

## Alcuni dati sull'incidentalità



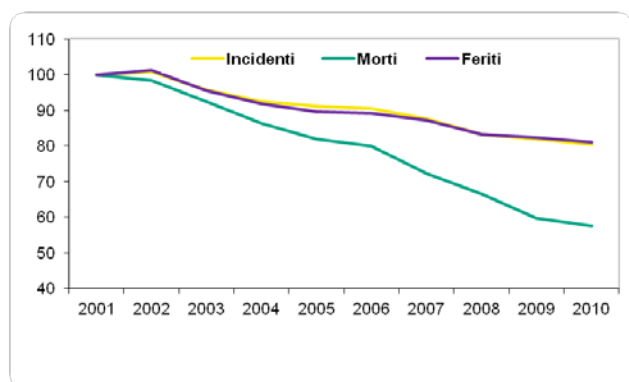
Per rilevare i dati sull'incidentalità la Regione ha da tempo aderito al protocollo ISTAT, e, sulla base di questo accordo, ha presentato a questo Istituto il **progetto MISTeR** sull'organizzazione delle attività connesse al processo di **produzione dei dati relativi al proprio ambito territoriale**, la cui rilevazione è partita nel 2009 e si è via via consolidata. Lo scopo è sperimentare soluzioni organizzative che consentano, in attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, di **migliorare la tempestività e la qualità delle informazioni sull'incidentalità stradale**, anche in riferimento alla localizzazione georeferenziata.

**Incidenti, morti e feriti in Italia e in Emilia-Romagna**  
(2001-2010 - Fonte Istat)

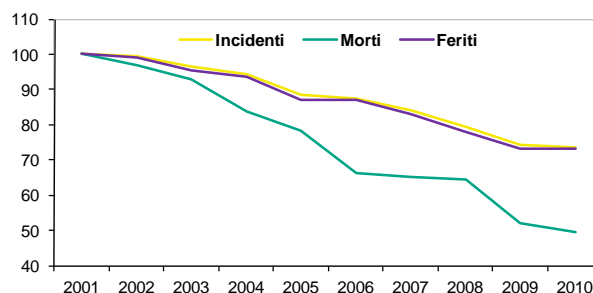
	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
2001	263.100	27.457	7.096	813	373.286	38.255
2002	265.402	27.272	6.980	789	378.492	37.960
2003	252.271	26.454	6.563	756	356.475	36.552
2004	243.490	25.894	6.122	681	343.179	35.773
2005	240.011	24.250	5.818	635	334.858	33.322
2006	238.124	23.950	5.669	539	332.955	33.235
2007	230.871	23.074	5.131	531	325.850	31.815
2008	218.963	21.744	4.731	523 (*)	310.739	27.752 (*)
2009	215.405	20.411	4.237	422	307.258	28.035
2010	211.404	20.152	4.090	401	302.735	27.999

(\*) Dati rettificati a seguito di una segnalazione della Provincia di Rimini.

**Incidenti, morti e feriti in Italia**  
(2001-2010 - Fonte Istat)



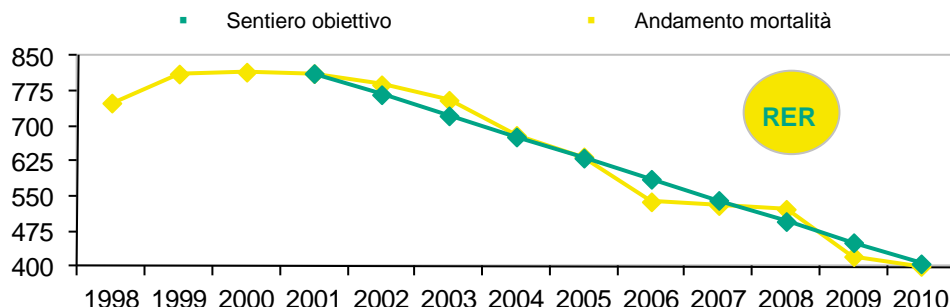
**Incidenti, morti e feriti in Emilia-Romagna**  
(2001-2010 - Fonte Istat)



**L'andamento di incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2010 in Italia e in regione è molto simile**, tranne che per gli ultimi anni, dove in Emilia-Romagna si è arrestato, fino al 2008, il decremento delle vittime osservato negli anni precedenti, per poi riprendere nel corso del 2009. Nonostante ciò nella nostra regione **si è potuto raggiungere l'obiettivo europeo di riduzione del 50% delle vittime rispetto al 2001**, passando

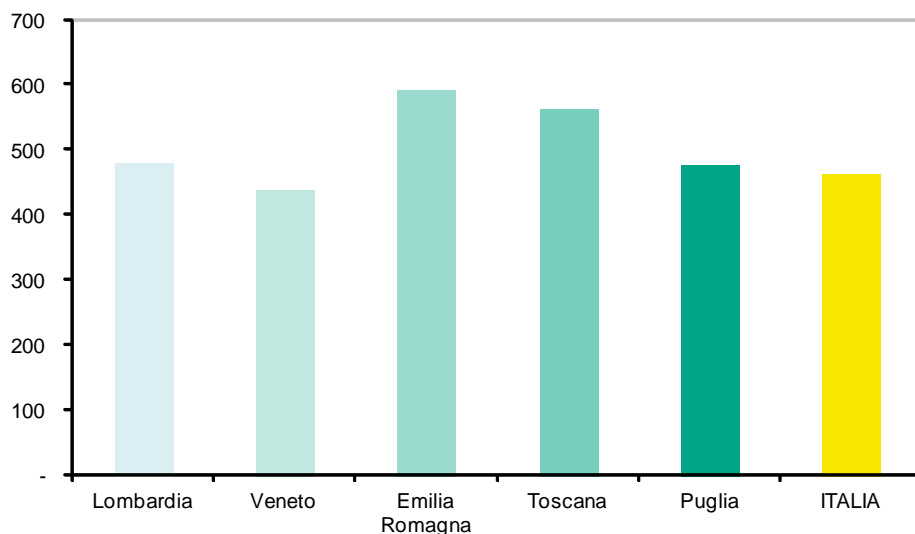
da 813 a 401 morti nel 2010. Questo importante risultato non deve però essere considerato un punto di arrivo ma una base per consolidare e migliorare le azioni regionali in questo settore.

**Morti per incidenti stradali con l'obiettivo al 2010 in Emilia-Romagna**  
(1998-2010 - Fonte Istat)



Particolarmente interessante per comprendere la dimensione di questo fenomeno è il **costo sociale relativo agli incidenti stradali** che grava su ogni residente (calcolato con la formula ricavata dal 3° programma del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS): costi sociali = numero morti x 1.394.000,00 + numero feriti x 73.600,00). Questo parametro infatti consente di confrontarsi con altre Regioni e con la media italiana, mettendo bene in evidenza il livello di gravità del fenomeno dell'incidentalità in regione.

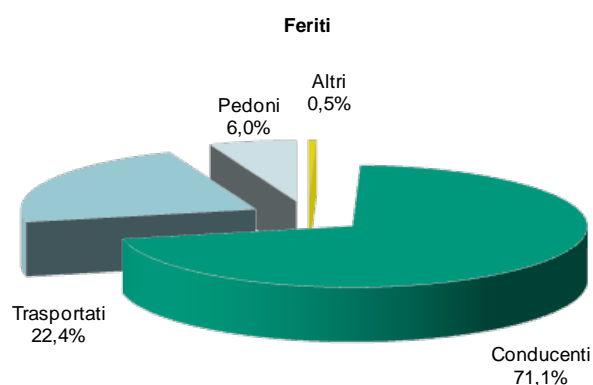
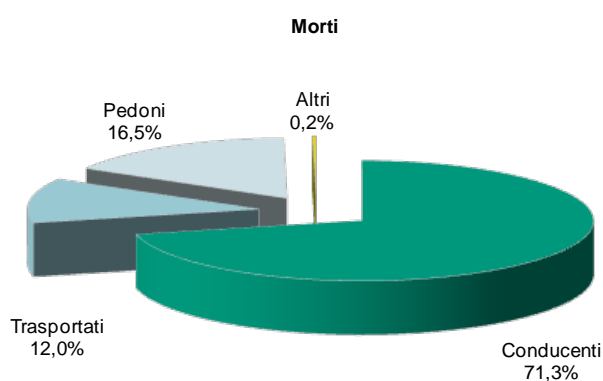
**Costi sociali per incidenti stradali che gravano su ogni residente**  
(2010 - Fonte Istat)



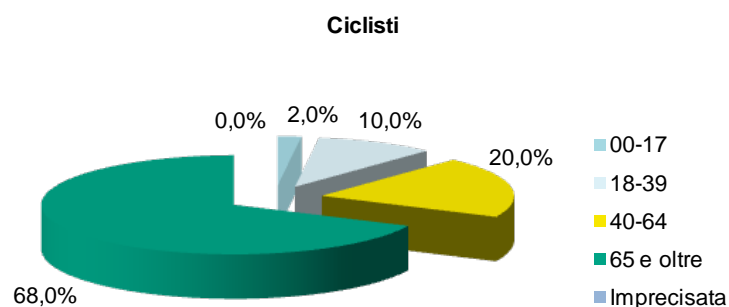
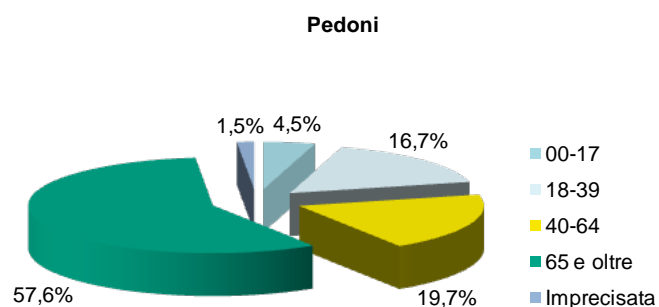
Rispetto alle **fasce di età delle vittime degli incidenti stradali**, emerge come il calo della mortalità registrato nel 2010 abbia interessato soprattutto la fascia di età 18-44, mentre la fascia **oltre 75 anni** si conferma come quella **più a rischio**.

Quanto alla composizione delle vittime e dei feriti rispetto alla **tipologia di utente**, si evidenzia la **gravità degli incidenti che coinvolgono i pedoni**. Inoltre, verificando la suddivisione per fasce di età delle vittime tra i pedoni e i ciclisti, emerge come **la fascia di età anziana si confermi come quella più a rischio**, nonostante ci sia stato un calo di mortalità per la fascia di età oltre i 65 anni (per i pedoni dal 59,4% del 2009 al 57,6% del 2010 e per i ciclisti dal 73% del 2009 al 68% del 2010).

### Morti e feriti suddivisi per tipo di utente (2010 - Fonte Istat)

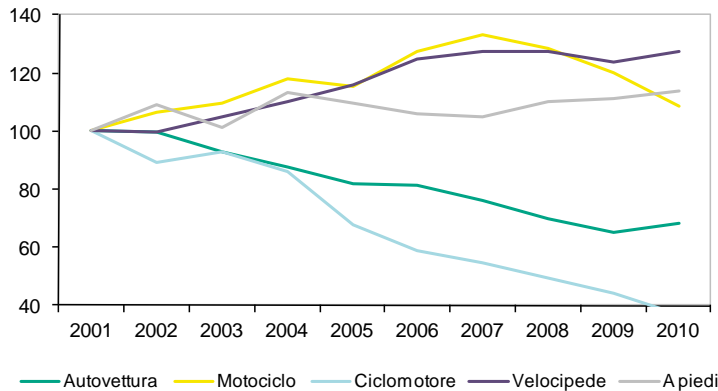
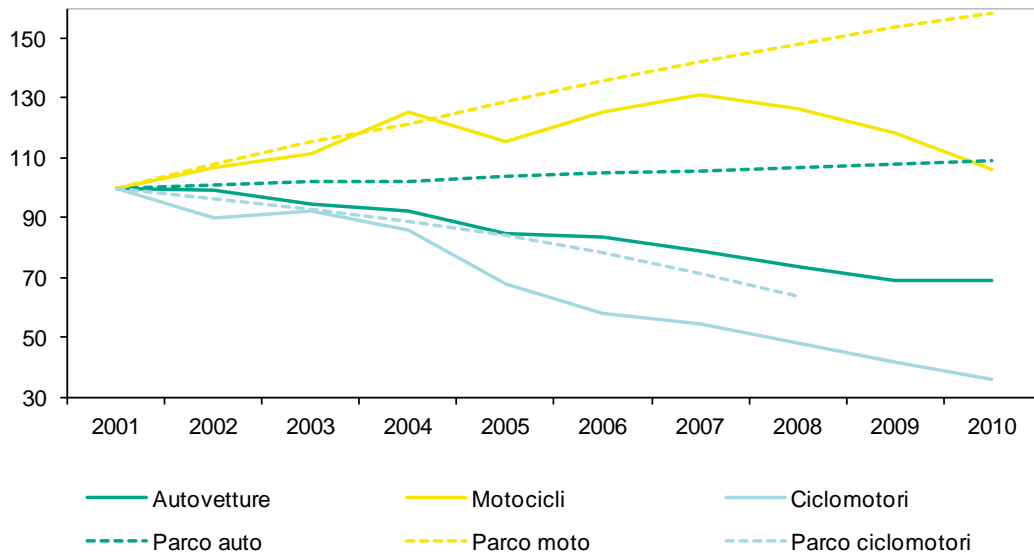


### Pedoni e ciclisti suddivisi per fasce d'età (2010 - Fonte Istat)



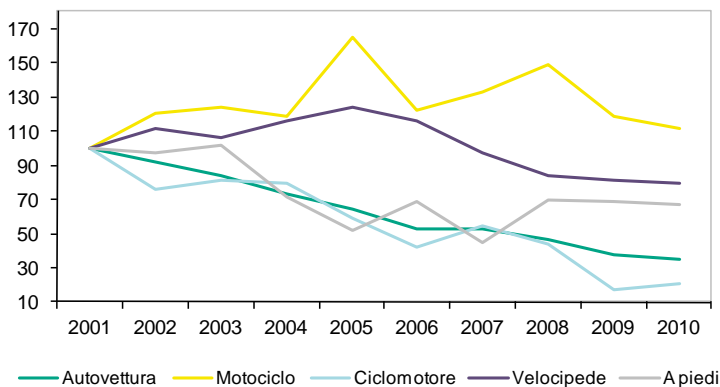
Guardando invece all'**analisi dei veicoli coinvolti e al parco circolante**, si osserva come l'aumento delle autovetture non abbia determinato un aumento del numero di autovetture coinvolte in incidenti, mentre al contrario **al notevole aumento dei motocicli in circolazione corrisponde un aumento proporzionale del numero di incidenti**, evidenziando il grande rischio a cui è soggetta questa tipologia di veicolo.

### Veicoli coinvolti e parco circolante (2001-2010 - Fonti: Istat, ANCMA e ACI)



Se si osserva invece il **trend dei morti e dei feriti rispetto ai veicoli utilizzati** nel periodo 2001-2010, emerge ancora una volta il **rischio collegato all'uso del motociclo**. Le figure evidenziano però una diminuzione delle vittime negli ultimi anni.

### Morti e feriti rispetto ai veicoli utilizzati (2001-2010 – Fonte Istat)

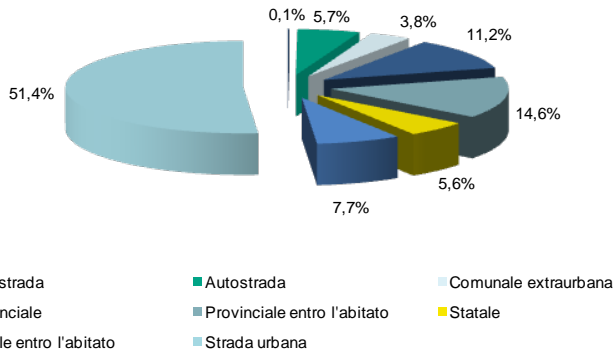


**I maggiori livelli di incidentalità si raggiungono nei giorni lavorativi e negli orari di andata e ritorno dal lavoro, mentre la gravità degli incidenti aumenta nelle ore notturne, soprattutto durante il fine settimana, dove il grado di incidentalità supera quello registrato nelle stesse ore nei giorni feriali.**

**Rispetto alla categoria delle strade, invece, si conferma più elevato all'interno**

dei centri abitati, mentre il livello di gravità degli incidenti rimane maggiore sulle strade extraurbane, nonostante la percentuale di vittime sia passato dal 58,8% al 54,9% del 2010.

**Incidenti per categoria di strada**  
(2010 - Fonte: Istat)



**Morti per categoria di strada**  
(2010 - Fonte: Istat)

