

# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE,  
I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI**

**DIREZIONE GENERALE PER I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI**

**Div. 3 - Ufficio di Statistica**

**PROGRAMMAZIONE STRATEGICA 2019**

**OBIETTIVO OPERATIVO:**

**STATISTICHE SULL'INCIDENTALITA' NEI TRASPORTI STRADALI,  
ANCHE CON RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI STRADA**

*ISTAT - Istituto Nazionale di Statistica*

*Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Welfare  
Servizio Sistema Integrato Salute, Assistenza e Previdenza*

**INCIDENTI STRADALI IN ITALIA**

## Contributo Istat

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

Istituto Nazionale di Statistica  
Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Welfare  
Servizio Sistema Integrato Salute, Assistenza e Previdenza

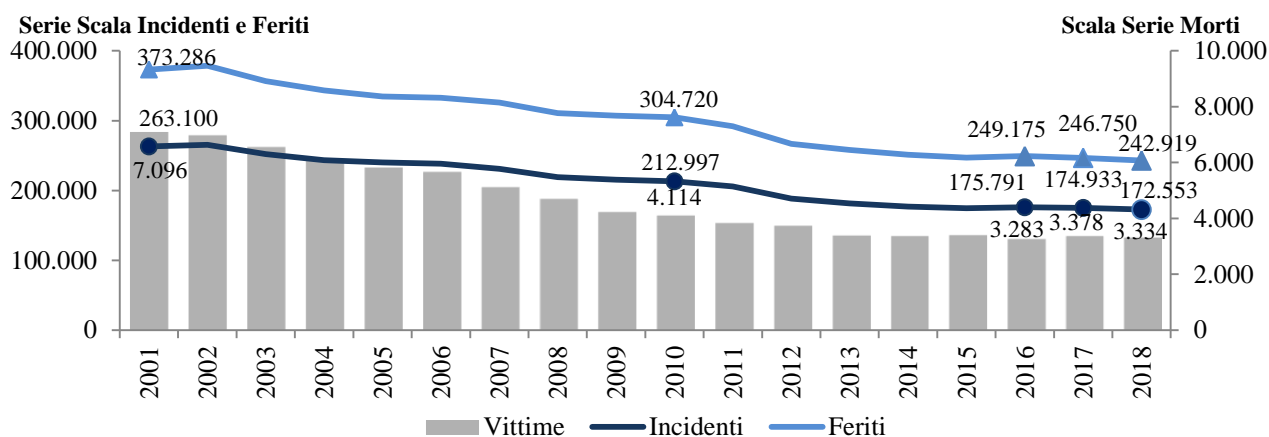
### Incidenti stradali in Italia nel 2018

Nel 2018 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 172.553, le vittime 3.334 e i feriti 242.919. Ogni giorno, durante l'anno, si sono verificati in media 473 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 666.

Rispetto al 2017 diminuiscono le vittime dell'1,3%, i feriti dell'1,6% e gli incidenti dell'1,4%. Tra il 2010 e il 2018 le vittime della strada diminuiscono del 19,0%.

Nel periodo 2001-2018, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono diminuiti del 34,4%, le vittime del 53,0% e i feriti del 34,9% (Fig.1). Il numero di morti per milione di abitanti (tasso di mortalità stradale) scende a 55,0 nel 2018 da 124,5 del 2001.

**Fig. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti. Anni 2001-2018 (valori assoluti)**



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

Nel 2018 sulle strade urbane si sono verificati 126.744 incidenti (73,5% del totale), che hanno causato 169.607 feriti (69,8% del totale) e 1.401 morti (42,0% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.437 (5,5% del totale) con 15.545 feriti (6,4% del totale) e 330 decessi (9,9% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle ex Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono stati 36.372 (21,1% del totale), i feriti 57.767 (23,8%) e le vittime 1.603 (48,1%) (Tab. 1).

Rispetto al 2010, valore di benchmark per la decade 2011-2020, il guadagno in termini di riduzione del numero delle vittime è stato più consistente sulle strade urbane (-21,4%), seguono le strade extraurbane (-18,0%) e le autostrade (-12,2%).

L'indice di mortalità continua ad essere più elevato sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,4 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 3,5 sulle autostrade mentre è pari a 1,1 sulle strade urbane. Rispetto al 2017, sulle autostrade si registra un aumento in termini di vittime (11,5%) e sulle strade urbane ed extraurbane una diminuzione (rispettivamente -4,5% e -0,7%).

Il forte incremento del numero di vittime sulle autostrade è dovuto all'incidente stradale avvenuto il 14 agosto 2018 sul Ponte Morandi della A10 Genova-Savona-Ventimiglia, che ha coinvolto numerosi veicoli e causato 43 vittime. Il numero degli incidenti con esito mortale sulle autostrade rimane comunque sostanzialmente invariato - da 253 a 258 tra il 2017 e il 2018.

**Tab. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone secondo la categoria della strada. Anno 2018**  
(valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2018/2017)

Categoria della strada	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Var.% Incidenti 2018/2017	Var.% Morti 2018/2017	Var.% Feriti 2018/2017
Strade urbane (b)	126.744	1.401	169.607	1,1	-2,8	-4,5	-2,9
Autostrade e raccordi	9.437	330	15.545	3,5	0,4	11,5	-1,9
Altre strade (b)	36.372	1.603	57.767	4,4	3,7	-0,7	2,6
Totale	172.553	3.334	242.919	1,9	-1,4	-1,3	-1,6

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

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

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

Le vittime di incidenti stradali hanno riguardato, nel 2018, 2.674 maschi e 660 femmine.

I conducenti deceduti sono 2.258 (2.034 uomini e 224 donne), i passeggeri 464 (249 uomini e 215 donne) e i pedoni 612 (390 uomini e 222 donne). Per gli uomini, la classe di età con il maggior numero di decessi è quella tra i 40-44 anni (201) (Tab. 2). Valori molto elevati si riscontrano anche in corrispondenza delle fasce di età 55-59 anni (194) e 50-54 anni (187). Per le donne, il numero maggiore di vittime si registra nelle età più anziane 80-84 anni (63) e fra i 70-74 e i 75-79 (58 in entrambe le classi di età). La frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è attribuibile al maggiore coinvolgimento delle donne in incidenti stradali nel ruolo di pedone. Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i 20 e i 29 anni e tra 45 e 49 anni.

Nel 2018, le vittime della strada aumentano tra i giovani di 15-29 anni e tra gli individui in età 70-74 anni mentre diminuiscono tra i bambini (0-14 anni).

**Tab. 2 - Morti e feriti in incidenti stradali per sesso e classe di età. Anno 2018** (valori assoluti)

CLASSE DI ETÀ'	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0 - 4	8	5	13	1.361	1.178	2.539
5 - 9	8	3	11	1.864	1.578	3.442
10 - 14	8	2	10	2.729	2.196	4.925
15 - 19	159	19	178	12.363	6.696	19.059
20 - 24	197	38	235	16.714	9.355	26.069
25 - 29	185	31	216	14.823	8.665	23.488
30 - 34	142	29	171	12.277	7.309	19.586
35 - 39	171	26	197	11.793	7.048	18.841
40 - 44	201	29	230	12.539	7.566	20.105
45 - 49	180	37	217	12.804	7.899	20.703
50 - 54	187	45	232	12.122	7.455	19.577
55 - 59	194	48	242	9.848	5.978	15.826
60 - 64	165	38	203	7.386	4.285	11.671
65 - 69	158	37	195	5.291	3.278	8.569
70 - 74	165	58	223	4.552	3.108	7.660
75 - 79	151	58	209	3.881	2.529	6.410
80 - 84	155	63	218	2.871	1.781	4.652
85 - 89	115	45	160	1.387	789	2.176
90 +	41	15	56	420	223	643
Non indicata	84	34	118	3.779	3.199	6.978
<b>Totale</b>	<b>2.674</b>	<b>660</b>	<b>3.334</b>	<b>150.804</b>	<b>92.115</b>	<b>242.919</b>

(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.

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

L'analisi per classi di età evidenzia risultati interessanti soprattutto per i bambini<sup>1</sup>, categoria particolarmente a rischio poiché non sempre protetta accuratamente dagli adulti, responsabili per l'uso di dispositivi di sicurezza adeguati. A seguito della definizione degli obiettivi strategici internazionali per la decade 2011-2020, il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS Orizzonte 2020), predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha adottato la "vision" di lungo termine "Sulla strada: Nessun bambino deve morire". Nonostante l'attenzione per questi soggetti sia molto alta, l'Italia si sta avvicinando lentamente all'obiettivo di azzerare la mortalità sulle strade dei bambini. Nel 2018, infatti, sono state registrate ancora 34 vittime fra 0 e 14 anni, di cui 13 tra 0 e 4 anni; i feriti sono stati 10.906 di cui 2.539 tra 0 e 4 anni.

Le campagne di sensibilizzazione all'utilizzo dei dispositivi di sicurezza messe in campo negli ultimi anni hanno, comunque, sicuramente contribuito a migliorare la situazione. Nella classe di età 0-14 anni, infatti, le vittime erano 187 nel 2001 e 70 nel 2010, mentre i feriti 13.886 e 12.382.

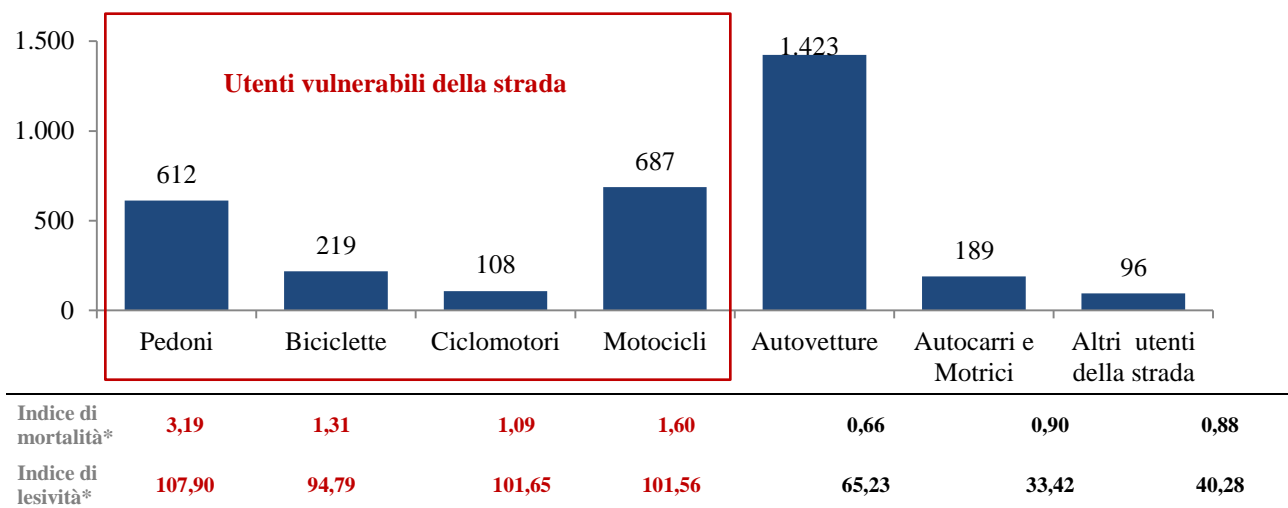
Analizzando il sottoinsieme dei deceduti per ruolo e tipologia degli utenti della strada, emerge, come di consueto, che conducenti e passeggeri di autovetture costituiscono la maggior parte dei coinvolti vittime di incidenti stradali. Le autovetture continuano a rappresentare la percentuale più elevata dei veicoli in circolazione ogni anno sulle strade italiane, circa il 75%.

Nel 2018 sono stati registrati 1.423 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguiti dai motociclisti (687), dai pedoni (612) e dai ciclisti (219). Gli occupanti di autocarri e motrici deceduti sono stati 189 nel 2018, di ciclomotori 108 e per le altre modalità di trasporto 96 (Fig. 2).

L'analisi per utente della strada, con la distinzione del tipo di veicolo e del ruolo di pedone, consente di evidenziare, infatti, le principali specificità delle diverse modalità di trasporto e soprattutto di porre l'attenzione sulle categorie di utenti vulnerabili, come pedoni, ciclisti e utenti delle due ruote a motore. Questi soggetti presentano, infatti, differenze rispetto alle altre tipologie di utenti per l'assenza di protezioni esterne, come l'abitacolo di un veicolo.

Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada mostrano come gli utenti più vulnerabili siano esposti a rischi tangibilmente più elevati rispetto agli utilizzatori di altre modalità di trasporto. L'indice di mortalità per i pedoni, infatti, è quasi cinque volte superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture (categoria di riferimento), quello per motociclisti e ciclisti è più che doppio. L'indice di lesività è invece 1,7 volte per i pedoni e 1,6 volte per utenti delle due ruote a motore, superiore rispetto a quello degli occupanti di autovetture (Fig. 2).

**Fig. 2 - Morti in incidente stradale per tipo di utente della strada (a). Anno 2018 (valori assoluti)**



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

(b) Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell'incidente per tipologia.

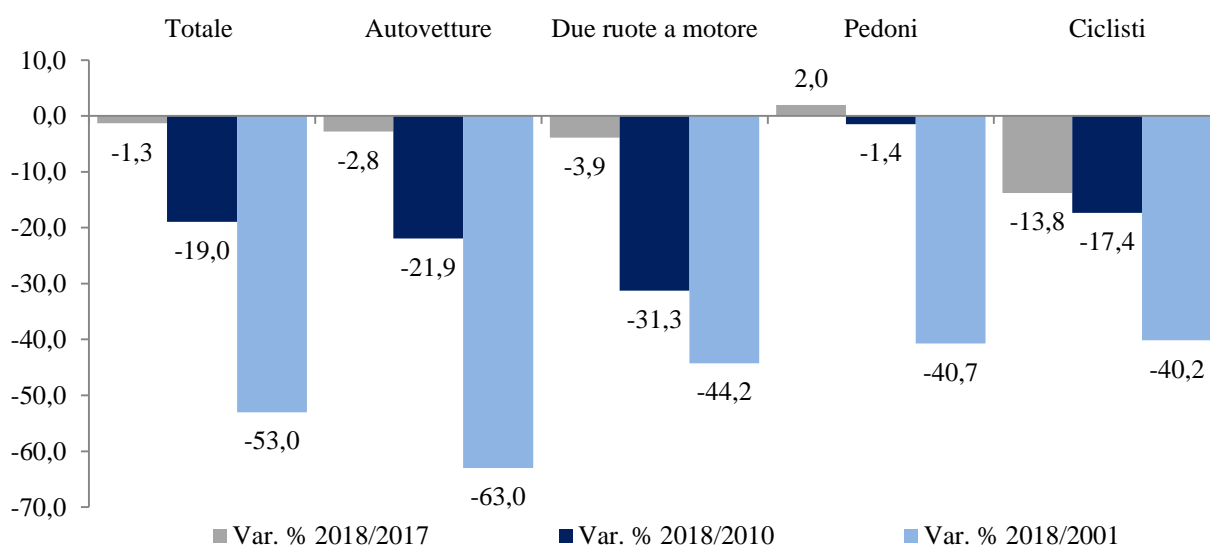
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

<sup>1</sup> L'art.3, comma 53 bis del Nuovo codice della strada (Legge 29 luglio 2010, n. 120 - Disposizioni in materia di sicurezza stradale) definisce "Utente debole della strada" i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Tra questi ultimi sono annoverati anche i bambini.

Tra il 2001 e il 2018, nonostante la battuta di arresto del 2014 e del 2015, il trend risulta positivo per tutte le modalità di trasporto, seppur con alcune differenze rispetto al tipo di utenza. In primis, da segnalare la drastica riduzione del numero di vittime fra conducenti e passeggeri di autovetture (-63,0%), legata sicuramente agli interventi mirati sulle infrastrutture stradali, al miglioramento della rete viaria attuata negli ultimi anni e ai notevoli progressi nella tecnologia e nella sicurezza dei veicoli. Le utenze vulnerabili presentano, invece, andamenti diversi e guadagni, in termini di mortalità, meno evidenti nel tempo e talvolta in controtendenza con i valori medi nazionali. La riduzione della mortalità degli utenti di motocicli e ciclomotori è più contenuta rispetto al totale nazionale tra il 2001 e il 2018 (-44,2%), mentre mostra un vantaggio nel 2018, rispetto al 2010 e confrontata con le altre categorie di utenza (-31,3%).

Le categorie maggiormente penalizzate, continuano ad essere nel tempo, invece, utenti di motocicli e ciclomotori e pedoni. Il 2018, si configura come un anno nero per i pedoni; aumentano, infatti, le vittime (+2,0%), mentre diminuiscono le vittime tra i ciclisti (-13,8%) e tra motociclisti e ciclisti (-3,9%) (Fig. 3).

**Fig. 3 - Morti in incidente stradale per principali categorie di utente della strada**  
(Variazioni percentuali 2018/2017, 2018/2010 e 2018/2001)



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

Nel 2018, le circostanze accertate o presunte dagli organi di rilevazione, alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, sono sostanzialmente invariate rispetto all'anno precedente. Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la distrazione, il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 40,7% dei casi. Si precisa che la rilevazione condotta dall'Istat include solo le circostanze accertate o presunte per i conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente. Gli incidenti stradali che coinvolgono tre o più veicoli rappresentano circa il 10% del totale.

Tra le altre cause più rilevanti, la mancanza della distanza di sicurezza (20.479 casi), la manovra irregolare (15.202) e anche la mancata precedenza a pedone (7.204) rappresentano rispettivamente il 9,2%, il 6,9% e il 3,3% delle cause di incidente. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (17,0%), sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 20,1%) (Tab. 3).

**Tab. 3 - Cause accertate o presunte di incidente per categoria della strada<sup>2</sup>. Anno 2018, Valori assoluti e composizione percentuale (a)**

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%
<b>Procedeva con guida distratta o andamento indeciso</b>	24.136	14,9	11.973	20,1	36.109	16,3
<b>Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo</b>	27.504	17,0	4.088	6,8	31.592	14,2
- procedeva senza rispettare lo stop	9.506	5,9	1.732	2,9	11.238	5,1
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente	7.214	4,4	965	1,6	8.179	3,7
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	9.051	5,6	1.276	2,1	10.327	4,7
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o	1.733	1,1	115	0,2	1.848	0,8
<b>Procedeva con velocità troppo elevata</b>	14.341	8,8	8.367	14,0	22.708	10,2
- procedeva con eccesso di velocità	13.748	8,5	8.090	13,6	21.838	9,8
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	593	0,4	277	0,5	870	0,4
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	12.231	7,5	8.248	13,8	20.479	9,2
Manovrava irregolarmente	11.935	7,4	3.267	5,5	15.202	6,9
Svoltava irregolarmente	4.200	2,6	600	1,0	4.800	2,2
Procedeva contromano	2.996	1,8	1.661	2,8	4.657	2,1
Sorpassava irregolarmente	2.598	1,6	1.157	1,9	3.755	1,7
Ostacolo accidentale	2.865	1,8	2.453	4,1	5.318	2,4
Veicolo fermo evitato	814	0,5	822	1,4	1.636	0,7
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi	7.069	4,4	176	0,3	7.245	3,3
Buche, ecc. evitato	765	0,5	681	1,1	1.446	0,7
Circostanza imprecisata	28.578	17,6	7.500	12,6	36.078	16,3
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1.942	1,2	336	0,6	2.278	1,0
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	5.480	3,4	1.991	3,3	7.471	3,4
Comportamento scorretto del pedone	6.504	4,0	524	0,9	7.028	3,2
<b>Totale comportamento scorretto del conducente e del pedone</b>	<b>153.958</b>	<b>94,9</b>	<b>53.844</b>	<b>90,2</b>	<b>207.802</b>	<b>93,7</b>
<b>Altre cause</b>	<b>8.238</b>	<b>5,1</b>	<b>5.836</b>	<b>9,8</b>	<b>14.074</b>	<b>6,3</b>
<b>Totale cause (b)</b>	<b>162.196</b>	<b>100,0</b>	<b>59.680</b>	<b>100,0</b>	<b>221.876</b>	<b>100,0</b>

(a) Sono incluse nel prospetto tutte le circostanze registrate per i primi due veicoli coinvolti. Per ogni veicolo possono essere indicate fino a tre tipologie di circostanze.

(b) Il totale cause è riferito al numero complessivo delle cause accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente, comunicate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo. Il dettaglio delle singole voci in tabella è riferito alle sole circostanze legate ad inconvenienti di circolazione.

L'analisi degli incidenti per ora del giorno presenta, come atteso, picchi dal lunedì al venerdì in corrispondenza degli spostamenti casa-lavoro e intorno alle 13, nel fine settimana tra le 11 e le 13 e tra le 16 e le 20. Gli incidenti più gravi avvengono tra l'una e le 6 del mattino e fuori dal centro abitato (9 persone ogni 100 incidenti perdono la vita tra le 5 e le 6 del mattino, 8 tra mezzanotte e l'una di notte) (Fig. 4).

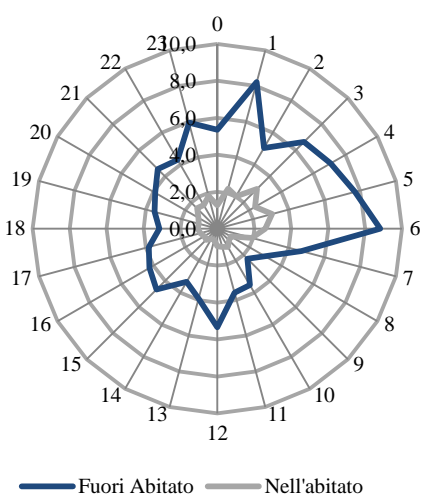
Per tenere conto, inoltre, delle reali condizioni di luce e di buio e del legame con il fenomeno dell'incidentalità stradale, sono stati presi in considerazione gli orari di alba e tramonto nelle province italiane, rilevati con cadenze periodiche di 15 giorni durante l'anno. Il calcolo ha condotto alla definizione del numero di ore di luce e di buio e ha consentito di classificare gli incidenti anche per questa nuova variabile (Fig. 5).

<sup>2</sup> A partire dai dati riferiti all'anno 2009, l'Istat ha scelto di sospendere la diffusione dei dati sugli incidenti stradali dettagliati per le circostanze legate allo stato psicofisico alterato (stato di ebbrezza e uso di sostanze stupefacenti e psicotrope). Ad oggi, la compilazione di tale informazione appare ancora non esaustiva e conduce a valori del dato sottostimati se comparati con studi internazionali. Si segnala, inoltre, che il Codice della Strada (D.L 285/1992) prevede la possibilità di rifiuto, da parte dei conducenti coinvolti, di sottoporsi agli accertamenti sullo stato psico-fisico (stato di ebbrezza o uso di stupefacenti), in questo caso, salvo che il fatto costituisca più grave reato, vengono applicate le sanzioni di cui al comma 2 dell'art.186 del codice della strada, ma non inviata l'informazione all'Istat. Per arricchire il set di dati sulle cause di incidente, sono rese disponibili le violazioni del Codice della strada, contestate da Polizia stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali e avviata una sperimentazione su dati riferiti alle violazioni degli art. 186 e bis e 187 in occasione di incidente stradale.

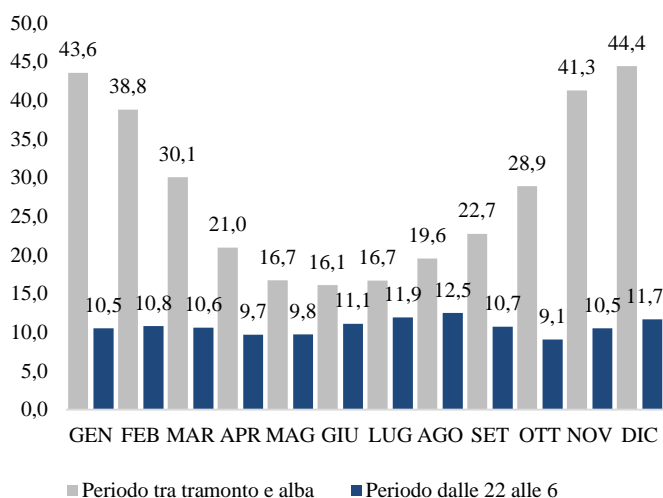
Dal confronto tra le distribuzioni degli incidenti stradali per mese, nel periodo di buio, compreso tra tramonto e alba, e quello notturno, tra le 22 e le 6 del mattino, si osservano consistenti differenze nelle percentuali mensili, soprattutto per i mesi invernali e autunnali, quando il sole tramonta già nelle ore del pomeriggio.

Quantificare gli incidenti stradali che avvengono in condizioni di buio fornisce un valore aggiunto e consente di individuare eventuali legami del fenomeno con la scarsa visibilità rilevata sulla rete stradale. Alcune differenze si rilevano, ad esempio, sulle strade extraurbane, dove l'indice di lesività (feriti per 100 incidenti) mostra un valore più elevato nelle ore tra tramonto e alba rispetto al periodo convenzionalmente definito notturno (tra le 22 e le 6) con livelli pari rispettivamente a 165,9 e a 159,9.

**Fig. 4 - Indice di mortalità per ora e ambito stradale. Anno 2018, valori percentuali (a)**



**Fig. 5 - Incidenti stradali per mese e periodo del giorno. Anno 2018, valori percentuali (b)**



a) Ora arrotondata. b) Periodo convenzionalmente definito notturno tra le ore 22,01 e le 6,00.

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

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

In Italia nel 2018 il tasso di mortalità è pari a 5,52 morti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.4). Aspetto interessante è rappresentato, inoltre, dall'evoluzione del tasso: dal 2010 al 2018 il tasso di mortalità è diminuito del 20%.

Passando all'analisi territoriale, nel 2018, si registrano tassi di mortalità più bassi e al di sotto della media nazionale in Campania (3,5), Sicilia (4,2), Lombardia (4,8), Molise (4,9) e Puglia (5,0), di contro si ha una mortalità elevata in Valle d'Aosta (9,5), Liguria (8,0), Basilicata (8,0), Emilia Romagna (7,1) e Calabria (6,5).

Il tasso di mortalità, tra il 2001 e il 2017 ha avuto una riduzione maggiore in Emilia Romagna (-65,3), Friuli Venezia Giulia (-63,8) e Marche (-63,4) mentre il calo è stato più contenuto in Basilicata (-19,2), Calabria (-24,3) e Liguria (-27,4).

**Tab. 4 - Tasso di mortalità per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010-2018**

Regione evento	2001	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Piemonte	13,35	7,49	7,34	6,55	5,88	5,98	5,57	5,62	6,36	5,75
Valle d'Aosta	13,40	8,68	7,10	8,65	5,46	10,12	5,48	2,36	6,32	9,53
Liguria	10,99	5,33	5,09	5,62	5,38	3,65	5,64	3,70	5,57	7,98
Lombardia	11,90	5,87	5,49	5,63	4,43	4,49	4,78	4,33	4,22	4,81
Trentino Alto Adige	15,78	5,78	5,65	7,05	5,64	5,69	7,38	6,60	5,54	5,89
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>20,99</i>	<i>6,00</i>	<i>6,95</i>	<i>6,90</i>	<i>6,05</i>	<i>6,19</i>	<i>6,93</i>	<i>7,27</i>	<i>5,70</i>	<i>6,23</i>
<i>Trento</i>	<i>10,72</i>	<i>5,57</i>	<i>4,39</i>	<i>7,20</i>	<i>5,25</i>	<i>5,22</i>	<i>7,81</i>	<i>5,94</i>	<i>5,38</i>	<i>5,55</i>
Veneto	15,33	8,17	7,60	7,72	6,10	6,60	6,40	7,00	6,13	6,34
Friuli Venezia Giulia	17,51	8,43	6,89	6,97	6,77	8,14	5,72	5,49	5,67	6,34
Emilia Romagna	20,45	9,28	9,22	8,72	7,80	7,35	7,33	6,90	8,49	7,09
Toscana	14,33	8,35	7,22	6,87	6,02	6,66	6,59	6,65	7,19	6,40
Umbria	14,18	8,96	6,90	5,65	6,84	5,25	7,17	3,93	5,41	5,43
Marche	15,54	7,07	8,37	6,42	5,55	6,44	6,01	6,49	6,25	5,69
Lazio	14,29	8,24	7,74	6,96	6,41	6,31	6,28	5,89	6,04	5,74
Abruzzo	13,31	6,04	6,35	7,03	5,29	5,78	6,32	5,74	5,23	5,79
Molise	11,53	8,89	6,06	6,07	8,28	8,60	7,04	5,46	8,72	4,89
Campania	6,26	4,41	4,21	4,20	4,69	3,97	4,01	3,73	4,15	3,54
Puglia	11,48	7,21	6,69	6,59	5,50	5,65	5,68	6,24	5,82	4,98
Basilicata	9,86	8,27	6,40	8,84	3,81	7,10	7,48	7,34	5,80	7,96
Calabria	8,59	7,02	5,30	6,28	4,98	5,10	4,76	5,95	5,10	6,51
Sicilia	7,34	5,58	5,42	4,58	5,03	4,10	4,43	3,79	4,13	4,19
Sardegna	12,98	6,46	6,10	5,80	7,44	5,89	6,62	6,40	5,45	6,39
<b>Italia</b>	<b>12,45</b>	<b>6,94</b>	<b>6,50</b>	<b>6,30</b>	<b>5,65</b>	<b>5,56</b>	<b>5,64</b>	<b>5,42</b>	<b>5,58</b>	<b>5,52</b>

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

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

In Italia nel 2018 il tasso di lesività è di 402 feriti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.5).

Passando all'analisi territoriale, nel 2018, si registrano tassi di lesività più contenuti in Molise (238,1), Calabria (249,1), Campania (251,8) e Basilicata (284,8) di contro si ha una lesività elevata in Liguria (670,9), Toscana (562,1) e Emilia Romagna (502,7).

Anche in questo caso, l'evoluzione temporale indica un decremento del tasso: dal 2010 al 2018 il tasso di lesività è diminuito del 22 per cento circa.

La lesività nel periodo 2001-2018 ha avuto una contrazione maggiore nel Lazio (-39,2%), Molise (-29,0%) e Abruzzo (-26,9%). La riduzione è stata contenuta in Friuli Venezia Giulia (-11,3%), Veneto (-12,7%) e Calabria (-13,3%). Invece, in Trentino Alto Agile si verifica un aumento del tasso di lesività (+10,1%).



**Tab. 5 - Tasso di lesività per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010-2018**

Regione evento	2001	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Piemonte	594,64	457,58	443,29	402,83	371,68	371,57	368,75	359,04	360,00	360,59
Valle d'Aosta	517,55	392,98	314,15	315,96	349,41	319,98	319,22	303,68	275,01	310,48
Liguria	881,42	784,62	750,29	718,92	701,60	670,00	674,19	661,59	709,86	670,93
Lombardia	841,03	558,59	525,06	503,50	475,13	458,10	451,78	453,73	448,72	444,10
Trentino Alto Adige	614,72	350,54	382,20	416,91	399,64	376,02	380,89	396,99	389,02	386,09
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>614,73</i>	<i>296,96</i>	<i>363,03</i>	<i>450,74</i>	<i>425,42</i>	<i>400,88</i>	<i>401,38</i>	<i>437,45</i>	<i>411,40</i>	<i>417,59</i>
<i>Trento</i>	<i>614,71</i>	<i>402,00</i>	<i>400,63</i>	<i>384,39</i>	<i>374,86</i>	<i>352,07</i>	<i>361,09</i>	<i>357,72</i>	<i>367,18</i>	<i>355,23</i>
Veneto	675,67	451,01	443,39	410,75	387,03	396,01	389,24	389,75	386,93	393,73
Friuli Venezia Giulia	683,94	420,65	385,22	383,58	374,51	356,93	386,14	379,65	384,23	373,30
Emilia Romagna	962,29	648,32	645,46	571,32	564,72	537,38	534,64	530,38	528,00	502,73
Toscana	853,02	690,23	678,12	625,87	582,08	587,78	559,07	588,29	571,97	562,10
Umbria	733,16	461,85	461,63	385,66	386,66	367,96	371,57	374,92	367,40	384,91
Marche	821,69	640,71	614,08	518,63	513,90	506,84	491,57	480,63	505,31	477,46
Lazio	866,44	712,74	683,12	597,45	538,72	486,19	477,33	471,11	458,95	433,53
Abruzzo	661,10	487,72	476,03	421,85	412,93	389,79	363,19	346,12	333,28	356,56
Molise	493,82	335,30	321,28	305,19	254,75	249,02	230,90	252,54	247,84	238,07
Campania	281,22	295,90	265,28	256,66	238,05	238,33	234,88	255,02	253,22	251,85
Puglia	442,78	516,58	500,09	409,07	421,25	389,20	383,14	408,40	397,33	399,86
Basilicata	239,62	347,26	307,71	283,25	255,85	264,41	271,58	265,55	238,25	284,78
Calabria	364,47	287,34	260,94	239,85	239,72	223,80	238,15	247,38	248,00	249,09
Sicilia	462,42	439,94	402,36	354,37	351,19	337,04	319,17	327,73	326,41	327,48
Sardegna	454,00	382,45	353,59	321,09	334,48	319,25	317,03	313,60	305,64	306,96
<b>Italia</b>	<b>655,15</b>	<b>514,06</b>	<b>491,78</b>	<b>448,21</b>	<b>428,48</b>	<b>413,14</b>	<b>406,58</b>	<b>410,99</b>	<b>407,60</b>	<b>402,04</b>

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

Per quanto concerne le categorie di *utenti più vulnerabili*, come ribadito in precedenza, nel 2018 emerge soprattutto l'aumento delle vittime tra i pedoni. Gli utenti delle due ruote a motore e i ciclisti, benché facciano registrare segnali di miglioramento, restano pur sempre due categorie particolarmente a rischio e con un andamento oscillante nel tempo, risulta quindi interessante, anche per queste tipologie di utenti fornire alcuni indicatori specifici e dati con serie temporali e territoriali.

Nel 2018, ammontano a 795 gli *utenti delle due ruote a motore* vittime di incidenti stradali (687 motociclisti e 102 ciclomotoristi), mentre i feriti sono stati 53.567 (rispettivamente 43.521 e 10.046). Il trend del numero delle vittime è in graduale e costante diminuzione dal 2007, però nel confronto con il 2001 il miglioramento è più contenuto rispetto alla media generale nazionale: -44,2% per le due ruote contro -53,0% per gli utenti nel complesso. Le vittime che viaggiavano sulle due ruote a motore sono nel 94% dei casi uomini e nel 65% dei casi hanno tra i 15 e i 49 anni.

Nella tabella 6 sono riportati la distribuzione del numero degli utenti delle due ruote a motore, vittime di incidenti stradali, a livello regionale nel complesso e su strade urbane. Le numerosità più elevate si registrano in Lombardia, Veneto e Lazio.

Nel 2018 il numero delle vittime che viaggiava su due ruote a motore diminuisce, come si è già detto rispetto all'anno precedente, ma in molte regioni aumenta: Abruzzo (+120,0% da 10 a 22 casi), Veneto (+31,7%), Molise (+25,0%), Calabria (20,0%), Sardegna (+15,4%), Trentino Alto Adige (+10,0%), Lombardia (+7,55%), Friuli Venezia Giulia (+5,3%) e Sicilia (+3,2%).

Il tasso di mortalità per le due ruote a motore, nel 2018 è pari a 1,32 per 100 mila abitanti, valore in aumento rispetto al 2010 (1,0). A livello regionale, si riscontra un tasso di mortalità più elevato in Valle d'Aosta (2,38), Trentino Alto Adige (2,06), Sardegna (1,82) e Liguria (1,74).

Rispetto al 2017 il tasso di mortalità dei centauri è diminuito, ad eccezione di Abruzzo, Veneto, Molise, Calabria, Sardegna, Trentino Alto Adige, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Sicilia e Valle d'Aosta dove risulta, invece, aumentato (Fig. 6).

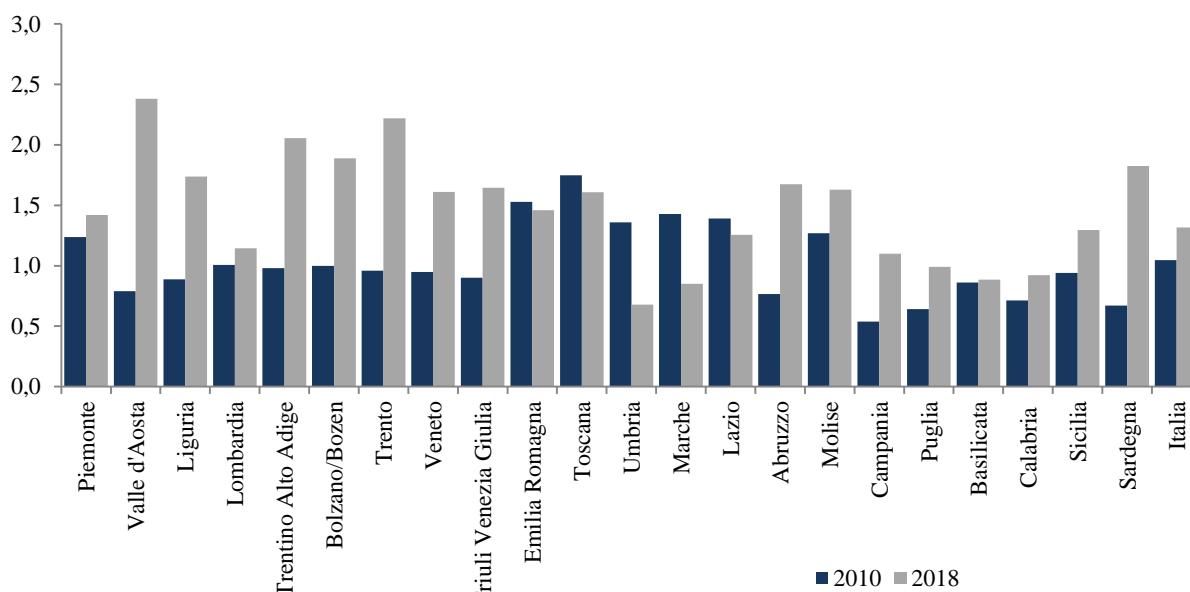
**Tab. 6 - Utenti delle due ruote a motore morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2014-2018 (valori assoluti)**

Regioni	Totale utenti due ruote morti nel complesso							di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Piemonte	74	64	61	66	49	63	62	47	31	27	28	25	30	26
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	4	4	5	2	2	3	3	2	2	1	1	-	2	
Liguria	42	40	19	30	24	40	27	31	24	12	21	15	30	18
Lombardia	231	162	114	116	102	107	115	162	93	71	77	60	62	55
Trentino Alto Adige/ Südtirol	34	24	22	35	19	20	22	9	10	1	3	3	7	1
Bolzano/Bozen	20	11	13	22	8	11	10	5	4	1	3	-	4	
Trento	14	13	9	13	11	9	12	4	6	-	-	3	3	1
Veneto	168	118	86	89	77	60	79	101	57	47	42	34	30	42
Friuli Venezia Giulia	50	31	30	12	14	19	20	28	11	14	9	3	9	10
Emilia Romagna	139	101	54	71	59	82	65	78	46	26	34	26	33	35
Toscana	107	88	73	68	68	71	60	73	46	37	38	29	40	29
Umbria	19	16	12	13	8	14	6	10	10	5	7	3	2	3
Marche	39	25	21	18	20	21	13	18	8	9	11	8	8	6
Lazio	141	155	87	100	95	85	74	92	83	53	60	51	48	41
Abruzzo	22	17	20	15	16	10	22	13	12	13	5	10	3	12
Molise	5	7	4	3	1	4	5	2	3	3	3	1		1
Campania	77	81	61	60	58	70	64	55	40	40	36	41	38	41
Puglia	79	77	50	48	46	45	40	40	30	22	14	22	19	16
Basilicata	9	9	3	8	5	9	5	3	-	1	3	1	3	1
Calabria	34	22	18	14	17	15	18	19	12	7	5	6	9	5
Sicilia	96	84	56	72	68	63	65	70	61	35	40	46	42	32
Sardegna	56	31	20	38	25	26	30	21	9	9	13	5	10	6
<b>Italia</b>	<b>1.426</b>	<b>1.156</b>	<b>816</b>	<b>878</b>	<b>773</b>	<b>827</b>	<b>795</b>	<b>874</b>	<b>588</b>	<b>433</b>	<b>450</b>	<b>389</b>	<b>425</b>	<b>380</b>

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

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

**Fig. 6 - Tassi di mortalità per gli utenti delle due ruote a motore in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2018 (per 100.000 abitanti)**



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

Il **pedone** è uno dei soggetti più vulnerabili fra le persone coinvolte in incidenti stradali, nel 2018 le vittime ammontano a 612 e i feriti a 20.700.

Nel 2018, il 64% dei pedoni vittime della strada sono uomini. La fascia di età più colpita è quella tra 80 e 84 anni (97 vittime) e tra 75 e 79 anni (72 vittime).

La tabella 7 presenta la distribuzione del numero dei pedoni vittime di incidenti stradali a livello regionale, per il complesso degli ambiti stradali e su strade urbane. Le numerosità più elevate di vittime si registrano, come atteso, sulle strade di Lombardia, Lazio e Emilia Romagna.

**Tab. 7 - Pedoni morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2014-2018 (valori assoluti)**

Regioni	Totale pedoni morti nel complesso							Di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Piemonte	62	54	52	34	51	50	49	46	39	40	29	40	39	38
Valled'Aosta/Vallée d'Aoste	1	1	1	2	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0
Liguria	46	14	15	21	11	22	22	40	14	15	21	9	18	20
Lombardia	125	97	89	82	90	93	101	106	78	75	64	77	78	77
TrentinoAltoAdige/Südtirol	14	10	7	11	11	7	6	12	7	5	6	5	5	2
Bolzano/Bozen	11	5	4	4	8	7	5	10	4	3	2	2	5	1
Trento	3	5	3	7	3	0	1	2	3	2	4	3	0	1
Veneto	54	46	43	40	43	40	40	42	35	33	28	36	27	29
FriuliVeneziaGiulia	24	11	14	10	12	7	9	21	8	12	9	8	4	6
EmiliaRomagna	98	66	60	50	54	68	52	83	53	53	40	39	57	40
Toscana	113	64	55	55	66	54	51	95	55	44	44	58	43	39
Umbria	21	12	13	14	7	4	9	16	9	9	9	6	4	7
Marche	27	22	21	24	18	18	26	23	17	16	19	17	14	23
Lazio	197	76	85	87	67	82	89	171	64	73	67	53	62	76
Abruzzo	16	10	5	13	12	11	9	14	9	3	9	8	8	8
Molise	4	4	1	5	1	3	0	1	2	0	4	1	1	0
Campania	54	31	45	46	37	53	40	37	26	34	33	29	41	29
Puglia	44	26	17	27	25	15	18	24	10	9	19	20	10	16
Basilicata	10	5	1	7	5	5	5	6	2	1	2	4	2	2
Calabria	26	14	11	14	15	21	22	21	10	7	8	8	14	15
Sicilia	69	47	31	45	30	34	43	57	44	26	36	25	31	32
Sardegna	27	11	12	15	14	13	21	20	8	12	10	9	11	12
<b>Italia</b>	<b>1.03</b>	<b>621</b>	<b>578</b>	<b>602</b>	<b>570</b>	<b>600</b>	<b>612</b>	<b>836</b>	<b>491</b>	<b>468</b>	<b>464</b>	<b>452</b>	<b>469</b>	<b>471</b>

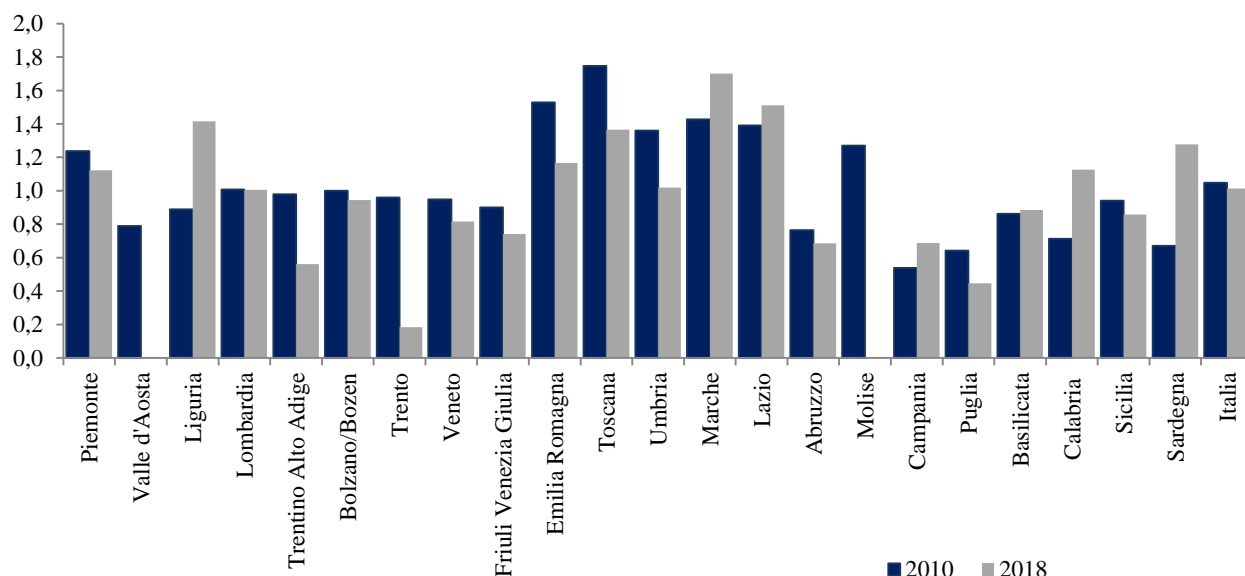
(a) Sono incluse nella categoria “Strade urbane” anche le Provinciali, le ex Statali e le Regionali entro l’abitato.

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

Una misura relativa dell’intensità del fenomeno, rispetto alla dimensione demografica delle regioni, è data, infine, dai tassi di mortalità riportati in figura 7.

Il tasso di mortalità dei pedoni nel 2018 è pari a 1 decesso per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli ultimi 5 anni. A livello regionale, nel 2018, si riscontra un tasso più elevato nelle Marche, Lazio, Liguria, Toscana, Sardegna ed Emilia Romagna (livelli tra 1,5 e 1,2 per 100 mila abitanti). Valori molto bassi si registrano, invece, in Valle d’Aosta, Molise, Puglia, Trentino Alto Adige (livelli tra 0 e 0,6). Rispetto al 2010 la mortalità dei pedoni è aumentata in Liguria, Marche, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria e Sardegna.

**Fig. 7 - Tassi di mortalità dei pedoni in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2018**  
(per 100.000 abitanti)



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

Sono stati 219 i **ciclisti** rimasti vittime di incidenti stradali nel 2018 in Italia (188 maschi e 31 femmine) e 15.665 i feriti (11.187 maschi e 4.478 femmine) per un totale di 16.741 biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni a persone.

Nel 2018 si registra una diminuzione della mortalità dei ciclisti in incidenti stradali e le biciclette si attestano al terzo posto in graduatoria tra i veicoli, come anche nel 2017, dopo i pedoni e motocicli, per numero di vittime rispetto agli incidenti.

I ciclisti deceduti, di entrambi i sessi, sono molto numerosi tra gli ultrasessantacinquenni (51% del totale). Tra i feriti, invece, le percentuali più elevate si registrano per le età comprese tra 35 e 54 anni (circa il 30% del totale). Un numero significativo di vittime e feriti si registra anche tra i bambini di 0-14 anni (3 morti e 905 feriti) e i giovani di 15-20 anni (13 morti e 1.341 feriti).

La tabella 8 presenta la distribuzione del numero dei ciclisti vittime di incidenti stradali a livello regionale nel complesso e per il solo ambito urbano.

Le numerosità più elevate si registrano in Lombardia, Veneto e Emilia Romagna.

Una misura relativa dell'intensità del fenomeno, rapportata alla dimensione demografica delle Regioni, è data, comunque, dai tassi di mortalità riportati in figura 8.

**Tab. 8 - Ciclisti morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2014-2018 (valori assoluti)**

Regioni	Totale ciclisti morti nel complesso							di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Piemonte	27	27	16	13	24	22	13	14	16	7	5	11	10	9
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Liguria	4	1	1	7	2	-	2	3	1	1	4	1	-	2
Lombardia	83	42	54	50	46	37	41	58	28	36	34	31	25	29
Trentino Alto Adige/ Bolzano/Bozen	3	3	7	3	7	4	8	2	3	3	2	6	3	4
Trento	1	3	2	3	6	3	7	1	3	-	2	5	2	3
Trento	2	-	5	-	1	1	1	1	-	3	-	1	1	1
Veneto	64	39	43	39	50	40	34	46	25	24	25	29	23	18
Friuli Venezia Giulia	12	14	9	11	10	4	11	8	6	6	4	7	3	6
Emilia Romagna	63	50	52	38	43	51	34	48	36	38	29	28	37	22
Toscana	32	24	22	28	19	19	24	23	13	15	23	12	14	17
Umbria	2	2	2	3	-	-	2	1	2	1	1	-	-	2
Marche	11	5	3	8	7	6	8	9	5	1	6	4	3	5
Lazio	18	14	17	14	19	16	11	8	3	5	10	9	6	5
Abruzzo	10	8	3	3	4	6	2	4	3	2	2	1	2	-
Molise	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Campania	9	6	12	6	17	13	7	4	1	4	5	10	4	3
Puglia	15	10	11	11	13	14	13	8	4	4	4	5	4	5
Basilicata	-	1	2	2	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-
Calabria	1	4	5	2	2	8	3	1	2	1	1	-	4	1
Sicilia	6	9	9	9	10	8	4	6	5	8	5	6	6	4
Sardegna	6	4	4	3	2	3	1	3	1	1	1	0	1	-
<b>Italia</b>	<b>366</b>	<b>263</b>	<b>273</b>	<b>251</b>	<b>275</b>	<b>254</b>	<b>219</b>	<b>246</b>	<b>154</b>	<b>158</b>	<b>161</b>	<b>160</b>	<b>145</b>	<b>133</b>

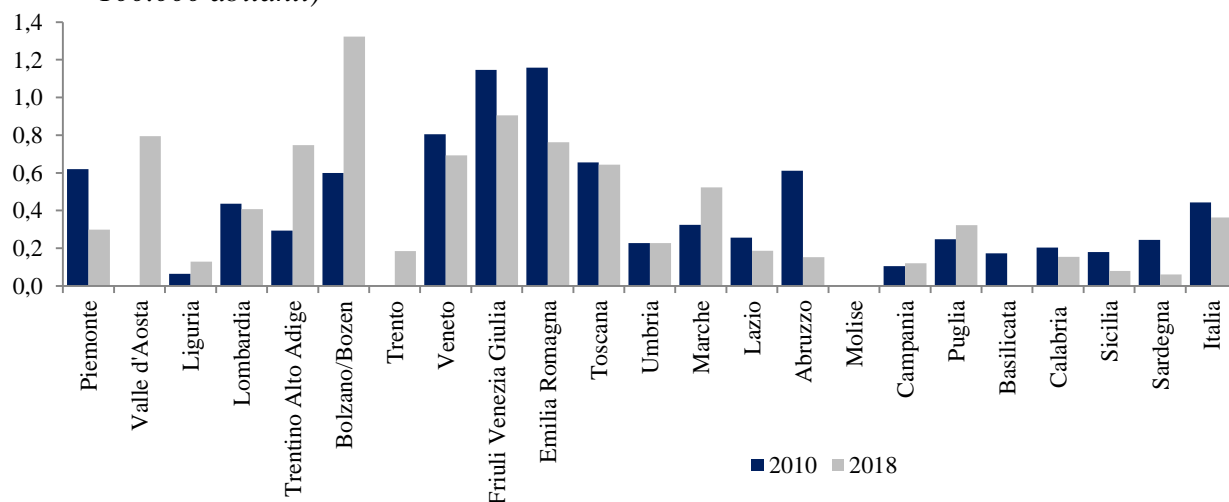
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il tasso di mortalità dei ciclisti nel 2018 è pari a 0,4 per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli ultimi 5 anni.

A livello regionale, nel 2018, si riscontra una elevata mortalità dei ciclisti in Friuli Venezia Giulia (0,9), Valle d'Aosta (0,8) e Emilia Romagna (0,8). Valori molto bassi o nulli si registrano in Basilicata, Molise, Sardegna, Sicilia, Campania e Liguria.

Rispetto al 2017 il tasso di mortalità aumenta in Valle d'Aosta, Liguria, Umbria, Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige, Marche, Toscana, Lombardia.

**Fig. 8 - Tassi di mortalità dei ciclisti in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2018 (per 100.000 abitanti)**



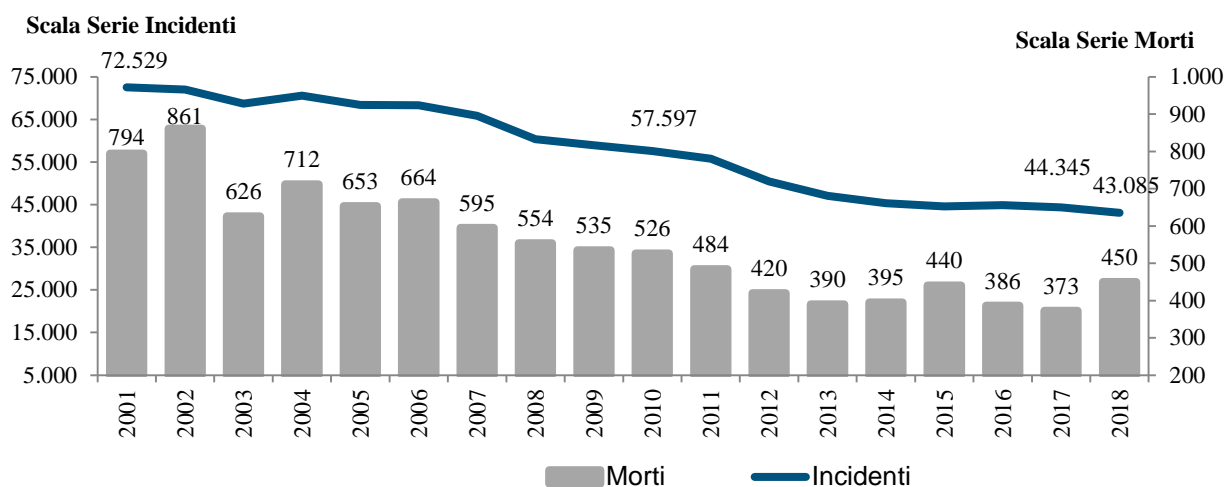
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

## Incidentalità stradale nei grandi Comuni. Anno 2018

L'analisi dell'incidentalità stradale nei grandi Comuni italiani consente di delineare importanti caratteristiche del fenomeno nelle principali realtà urbane e di individuare elementi utili per le politiche sulla sicurezza stradale a livello locale. I grandi Comuni selezionati sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina e Catania. Gli incidenti stradali in tali aree rappresentano, nel 2018, il 25,0% del totale in Italia (43.085), le vittime pesano il 13,5% sul totale (450).

Il 2018 ha fatto registrare, per i grandi Comuni, rispetto all'anno precedente, un aumento del numero di vittime (+21%) (Fig. 8).

**Fig. 9 - Incidenti stradali con lesioni a persone e vittime nei grandi comuni italiani nel complesso. Anni 2001-2018 (valori assoluti)**



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

In alcuni Comuni si registra un considerevole incremento del numero dei morti rispetto al 2017: Genova, Bari, Verona, Bologna e Messina. Rispetto all'anno 2010 il numero di decessi nei grandi Comuni, punto di riferimento per l'obiettivo europeo 2020, nel 2018 scende del 14,4% mentre a livello nazionale il numero delle vittime scende del 19,0%. I Comuni nei quali la diminuzione delle vittime è stata più consistente sono Messina (-56,3%), Verona (-55,6%), Palermo (-48,7%), Firenze (-48,0%) e Venezia (-45,5%).

Il tasso di mortalità stradale, per il complesso dei grandi Comuni, sale, tra il 2018 e il 2017, da 3,8 a 4,6 morti per 100 mila abitanti, valore comunque più contenuto rispetto alla media nazionale di 5,5 (Tab. 9).

**Tab. 9 - Incidenti stradali e vittime per categoria della strada nei grandi Comuni italiani. Anni 2017 e 2018.** (Valori assoluti, tasso di mortalità stradale per 100.000 abitanti, variazione percentuale 2018/2010)

GRANDI COMUNI	Strade urbane				Strade extraurbane (a)				Tasso di mortalità 2018(b)	Tasso di mortalità 2017 (b)	Var. % morti 2018 /2010
	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti			
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017			
Torino	2.925	3.037	32	37	72	42	1	1	3,8	4,3	13,8
Milano	8.189	8.255	43	45	334	306	6	8	3,6	3,9	-15,5
Verona	1.232	1.180	8	5	126	133	4	1	4,7	2,3	-55,6
Venezia	470	471	3	5	187	178	3	3	2,3	3,1	-45,5
Trieste	816	831	6	8	87	75	1	2	3,4	4,9	-36,4
Genova	3.911	4.045	22	22	243	234	46	1	11,7	4,0	112,5
Bologna	1.808	1.743	19	12	189	221	6	3	6,4	3,9	-10,7
Firenze	2.445	2.552	13	10	53	38	-	-	3,4	2,6	-48,0
Roma	10.559	11.398	113	97	1.436	1.488	35	32	5,0	4,5	-18,7
Napoli	2.102	2.180	25	22	196	194	7	3	3,3	2,6	-8,6
Bari	1.442	1.370	14	6	167	202	1	1	4,7	2,2	50,0
Palermo	1.985	2.110	20	26	59	59		1	3,0	4,0	-48,7
Messina	706	694	6	4	113	139	1	1	3,0	2,1	-56,3
Catania	1.153	1.109	14	11	80	61	1	6	4,8	5,4	-34,8
<b>Totale</b>	<b>39.743</b>	<b>40.975</b>	<b>338</b>	<b>310</b>	<b>3.342</b>	<b>3.370</b>	<b>112</b>	<b>63</b>	<b>4,6</b>	<b>3,8</b>	<b>-14,4</b>

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le ex strade Statali, le Regionali e le Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi. (b) Tasso per 100.000 abitanti.

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

Per quanto riguarda il ruolo dei coinvolti in incidenti stradali, per il complesso dei grandi Comuni, la percentuale di conducenti deceduti sul totale delle vittime registrata è pari al 55,6%, con una media nazionale del 67,7%. Per i pedoni deceduti a seguito di un investimento stradale, come atteso, la quota è molto più elevata nei grandi centri urbani (34,2%) rispetto alla media nazionale (18,4%), in particolare a Milano (49,0%), Messina (42,9%) e Bari (40,0%) (Tab.10).

**Tab. 10 - Conducenti, persone trasportate e pedoni, morti e feriti nei grandi Comuni italiani. Anno 2018**

GRANDI COMUNI	Conducenti	Persone trasportate	Pedoni	Totale	Conducenti	Persone trasportate	Pedoni	Totale
<b>MORTI</b>					<b>FERITI</b>			
Torino	19	2	12	33	2.634	1.250	561	4.445
Milano	20	5	24	49	7.602	2.060	1.450	11.112
Verona	8	1	3	12	1.250	272	182	1.704
Venezia	3	1	2	6	589	196	96	881
Trieste	5		2	7	738	185	170	1.093
Genova	40	18	10	68	3.354	1.224	607	5.185
Bologna	16		9	25	1.703	541	333	2.577
Firenze	9	1	3	13	2.158	413	464	3.035
Roma	79	10	59	148	10.524	3.144	1.883	15.551
Napoli	16	6	10	32	1.985	811	353	3.149
Bari	9		6	15	1.412	794	253	2.459
Palermo	12	1	7	20	1.808	673	306	2.787
Messina	4		3	7	694	262	187	1.143
Catania	10	1	4	15	1.094	468	167	1.729
<b>Totale</b>	<b>250</b>	<b>46</b>	<b>154</b>	<b>450</b>	<b>37.545</b>	<b>12.293</b>	<b>7.012</b>	<b>56.850</b>

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

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

- tasso di mortalità per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (morti/popolazione media residente \*100000 - Anni 2001-2018);
- tasso di lesività per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (feriti /popolazione media residente \*100000 - Anni 2001-2018).

### **Riferimenti bibliografici:**

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2018 <https://www.istat.it/it/archivio/232366>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2017 <https://www.istat.it/it/archivio/219637>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2016 <http://www.istat.it/it/archivio/202802>

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