	51	2.367	49	51	41
Forlì-Cesena	1.725	32	2.250	31	32	17
Rimini	1.884	23	2.492	23	23	8
Emilia-Romagna	18.263	376	24.823	358	376	282
Massa Carrara	903	9	1.234	9	9	4
Lucca	2.234	28	3.011	27	28	18
Pistoia	1.041	9	1.456	9	9	5
Firenze	5.255	57	6.817	55	57	22
Prato	1.101	5	1.412	5	5	-
Livorno	1.796	31	2.370	29	31	26
Pisa	1.682	37	2.290	37	37	17
Arezzo	1.120	35	1.657	35	35	35
Siena	899	14	1.267	14	14	11
Grosseto	880	23	1.266	21	23	15
Toscana	16.911	248	22.780	241	248	153

PROSPETTO 22 (segue). INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER PROVINCIA E REGIONE. Anno 2012, valori assoluti

PROVINCE e REGIONI	Totale Incidenti			di cui incidenti Mortali		
	Valore assoluto	Persone infortunate		Valore assoluto	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Perugia	1.650	40	2.363	38	40	34
Terni	708	10	1.037	10	10	10
Umbria	2.358	50	3.400	48	50	44
Pesaro e Urbino	1.256	17	1.755	17	17	11
Ancona	1.680	35	2.563	33	35	40
Macerata	1.027	24	1.524	23	24	17
Ascoli Piceno	914	14	1.245	13	14	8
Fermo	586	9	882	9	9	4
Marche	5.463	99	7.969	95	99	80
Viterbo	750	24	1.173	21	24	20
Rieti	426	17	686	17	17	16
Roma	19.595	226	26.397	216	226	124
Latina	1.755	57	2.697	52	57	37
Frosinone	1.121	52	1.950	51	52	37
Lazio	23.647	376	32.903	357	376	234
L'Aquila	693	29	1.094	26	29	12
Teramo	902	27	1.298	26	27	28
Pescara	1.101	18	1.603	18	18	14
Chieti	943	14	1.481	12	14	5
Abruzzo	3.639	88	5.476	82	88	59
Isernia	170	7	279	7	7	7
Campobasso	404	12	665	10	12	14
Molise	574	19	944	17	19	21
Caserta	1.399	55	2.233	52	55	54
Benevento	355	8	580	7	8	19
Napoli	4.985	98	7.224	95	98	49
Avellino	425	8	714	8	8	6
Salerno	2.411	55	3.855	51	55	51
Campania	9.575	224	14.606	213	224	179
Foggia	1.381	53	2.440	45	53	51
Bari	3.973	60	6.134	57	60	52
Barletta-Andria-Trani	830	18	1.335	17	18	17
Taranto	1.140	32	1.832	27	32	26
Brindisi	1.039	25	1.699	17	25	13
Lecce	1.856	76	3.013	66	76	65
Puglia	10.219	264	16.453	229	264	224
Potenza	527	33	896	26	33	30
Matera	405	16	708	14	16	11
Basilicata	932	49	1.604	40	49	41
Cosenza	724	39	1.297	38	39	36
Crotone	238	4	384	4	4	-
Catanzaro	567	23	972	21	23	30
Vibo Valentia	219	8	365	8	8	9
Reggio di Calabria	958	36	1.578	32	36	29
Calabria	2.706	110	4.596	103	110	104
Trapani	1.196	30	1.800	28	30	26
Palermo	3.314	34	4.696	33	34	24
Messina	1.322	22	2.034	21	22	23
Agrigento	558	16	931	15	16	21
Caltanissetta	553	12	922	11	12	10
Enna	219	2	397	2	2	6
Catania	2.713	53	3.923	45	53	45
Ragusa	764	20	1.280	17	20	21
Siracusa	1.087	29	1.650	29	29	20
Sicilia	11.726	218	17.633	201	218	196
Olbia-Tempio	452	9	713	9	9	8
Sassari	813	13	1.227	13	13	12
Nuoro	264	12	411	11	12	8
Oristano	285	6	448	6	6	1
Ogliastra	107	6	184	3	6	3
Medio Campidano	92	7	158	7	7	6
Cagliari	1.235	26	1.786	25	26	16
Carbonia-Iglesias	167	6	262	6	6	4
Sardegna	3.415	85	5.189	80	85	58
ITALIA	186.726	3.653	264.716	3.423	3.653	2.629