

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

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

Programmazione Strategica 2021

Obiettivo Operativo

Miglioramento delle statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali,
anche con riferimento alla tipologia di strada,
e produzione di un rapporto che analizzi la distanza con l'obiettivo
previsto all'interno dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite
e indichi strategie di intervento mirate alla riduzione dell'incidentalità

Pillole Informative sull'incidentalità stradale

Indice delle Pillole

ISTAT - Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Welfare Servizio Sistema Integrato Salute, Assistenza e Previdenza	Pag.	2
ACI - Area Professionale Statistica	“	4
INAIL - Direzione Centrale Consulenza Statistico Attuariale	“	7
INAIL - Direzione Centrale - Dipartimento Innovazioni Tecnologiche e Sicurezza degli Impianti, Prodotti e Insediamenti Antropici	“	8
Associazione “Sotto gli occhi di Elena”	“	9
Ansvisa - Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali e sui Sistemi di Trasporto Rapido di Massa	“	11
Ctl - Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica Università “Sapienza”	“	13
MIMS - Ufficio di Statistica	“	22

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

Pillole Informative su
“Incidenti stradali in Italia (Sintesi)”

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

- Nel contesto della crisi sanitaria ed economica esplosa nel 2020, la mobilità e l'incidentalità stradale hanno subito cambiamenti radicali, con possibili effetti che in parte investiranno anche il prossimo futuro. Nel 2020 si rileva un decremento, mai registrato prima, di incidenti stradali e infortunati coinvolti. I periodi di *lockdown* imposti dai decreti governativi per contenere la diffusione dei contagi hanno determinato il blocco quasi totale della mobilità e della circolazione da marzo a maggio inoltrato e successivamente anche nei mesi invernali, per contrastare la seconda ondata pandemica, influenzando in maniera determinante sull'incidentalità stradale.
- Nel 2020 sono stati 2.395 i morti in incidenti stradali in Italia (entro 30 giorni dall'evento), in calo del 24,5%, e 159.249 i feriti (-34%). Gli incidenti sono stati 118.298, in drastica diminuzione rispetto al 2019 (-31,3%). Anche i feriti gravi risultano in forte diminuzione rispetto al 2019, ne sono stati registrati 14.102, con un calo del 20%, più contenuto rispetto a quelli delle vittime e dei feriti nel complesso. Il rapporto tra feriti gravi e decessi si attesta a 5,9, di poco superiore ai valori medi registrati nel quinquennio precedente, prima dell'era Covid-19.
- Le vittime si riducono nel 2020, rispetto al 2019, per tutti gli utenti della strada. Per gli occupanti di mezzi pesanti (117; -14,6%), motociclisti (586; -16,0%) e pedoni (409; -23,4%) si registrano i cali più contenuti. Tra gli altri utenti, le vittime su autovetture diminuiscono del 27,9% (1.018), quelle su ciclomotori del 33% (59), i ciclisti registrano, infine, una variazione pari a -30,4% (176). Nel 2020 si rileva anche la prima vittima su monopattino elettrico.
- Rispetto al 2010 e 2001, anni di benchmark per le due ultime decadi sulla sicurezza stradale, i motociclisti sono gli utenti della strada a mostrare, nel 2020, i guadagni più contenuti, in termini di vittime sulle strade (variazione % 2020/2010: -38,3%; variazione % 2020/2001: -30,9%;). I ciclisti fanno registrare invece diminuzioni rispettivamente pari a -33,6% e -51,9%, mentre i pedoni -34,1% e -60,4%. Le classi di utenti che presentano i maggiori guadagni in termini di riduzione della mortalità sono quelle di ciclomotoristi e degli automobilisti, tali traguardi raggiunti sicuramente per una molteplicità di fattori, tra i quali la sensibilizzazione ai giovani ad un corretto utilizzo del casco e dei dispositivi di sicurezza e per i notevoli progressi della tecnologia messa in campo per la costruzione di dispositivi di sicurezza dei veicoli.
- La struttura per età e genere dei deceduti nel 2010 e nel 2020 mostra come l'età delle vittime continui ad aumentare sistematicamente nel tempo, con proporzioni più elevate di individui nelle fasce di età mature e anziane rispetto al 2010, in relazione all'invecchiamento della popolazione.
- La distribuzione dei tassi di mortalità stradale per età, calcolati sulla popolazione residente, conferma ancora lo svantaggio delle classi di età più giovani (20-29 anni) e degli individui ultrasessantenni: il tasso specifico di mortalità più elevato è nella classe di età 80-84 anni (78,2 ogni milione di abitanti) e tra i più giovani nella classe 20-24 anni (60,8 ogni milione di abitanti).
- Una nota particolarmente negativa nel 2020, a fronte di un drastico calo delle vittime in incidente stradale, è rappresentata dall'aumento delle morti tra i bambini. Sono 37 quelli tra 0 e 14 anni che hanno perso la vita in incidenti stradali (35 nel 2019). In particolare, nella classe di età 5-9 anni le vittime salgono da 4 a 10 e nella classe 10-14 anni da 14 a 19.
- Il calo degli incidenti interessa tutti gli ambiti stradali; la flessione più consistente si registra sulle autostrade (-39,9%), seguono le strade urbane (-31,7%) e quelle extraurbane (-27,5%). Le vittime scendono del 37,1% sulle autostrade (195), del 25,7% sulle strade extraurbane (1.139) e del 20,3% sulle strade urbane (1.061).
- Anche nella Ue27 il numero delle vittime di incidenti stradali diminuisce drasticamente, -17,2% rispetto all'anno precedente. Complessivamente, nel 2020 sono state quasi 19mila contro 22.763 del 2019. Nel confronto tra il 2020 e il 2010 (anno di *benchmark* per la sicurezza stradale) i decessi si riducono del 36,5% in

Europa e del 41,8% in Italia. Ogni milione di abitanti, nel 2020 si contano 42,3 morti per incidente stradale nella Ue27 e 40,3 nel nostro Paese, che passa dal 16° al 12° posto della graduatoria europea.

■ Tra le cause più frequenti si confermano la distrazione alla guida, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata (nel complesso il 40,2%). Le violazioni al Codice della Strada risultano in diminuzione rispetto al 2019; calano, però, in misura minore rispetto alla media, tra le principali, le sanzioni per velocità, inosservanza della segnaletica, uso del casco e delle cinture, norme di comportamento dei ciclisti.

Pillole informative dell'ACI
Automobile club d'Italia (ACI) - Area Professionale Statistica

Pillole informative su
“Incidenti stradali in Europa”
a cura del Dr. Alessandro Vasserot

- **Durante il 2020 nell'Unione Europea (UE)** 18.849 persone hanno perso la vita a seguito di incidente stradale, 10.842 in meno **rispetto al 2010**, con una **diminuzione del 37%**. Se l'obiettivo UE 2010-2020 fosse stato raggiunto ci sarebbero dovuti essere 4.004 morti in meno.
- Si sono verificati 56.305 decessi in meno sulle strade dell'UE nel decennio appena trascorso rispetto a quelli che ci sarebbero stati se ogni Stato membro avesse continuato a registrare ogni anno lo stesso numero di vittime del 2010.
- 33.784 vite in più avrebbero potuto essere salvate se fosse stata mantenuta la riduzione annuale del 6,7%, e l'obiettivo UE di dimezzamento delle vittime della strada fosse stato quindi raggiunto.
- Solo uno Stato membro dell'UE ha raggiunto l'obiettivo e ha persino fatto meglio: la Grecia, con una riduzione del 54% delle vittime della strada rispetto al 2010.
- Portogallo, Spagna, Croazia, Belgio, Slovenia, Italia, Lituania, Bulgaria, Danimarca, Austria e Ungheria hanno registrato un calo al di sopra della media UE (37%), mentre gli altri paesi hanno migliorato in misura minore. Il progresso più lento è stato nei Paesi Bassi con una diminuzione del 5%.
- **L'Italia, con 2.395 decessi nel 2020 contro i 4.114 del 2010 (-41,78%), si colloca in 7a posizione** nella classifica dei Paesi più virtuosi.
- **Il tasso di mortalità stradale (numero di morti per milione di abitanti) in EU è di 42,4**. La Svezia è il paese con il più basso tasso di mortalità (19,8), **in Italia nel 2020 si registrano 40,2 morti per milione di abitanti** (erano 69,5 nel 2010); meglio di noi anche Spagna (28,9), Germania (32,8) e Francia (39).

Pillole informative su
“Incidentalità stradale sulla Rete Viaria principale nel triennio 2017 -2019”
a cura della Dr.ssa Alessia Grande

- In questo contributo verranno analizzati i dati relativi alla media del triennio 2017-2019. Infatti l’Italia ha optato per la scelta della media del triennio 2017-2019 per monitorare correttamente i progressi di sicurezza stradale nel decennio 2020-2030
- La rete stradale considerata consta di circa 55.045 chilometri di strada di cui il 13,7% con caratteristiche autostradali (autostrade, diramazioni, tangenziali, raccordi, trafori).
- Nel periodo 2017-2019 in Italia, nella rete stradale analizzata, sono stati rilevati in media ogni anno 36.826 incidenti, con 1.322 morti e 59.216 feriti. Gli incidenti verificatisi sulla rete stradale principale nel triennio 2017-2019 hanno rappresentato il 21,3% del totale mentre il numero di morti è stato pari al 40,1% del totale.
- Nel triennio 2017-2019 sono stati registrati in media 1.322 **decessi**, 340 in meno rispetto al 2010: si deve ricordare che nel 2018 ci furono 43 vittime del crollo del Ponte Morandi, al netto di questi morti, i decessi in meno in confronto al 2010 sarebbero 354 con una flessione del 21,3%.
- Nel triennio in media in confronto al 2010 sono stati registrati 10.034 incidenti totali in meno, 333 incidenti mortali in meno con un risparmio di 340 vite umane e 16.771 feriti, ma siamo ancora ad una percentuale di riduzione della mortalità del 20,4% sulla rete viaria principale, ben lungi dal dimezzamento auspicato nel 2020.
- In confronto al 2010 nell’intero decennio fino al 2019, risultano complessivamente 81.465 incidenti in meno, con 2.702 vittime evitate e 133.366 feriti in meno.

- Il maggior numero di incidenti ha avuto luogo nel **mese** di luglio sia sulle autostrade che sulle strade extraurbane. Il mese con più numero di morti è stato **giugno** relativamente alle **autostrade** (30 vittime in confronto alle 25 medie mensili, +20%) e **luglio** per le **strade extraurbane** con 110 morti.
- Riguardo alla ripartizione di **incidenti per tipo di strada**, autostrada e strada extraurbana, si è rilevato che in media circa il 25% si è verificato sulle autostrade ed il restante 75% sulle strade extraurbane. Considerando gli **incidenti per km**, in media dal 2017 al 2019 sono avvenuti 2 incidenti ogni 3 km (0,67 incidenti/anno per km) di cui 1,22 sulle autostrade e 0,58 sulle strade extraurbane.
- **Gli incidenti che hanno causato morti** in media nel triennio 2017-2019 sono stati 1.182, riportando una contrazione del 22% rispetto al 2010; è pari a 3,2% la quota media degli incidenti con morti sul totale degli incidenti. Il 78% degli incidenti mortali è avvenuto in media sulle strade extraurbane.
- Riguardo **all’indice di mortalità a livello provinciale**, sono stati rilevati valori a due cifre superiori all’11% nelle Province di Foggia, Matera e Campobasso, in confronto ad un indice medio nazionale pari a 3,6%.
- Dall’elaborazione dei dati, basandosi su **medie mobili su 5 km consecutivi** è possibile estrapolare le tratte più significative per numero di incidenti, numero di incidenti mortali, coinvolgimento di ciclomotori e motocicli (PTW), coinvolgimento di biciclette, investimento di pedoni.
- Nel triennio 2017-2019 sulla rete viaria principale sono stati mediamente **geolocalizzati** l’86,8% degli incidenti; con riferimento agli eventi mortali l’87,5% degli incidenti o l’88,2% dei decessi. Nel 2020, grazie anche alle particolari circostanze dell’anno ed all’impegno profuso in diversi modi (correzioni manuali, georeferenziazione di un’ulteriore porzione di rete stradale, nuova procedura di recupero coordinate da parte di ACI) sono stati georeferenziati il 96% degli incidenti o il 99% dei casi mortali.

**Pillole informative su
“Veicoli coinvolti in incidente stradale nel triennio 2017 -2019”**

*a cura della Dr.ssa Lucia Pennisi
e del Dr. Alessandro Vasserot*

- **L'integrazione della rilevazione statistica degli incidenti stradali con alcuni dati riguardanti i veicoli coinvolti, desunti dal Pubblico Registro Automobilistico** permette approfondimenti sull'incidenza del fattore veicolo in caso di incidente stradale. Il link fatto sulla base del numero di targa restituisce un risultato nel 98% dei casi; i veicoli per cui complessivamente si ottengono i dati sono circa 83%.
- **I veicoli con targa estera** sono più di 5000 l'anno e rappresentano mediamente il 2% dei veicoli coinvolti in incidente. La maggior parte dei veicoli con targa estera sono autovetture (70%) mentre i veicoli merci pesano per il 16% circa e rappresentano il 5% dei veicoli merci coinvolti. I Paesi maggiormente rappresentate sono: Germania, Romania, Svizzera, Francia, Bulgaria e Polonia.
- **L'indice di mortalità (morti per 100 incidenti) a bordo di Autovetture cresce all'aumentare dell'età dell'auto:** se nei primi 3 anni di vita del veicolo si registrano 3,5 decessi ogni 1000 veicoli coinvolti, nei successivi 5 anni l'indice sale a 4,6 e dopo i 10 anni è mediamente pari a 8,7 morti ogni 1000 auto coinvolte. L'anzianità media del parco autovetture italiano è di 11 anni e 10 mesi e solo il 14% di autovetture ha fino a 3 anni di vita.
- Differenze più rilevanti si apprezzerrebbero ove fosse disponibile la stima delle percorrenze medie annue dei veicoli anche in base all'anzianità. Si stima infatti che fatta 100 la percorrenza media annua delle autovetture in complesso, le auto fino a 3-4 anni di vita percorrono almeno il doppio dei km, da 5 a 8-9 anni le percorrenze medie sono comunque superiori alla media mentre dopo i 10-11 anni decrescono rapidamente e la media per auto con più di 10 anni di vita è pari a 55.
- Senza tener conto della dinamica e delle responsabilità dell'incidente, **l'analisi incrociata tra i deceduti per modalità di trasporto e la controparte dell'incidente** mette chiaramente in evidenza chi nell'impatto prevalentemente subisce – pedoni, ciclisti, utenti delle 2 ruote a motore – e chi invece prevalentemente “provoca” i decessi, misurando le differenze.
- Di particolare interesse la suddivisione dei veicoli merci tra veicoli leggeri (LDV) e pesanti (HGV). Incrociando la modalità di trasporto del deceduto e il veicolo controparte nell'incidente risulta che tra i deceduti a bordo di veicolo merci l'11% era su un veicolo pesante mentre tra gli altri deceduti in impatti con veicoli merci, nel 36% dei casi il veicolo era un industriale pesante.
- **Per i veicoli merci pesanti l'indice di mortalità aumenta sensibilmente dopo i 5 anni di vita,** passando da 4,3 a 9 morti per 1000 veicoli coinvolti. L'anzianità dei veicoli per il trasporto merci in Italia è mediamente pari a 18 anni e 6 mesi mentre il 14% di veicoli ha meno di 5 anni di età
- Tra i veicoli solitamente conteggiati come **veicoli merci il 13% sono autoveicoli speciali.** Tra questi i più numerosi sono i veicoli isotermici, quelli per il trasporto rifiuti, le ambulanze, gli autocaravan. Nel 60% dei casi questi mezzi sono coinvolti in incidente in ambito urbano, nel 28% dei casi su strade extraurbane e nel 13 % in autostrada.

Pillole informative dell'INAIL

**Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro
Direzione Centrale Consulenza Statistico Attuariale**

Pillole informative su “Infortuni sul lavoro con mezzo di trasporto coinvolto” denunciati all'INAIL Il quadro statistico

a cura della Dr.ssa Adelina Brusco, del Dott. Andrea Bucciarelli e della Dr.ssa Liana Veronica

- Nel 2020 le denunce di infortuni sul lavoro avvenuti con il coinvolgimento di un mezzo di trasporto (brevemente stradali) sono state 58.210, in sensibile calo rispetto agli anni precedenti in cui si sono superate le 90 mila unità. Tra il 2019 e il 2020, la contrazione è stata del -37,4%; il drastico calo è stato determinato dalla pandemia da coronavirus che ha influito in maniera incisiva sull'esposizione al rischio di infortunio sul lavoro, per la chiusura inizialmente totale e successivamente parziale delle attività non necessarie e per il collocamento di molti lavoratori in smart working.
- La limitazione della circolazione stradale nel 2020 ha favorito la contrazione degli infortuni in itinere, che rappresentano oltre i tre quarti degli stradali, passati dai quasi 74 mila casi del 2019 ai 45 mila del 2020 (-38,9%). Un calo significativo si registra anche per gli infortuni stradali in occasione di lavoro che sono diminuiti del 31,8%: da 19 mila casi del 2019 ai 13 mila del 2020.
- L'incidenza degli infortuni stradali sul complesso delle denunce nel corso del 2020 ha subito una contrazione: dal 14% del periodo 2016-2019 al 10% del 2020.
- I dati provvisori relativi ai primi otto mesi del 2021 – in un contesto di gradualità nella ripresa delle attività economico-sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia e con ancora parte dei lavoratori in smart working – evidenziano un sensibile aumento delle denunce di infortuni stradali rispetto al pari periodo 2020 (+21,5%, media del +22,1% per i casi in itinere e del +19,3% di quelli in occasione di lavoro), restando pur tuttavia ben al di sotto dei dati rilevati due anni prima, nel 2019 ante-pandemia (-27,6%, media del -28,6% per i casi in itinere e del -23,7% per i casi in occasione di lavoro). L'incidenza degli infortuni stradali sul totale delle denunce di infortunio tra gennaio ed agosto 2021 è pari provvisoriamente al 10%.
- Nel 2020 le vittime da infortunio sul lavoro stradale sono state 359, metà delle quali in itinere. Il decremento rispetto al 2019 è stato del 28,9% e del 39,8% rispetto al 2018, anno in cui si è registrato il peggior dato del quinquennio 2016-2020: 596 casi mortali, a seguito di diversi incidenti plurimi che hanno causato la morte contestuale di più lavoratori.
- Nel 2020 la quota di infortuni stradali mortali sul totale dei decessi denunciati si è fermata al 23,3% (negli anni precedenti superava il 40%), effetto della riduzione della circolazione stradale e di un aumento degli infortuni mortali sul lavoro (hanno raggiunto le 1.538 unità, il valore più elevato del periodo 2016-2020) dovuto ai decessi da Covid-19 (circa un terzo del totale).
- I dati provvisori relativi ai primi otto mesi del 2021 confermano come per i casi in complesso, un sensibile aumento del fenomeno infortunistico stradale rispetto ad un anno prima (+18,2%, media del +21,2% per i casi in itinere e del +15,2% per quelli in occasione di lavoro) e un forte calo rispetto al 2019 ante-pandemia (-33,6%, media del -33,3% per i casi in itinere e -33,9% per quelli in occasione di lavoro). L'incidenza degli infortuni stradali sul totale delle denunce di infortunio mortale tra gennaio ed agosto 2021 è pari provvisoriamente al 20%.

Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro
Direzione Centrale - Dipartimento Innovazioni Tecnologiche e Sicurezza
degli Impianti, Prodotti e Insediamenti Antropici

Pillole informative su
“Città metropolitane: “Gravità media” relativa agli infortuni sul lavoro
“con mezzo di trasporto coinvolto”.

a cura della Ing. Antonella Pireddu

Le misure restrittive applicate nel corso del 2020 per il contenimento della pandemia da Sars-Covid19 hanno determinato una contrazione della circolazione stradale e una riduzione degli infortuni con mezzo di trasporto coinvolto, avvenuti in itinere e in occasione di lavoro. A tale riduzione, nello stesso periodo di riferimento, risulta associata una “Gravità media” intesa come rapporto tra il numero complessivo di giorni di indennizzo e quello complessivo di infortuni denunciati più elevata. Gli incrementi più significativi di questo indice hanno riguardato il primo e il secondo trimestre 2020. Nel secondo trimestre, in particolare, si è registrato un incremento della gravità media rispetto al corrispondente periodo del 2019, in 13 città metropolitane su 14.

- Nel primo trimestre 2020 la gravità media rispetto allo stesso periodo del 2019 è aumentata nelle città metropolitane di Genova, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Messina, Catania e Cagliari;
- Nel secondo trimestre 2020 la gravità media è aumentata in 13 città metropolitane su 14, risultando nella sola area di Cagliari una lieve riduzione rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente;
- Nel terzo trimestre 2020 Torino, Milano, Venezia, Napoli, Bari, Palermo, Catania e Cagliari hanno registrato un incremento di gravità media di infortunio rispetto al 2019;
- Nel IV trimestre 2020 Torino, Napoli, Bari, Reggio di Calabria e Messina hanno registrato un incremento della gravità media di infortunio rispetto al IV trimestre 2019.

Nella maggior parte delle 14 Città Metropolitane, la gravità media per trimestre è risultata tendenzialmente decrescente fino al 2019. Nel 2020 si è assistito ad una riduzione del livello di esposizione al rischio di infortunio, probabilmente attribuibile alle restrizioni della circolazione dovute alla pandemia e ad un aggravio delle conseguenze incidentali. Quest'ultimo aspetto, che merita di essere approfondito in ulteriori studi, potrebbe essere messo in relazione a volumi di traffico ridotti e a velocità delle correnti veicolari più elevate.

Pillole informative in ricordo di Elena Aubry

Gruppo spontaneo “Sotto gli occhi di Elena”

formato da 420 associazioni motociclistiche italiane sotto la bandiera di Elena Aubry, motociclista di 25 anni deceduta in un incidente stradale nel maggio 2018, qui rappresentati dall'Arch. Graziella Viviano, madre di Elena, riunitesi con lo scopo di promuovere la sicurezza stradale, mediante convegni, progetti di legge, iniziative a supporto della protezione della vita sulle strade e a sostegno delle famiglie che hanno subito un lutto legato alla incidentalità stradale.

a cura dell'Arch. Graziella Viviano e dell'Avv. Giuseppe Cappelletta

Credo sia doveroso fare una premessa che inquadri quanto di seguito verrà esposto. Ci siamo definiti e di fatto siamo un gruppo spontaneo di motociclisti quindi di cittadini “fruitori” diretti della strada, che ogni giorno la vivono e dalla quale hanno subito anche la più grande tragedia, come nel caso dell'Arch. Viviano, la perdita di un figlio. Elena Aubry, motociclista, aveva 25 anni. E' morta perdendo il controllo della sua moto per le buche, avvallamenti e cattiva ordinaria manutenzione di una tra le più importanti arterie di Roma, la Via Ostiense. Dal maggio 2018, dietro la bandiera di Elena e rappresentati da sua madre, si sono riunite 420 associazioni motociclistiche (seguite da circa 650.000 “followers” motociclisti) con lo scopo di promuovere la sicurezza stradale, mediante convegni, progetti di legge, iniziative a supporto della protezione della vita sulle strade e a sostegno delle famiglie che hanno subito un lutto legato alla incidentalità stradale

Per 3 anni consecutivi, dal 2018, abbiamo organizzato la Giornata delle Vittime della strada nella città di Roma, che nel 2020 è stata caratterizzata da una "Staffetta motociclistica" che ha coinvolto tutte le regioni italiane, ben 99 città, isole comprese, registrando gli incontri in ogni tappa, con le Istituzioni, i genitori di vittime della strada e “riportando” in interviste video, le incredibili e straordinarie realtà culturali e paesaggistiche del nostro paese. Questo tour dell'Italia si è concluso nella Capitale, nella sala della Protomoteca, al Campidoglio, con una toccante anche se “ristretta” cerimonia, obbligati da tutte le difficoltà e restrizioni del lockdown ma, unici in Italia, siamo riusciti a celebrare degnamente, per tutti i nostri Angeli, la loro giornata delle “Vittime della strada”

Sono stati promossi ben due “convegni nazionali del cittadino per la sicurezza stradale” e “idee innovative” estremamente incisive per la sicurezza del cittadino, come l'iniziativa di “segnare/evidenziare le buche” con lo spray che è arrivata in tutto il mondo, dal Giappone al Sud America, riportata da giornali di importanza mondiale come il *Times* di Londra e il secondo giornale giapponese che stampa 7,5 milioni di copie al giorno.

Tra le ulteriori iniziative di particolare rilevanza promosse dal gruppo, segnaliamo la collaborazione con lo staff del Ministro Toninelli (i ripetuti incontri diretti con il Ministro fanno parte della cronaca) per la redazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 1 Aprile 2019 recante “dispositivi stradali di sicurezza per i motociclisti (DSM)” detto anche “Decreto guardrails salva motociclisti”.

Nel 2019 è stato anche presentato dal nostro gruppo il progetto di legge di iniziativa popolare per il riconoscimento di incentivi all'acquisto degli “airbag per motociclisti”, che dopo vari iter e traversie di “cambi di governo”, è attualmente in Parlamento con la dicitura di “odg approvato al primo provvedimento utile”.

Oggi per questo ci permettiamo di offrire il nostro modesto contributo di cittadini e motociclisti per il prossimo DNSS30. Il nostro apporto deriva da un'esperienza diretta, “viva”, in quella che è la sicurezza stradale nel nostro paese, “vista” dalla parte del cittadino, che credo abbia sempre l'onere, oltre che l'onore di collaborare con le Istituzioni che di fatto rappresentano lo Stato, quindi, il cittadino stesso.

In qualità quindi di partecipanti alle attività del Gruppo Ministeriale di lavoro che ha per obiettivo “*Miglioramento delle statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali, anche con riferimento alla tipologia di strada, e produzione di un rapporto che analizzi la distanza con l'obiettivo previsto all'interno dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e indichi strategie di intervento mirate alla riduzione dell'incidentalità sulle statistiche relative dell'incidentalità stradale*”, in esso fattivamente presenti con il nostro Rappresentante, Arch. Graziella Viviano, desideriamo evidenziare e porre l'accento su alcuni argomenti e progetti da inserire e sviluppare.

In quello che viene definito dall'ONU il secondo “Pilastro” (Maggiore sicurezza di strade e mobilità), sempre con riferimento alle linee guida del “PNSS orizzonte 2030”, si pone l'accento sui seguenti interventi:

- realizzazione **effettiva** di un **catasto delle strade e accessibilità pubblica ai dati contenuti in esso**. Il catasto delle strade, già previsto dall'art. 13, comma 6, c.d.s. e attuato con D.M. L.P. del 1.06.2001 per la raccolta dei dati presso l'ANS (Archivio Nazionale delle Strade) ex art.226 c.d.s. e art.401 reg. att., potrebbe essere utilizzato per attribuire il livello di sicurezza alle strade rispetto al loro stato di manutenzione, rendendo pubblici i dati (anche attraverso APP), con un parametro di qualità tipo iRAP e EuroRAP già previsto a livello internazionale;

- **eliminazione della “frammentazione delle competenze”** che porta alla ingestibilità delle nostre strade, questione ulteriormente aggravata dalla divisione delle stesse strade in piccoli lotti appartenenti ad enti od organismi diversi, obbligando lo Stato cioè i cittadini a costi inutilmente ripetuti e elevatissimi. Si richiede quindi di accorpate intere tratte stradali, “significative” anche per estensione, sotto la gestione di un unico ente.

- istituzione di una **“Autorità Garante della Sicurezza Stradale”**, con poteri di controllo e vigilanza sulle strade e che svolga la funzione di centro di raccolta delle segnalazioni fornite dagli utenti della strada;

- realizzazione di **rotatorie in sostituzione dei tratti pericolosi**.

Molte delle proposte sopra esposte sono frutto di una nuova concezione di strada quale elemento “vivo”, “in movimento”, quindi quale “cantiere sempre aperto”, come di fatto è e andrebbe considerata una strada – (includendo quindi anche l'idea di una manutenzione ordinaria “attiva”, sempre costantemente pronta, programmata ed operativa.). Pertanto, come in un cantiere, oltre ad esserci un **responsabile “per la sicurezza” stradale (dei cittadini)** dovrebbe posizionarsi necessariamente una **cartellonistica di riferimento che obblighi l'ente gestore**, a menzionare gli organismi responsabili per quella tratta, in tutti gli aspetti anche di manutenzione ordinaria, dal verde, all'illuminazione, gestione delle acque, etc. La “trasparenza” di cui da decenni si parla, che anche qui andrebbe applicata e potrebbe dare incredibili “frutti” sotto il profilo “assunzione di responsabilità, “fattività” e, quindi, conseguentemente, “sicurezza stradale”.

Si desidera citare anche il **Pilastro 4 (utenti più sicuri)** suggerendo i seguenti interventi:

- **incentivi per l'acquisto di dispositivi di sicurezza per la protezione individuale (airbag);**

- adozione di una **specificativa normativa per la circolazione dei monopattini**, con particolare previsione di utilizzo degli stessi in aree e viabilità specifiche dell'ambito urbano e divieto di utilizzo su strade extraurbane;

- **modifica e/o integrazione della normativa vigente in materia di installazione di guardrail**, atteso che l'attuale Decreto Ministeriale del 1.04.2019 appare restrittivo in merito all'individuazione dei tratti di strada sui quali devono essere installati i guardrails con fascia di protezione per i motociclisti, dunque con fascia di copertura dei pali di sostegno della stessa infrastruttura.

- **La strada deve essere concepita**, dalla progettazione alla realizzazione, all'inserimento di ogni componente sul percorso, **pensando alla sicurezza anche degli utenti “deboli”**, siano questi pedoni, ciclisti, conducenti di monopattino o motociclisti. (Si ricorda che l'Italia è la prima nazione europea per numero di moto)

- **installazione sui veicoli di dispositivi che inibiscano l'accensione degli stessi in caso di conducente che abbia fatto uso di alcool o sostanze stupefacenti**, già utilizzati in molti Paesi europei e che dovrebbero essere obbligatori nei trasporti pubblici, scolastici e nei trasporti pesanti, a maggior ragione quelli con merce pericolosa.

Pillole informative di ANSFISA

**Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali**
**Direzione Generale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali
e sui Sistemi di Trasporto Rapido di Massa**
a cura dell'Ing. Alberto Andreoni e dell'Ing. Francesca Fattorini

L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali ha un interesse diretto nella rilevazione ed elaborazione delle statistiche inerenti l'incidentalità stradale, sia al fine di programmare l'attività di vigilanza in materia di organizzazione della manutenzione nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, sia nell'ambito delle competenze relative al decreto legislativo n. 35/2011, trasferite dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili all'Agenzia.

In particolare, l'Agenzia, ai sensi decreto-legge n. 109/2018:

- provvede alla classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti nonché alla classificazione della sicurezza della rete esistente, secondo quanto previsto dall'articolo 5 del decreto legislativo n. 35 del 2011, anche al fine di definire, con proprio provvedimento, criteri e modalità per l'applicazione delle misure di sicurezza previste dal medesimo decreto;
- effettua le ispezioni di sicurezza con le modalità previste dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 35 del 2011;
- sovrintende alla gestione dei dati secondo quanto previsto dall'articolo 7 (relazione d'incidente) del decreto legislativo n. 35 del 2011.

Il decreto legislativo si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea.

Le attività sopra descritte presuppongono la disponibilità di statistiche sull'incidentalità ed in particolare degli indicatori di incidentalità previsti dalle linee guida ministeriali adottate con DM n. 137 del 02/05/2012; questo presuppone che sia nota la localizzazione degli incidenti, preferibilmente tramite georeferenziazione. I dati infatti sono essenziali per operare la classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti (definita come l'elenco recante la classificazione in base all'incidentalità rilevata, dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni, in cui si è verificato un numero considerevole di incidenti mortali in proporzione al flusso di traffico), nonché la classificazione della sicurezza della rete esistente (definita come l'elenco recante i tratti della rete stradale esistente in funzione del loro potenziale di miglioramento della sicurezza e di risparmio dei costi connessi agli incidenti). I dati, inoltre, sono altrettanto essenziali ai fini dell'attività ispettiva, per esempio per individuare tratte stradali o punti singolari che necessitano di un'analisi puntuale.

Infine, la relazione d'incidente di cui all'art. 7 del decreto legislativo n. 35/2011, che deve essere redatta per ciascun incidente mortale, secondo la reportistica di cui all'allegato IV del citato decreto, coi dati relativi all'incidente stradale, raccolti e trasmessi, ai sensi dell'articolo 56 della legge 29 luglio 2010, n. 120, dalle forze dell'ordine e dagli enti locali. L'allegato IV comprende in particolare, oltre la localizzazione dell'incidente (eventualmente anche georeferenzata con coordinate GPS), immagini e/o diagrammi del luogo dell'incidente. La relazione è funzionale alle visite in loco che interessano la rete stradale oggetto del decreto.

A questo si aggiunga che il decreto sarà oggetto di modifica a seguito del recepimento della direttiva UE 1936/2019 che ha modificato la direttiva 2008/96/CE, il cui recepimento deve essere effettuato entro il 17 dicembre p.v.

La nuova direttiva introduce diverse novità tra le quali:

- l'ambito di applicazione che comprenderà, oltre la rete stradale transeuropea, anche le strade principali,
- la valutazione della sicurezza stradale a livello di rete in luogo delle due attuali classificazioni dell'art. 5,
- le ispezioni mirate.

In particolare, le valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete valutano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base degli elementi seguenti:

- a) in primo luogo, un'indagine visiva, in loco o con mezzi elettronici, delle caratteristiche di progettazione della strada (sicurezza intrinseca) ed
- b) un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.

Se ne deduce quindi che anche la nuova direttiva 1936/2019 mantiene la centralità del ruolo ricoperto dalla conoscenza del fenomeno dell'incidentalità a livello statistico, quale base per l'analisi di sicurezza della strada. Si evidenzia tra l'altro che la stessa direttiva fornisce le possibili componenti indicative delle valutazioni della sicurezza delle strade a livello di rete, tra le quali il numero e ubicazione degli incidenti con feriti gravi per gruppo di utenti della strada.

Tutto ciò premesso l'Agenzia ritiene essenziale accedere ai dati di incidentalità tramite un sistema strutturato che veda il coinvolgimento dei soggetti che operano nel settore (MIMS, MINT, Istat, ACI, gestori stradali, enti locali), sistema dal quale ricavare le informazioni inerenti gli indicatori di incidentalità e la relazione di incidente, in particolare immagini e/o diagrammi del luogo del sinistro, quale dato per un'analisi accurata dell'infrastruttura in termini di sicurezza stradale.

L'Agenzia intende pervenire ad un'organizzazione della raccolta, conservazione e fruizione del dato, funzionale alle attività da svolgere. A tal proposito ritiene essenziale il coinvolgimento degli attori che attualmente contribuiscono all'attuale sistema di raccolta dei dati (MINT, Ministero della Salute, MIMS, Istat, ACI), ma anche degli enti locali che saranno coinvolti nelle procedure del decreto legislativo n. 35/2011, in virtù dell'imminente modifica del recepimento della citata direttiva 1936/2019.

L'Agenzia ritiene che il sistema debba essere strutturato in modo tale da evitare il più possibile errori nella registrazione del dato, oltre ad una standardizzazione del dato stesso (per esempio delle coordinate georeferenziate), evitando la duplicazione di quanto svolto oggi, ma implementando un sistema partendo dal dialogo e dal coinvolgimento coi vari attori, coniugando le esigenze di conoscenza fenomenologica in forma più o meno aggregata dell'incidentalità, con quelle di analisi dell'incidentalità sulle varie tratte stradali per le attività ispettive in capo all'Agenzia.

Pillole informative dell'Università “La Sapienza”

CTL - Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica
a cura dell'Ing Davide Shingo Usami, Ing. Anastasia Azarko, Ing. Massimo Robibaro

Progetto ESRA - Risultati per l'Italia

ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes) è un'iniziativa congiunta di istituti di sicurezza stradale, centri di ricerca, servizi pubblici e sponsor privati di tutto il mondo. Lo scopo è raccogliere e analizzare dati comparabili sulle prestazioni della sicurezza stradale, in particolare la cultura della sicurezza stradale e il comportamento degli utenti della strada. I dati ESRA vengono utilizzati come base per un'ampia serie di indicatori di sicurezza stradale. Questi forniscono prove scientifiche per la definizione delle politiche a livello nazionale e internazionale. L'istituto VIAS di Bruxelles (Belgio) ha avviato e coordina ESRA, in collaborazione con undici partner del gruppo di coordinamento (BAST, BFU, CTL, IATSS, IFSTTAR, ITS, KFV, NTUA, PRP, SWOV, TIRF). Il cuore di ESRA è un questionario di indagine, sviluppato congiuntamente, che viene tradotto nelle versioni linguistiche nazionali. I temi trattati includono: i comportamenti dichiarati, atteggiamenti e opinioni sui comportamenti non sicuri, esperienze con le azioni di controllo e il sostegno alle politiche di sicurezza. L'indagine affronta diversi argomenti di sicurezza stradale (ad esempio, la guida sotto l'influenza di alcol, droghe e farmaci, l'eccesso di velocità, distrazione) e si rivolge agli occupanti delle auto, ai conducenti di moto e ciclomotori, ai ciclisti e ai pedoni.

Questa scheda informativa contiene i risultati principali per l'Italia della seconda edizione dell'indagine ESRA, che è stata condotta simultaneamente in 32 paesi in tutto il mondo nel 2018 ed ha coinvolto ulteriori 16 paesi nel 2019. In totale l'indagine ha raccolto dati da più di 35.000 utenti della strada. Il campione per l'Italia era di circa 1.000 utenti.

Una panoramica dell'iniziativa e altri risultati sono disponibili su www.esranet.eu.

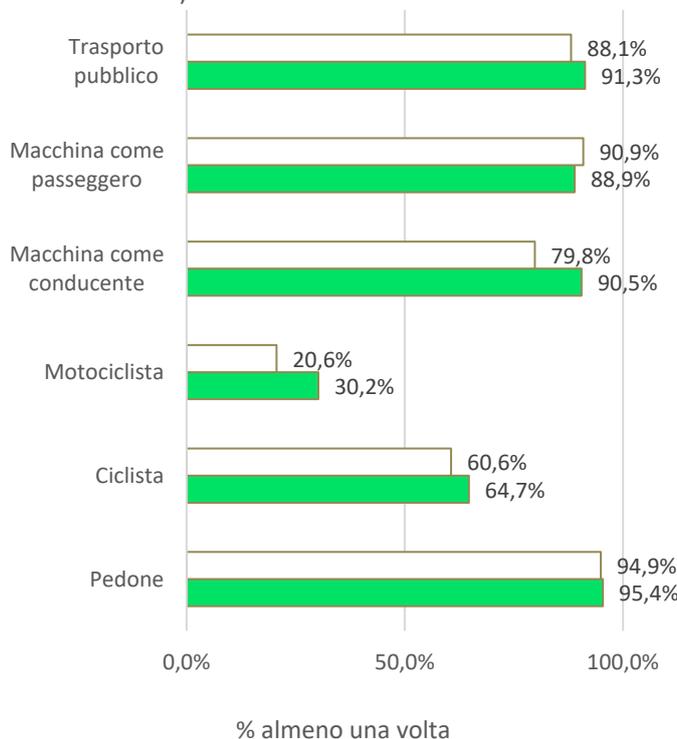
Le figure che seguono sono riprese dalla corrispondente scheda in inglese disponibile su www.esranet.eu¹. **In ogni figura l'Italia (in verde) è confrontata con la media europea ESRA2² (in bianco).**

¹ Vias institute (2019). Country fact sheet Italy. ESRA2_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute

² La media europea ESRA2 si basa sui risultati dei 20 paesi europei che hanno partecipato all'indagine ESRA2: Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Serbia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera e Regno Unito.

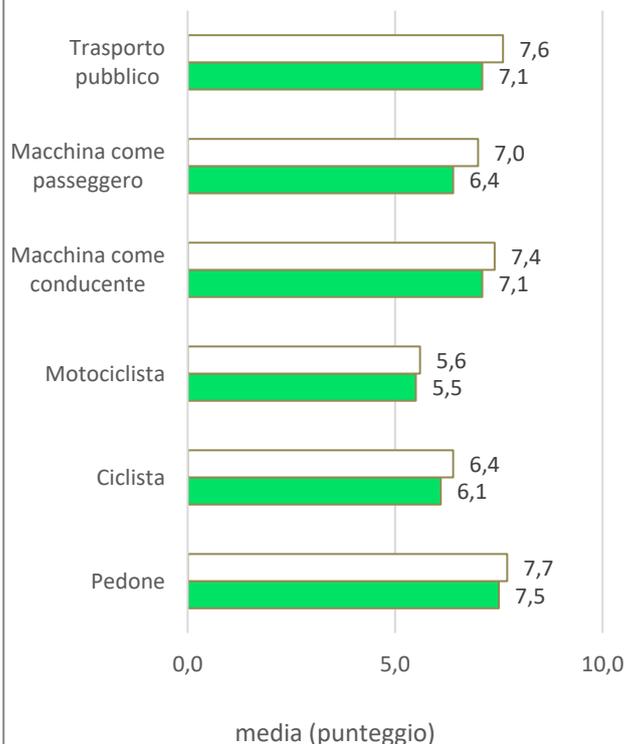
Modalità di trasporto

Nei 12 mesi passati quanto spesso Lei ha utilizzato le seguenti modalità di trasporto (scala a 5 punti da 1=mai a 5=almeno 4 giorni a settimana)



Sensazione di sicurezza

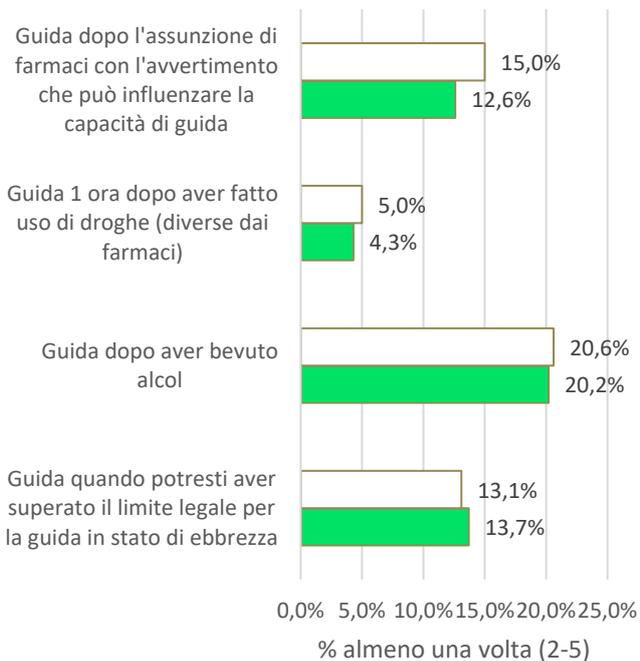
Quanto Lei si sente sicuro o insicuro quando usa i seguenti mezzi di trasporto (scala a 11 punti da 0=molto insicuro a 10=molto sicuro)



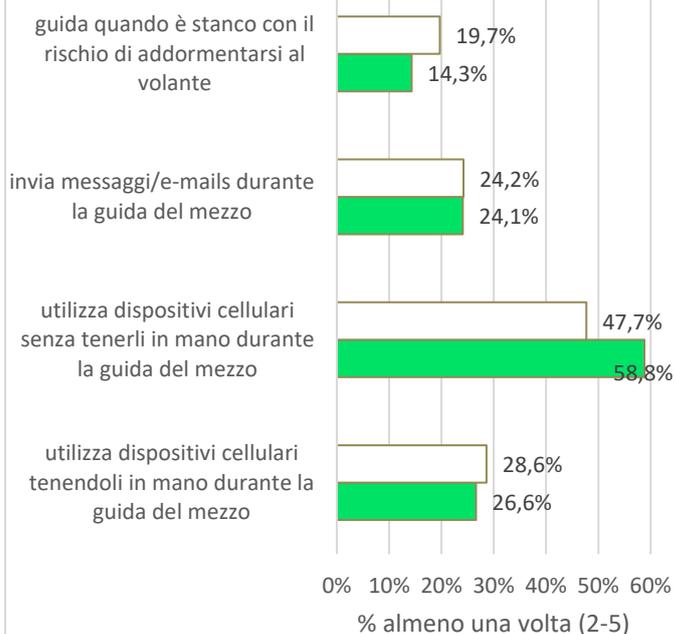
Comportamento dichiarato

Negli ultimi 30 giorni, quanto spesso Lei ha tenuto i seguenti comportamenti:

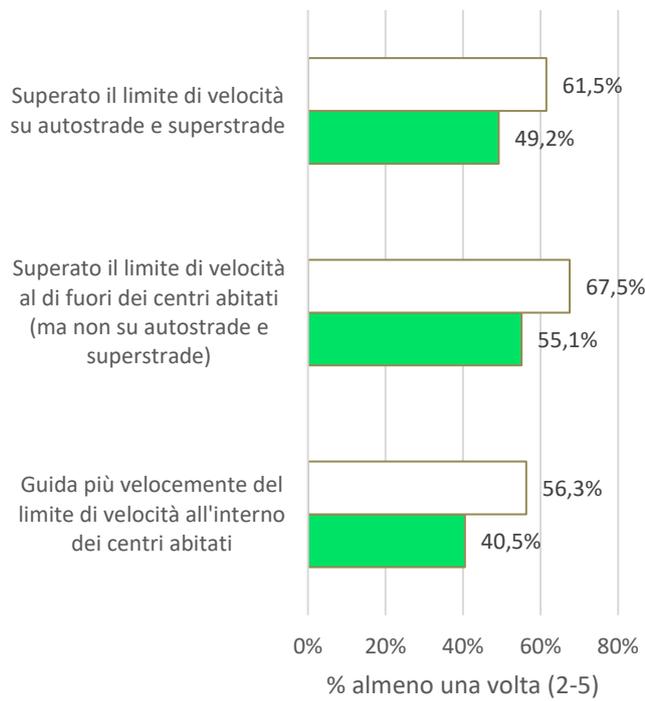
Guida sotto l'influenza come conducente



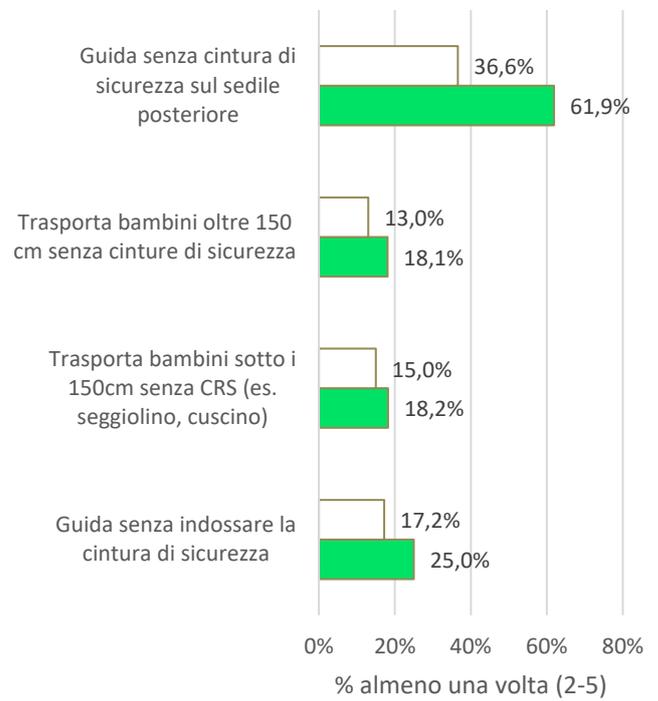
Distrazione e affaticamento come conducente



Eccesso di velocità come conducente d'auto



Cintura di sicurezza in un'autovettura

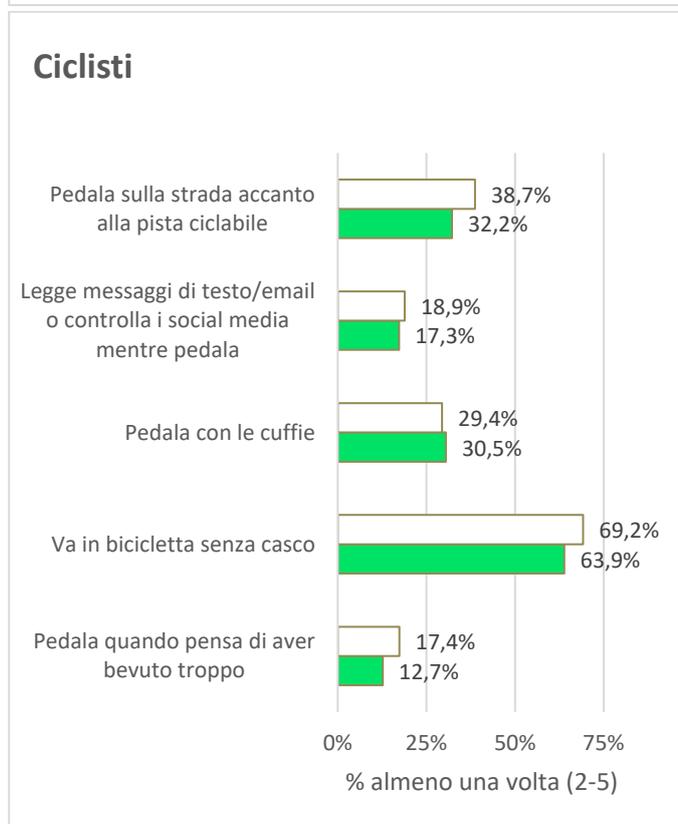
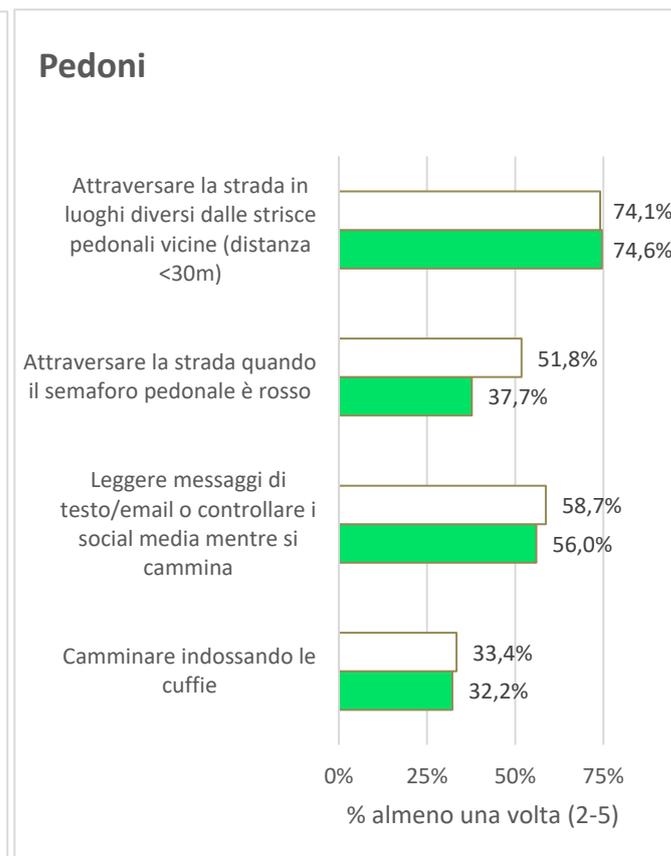
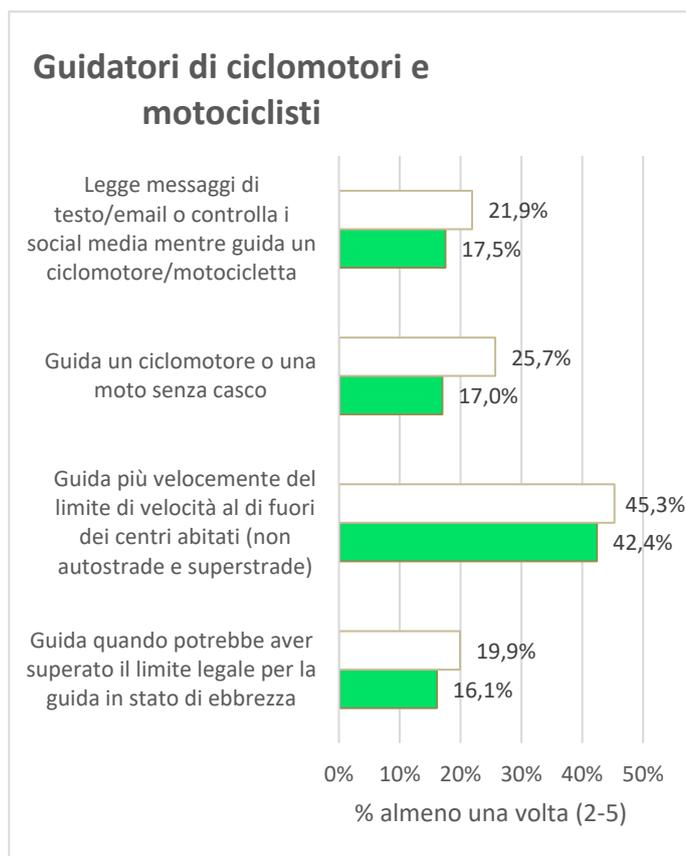


3

³ (scala a 5 punti da 1=mai a 5=(quasi) sempre)

Comportamento dichiarato

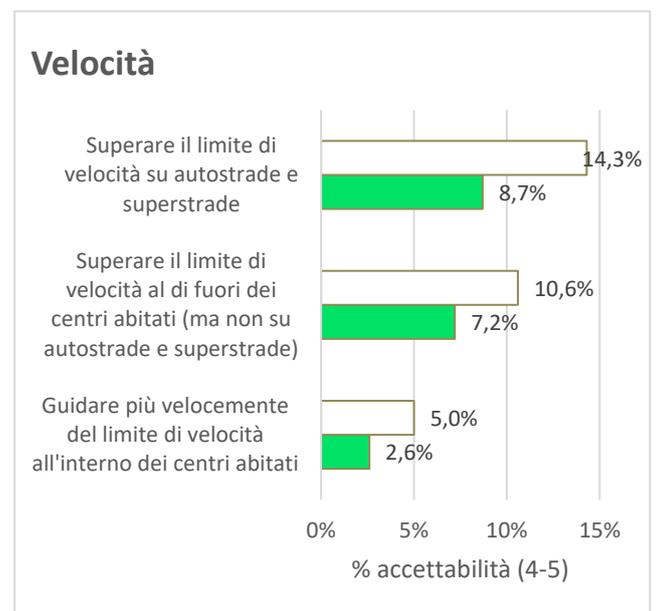
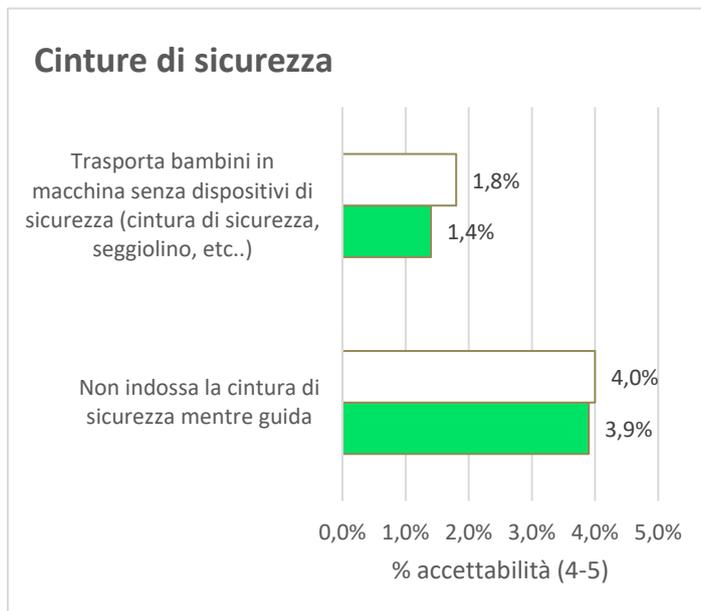
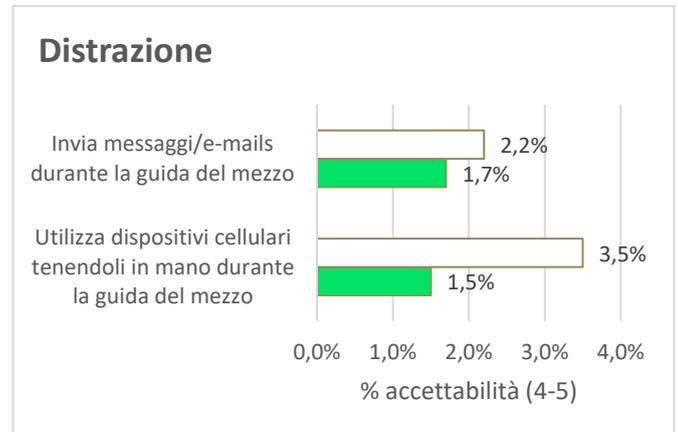
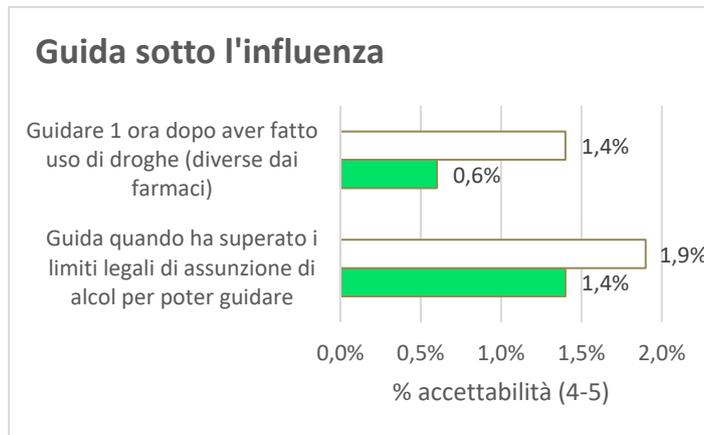
Negli ultimi 30 giorni, quanto spesso Lei ha tenuto i seguenti comportamenti:



Scala a 5 punti da 1=mai a 5(quasi) sempre

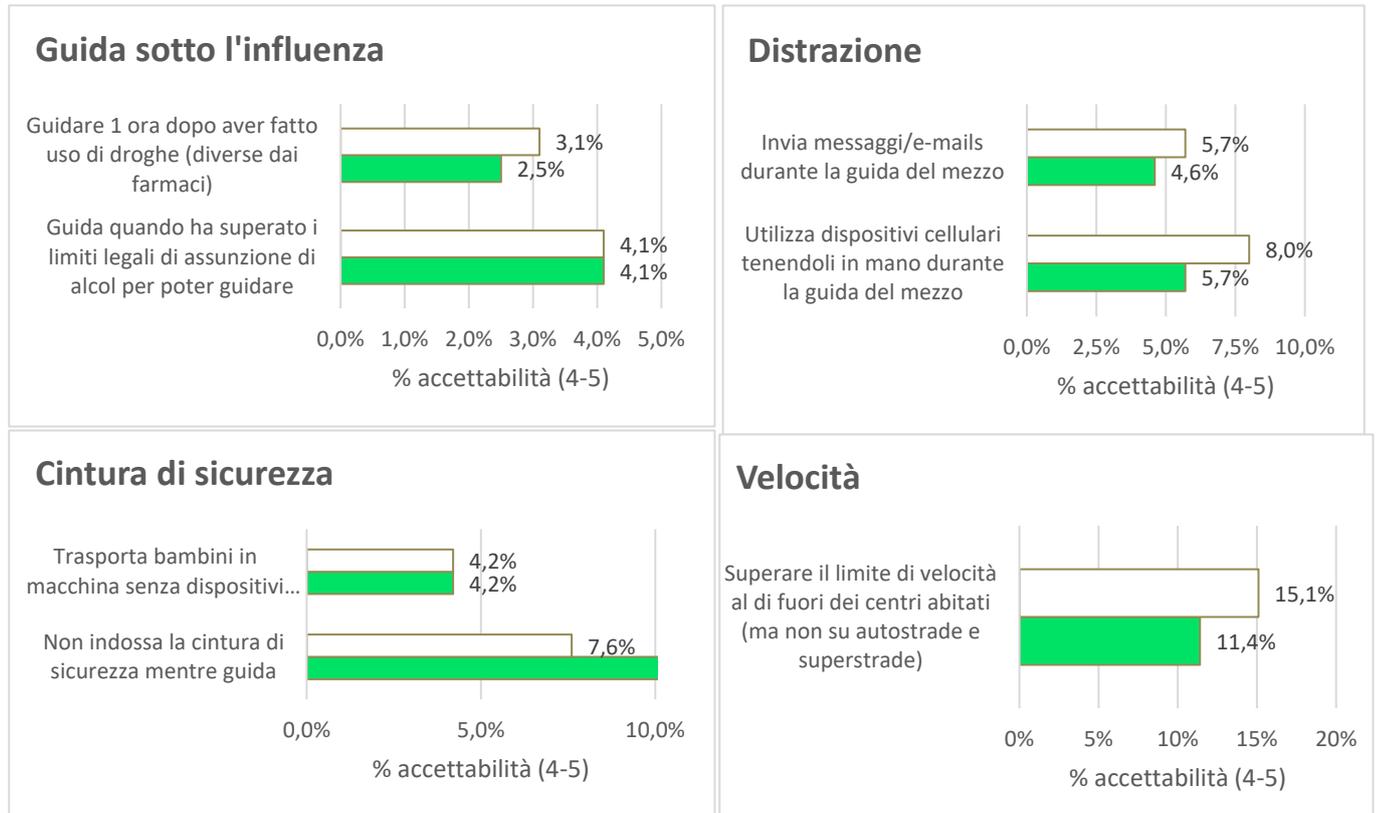
Accettabilità personale

Per te, è accettabile o inaccettabile se un guidatore..? (scala a 5 punti da 1=inaccettabile a 5=accettabile)



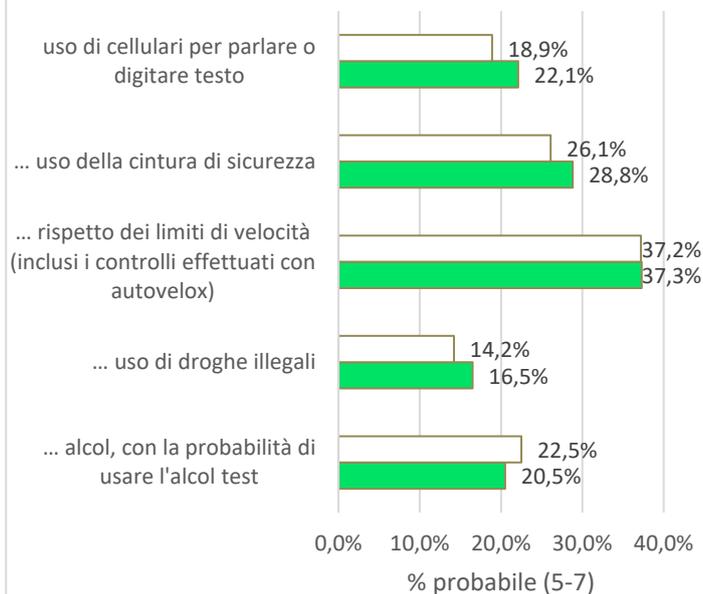
Accettabilità degli altri

Per la maggior parte delle persone del luogo in cui risiedi, è accettabile o inaccettabile se un guidatore di automobile...? (scala a 5 punti da 1=inaccettabile a 5=accettabile)



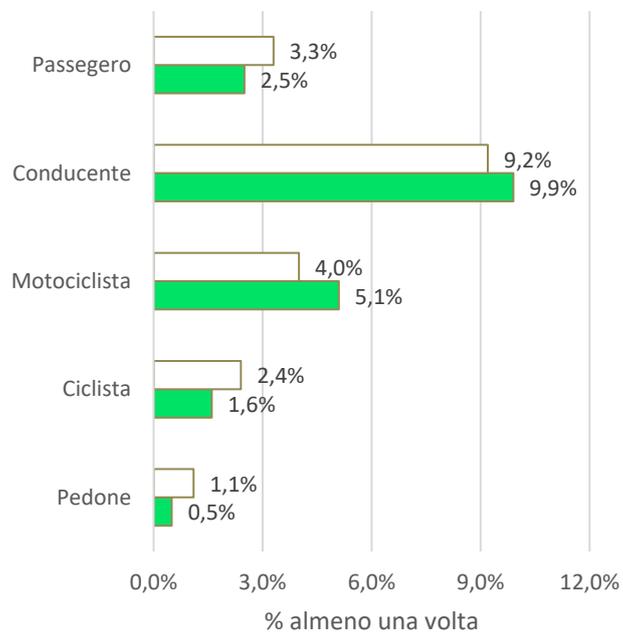
Enforcement

In un tragitto tipo, quanta probabilità hai (come conducente) di essere controllato dalla polizia per..? (scala a 5 punti da 1=inaccettabile a 5=accettabile)

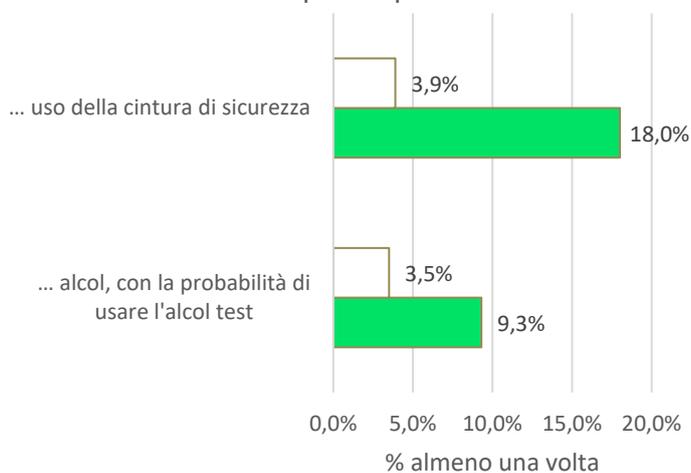


Coinvolgimento in incidenti stradali

Negli ultimi 12 mesi, quante volte sei stato personalmente coinvolto in incidenti stradali come.

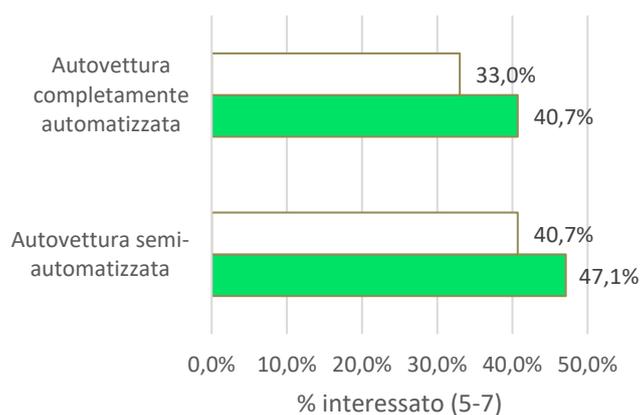


Negli ultimi 12 mesi, quanta probabilità hai (come conducente) di essere controllato dalla polizia per..?



Automazione dei veicoli

Quanto saresti interessato a usare i seguenti tipi di autovetture automatizzate?



Dati di base

Dati di base dell'Italia in relazione alla media europea⁴.

Persone morte in incidenti stradali per età (database CARE)

Età	Anno	IT		EU	
		Numero assoluto	%	Numero assoluto	%
0-14	2017	43	1.3	555	2.2
15-17	2017	68	2.0	543	2.1
18-24	2017	306	9.1	3104	12.2
25-49	2017	1132	33.5	8887	34.9
50-64	2017	667	19.7	5257	20.7
≥65	2017	1109	32.8	6921	27.2
sconosciuto	2017	53	1.6	164	0.6
TOTALE	2017	3378	100.0	25431	100.0

Valore europeo calcolato in base ai dati più aggiornati disponibili per ogni paese (2010: SK; 2015: LT, IE; 2016: BG, CY, MT; altri: 2017).

Persone decedute in incidenti stradali per modo di trasporto (banca dati CARE)

Modo di trasporto	Anno	IT	EU
		Numero assoluto	Numero assoluto
auto (compresi i taxi)	2017	1472	11631
ciclomotore	2017	92	607
moto	2017	735	3850
bicicletta a pedali	2017	254	2003
pedone	2017	600	5383

Valore europeo calcolato in base ai dati più aggiornati disponibili per ogni paese (2010: SK; 2015: LT, IE; 2016: BG, CY, MT; altri: 2017)

⁴ La media europea si basa sull'UE-28: Austria, Belgio, Bulgaria, Croazia, Cipro, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Repubblica Slovacca, Slovenia, Spagna, Svezia e Regno Unito.

Popolazione

	anno	IT	EU
popolazione (M. ab.)	2017	60.5	512.4
densità (ab./km ²)	2017	200.9	116.9 ⁵
maschi (% del totale)	2017	48.7	49.0
femmine (% del totale)	2017	51.3	51.0
urbano (% del totale)	2017	69.9	75.4
utenti internet (per 100 persone)	2017	61	81
Fonte: Banca Mondiale			

Legislazione sul traffico in Italia

	(km/h)
Limiti di velocità per le autovetture	
Autostrade	100-130
Strade extraurbane	70-90
Aree urbane	50
Guida in stato di ebbrezza	Limiti alcolemia
Limite alcolemia per i conducenti (g/l)	0.5
Limite alcolemia per neopatentati/giovani conducenti (g/l)	0.0
Limite alcolemia per conducenti professionisti (g/l)	0.0

Sistemi di protezione	
obbligo di utilizzo della cintura di sicurezza sul sedile anteriore	Sì
obbligo di utilizzo della cintura di sicurezza sul sedile posteriore	Sì
obbligo di utilizzo dei sistemi di ritenuta per bambini	Sì
obbligo di uso del casco per ciclomotoristi	Sì
obbligo di uso del casco per motociclisti	Sì

Fonte: IRTAD Annual Report 2018

⁵ La densità di popolazione dell'UE si basa sulla popolazione totale dell'UE-28 (512 431 044 abitanti; Fonte: Banca Mondiale) divisa per la superficie totale dell'UE-28 (4 384 317 km²; Fonte: Banca Mondiale).

Pillole informative del
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Ufficio di Statistica

Incidenti stradali, morti, feriti e indicatori - Anni 2001-2020

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale 2001-2020
Numero di incidenti	263.100	265.402	252.271	243.490	240.011	238.124	230.871	218.963	215.405	212.997	205.638	188.228	181.660	177.031	174.539	175.791	174.933	172.553	172.183	118.298	4.121.488
Numero incidenti mortali	6.455	6.332	5.929	5.548	5.271	5.178	4.718	4.364	3.973	3.871	3.616	3.515	3.161	3.175	3.236	3.105	3.178	3.086	2.982	2.275	80.693
Morti	7.096	6.980	6.563	6.122	5.818	5.669	5.131	4.731	4.237	4.114	3.860	3.753	3.401	3.381	3.428	3.283	3.378	3.334	3.173	2.395	89.847
Feriti	373.286	378.492	356.475	343.179	334.858	332.955	325.850	310.739	307.258	304.720	292.019	266.864	258.093	251.147	246.920	249.175	246.750	242.919	241.384	159.248	5.822.331
Indice di mortalità ^(*)	2,70	2,63	2,60	2,51	2,42	2,38	2,22	2,16	1,97	1,93	1,88	1,99	1,87	1,91	1,96	1,87	1,93	1,93	1,84	2,02	2,18
Indice di lesività ^(**)	141,88	142,61	141,31	140,94	139,52	139,82	141,14	141,91	142,64	143,06	142,01	141,78	142,07	141,87	141,47	141,75	141,05	140,78	140,19	134,62	141,27
Indice di gravità ^(***)	1,87	1,81	1,81	1,75	1,71	1,67	1,55	1,50	1,36	1,33	1,30	1,39	1,30	1,33	1,37	1,30	1,35	1,35	1,30	1,48	1,52
Indice specifico di mortalità ^(****)	109,93	110,23	110,69	110,35	110,38	109,48	108,75	108,41	106,64	106,28	106,75	106,77	107,59	106,49	105,93	105,73	106,29	108,04	106,41	105,27	111,34
Indice specifico di incidentalità ^(*****)	2,45	2,39	2,35	2,28	2,20	2,17	2,04	1,99	1,84	1,82	1,76	1,87	1,74	1,79	1,85	1,77	1,82	1,79	1,73	1,92	1,96

Nota: in rosso ed in verde sono indicati rispettivamente i massimi ed i minimi per ciascuna modalità di trasporto nell'ambito del periodo di tempo considerato.

(*) morti/incidenti x 100; (**) feriti/incidenti x 100; (***) morti/(morti+feriti) x 100; (****) morti/incidenti mortali; (*****) incidenti mortali/incidenti.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili su dati ISTAT.

Morti e feriti in incidenti stradali per localizzazione - Anni 2001, 2002, 2004-2020 (il 2003 è considerato nel totale)

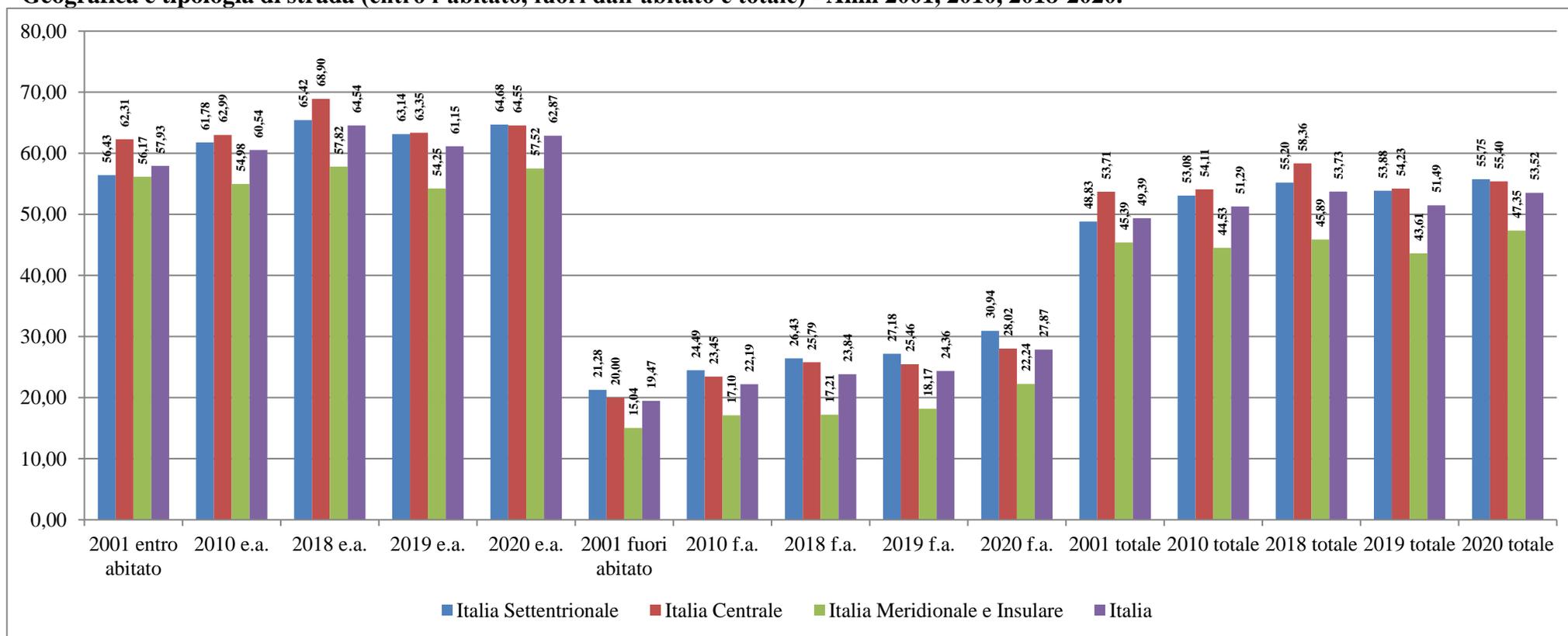
Localizzazione		2001	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale 2001-2020
Strada Urbana	morti	2.259	2.075	1.812	1.842	1.782	1.603	1.499	1.393	1.133	1.261	1.116	1.051	1.052	1.081	1.064	1.054	1.029	975	807	27.734
	feriti	232.320	228.703	215.263	211.555	209.342	205.812	198.275	191.805	172.155	182.131	163.145	157.398	151.484	148.241	151.424	149.837	144.298	144.839	95.798	3.576.542
Strada Comunale	morti	235	280	296	258	254	259	199	234	152	184	157	150	160	182	152	150	148	167	123	4.046
	feriti	7.414	10.478	8.925	8.019	8.453	8.354	8.097	9.089	7.059	7.117	6.310	6.151	5.905	6.874	6.872	6.606	6.595	6.210	5.028	148.643
Strada Provinciale	morti	1.490	1.507	1.666	1.695	1.572	1.470	1.419	1.275	1.496	1.258	1.298	1.143	1.155	1.148	1.114	1.109	1.068	975	723	26.100
	feriti	38.479	40.691	43.475	46.106	45.178	45.861	44.225	47.859	60.656	49.882	48.397	47.076	46.573	44.682	44.281	44.042	44.763	43.269	28.883	891.498
Strada Regionale ^(**)	morti	-	-	67	139	87	121	109	183	237	193	181	167	174	159	147	178	144	118	87	2.491
	feriti	-	-	1.806	4.550	3.583	3.818	4.601	7.718	11.428	9.120	8.489	8.222	8.538	8.264	7.796	8.122	7.168	5.683	4.124	113.030
Strada Statale	morti	2.285	2.270	1.577	1.257	1.349	1.114	1.019	771	702	593	644	543	524	520	517	568	576	594	439	19.989
	feriti	67.192	69.232	48.857	39.893	42.835	37.821	33.973	29.047	31.913	24.431	23.381	22.842	22.442	22.097	21.923	21.275	23.299	25.016	16.117	684.911
Autostrada	morti	773	801	648	577	590	526	452	350	376	338	330	321	287	305	274	296	330	310	195	8.790
	feriti	26.774	27.827	23.908	23.862	22.646	23.135	20.631	20.538	20.667	18.515	15.866	15.447	15.290	15.850	15.790	15.844	15.545	15.009	8.465	386.846
Altra Strada	morti	54	47	56	50	35	38	34	31	18	33	27	26	29	33	15	23	39	34	21	697
	feriti	1.107	1.561	945	873	918	1.049	937	1.202	842	823	1.276	957	915	912	1.089	1.024	1.251	1.358	833	20.861
Totale	morti	7.096	6.980	6.122	5.818	5.669	5.131	4.731	4.237	4.114	3.860	3.753	3.401	3.381	3.428	3.283	3.378	3.334	3.173	2.395	89.847
	feriti	373.286	378.492	343.179	334.858	332.955	325.850	310.739	307.258	304.720	292.019	266.864	258.093	251.147	246.920	249.175	246.750	242.919	241.384	159.248	5.822.331

Nota: in rosso ed in verde sono indicati rispettivamente i massimi ed i minimi per ciascuna modalità di trasporto nell'ambito del periodo di tempo considerato.

Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili su dati ISTAT.

Negli ultimi 20 anni, gli incidenti stradali hanno causato quasi 90.000 morti e oltre 5.800.000 feriti. Per fare paragoni, le vittime sono state circa 31 volte quelle del terremoto dell'Irpinia del 1980, oppure poco più di quelle degli abitanti di una città come Pisa., mentre il numero dei feriti quasi come quello degli abitanti di Madrid. Nel 2020, segnato dalla pandemia e da una diminuzione drastica del traffico rispetto agli anni precedenti, nonostante il sensibile calo degli incidenti e dei morti, la gravità degli eventi incidentali è aumentata sensibilmente, portandosi su livelli simili a quelli registrati alla fine del primo decennio del secolo. La “Strada Urbana” è responsabile rispettivamente di quasi il 31% dei morti e di oltre il 61% dei feriti. Oltre la metà degli incidenti stradali coinvolge, infine, le categorie definite come vulnerabili (pedoni ed utenti su veicoli a due ruote motorizzati e non), particolarmente colpite per quanto riguarda le strade all'interno dei centri abitati.

Incidenti stradali che hanno coinvolto tutte le tipologie di utente vulnerabile rispetto al totale degli incidenti stradali, distinti per Ripartizione Geografica e tipologia di strada (entro l'abitato, fuori dall'abitato e totale) - Anni 2001, 2010, 2018-2020.



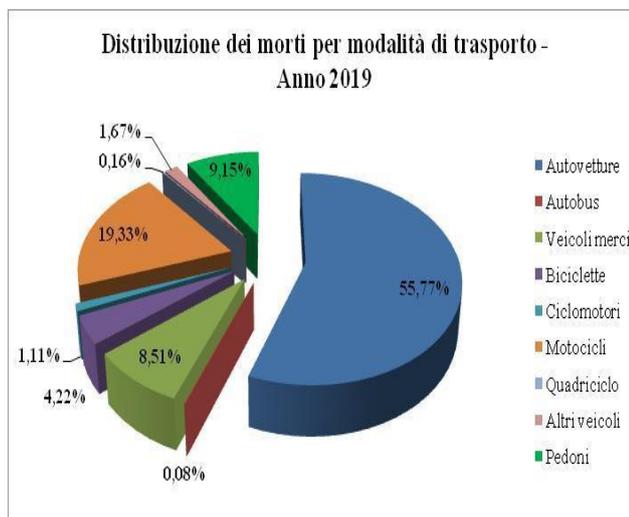
Fonte: elaborazione Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili su dati ISTAT.

Altre informazioni (riferite in larga parte a statistiche sino all'anno 2019)

Incidenti stradali in Italia nel 2019 (estratto da contributo ISTAT)

Si riportano, di seguito, i dati principali sulla incidentalità stradale, per il 2019 ed anni precedenti, al fine di porre le basi informative utili per ulteriori sviluppi.

Anno	Incidenti	Vittime	Feriti
2001	263.100	7.096	373.286
2002	265.402	6.980	378.492
2003	252.271	6.563	356.475
2004	243.490	6.122	343.179
2005	240.011	5.818	334.858
2006	238.124	5.669	332.955
2007	230.871	5.131	325.850
2008	218.963	4.725	310.739
2009	215.405	4.237	307.258
2010	212.997	4.114	304.720
2011	205.638	3.860	292.019
2012	188.228	3.753	266.864
2013	181.660	3.401	258.093
2014	177.031	3.381	251.147
2015	174.539	3.428	246.920
2016	175.791	3.283	249.175
2017	174.933	3.378	246.750
2018	172.553	3.334	242.919
2019	172.183	3.173	241.384



Incidenti per categoria di strada - Anno 2019

Categoria della strada	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Var.% Incidenti 2019/2018	Var.% Morti 2019/2018	Var.% Feriti 2019/2018
Strade urbane (b)	127.000	1.331	168.794	1,0	0,2	- 5,0	- 0,5
Autostrade e raccordi	9.076	310	15.009	3,4	- 3,8	- 6,1	- 3,4
Altre strade (b)	36.107	1.532	57.581	4,2	- 0,7	- 4,4	- 0,3
Totale	172.183	3.173	241.384	1,8	- 0,2	- 4,8	- 0,6

Morti e feriti in incidenti per classi di età e sesso - Anno 2019

CLASSE DI ETÀ*	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0 - 4	10	7	17	1.361	1.202	2.563
5 - 9	3	1	4	1.890	1.535	3.425
10 - 14	8	6	14	2.849	2.252	5.101
15 - 19	133	25	158	12.252	6.534	18.786
20 - 24	212	36	248	16.469	9.326	25.795
25 - 29	181	37	218	14.566	8.527	23.093
30 - 34	154	16	170	12.526	7.129	19.655
35 - 39	156	27	183	11.508	6.811	18.319
40 - 44	163	40	203	12.200	7.159	19.359
45 - 49	207	28	235	12.693	7.722	20.415
50 - 54	223	43	266	12.153	7.478	19.631
55 - 59	180	41	221	10.510	6.202	16.712
60 - 64	157	37	194	7.587	4.473	12.060
65 - 69	148	33	181	5.414	3.410	8.824
70 - 74	150	41	191	4.877	3.088	7.965
75 - 79	139	61	200	3.935	2.465	6.400
80 - 84	166	47	213	3.207	1.873	5.080
85 - 89	113	45	158	1.404	866	2.270
90 +	31	20	51	428	209	637
Non indicata	32	16	48	2.851	2.443	5.294
Totale	2.566	607	3.173	150.680	90.704	241.384

Fonte: elaborazione su dati ISTAT

Incidentalità per Regioni, estesa stradale in chilometri e indici vari - Anno 2019 (estratto da Contributo ACI)

Regioni	Estesa	Incidenti	di cui	Morti	Feriti	Incidenti	Morti per	Indice di	Indice di
Abruzzo	2.702,30	996	35	37	1.619	36,86	1,37	3,71	2,23
Basilicata	1.970,34	290	16	19	528	14,72	0,96	6,55	3,47
Calabria	3.835,03	1.038	57	65	1.886	27,07	1,69	6,26	3,33
Campania	3.506,68	2.175	80	93	3.559	62,02	2,65	4,28	2,55
Emilia Romagna	3.929,61	3.624	125	143	5.642	92,22	3,64	3,95	2,47
Friuli Venezia Giulia	1.418,10	838	26	29	1.247	59,09	2,04	3,46	2,27
Lazio	3.147,45	3.843	105	108	6.074	122,10	3,43	2,81	1,75
Liguria	1.474,44	1.563	25	26	2.254	106,01	1,76	1,66	1,14
Lombardia	4.285,66	5.732	138	147	9.132	133,75	3,43	2,56	1,58
Marche	1.600,32	1.390	38	44	2.147	86,86	2,75	3,17	2,01
Molise	1.060,34	202	14	21	400	19,05	1,98	10,40	4,99
Piemonte	3.978,40	2.423	75	82	3.874	60,90	2,06	3,38	2,07
Puglia	3.325,52	1.597	70	80	3.109	48,02	2,41	5,01	2,51
Sardegna	3.090,91	954	23	25	1.599	30,86	0,81	2,62	1,54
Sicilia	4.546,82	1.747	54	63	3.094	38,42	1,39	3,61	2,00
Toscana	4.070,90	3.100	76	81	4.616	76,15	1,99	2,61	1,72
Trentino-Alto Adige	1.874,11	1.117	37	38	1.706	59,60	2,03	3,40	2,18
Umbria	1.544,81	685	24	24	1.059	44,34	1,55	3,50	2,22
Valle d'Aosta	377,83	142	4	4	222	37,58	1,06	2,82	1,77
Veneto	3.305,15	3.059	121	128	4.751	92,55	3,87	4,18	2,62
Totale	55.044,71	36.515	1.143	1.257	58.518	66,34	2,28	3,44	2,10

N.B.: il numero totale di incidenti differisce dallo stesso delle altre tabelle prive di ripartizione geografica, perché al netto di imprecisati e male attribuiti

Indice di mortalità = morti per 100 incidenti

Indice di gravità = morti / (morti + feriti)

Fonte: ACI

Impatto della pandemia da COVID 19 sulla mobilità in Italia (estratto dal Contributo ACI)

La pandemia da COVID19 ha avuto un forte impatto in tutto il Mondo, e le conseguenze sono risultate visibili anche nell'ambito della mobilità. I primi dati raccolti dalla Polizia Stradale per gli incidenti stradali con lesioni a persone (circa un terzo degli incidenti totali registrati) nel periodo gennaio-ottobre 2020, mostrano in maniera evidente gli effetti dell'entrata in vigore dei Decreti che hanno istituito dapprima le zone rosse in alcune regioni del Nord Italia (DL n. 6 23/2/2020) e successivamente il confinamento di tutta la popolazione sull'intero territorio nazionale (DCPM del 9 marzo 2020). Dall'analisi giornaliera dei dati di incidentalità, disponibili sul sito della Polizia Stradale, emergono diminuzioni rispetto al 2019 che toccano punte dell'86% durante il mese di aprile per quanto riguarda il numero di incidenti e dell'80% per quanto riguarda il numero di morti. Mediamente il decremento rispetto al 2019 degli incidenti stradali è stato di circa il 32% nel periodo gennaio-ottobre, mentre il decremento dei morti è stato pari a quasi il 30%.

Considerando invece il momento in cui la pandemia è stata ufficialmente dichiarata (11 marzo 2020) ed analizzando quindi il periodo marzo-ottobre, la diminuzione media sia degli incidenti che dei morti 2020 rispetto al 2019 è del 38%. Anche nelle città la diminuzione di incidenti è stata consistente: dai primi dati raccolti dalla rilevazione trimestrale sulle Polizie Locali dei comuni capoluogo, emerge una diminuzione nel mese di marzo superiore al 70% sia per gli incidenti sia per i decessi e di oltre l'80% in aprile.

La ripresa della mobilità, a seguito della graduale riapertura delle attività e del ripristino della libertà di circolazione per la popolazione su tutto il territorio nazionale, ha avuto ripercussioni anche sull'incidentalità che già a partire dal mese di maggio 2020 fa registrare degli aumenti, senza però mai riavvicinarsi del tutto ai valori del 2019.

Con la Risoluzione ONU n. 64/255 era stato aperto il decennio 2011-2020 della sicurezza stradale, che chiama in causa tutte le Nazioni. In tale decennio si era posto come primo obiettivo una progressiva riduzione delle vittime (l'Unione Europea aveva fissato, per il 2020, l'obiettivo di un dimezzamento del numero di morti rispetto al 2010), con lo scopo di vivere in un Mondo in cui la mobilità potesse essere sicura per tutti gli utenti della strada.

Nel periodo 2010-2019 l'UE27 ha complessivamente totalizzato un calo del numero di morti pari al 23,52%, risultato molto lontano dal teorico -45% che sarebbe stato necessario per rendere realizzabile l'obiettivo 2020. Tra i singoli Paesi, ottimi risultati sono stati evidenziati per Grecia (-44,4%), Lettonia (-39,4%) e Lituania (-38,5%), a fronte di cali meno rilevanti osservati per i rimanenti Paesi europei. In due Paesi (Malta (6,7%) e Paesi Bassi (3,3%)) si è registrato, invece, un incremento della mortalità.

In Italia il calo della mortalità nel periodo 2010-2019 (-22,87%) è leggermente più moderato rispetto all'andamento medio europeo.

Invece, paragonando i dati del 2019 con quelli del 2018, si evidenzia un miglioramento nel confronto dell'andamento tra Italia (-4,83%) e media UE27 (-2,84%).

Estratti da contributi vari - Aggiornamento al 2019

In Italia, nel 2019 gli incidenti stradali con lesioni a persone sono stati 172.183, le vittime 3.173 e i feriti 241.384. Ogni giorno, durante l'anno, si sono verificati in media 472 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 9 persone e ne sono rimaste ferite 661.

Rispetto al 2018, nel 2019 le vittime sono calate del 4,8%, mentre i feriti e gli incidenti sono pressoché stabili.

Tra il 2010 e il 2019 le vittime della strada sono diminuite del 22,9%.

Nel periodo 2001-2019, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono diminuiti del 34,6%, le vittime del 55,3% e i feriti del 35,3%. Il numero di morti per milione di abitanti (tasso di mortalità stradale) scende a 52,6 nel 2019 da 124,5 del 2001.

Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada mostrano come gli utenti più vulnerabili siano quelli esposti a rischi tangibilmente più elevati rispetto agli utilizzatori di altre modalità di trasporto. L'indice di mortalità per i pedoni, infatti, è quasi quattro 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 quasi il doppio per i pedoni e per utenti delle due ruote a motore rispetto a quello degli occupanti di autovetture. La categoria maggiormente penalizzata nel 2019, rispetto al 2018, è quella dei ciclisti: il 2019 si configura come un anno nero per i ciclisti, con un aumento del 15,1%.

Nel 2019, 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 38,2% 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 (20.207 casi), la manovra irregolare (15.574) e anche la mancata precedenza a pedone (7.800) rappresentano rispettivamente il 9,0%, il 7,0% e il 3,5% 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 (16,6%), sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 17,9%).

Nel 2019 gli **incidenti che sono stati correttamente localizzati** - cioè con esatta imputazione di strada e chilometro - sono stati l'**82,3%**, record assoluto, riportando una crescita del 4,2% rispetto agli stessi dello scorso anno, mentre quelli a cui sono state attribuite **coordinate geografiche** sono stati l'**88,2%** del totale. In alcuni casi, infatti, il rilevatore ha riportato sul modello di rilevazione ISTAT le sole coordinate geografiche, dalle quali è stato possibile imputare il nome strada ma non l'esatto chilometro di accadimento.

Nel 2019 la rilevazione statistica degli incidenti ha contato nel complesso 172.183 incidenti con 3.173 decessi e 241.384 feriti. Rispetto al 2018 è stata registrata una flessione dello 0,2% di incidenti e dello 0,6% di feriti; anche il numero dei morti è continuato a diminuire, rispetto al 2018 si sono rilevati 161 decessi in meno, pari ad una contrazione del 4,8%. È da evidenziare che nel numero di morti del 2018 erano incluse le 43 persone decedute a causa del crollo del Ponte Morandi di Genova, anche al netto di questi decessi, il numero di morti del 2019 risulta in diminuzione del 3,6% in confronto al 2018.

Incidenti sulla rete viaria principale

La rete stradale considerata consta di circa 55.045 chilometri di strada di cui il 13,7% con caratteristiche autostradali (autostrade, diramazioni, tangenziali, raccordi, trafori). Gli incidenti verificatisi sulla rete stradale principale nel 2019 hanno rappresentato il 21,2% del totale mentre il numero di morti è stato pari al 39,6% del totale. Nel 2019 sulla rete viaria principale gli **incidenti** sono stati 36.526

Dalla ripartizione di **incidenti per tipo di strada**, autostrada e strada extraurbana, si è rilevato che in media circa il 25% si è verificato sulle autostrade ed il restante 75% sulle strade extraurbane, come accade ormai da svariati anni; nel 2019 si sono registrate flessioni del 3,6% per gli incidenti accaduti sulle autostrade e dell'1,5% per quelli accaduti su strade extraurbane.

Considerando gli **incidenti per km**, complessivamente nel 2019 si sono verificati poco meno di 2 incidenti ogni 3 km (0,66 incidenti per km) di cui 1,21 sulle autostrade e 0,58 sulle strade extraurbane: la frequenza degli incidenti per km è in generale più elevata sulle autostrade per il maggior flusso di traffico, vista anche la maggiore larghezza del nastro stradale. L'indice incidenti per km complessivo è diminuito del 19,9% dal 2010 al 2019 (-20,5% sulle autostrade e -19,7% sulle strade extraurbane).

Gli incidenti che hanno causato morti nel 2019 sono stati 1.143, riportando una contrazione del 2,5% rispetto al 2018; è rimasta invariata intorno al 3,1% la quota degli incidenti con morti sul totale degli incidenti.

Nel 2019 sono stati registrati 1.257 **decessi**, 93 in meno rispetto al 2018 (calo del 6,9%): si deve ricordare che nel 2018 ci furono 43 vittime del crollo del Ponte Morandi; al netto di questi deceduti, i decessi in meno in confronto

al 2018 sarebbero 50 con una contrazione del 3,8%. Il 75,3% dei morti è stato riscontrato su strade extraurbane, dove si è evidenziata allo stesso tempo una flessione del 7,2% rispetto al 2018. Con riferimento ai soli incidenti mortali, nel 2019 sono stati rilevati nel complesso 1,10 morti per incidente: rispettivamente 1,12 sulle autostrade (rispetto ad 1,28 nel 2018) e 1,09 sulle strade extraurbane (era stato 1,12 nel 2018).

Il numero di morti per km, rapporto che fornisce insieme una misura dell'incidentalità e della pericolosità degli eventi, è lievemente diminuito rispetto al valore rilevato nel 2018: 2,3 morti ogni 100 km ed è risultato più elevato nelle autostrade che nelle strade extraurbane, rispettivamente 4,1 e 2 ogni 100 km.

Il numero più consistente di morti nella rete viaria principale si è registrato per gli scontri frontali (276) ed i tamponamenti (239). È aumentato in maniera esplosiva, +79%, il numero di morti dovuti all'urto sulle autostrade, causando il 25% dei morti su questa rete.

L'indice di mortalità più elevato si è osservato per gli scontri frontali e gli investimenti (rispettivamente 12,4 e 8,9 morti per 100 incidenti), il primo è risultato più alto sulle strade extraurbane (12,6), mentre il secondo sulle autostrade (25,6), tuttavia con numerosità decisamente più basse.

Gli **ostacoli** presenti sulle infrastrutture e gli stessi rappresentati da veicoli in sosta ed in fermata o arresto, spesso costituiscono un problema per la sicurezza stradale.

In particolare, nel 2019 sulla rete viaria principale si sono verificati 4.666 incidenti a causa di ostacoli vari lungo la carreggiata (il 12,8% degli incidenti totali), in aumento del 16,2% rispetto al 2018, di cui 144 mortali che hanno procurato la morte di 204 persone ed il ferimento di 6.377. Del totale di tali incidenti 3.215 sono avvenuti contro ostacoli (il 68,9%), 1.201 contro veicoli in fermata o in arresto (il 25,7%), 250 contro veicoli in sosta (il 5,3%), la parte residuale, un solo incidente, è costituita da urto contro treno.

Utenti vulnerabili⁶

Nell'anno 2019 gli incidenti stradali occorsi ai cosiddetti "utenti vulnerabili" sono stati, in Italia, 89.438 (lo 0,88% circa in più dell'anno precedente, che aveva registrato 88.660 eventi incidentali di questo tipo), ovvero il 51,9% circa dei 172.183 tra quelli rilevati con almeno un ferito (tale percentuale era del 51,4% nel 2018)

Sicurezza Stradale - Monitoraggio e Nuove Strategie sulla Mobilità (estratto dal contributo della Polizia Locale di Roma Capitale)

Nel territorio comunale, dentro e fuori dal Grande Raccordo Anulare, la Polizia Locale di Roma Capitale interviene ogni giorno in media su circa 80 incidenti dei quali il 40% fa rilevare feriti più o meno gravi. Nel 2019 sono stati rilevati 30.383 incidenti con danni a cose e a persone: su 130 di essi hanno perso la vita 134 utenti coinvolti (-12,4% rispetto allo stesso periodo del 2018), su 11.404 di essi hanno riportato lesioni 14.308 utenti, mentre per 222 utenti la prognosi e le cure sono state più intense.

Analizzando il dato, provvisorio, dei primi 11 mesi del 2020, si rileva, in valore assoluto, una diminuzione degli incidenti e delle conseguenze rispetto allo stesso periodo del 2019, dovuta principalmente alle restrizioni governative dell'effetto COVID. Il primo periodo, marzo/maggio, fa registrare un abbattimento dell'incidentalità giornaliera, con picchi del - 95%, da una media di 86 incidenti a 4 al giorno.

Nel 2019 il peso dei deceduti a bordo dei veicoli, passeggeri e conducenti, è del 62% rispetto al 54% dei primi 11 mesi del 2020. Il veicolo dove si sono registrati più deceduti nel 2019 è il motociclo (39 tra conducenti e passeggeri) seguito dall'autovettura, mentre nel 2020, quasi alla pari, si registrano 19 deceduti tra gli utenti su motociclo contro i 20 dell'autovettura. Uno dei fenomeni a cui le azioni di prevenzione e contrasto della Polizia Locale di Roma Capitale sono rivolte è proprio quello della mobilità sulle due ruote, dove si registrano, in assoluto, le conseguenze lesive peggiori tra feriti, prognosi e deceduti. Il totale delle due ruote (motociclo, ciclomotore, velocipede) fa registrare nel 2019 il 57,8% dei deceduti, il 38,4% dei feriti totali e il 44,8% delle prognosi riservate.

⁶ Sono considerati utenti vulnerabili (dal 2020 sono stati rilevati anche i dati degli incidenti su monopattino e bicicletta elettrici):

- per tipologia di utenti della strada:

- a) i pedoni;
- b) i ciclisti o gli utenti su altri tipi di velocipede;
- c) gli utenti su ciclomotore;
- d) gli utenti su motociclo (con o senza passeggero);

- per età:

- a) i bambini (età compresa tra 0 e 14 anni);
- b) i giovani (età da 15 a 24 anni);
- c) gli anziani (età oltre i 65 anni).

Nella classe di età "25-64 anni" rientrano gli utenti della strada che, pur non classificati come "vulnerabili" dal punto di vista dell'età, possono rientrare tra i "vulnerabili" stessi qualora coinvolti in incidenti in veste di pedoni, ciclisti, utenti su ciclomotore o su motociclo.