

# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Dipartimento per la Programmazione Strategica,  
i Sistemi Infrastrutturali, di Trasporto a Rete, Informativi e Statistici  
Direzione Generale per la Digitalizzazione, i Sistemi Informativi e Statistici  
Ufficio di Statistica

## **Produzione di statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali**

**Università di Roma "La Sapienza"**  
**CTL - Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica**

**Mobilità e incidentalità stradale nel Lazio nel biennio 2020-  
2021**

**Pillole informative**

# Mobilità e incidentalità stradale nel Lazio nel biennio 2020-2021

CTL - Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica

*a cura dell'Ing Davide Shingo Usami, Ing. Roberto Carroccia, Ing. Maria Rosaria Saporito*

CTL - Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica

Questo contributo mostra l'andamento della mobilità e dell'incidentalità nel Lazio nel biennio 2020-2021 per diverse fasce orarie. L'andamento è proposto in termini di numeri indice che esprimono il variare dei livelli di incidentalità e mobilità nella regione Lazio su base mensile.

Per l'andamento dell'incidentalità la fonte dati utilizzata è l'indagine nazionale Istat sull'incidentalità stradale con lesioni alle persone sul territorio della Regione Lazio per il biennio 2020-2021.

Per quanto riguarda la mobilità su strada, la fonte dati è rappresentata dai dati da scatole nere (Floating Car Data o dati FCD) di un campione di autoveicoli di dimensione stimata pari a circa il 10% degli autoveicoli circolanti nella Regione Lazio. I veicoli equipaggiati sono autoveicoli privati adibiti sia per il trasporto passeggeri che merci. La stima è fatta in base ai dati dell'Archivio Nazionale dei Veicoli gestito dalla Direzione Generale Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I dati sono pubblicati dal Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale della Regione Lazio – CEREMSS<sup>1</sup>; sono stati acquisiti ed elaborati al fine di calcolare un indicatore complessivo delle percorrenze riferite al campione di veicoli esaminato sulla rete stradale principale del Lazio<sup>2</sup>.

L'andamento mensile dei livelli di mobilità e di incidentalità è stato esaminato sia considerando i due fenomeni lungo tutto l'arco della giornata sia considerando quattro fasce orarie: quella mattutina dalle 06:00 alle 11:59, quella pomeridiana dalle 12:00 alle 17:59, quella serale dalle 18:00 alle 23:59, e quella notturna dalle 00:00 alle 05:59.

Si è considerato come base di riferimento il mese di gennaio 2020, tutti gli altri indici sono calcolati rispetto a questo mese. Posto pari a 100 il livello di mobilità o di incidentalità nel Lazio nel mese di gennaio 2020, i numeri indice inferiori a 100 indicano una diminuzione rispetto a tale mese, quelli maggiori di 100 un aumento.

La Figura 1 riporta l'andamento mensile dei livelli di incidentalità e di mobilità nel Lazio con riferimento a tutta la giornata. Si osserva come il traffico stradale abbia subito una significativa riduzione, sino al 60%, nel periodo marzo-aprile 2020, in corrispondenza del lockdown dovuto alla pandemia COVID-19, cui è seguita però una ripresa della mobilità con tassi di crescita elevati. L'incidentalità ha un andamento simile con una contrazione fino all'80% nell'aprile 2020. Nel mese di agosto 2021, il traffico ha subito una riduzione di oltre il 30%, corrispondente alla stagione estiva delle vacanze, seguita da una ripresa a partire dal successivo mese di settembre. Un andamento opposto è osservato nel mese di agosto 2020, dove, verosimilmente, l'allentamento graduale delle misure di contenimento della pandemia ha portato a una maggiore mobilità.

---

<sup>1</sup> Infoblu - Elaborazione i QMap si trovano alla seguente pagina:

<https://ceremsslazio.astralspa.it/ceremss/DatiStatistiche/FCD>

<sup>2</sup> La rete stradale di riferimento è quella del TMC (Traffic Message Channel). Sul sito ufficiale del CCISS è possibile ottenere maggiori informazioni sul Glossario e scaricare i file che costituiscono il TMC:

<https://www.cciiss.it/web/cciss/database-rds-tmc>

In generale, l'andamento degli incidenti segue quello del traffico stradale. I livelli di incidentalità aumentano e diminuiscono proporzionalmente ai livelli di mobilità. Tuttavia, nel mese di agosto 2020 si è registrata una diminuzione degli incidenti, nonostante si osserva un aumento del traffico stradale.

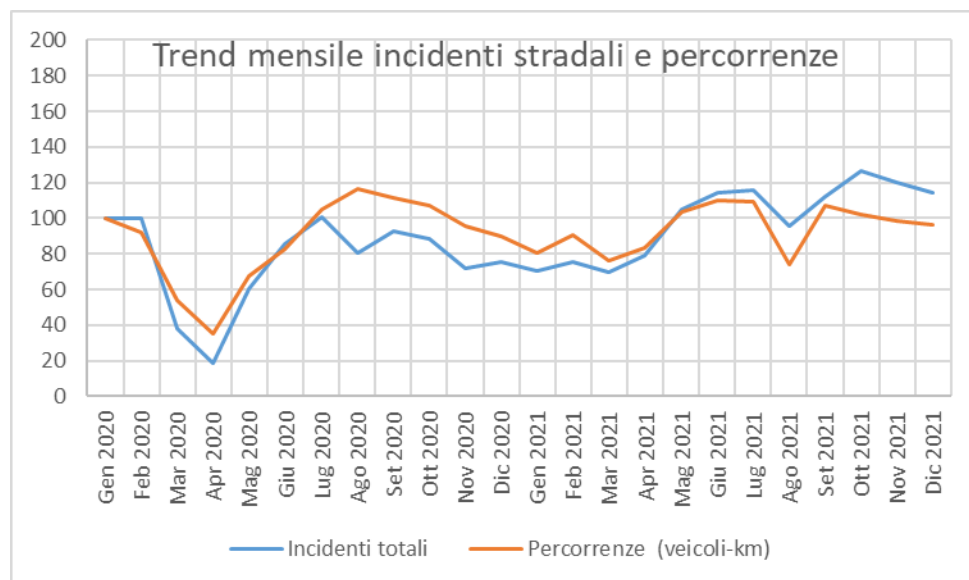


Figura 1 – Andamento della mobilità e dell'incidentalità stradale nel Lazio (Elaborazione CTL su dati CEREMSS Lazio. Base 100 = Gennaio 2020)

Sono proposti di seguito i grafici relativi all'andamento dell'incidentalità e della mobilità rispetto alle quattro fasce orarie considerate.

Durante la fascia mattutina (Figura 2), nel periodo luglio 2020 - luglio 2021, i livelli di traffico sono in media superiori a livello di traffico osservato nel gennaio 2020, mentre i livelli di incidentalità nello stesso periodo sono sempre inferiori al livello osservato di riferimento. Dopo luglio 2021, i due andamenti si sovrappongono con entrambi i livelli lievemente superiori al livello pre-pandemico. La mattina i livelli di mobilità sono superiori ai livelli d'incidentalità. Questo si traduce in un rischio d'incidente (incidenti per chilometri percorsi) inferiore rispetto al rischio di gennaio 2020 durante tutto il biennio in esame<sup>3</sup>.

Nella fascia pomeridiana (Figura 3), gli andamenti sono molto simili a quelli osservati considerando tutta la giornata. L'andamento dei livelli d'incidentalità rispetto a gennaio 2020 è molto simile, in alcuni periodi quasi sovrapposto, all'andamento dei livelli di mobilità. Questo si traduce in un rischio d'incidente prossimo al rischio d'incidente osservato a gennaio 2020. Da settembre 2021 a dicembre 2021, si osserva un aumento significativo del numero di incidenti, nonostante il livello di traffico rimanga quasi costante.

Nelle ore serali (Figura 4), i livelli di mobilità sono quasi sempre inferiori al livello pre-pandemico, mentre i livelli d'incidentalità risultano superiori nel mese di luglio 2020 e a partire da maggio 2021. In un primo periodo i due andamenti sono molto simili. A partire da maggio 2021 il livello d'incidentalità è sempre superiore al livello di gennaio 2020. Salvo per il mese di agosto 2020, la sera i livelli di incidentalità sono superiori ai livelli di mobilità. Questo andamento indica un rischio d'incidente superiore rispetto al rischio di gennaio 2020.

L'incidentalità notturna (Figura 5) ha un andamento molto variabile, con grandi oscillazioni tra -80% e +80%. Tra novembre 2020 e maggio 2021 viene istituito in tutt'Italia un coprifuoco dalle 22:00 alle 5:00 con

<sup>3</sup> Si assume qui che i livelli di mobilità del campione dati in esame siano rappresentativi di tutta la mobilità regionale.

chiusura di bar e ristoranti alle 22:00. Questo si riflette molto chiaramente nei dati con una evidente flessione sia nei livelli di mobilità che nei livelli di incidentalità. Durante il periodo con maggiori restrizioni alla mobilità, in particolare notturna, i livelli di incidentalità notturna sono risultati essere inferiori ai livelli di mobilità nello stesso periodo. Al di fuori di questo periodo, cioè prima di marzo 2020 e dopo maggio 2021, i livelli di incidentalità notturna sono superiori a quelli di mobilità. Di conseguenza durante le restrizioni imposte il rischio di incidente è stato inferiore rispetto al rischio di gennaio 2020, mentre fuori dalle restrizioni il rischio d'incidente è stato superiore.

Riassumendo, in generale, nel periodo con maggiori restrizioni alla mobilità il rischio di incidente è inferiore ai valori di gennaio 2020 in tre delle fasce orarie considerate: mattina, pomeriggio e notte. Nelle stesse fasce, il rischio d'incidente è superiore nei periodi senza restrizioni o con restrizioni limitate. Tale comportamento non si osserva per la fascia serale (18:00-23:59), durante la quale anche nel periodo pandemico il rischio d'incidente è risultato essere superiore ai livelli pre-pandemici di gennaio 2020.

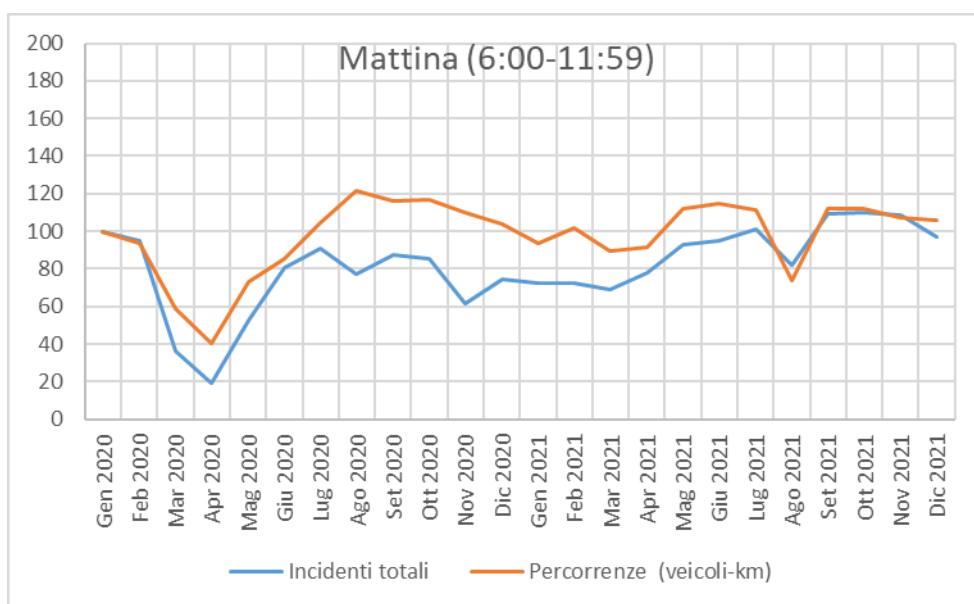


Figura 2– Andamento della mobilità e dell'incidentalità stradale nel Lazio nelle ore mattutine (Elaborazione CTL su dati CEREMSS Lazio. Base 100 = Gennaio 2020)

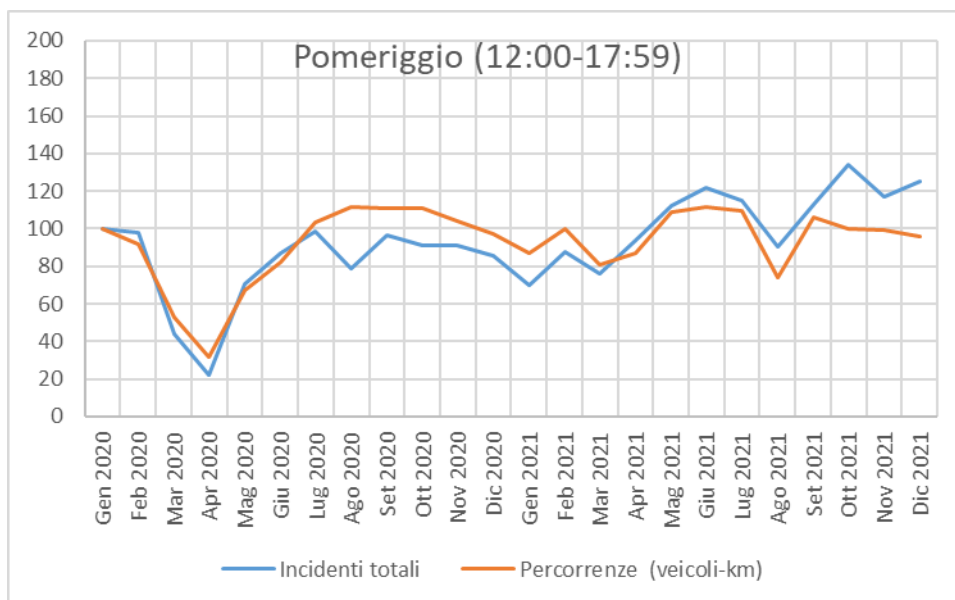


Figura 3– Andamento della mobilità e dell'incidentalità stradale nel Lazio nelle ore pomeridiane (Elaborazione CTL su dati CEREMSS Lazio. Base 100 = Gennaio 2020)

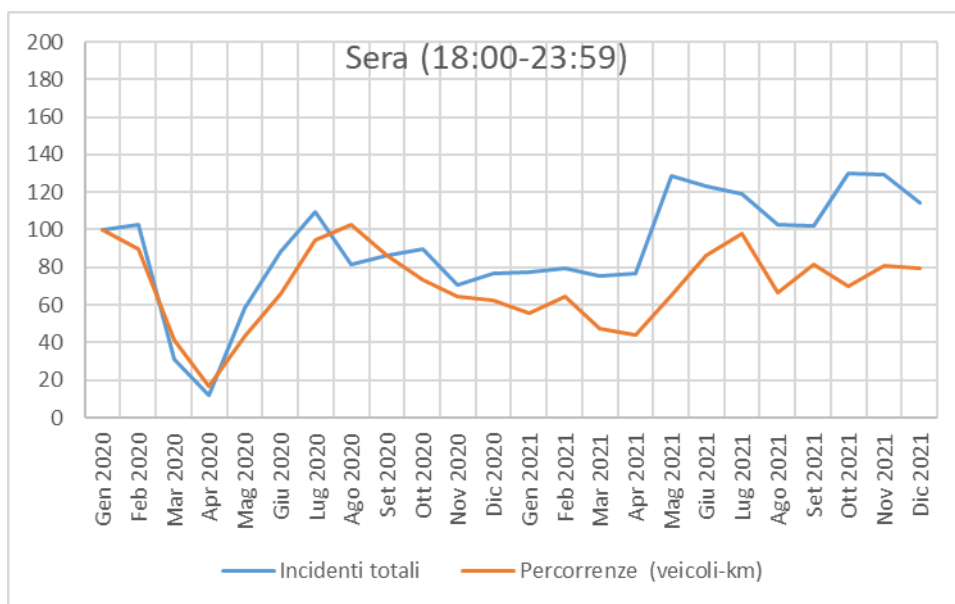


Figura 4– Andamento della mobilità e dell'incidentalità stradale nel Lazio nelle ore serali (Elaborazione CTL su dati CEREMSS Lazio. Base 100 = Gennaio 2020)

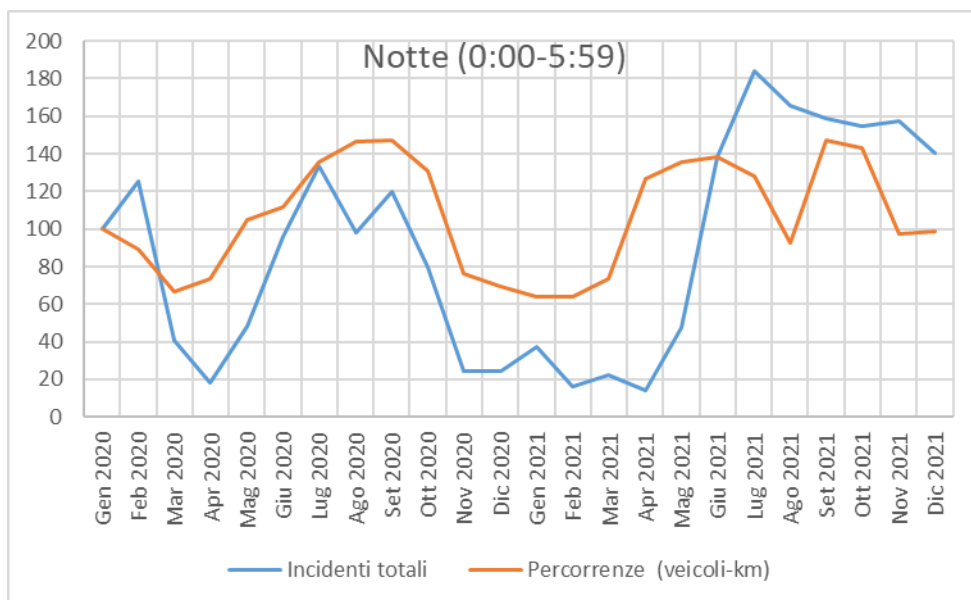


Figura 5– Andamento della mobilità e dell'incidentalità stradale nel Lazio nelle ore notturne (Elaborazione CTL su dati CEREMSS Lazio. Base 100 = Gennaio 2020)