

**Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la
revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo
30 aprile 1992, n. 285**

Audizione dell'Istituto Nazionale di Statistica

Dott.ssa Cristina Freguja

**Direttrice della Direzione centrale per le statistiche sociali
e il welfare**

**IX Commissione
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)
22 novembre 2023**

Indice

| | |
|---|-----------|
| Introduzione | 4 |
| 1. L'offerta informativa sull'incidentalità stradale | 6 |
| 2. Le circostanze di incidente e delle violazioni al Codice della Strada | 16 |
| 3. Le sanzioni elevate dalle Forze dell'ordine | 17 |

Documentazione:

- *Allegato statistico***

Introduzione

In questa audizione l'Istat intende offrire alcuni elementi conoscitivi utili all'esame dei progetti di legge recanti "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada" e in particolare del disegno di legge con cui il Governo si propone di intervenire su diversi aspetti della disciplina sulla circolazione stradale.

La sicurezza stradale rappresenta un tema rilevante nel dibattito su prevenzione e sanità pubblica, interessando una molteplicità di aspetti economici, sociali e ambientali, che hanno un impatto sul benessere delle persone e sul progresso delle società. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), ogni anno in tutto il mondo sono 1,35 milioni le persone che muoiono a causa di incidenti stradali (circa 3.700 ogni giorno), circa 50 milioni quelle che rimangono ferite o invalide ogni anno, e più di un quarto delle vittime e dei feriti sono pedoni e ciclisti. Gli incidenti stradali sono, inoltre, la principale causa di morte per bambini e giovani adulti di età compresa tra i 5 e i 29 anni¹.

Azioni volte a garantire una maggiore sicurezza stradale sono sollecitate da diversi programmi internazionali. A livello globale, l'obiettivo fissato nell'Agenda 2030 pone come traguardo il dimezzamento – rispetto al 2019 – delle vittime e, per la prima volta, anche dei feriti gravi in incidenti stradali entro il 2030². In Europa, la Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020³ prevede di raggiungere l'obiettivo "zero vittime" su strada entro il 2050. Il piano di azioni raccomanda, in particolare, di intensificare gli sforzi per una migliore gestione della sicurezza stradale, prevedere maggiore sicurezza per strade, veicoli e persone, garantire una migliore assistenza post-incidente (*post crash care*), mantenendo alta l'attenzione sul fenomeno della distrazione alla guida da dispositivi mobili. Per monitorare il raggiungimento degli obiettivi sulla sicurezza stradale, è stato definito, a livello europeo, il set di indicatori di prestazione della sicurezza stradale (KPI, *Key Performance Indicators*) che l'Italia già fornisce con cadenza annuale e che costituirà il riferimento per il monitoraggio del decennio 2021-2030.⁴ A livello nazionale, il "Piano per la Sicurezza Stradale 2030" costituisce lo strumento di programmazione entro cui promuovere azioni e misure più efficaci a migliorare la sicurezza e ridurre l'incidentalità stradale.

¹ World Health Organization, Global status report on road safety (2018), disponibile all'indirizzo: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

² Target 6 del Goal 3.

³ UN General Assembly resolution A/RES/74/299 on "Improving Global Road Safety", disponibile all'indirizzo: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/30/PDF/N2022630.pdf?OpenElement>.

⁴ Il decennio per la sicurezza stradale in corso succede a numerose iniziative, avviate a partire dal 2001, proclamate dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dall'Unione Europea. Negli anni si sono susseguite, nei diversi Paesi, azioni di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture, dei veicoli e di sensibilizzazione a comportamenti di guida responsabili.

L'Istat è l'ente a cui è demandata la produzione delle statistiche ufficiali sul tema dell'incidentalità stradale, attraverso la "Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone"⁵, realizzata con la compartecipazione dell'ACI e di numerosi enti pubblici istituzionali. L'Istituto ha adottato sin dai primi anni 2000 un modello organizzativo "decentrato" del flusso di indagine – andando incontro, in particolare, alle esigenze degli enti locali in termini di fabbisogno informativo – attraverso la sottoscrizione di un Protocollo di intesa nazionale per il coordinamento delle attività inerenti la Rilevazione statistica sull'incidentalità stradale: quello attualmente in vigore è stato siglato nel 2020, ha durata quadriennale⁶ e fra gli enti firmatari figurano, oltre l'Istat, il Ministero dell'Interno, il Ministero della Difesa, il Ministero dei Trasporti, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, l'Unione delle Province d'Italia e l'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia.

L'Istituto ha lavorato negli ultimi anni nella direzione di un miglioramento della completezza e della tempestività dell'informazione statistica prodotta in quest'area; un arricchimento dell'offerta informativa è legato, ad esempio, al monitoraggio degli incidenti con il coinvolgimento dei nuovi mezzi di micro mobilità elettrica, come biciclette e monopattini, oggetto di legislazione in diversi provvedimenti in esame.

Nel 2016 e 2017 l'Istat ha collaborato con la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica alla realizzazione di un'analisi volta a studiare l'andamento dell'incidentalità stradale alla luce delle politiche messe in campo per raggiungere gli obiettivi europei (il Focus "*Il quadro normativo nazionale in tema di sicurezza stradale: una stima del possibile effetto dei provvedimenti*" a pagina 12 di questa memoria ne sintetizza i contenuti principali)⁷; nel 2019, l'Istituto era stato anche audito nell'ambito dell'"Esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada"⁸.

In questo documento viene presentata, in sintesi, l'offerta informativa dell'Istituto in tema di incidentalità stradale. In particolare, verranno richiamati i dati diffusi nel Comunicato Stampa del 25 luglio⁹, relativi alle stime definitive per il 2022, e quelli preliminari per i primi sei mesi del 2023¹⁰, rilasciati lo scorso 16 novembre. L'allegato statistico incluso alla fine della memoria illustra le evidenze descritte, mentre per un quadro più completo e la consultazione delle note metodologiche si rimanda ai relativi Comunicati Stampa.

⁵ Informazioni sull'indagine sono disponibili a questo indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/4609>; si veda anche l'ultimo Comunicato Stampa relativo ai dati 2022: <https://www.istat.it/it/archivio/286933>.

⁶ Si veda il Repertorio atto n. 61/CU della Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano, disponibile all'indirizzo: <https://www.statoregioni.it/it/conferenza-unificata/seduta-2020/seduta-del-18062020/atti/repertorio-atto-n-61cu/>.

⁷ Report n.3/2017 "Gli incidenti stradali: quadro dei risultati e valutazione delle politiche", realizzato nell'ambito del protocollo di collaborazione tra la Camera dei deputati, il Senato della Repubblica e l'Istat. Il focus

⁸ Il testo della memoria è disponibile all'indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/227070>.

⁹ Il Comunicato è disponibile all'indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/286933>.

¹⁰ Il Comunicato è disponibile all'indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/290874>.

L'Istituto si rende disponibile a fornire eventuali approfondimenti utili alla Commissione nell'ambito dell'attività di valutazione dei provvedimenti in esame.

1. L'offerta informativa sull'incidentalità stradale

I dati definitivi per il 2022 e quelli preliminari per il primo semestre 2023: il quadro d'insieme

Il 2022 è caratterizzato dal ritorno alla mobilità e dal maggiore utilizzo di mezzi di trasporto individuali, dopo la sospensione forzata di viaggi e spostamenti a causa dell'emergenza sanitaria. Il tasso di mobilità, infatti, è salito nel primo semestre 2022 all'80,9%, dal 75% del 2021 e il 69% del 2020¹¹.

Nel 2022, con la ripresa della mobilità, l'incidentalità stradale ha ricominciato a crescere: gli incidenti sono stati 165.889 (+9,2% rispetto all'anno precedente), i morti 3.159 (+9,9%) e i feriti 223.475 (+9,2%).

Gli incrementi rispetto al 2021 si concentrano soprattutto nel periodo gennaio-luglio, mesi in cui nell'anno precedente erano ancora in vigore le misure per la limitazione del traffico e degli spostamenti. A partire dal mese di agosto si rileva un calo di feriti e incidenti rispetto al 2021, mentre per le vittime si registrano ancora aumenti nei mesi di agosto, ottobre e dicembre.

Nel confronto con il 2019 si osserva comunque una diminuzione degli incidenti e dei feriti (rispettivamente -3,7% e -7,4%), mentre il numero di vittime rimane pressoché stabile (-0,4%).

Nel 2022 i morti entro le 24 ore dagli incidenti sono 2.651, mentre si contano 508 deceduti dal secondo al trentesimo giorno dall'evento.

Rispetto all'anno precedente, le vittime aumentano per tutti gli utenti della strada, fatta eccezione per i ciclisti e per gli occupanti di autocarri.

Secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2023, si registra una diminuzione limitata del numero di incidenti stradali con lesioni a persone rispetto allo stesso periodo del 2022 (-1,0%, 79.124) e dei feriti (-0,9%, 106.493); per le vittime entro il trentesimo giorno il calo è leggermente più marcato (-2,5%, 1.384). Nel confronto con i primi sei mesi del 2019, si rileva un calo per gli incidenti stradali

¹¹ Fonte: Isfort, 19° Rapporto sulla mobilità "Audimob - Stili e comportamenti di mobilità degli italiani", realizzato in collaborazione con il CNEL e con il supporto scientifico delle associazioni del Tpl, Agens e Asstra. Il Comunicato Stampa del 25 luglio riporta diverse informazioni di contesto, utili alla lettura dei dati. In Italia, il tasso di motorizzazione è tra i più elevati in Europa (681 auto ogni 1.000 abitanti nel 2022) e il parco veicolare è tra i più vecchi: l'età media delle auto è pari a 12 anni e 6 mesi, 4 mesi in più rispetto al 2021 (fonte: ACI). Nonostante l'automobile rappresenti la scelta di mobilità più diffusa degli italiani, il mercato italiano delle auto nuove di fabbrica ha chiuso il 2022 riportando una flessione pari al 12,1% rispetto al 2021; nemmeno nel 2020, anno di inizio dell'emergenza sanitaria, era stato rilevato un dato assoluto più basso (Fonte: ACI - Pubblico Registro Automobilistico).

pari a -5,4%, -9,0% per i feriti e del -9,8% per i deceduti. Rispetto al primo semestre 2022, le vittime diminuiscono soprattutto sulle autostrade (-9,7%) e in misura minore sulle strade extraurbane (-3,3%) e le strade urbane (-0,1%).

Sebbene si registri una diminuzione delle vittime della strada nei primi sei mesi del 2023, i primi dati pervenuti per la seconda parte dell'anno sembrano suggerire, al contrario, un aumento dei numeri rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Si ricorda che, per il decennio 2021-2030, gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2030 rispetto al 2019.

Focus: L'incidentalità stradale nell'Unione Europea

Anche sulle strade europee il 2022 segna una graduale ripresa della mobilità. Nella Ue27 le vittime sono state 20.669 contro le 19.932 del 2021, 22.761 del 2019 e circa 30mila nel 2010. L'aumento nel 2022 è stato del 3,7% rispetto all'anno precedente, mentre si registra un calo del 9,2% rispetto al 2019; nel 2022, la crescita del numero di vittime della strada non ha interessato tutti i Paesi: variazioni negative rispetto al 2021 si rilevano infatti in Slovenia (-25,4%), Lettonia (-23,1%), Lituania (-18,4%), Cipro (-17,8%), Polonia (-15,5%), Finlandia (-15,1%), Estonia (-9,1%), Romania (-8,2%), Croazia (-5,8%), Bulgaria (-5,3%) e Ungheria (-1,7%); gli aumenti più consistenti sono stati invece registrati a Malta (+188,9%) e in Lussemburgo (+50,0%), Paesi Bassi (+26,6%), Danimarca (+18,5%) e Svezia (+18,2%).

Nello stesso anno, il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti) si attesta a 46,3 nella Ue27 e a 53,6 in Italia. Rispetto al 2021, il nostro Paese passa così dal tredicesimo al diciannovesimo posto nella graduatoria europea.¹²

Per il decennio 2021-2030 gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e feriti gravi entro il 2030 rispetto al 2019 (anno di benchmark); al raggiungimento di tale obiettivo è legato il monitoraggio di specifici indicatori di prestazione, i *Key Performance Indicators*, che l'Italia fornisce alla Commissione Europea. Tali indicatori riguardano: velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida ed efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.¹³

¹² Nel 2010 l'Italia era al tredicesimo posto con un tasso pari a 68,8, mentre nella Ue il tasso di mortalità stradale per milione di abitanti era 67,6. Per approfondimenti si veda il già richiamato Comunicato Stampa del 25 luglio (<https://www.istat.it/it/archivio/286933>).

¹³ La Commissione Europea ha il compito di coordinare l'attività dei paesi della Ue27 per la produzione degli indicatori di prestazione (8 diversi indicatori sui temi: infrastrutture, veicoli, infrastrutture stradali, assistenza post-incidente). Ciascun paese fornirà da uno a otto valori KPI nazionali, comparabili e con i requisiti metodologici minimi decretati dalla Commissione europea (progetto TRENDLINE).

Oltre agli obiettivi fissati per il prossimo decennio, sono state gettate le basi per nuovi e ambiziosi traguardi. In particolare, la Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020 prevede di raggiungere l'obiettivo "zero vittime" su strada entro il 2050. Si ricorda che l'Istat rappresenta l'Italia al gruppo CARE EU della Commissione Europea e alimenta la base dati comunitaria, in virtù della decisione europea 93/704/CE.¹⁴

Gli utenti della strada

Come già richiamato, nel 2022 le vittime sono aumentate per tutti gli utenti della strada, fatta eccezione per i ciclisti e per gli occupanti di autocarri. Sono 1.375 le vittime tra gli occupanti di autovetture (+15,4% rispetto al 2021), 781 tra i motociclisti (+12,4%), 70 tra i ciclomotoristi (+4,5%), 485 tra i pedoni (+3,2%). Tra gli occupanti di autocarri si registrano 166 deceduti (-1,8%).

Nel 2022 è confermata la sempre più diffusa circolazione dei mezzi di micromobilità elettrica a zero emissioni. Per documentare l'incidentalità di questi nuovi mezzi, a partire da maggio 2020, l'Istat ha incluso tra le variabili di rilevazione i nuovi veicoli "monopattino elettrico"¹⁵ e "bicicletta elettrica". Nel complesso, fra gli utenti di biciclette e biciclette elettriche, le vittime nel 2022 sono 205; fra gli utenti di monopattini elettrici sono 16.

Più in dettaglio, gli incidenti stradali con lesioni a persone che hanno coinvolto almeno un monopattino elettrico sono stati 2.929 nel 2022, da 2.101 nel 2021 e 564 nel 2020 (rilevati a partire da maggio dello stesso anno). Le 16 vittime rappresentano un aumento rispetto al 2021 (9, più un pedone investito e deceduto). I feriti tra conducenti e passeggeri su monopattino sono 2.787 (2.699 conducenti e 88 passeggeri), mentre i conducenti illesi sono 221; 131 i feriti tra i pedoni investiti.

Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 1.113 sinistri (691 nel 2021 e 240 nel 2020), con 20 vittime tra conducenti e passeggeri dei mezzi e 1 pedone deceduto (13 le vittime nel 2021 e 6 nel 2020), 1.077 feriti e 34 pedoni infortunati. Le biciclette non elettriche sono state coinvolte in 15.981 incidenti (15.771 nel 2021 e 13.240 nel 2020) con 185 morti e 2 pedoni deceduti (211 nel 2021 e 169 nel 2020), 15.600 feriti e 378 pedoni feriti.

Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada evidenziano rischi più elevati per gli utenti vulnerabili rispetto a quelli di altre categorie. L'indice di mortalità per i pedoni¹⁶, pari a 2,7 ogni 100 incidenti per investimento di pedone, è

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31993D0704&from=IT>
https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/methodology-and-research/care-database_en

¹⁵ I monopattini elettrici, in particolare, assumono in via definitiva lo stato di "veicolo" con la legge di bilancio n.160 del 27 dicembre 2019, che li assimila alle biciclette anche in termini di norme di circolazione. Anche il decreto Infrastrutture (D.L. 121/2021) ha introdotto modifiche nel Codice della Strada per la loro circolazione.

¹⁶ Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell'incidente per tipologia.

4,4 volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,6), mentre il valore riferito ai motociclisti è di 2,5 volte superiore (1,5 morti ogni 100 incidenti); è invece 1,9 volte più alto per i conducenti e passeggeri di biciclette, elettriche e non e di monopattini (1,1 morti ogni 100 incidenti).

La distribuzione per età e genere degli infortunati

La distribuzione per genere delle vittime mostra uno svantaggio nettamente maschile anche nel 2022: si tratta di 2.579 uomini (l'81,6%) e 580 donne (il 18,4%). I conducenti deceduti ammontano a 2.245, di cui circa il 90% uomini (2.014 contro 231 donne); fra i passeggeri le vittime sono 429 e si osserva un maggiore equilibrio fra i generi (240 uomini e 189 donne, rispettivamente il 56% e il 44%), mentre tra i pedoni i morti sono 325 uomini e 160 donne. Nel complesso, gli utenti più vulnerabili¹⁷ rappresentano il 49,3% dei morti sulle strade (50,9% nel 2021 e 51,4% nel 2020).

Guardando alla distribuzione per età, le vittime si concentrano nelle classi 45-59 anni e 20-29 anni per gli uomini, tra i 75-84 anni e 20-24 anni per le donne. L'aumento più consistente rispetto al 2021 si registra per le classi di età tra i 55-69 anni, con un aumento più rilevante per la fascia 60-64 anni (+35,5%), nonché per i giovanissimi di 15-19 anni (+21,2%) e 25-29enni (+10,4%).

Continua a essere una nota particolarmente negativa la quota di bambini da 0 a 14 anni deceduti in incidente stradale (entro il 30esimo giorno): sono 39 nel 2022, dei quali 27 tra 5 e 14 anni, in aumento rispetto agli anni precedenti. Il valore risulta più alto di quello registrato nel 2019; i bambini 0-14 deceduti erano infatti 28 nel 2021, 37 nel 2020 e 35 nel 2019.

Sebbene siano state messe in campo misure per contrastare il fenomeno, gli effetti positivi sperati non sono ancora tangibili e l'obiettivo di "zero vittime" è ancora molto lontano. Il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030, oltre a prevedere interventi finalizzati al raggiungimento dell'obiettivo generale (dimezzamento del numero totale di morti e feriti gravi), individua azioni prioritarie per il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale di alcune categorie di utenti particolarmente a rischio, tra cui i bambini e adolescenti tra 0 e 14 anni.

Le raccomandazioni riguardano, in particolar modo, gli incentivi alla cultura della sicurezza stradale, con interventi di formazione ed educazione mirati ai bambini, la responsabilizzazione dei genitori per evitare incidenti stradali e per proteggere adeguatamente i minori con sistemi di ritenuta idonei e la riduzione del rischio di incidente e infortunio dei bambini a piedi e in bicicletta, specie nei percorsi casa-scuola-casa, attraverso interventi di gestione delle velocità e di *enforcement*.

¹⁷ 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 anche i bambini".

Rispetto al 2021, i feriti negli incidenti stradali sono in aumento per tutte le classi di età, con un picco tra i bambini e gli anziani oltre i 75 anni. Per far fronte concretamente al contenimento anche del numero dei feriti e non solo delle vittime, il nuovo Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 punta anche su miglioramenti nella progettazione di strade e veicoli, sul rafforzamento delle leggi e la loro applicazione, su un'assistenza tempestiva ed efficace ai feriti.

La struttura per età e genere dei deceduti nel 2022 e nel 2010 mostra come le incidenze di vittime in età adulta e anziana siano sempre più consistenti nel tempo, fenomeno legato anche all'invecchiamento della popolazione.

La distribuzione dei tassi di mortalità stradale per età calcolati sulla popolazione residente conferma lo svantaggio delle classi più giovani (20-34 anni) e degli individui ultrasessantenni: il tasso specifico di mortalità più elevato è nella classe dei 85-89enni (106,0 ogni milione di abitanti) e in quella dei 20-24enni (80,6 ogni milione di abitanti).

I conducenti coinvolti in incidenti stradali

Lo studio del gruppo dei conducenti è di particolare rilievo per l'analisi delle persone coinvolte in incidente stradale. A differenza degli altri utenti della strada, oltre alle informazioni sugli infortunati, sono disponibili infatti anche quelle sugli incolumi e sui deceduti nelle 24 ore successive all'incidente o dal secondo al trentesimo giorno.

Nel 2022 si contano 159.675 conducenti infortunati, morti o feriti, e 143.680 incolumi, per un totale di 303.355 persone coinvolte in incidenti stradali (230.273 uomini, il 75,9%, e 73.082 donne). Come detto, i deceduti sono stati 2.245, dei quali l'87% sul colpo o entro le 24 ore e il 13% dal secondo al trentesimo giorno.

Nel complesso, i feriti sono più numerosi in corrispondenza delle età 20-24 e 25-29 anni (quasi il 22% del totale), mentre le vittime si concentrano tra i giovani di 20-29 anni (15% sul totale e 336 vittime) e nelle età più mature (45-64 anni, 34,4%). Tra i più anziani, i conducenti deceduti sono concentrati tra i 75 e gli 84 anni. Gli incolumi sono prevalentemente 45-54enni.

Con riferimento alla sicurezza dei veicoli occupati, i nuovi obiettivi europei per la sicurezza stradale prevedono, tra le altre misure, anche l'introduzione di nuove tecnologie obbligatorie sui veicoli, in particolare l'utilizzo di moderni sistemi Advanced Driver Assistance System (ADAS) per la sicurezza attiva – cinture di sicurezza, airbag, nuove carrozzerie auto-deformanti – e passiva, per la quale il dispositivo più diffuso è il sistema ABS elettronico di antibloccaggio delle ruote.

Le nuove tecnologie adottate e sempre più diffuse e di serie su molti veicoli hanno consentito di viaggiare con maggiore sicurezza, soprattutto su autovetture e autocarri, i conducenti dei quali rappresentano oltre il 90% dei conducenti incolumi e il 56% di morti e feriti; mentre per le due ruote a motore gli incolumi sono il 3,5% e gli infortunati il 30% e per le biciclette (esclusi i monopattini) rispettivamente l'1% e il 12%.

Quanto alla cittadinanza dei conducenti, rilevata a partire dal 2016, nel 12,3% dei casi si tratta di cittadini stranieri (13,0% nel 2021, 10,3% nel 2020 e 8,9% nel 2019) il 78,9% uomini e il 21,1% donne. Le comunità più rappresentate sono quelle di Romania, Albania e Marocco (circa il 33% dei conducenti stranieri coinvolti), che in Italia sono anche le più numerose. Tra i cittadini degli altri Paesi sono inclusi, dalla quarta alla decima posizione in graduatoria, anche quelli provenienti da Germania (4,5%), Moldavia (3,5%), Pakistan (3,3%), Ucraina (3,2%), Svizzera (2,7%), Egitto (2,6%), Perù (2,4%).

I conducenti stranieri coinvolti in incidenti risultano occupanti di autovetture nel 60,4% dei casi, nel 13,2% alla guida di biciclette o e-bike (6,7% del 2019, 13,5% nel 2020 e 12,7% nel 2021), nel 9,2% di motocicli, nel 9,7% di mezzi pesanti¹⁸. Significative anche le percentuali di conducenti di ciclomotori e monopattini elettrici coinvolti in incidenti stradali (3,0% e 4,0%). Per i conducenti stranieri di autocarri (circa 3.300, il 19% sul totale complessivo), le nazionalità più frequenti sono quelle rumena (21,6%), albanese (13,1%) e marocchina (8,3%).

Per i monopattini elettrici coinvolti in incidenti stradali, su 2.681 conducenti sono 1.345 quelli di nazionalità straniera (50,2% del totale), percentuale in forte aumento rispetto al 34,2% del 2020 e al 40,9% del 2021 e più elevata anche della quota relativa alle biciclette (28,6%). In questo caso i conducenti stranieri provengono in larga parte da Pakistan, Marocco, Albania, Bangladesh e Romania. Tale tendenza potrebbe essere legata all'utilizzo di monopattini elettrici e biciclette per i servizi di delivery, prevalentemente nel settore della ristorazione e legati alla figura del "rider", soprattutto sulle strade urbane.

Con riferimento alle età e al genere dei conducenti, tra quelli di cittadinanza italiana i più coinvolti in incidente sono le donne e gli uomini nelle classi 20-24 e 45-59 anni, tra i cittadini stranieri si osservano più di frequente gli uomini di 25-44 anni e le donne di 35-44 anni.

Gli incidenti stradali per tipologia di strada

Nel 2022 gli incidenti stradali aumentano su tutti gli ambiti stradali rispetto all'anno precedente, pur non raggiungendo i livelli del 2019, fatta eccezione per le vittime su strade urbane.

Sulle autostrade si registra un aumento del 9,7% per gli incidenti e del 19,9% per le vittime; sulle strade urbane le variazioni sono rispettivamente del +9,8% per gli incidenti e del +5,5% per le vittime; sulle strade extraurbane +7,2% per i sinistri e +12,2% per i decessi.

¹⁸ Per i conducenti italiani, la distribuzione dei coinvolti per tipo di veicolo occupato fa registrare il 68,1% per i conducenti di autovetture, il 4,8% per le biciclette, il 16,7% per i motocicli, il 6,1% per i mezzi pesanti, il 2,7% per i ciclomotori, lo 0,6% per i monopattini e 1% per gli altri veicoli.

Nel confronto con il 2019, i valori sono ancora tutti in diminuzione, eccetto per le vittime su strade urbane, in lieve aumento (+0,2%): nel complesso gli incidenti diminuiscono del 3,7% e i morti del 0,4%. Il calo è più marcato sulle autostrade, dove le variazioni sono rispettivamente -7,7% e -4,8%. La distribuzione percentuale mostra che gli incidenti avvengono con maggior frequenza sulle strade urbane (73,4%) mentre il maggior numero di vittime si concentra sulle strade extraurbane (48,5%). Sulle autostrade si registrano, invece, il 5,1% degli incidenti e il 9,3% dei deceduti.

L'indice di mortalità resta più elevato sulle strade extraurbane, con 4,3 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 3,5 sulle autostrade, mentre è pari a 1,1 sulle strade urbane (rispettivamente 4,1, 3,2 e 1,1 nel 2021). La media nazionale, praticamente invariata dal 2010 salvo oscillazioni non significative, è pari a 1,9 morti ogni 100 incidenti.

Nel complesso, la maggior parte degli incidenti stradali avviene tra veicoli in marcia (67,7%). Il 91,3% coinvolge uno o due veicoli, il 6,7% tre veicoli e il 2,0% quattro e più veicoli. Gli incidenti a veicolo isolato, esclusi gli investimenti di pedone, rappresentano il 21,6%. Gli investimenti di pedone sono invece il 10,7% del totale.

Gli incidenti che avvengono sulle strade urbane si verificano nel 46,8% dei casi su un rettilineo, mentre per le strade extraurbane tale percentuale sale a 57,3%. In ambito urbano gli incidenti che avvengono in corrispondenza degli incroci rappresentano il 39,4% del totale, in curva il 7,2% e nei pressi di una rotonda il 5,2%. Lungo le strade extraurbane, oltre all'alta percentuale di sinistri su rettilineo, il 22,3% degli incidenti si verifica in curva e il 14,8% in corrispondenza di un incrocio.

Focus: Il quadro normativo nazionale in tema di sicurezza stradale: una stima del possibile effetto dei provvedimenti

L'andamento di incidentalità e mortalità sulla rete viaria nazionale è legato anche agli interventi normativi in materia di sicurezza stradale messi in campo negli ultimi decenni. Nel tempo si è assistito, infatti, all'emanazione di numerosi provvedimenti aventi una duplice finalità: da un lato quella prioritaria di agire come funzione repressiva, dall'altro quella di deterrente verso comportamenti di guida non responsabili.

Già negli anni '80 e '90 si assiste all'attuazione di nuovi decreti che introducono l'uso obbligatorio di casco e cinture di sicurezza.

Il 1992 segna, invece, il periodo di adozione del nuovo codice della strada, D.L. 30 aprile 1992 n. 285, che è stato modificato nel tempo con leggi e provvedimenti successivi che ne costituiscono parte integrante. Il codice è stato emendato molte volte nel periodo 1992-2022: le modifiche principali sono contenute nella Legge sulla patente a punti del 2003, nelle norme sull'introduzione del "tutor" sulle autostrade nel 2005, nella Legge n.120 del 29 luglio 2010 e, più di recente nella Legge sull'Omicidio stradale (41/2016).

La “patente a punti” è stata introdotta con il D.Lgs. n.151 del 27 giugno 2003, modificato prima di essere definitivo con la Legge n.214 del 1° agosto 2003. Il citato Decreto prevede l’assegnazione di un bonus virtuale di punti che vengono eventualmente decurtati in caso di infrazione, oltre a una contravvenzione anche in termini pecuniari, facendo riferimento a una tabella inclusa nell’art. 126bis del Codice della Strada nazionale.

Il sistema “tutor”, che stabilisce la velocità media di un veicolo ed è in funzione sulle strade dal 23 dicembre 2005, è realizzato nel rispetto delle norme sulla tutela della privacy e sicurezza informatica. Le aree d’installazione del sistema sono state individuate in base al numero di incidenti e per costituire un “deterrente” contro le velocità più elevate. L’implementazione del sistema “tutor” di controllo elettronico sulla velocità media, introdotto nel 2006, è stata gradualmente diffusa su un numero crescente di tratte autostradali.

Momento importante per la legislazione recente sulla sicurezza stradale, infine, è la Legge n.41 del 23 marzo 2016, recante l’“Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali” e disposizioni di coordinamento con il Codice della Strada.

Nel 2017 l’Istat ha pubblicato un approfondimento per evidenziare la relazione tra provvedimenti normativi e cambiamenti nell’incidentalità stradale¹⁹, in cui si è utilizzata l’analisi delle serie storiche per valutare il possibile effetto di alcuni specifici provvedimenti normativi (patente a punti, introduzione del tutor sulle autostrade) sull’incidentalità stradale, identificando cambiamenti strutturali o temporanei (*breaks/outliers*) lungo il periodo osservato²⁰. All’interno del *framework* considerato, la manifestazione di una reazione all’introduzione di una policy potrebbe corrispondere alla stima di un *level shift* (LS), cioè di un cambiamento permanente nel livello della serie, ovvero all’individuazione di un *temporary change* (TC), nel caso in cui la risposta alla policy sia contenuta nel tempo.

L’analisi univariata delle 12 serie storiche – tre fenomeni (incidenti, feriti e morti) per quattro categorie di strada (strade statali, urbane, extra-urbane e totale) – realizzata per il periodo gennaio 1999-dicembre 2016 ha consentito di individuare due momenti caratterizzati da un numero più elevato di *breaks/outliers*:

- il primo, a gennaio 2000, in cui si registrano due cambiamenti permanenti (LS) relativi alla serie degli incidenti e dei feriti sulle strade urbane, e due cambiamenti temporanei (TC), con effetti assorbiti in un periodo limitato di tempo, per gli incidenti totali e per il totale dei feriti;

¹⁹ Si veda il Comunicato Stampa “Incidenti stradali in Italia nel 2016” (pag.15), disponibile all’indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/202802>.

²⁰ La procedura di destagionalizzazione utilizzata è Tramo-Seats, metodologia standard dell’Istat.

- il secondo a luglio 2003, in cui si verificano tre cambiamenti permanenti (LS) per il totale degli incidenti, per i feriti sulle strade urbane e per il totale dei morti, e tre variazioni temporanee (TC), per gli incidenti sulle strade extra-urbane, per i feriti sulle strade extra-urbane e per il totale dei feriti.

Successivamente a questa identificazione, è stato scelto di restringere il periodo di stima a gennaio 2004-dicembre 2016, con l'obiettivo di verificare la presenza di ulteriori eventi anomali nelle serie storiche.

Nel periodo considerato la serie delle vittime in autostrada riporta un cambiamento permanente (LS) ad agosto 2007 e due osservazioni anomale (AO) ad aprile 2004 e luglio 2013. Sul totale dei morti, invece, si registra una variazione permanente (LS) a ottobre 2007 e un cambiamento contenuto nel tempo (TC) a gennaio 2008.

Questi risultati possono essere letti in relazione alla definizione e applicazione di nuove politiche sulla circolazione stradale. L'introduzione della legge sulla "patente a punti" è accompagnata, infatti, dall'identificazione di tre punti di cambiamento permanente e tre temporanei, registrati a luglio 2003, suggerendo un effetto significativo e quasi immediato della policy rispetto alle dimensioni utilizzate (incidenti, feriti e morti). Meno immediati gli effetti dell'introduzione del Tutor sulle autostrade a partire dal 23 dicembre 2005. Nel caso si ipotizzasse un progressivo adeguamento della strumentazione tecnologica, la serie dei morti in autostrade evidenzerebbe una significativa riduzione solo a partire da agosto 2007.

Focus: I feriti gravi e il costo sociale degli incidenti stradali

A seguito degli obiettivi fissati, per rendere comparabili e armonizzati i dati forniti dai Paesi dell'Ue, sono state emanate Linee Guida internazionali per la classificazione della gravità delle lesioni da incidente stradale. L'Italia, seguendo una delle possibili strategie proposte dalla Commissione Europea per la produzione di statistiche armonizzate, ha definito il numero dei feriti gravi in incidenti stradali a partire dalle informazioni presenti sulle Schede di Dimissione Ospedaliera (SDO) di titolarità del Ministero della Salute. Il calcolo dei feriti gravi è stato effettuato seguendo la classificazione *Maximum Abbreviated Injury Scale 3+* (MAIS3+). Nel 2022, secondo questa classificazione, i feriti gravi sono stati 16.875, circa l'8% del totale dei feriti registrati dalle Forze dell'ordine in Italia (erano 15.990 nel 2021, 14.102 nel 2020 e 17.600 nel 2019). È da segnalare che c'è stato un miglioramento graduale della qualità delle informazioni contenute sulle SDO che ha reso possibile una maggiore precisione nell'individuazione dei casi di ricovero a seguito di incidente stradale e della gravità delle lesioni.

Il fenomeno dell'incidentalità stradale rappresenta un elemento rilevante per le sue ricadute sulle società e sui sistemi sanitari nazionali. Oltre agli aspetti etici e morali, infatti, anche i fattori economici e i costi sostenuti per far fronte agli eventi derivanti dagli incidenti stradali sono al centro delle politiche nazionali per la sicurezza delle

strade. Da molti anni viene prodotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cadenza periodica, un documento sul calcolo dei “costi sociali” degli incidenti stradali²¹: per il decennio 2011-2020 sono stati adottati parametri calcolati su base 2010 e diffusi ufficialmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il metodo adottato per il calcolo dei parametri è stato basato, fino a oggi, sulla valutazione disaggregata dei costi umani, dei costi sanitari e dei costi generali legati all’incidente stradale.

Con riferimento alla metodologia, la componente dei costi umani è costituita principalmente da alcuni fattori, come la perdita di produttività e del lavoro e gli aspetti etici e morali che riguardano le persone direttamente coinvolte e i familiari. Per il calcolo dei costi sanitari si includono le spese sostenute per il ricovero, la degenza e le cure mediche cui sono state sottoposte le vittime, inclusi i costi di riabilitazione o di “*long term care*” nel caso di disabilità permanenti. I costi generali, infine, sono riferiti all’incidente stradale e derivati dai danni al veicolo, dalle spese per il rilievo degli incidenti da parte delle forze di polizia e dei servizi di emergenza, dai costi legali e amministrativi di gestione, dai danni causati all’infrastruttura stradale e agli edifici.

In considerazione del tempo trascorso e dell’evoluzione delle conoscenze in materia, nel 2022, si è reso necessario procedere a un aggiornamento di tale metodologia e a tal riguardo è stato attivato da Istat e ACI, con la collaborazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero della Salute e dell’Istituto Superiore di Sanità, un progetto dedicato alla ridefinizione dei parametri e il calcolo aggiornato dei costi sociali degli incidenti stradali. I nuovi parametri sono stati calcolati aggiornando i livelli a valori costanti 2010 e determinando costi specifici per i feriti gravi. La metodologia e i nuovi livelli sono stati pubblicati in un nuovo Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nel 2023²².

Il costo sociale degli incidenti stradali con lesioni a persone rilevati da Polizia Stradale, Polizia locale e Carabinieri, con il nuovo calcolo, ammonta a quasi 18 miliardi di euro nel 2022 (pari allo 0,9% del Pil nazionale).

Volendo includere anche il costo associato ai danni materiali dell’incidentalità senza danni alle persone occorre prendere in considerazione il numero degli incidenti con soli danni a cose e il relativo costo associato²³. Sulla base delle stime fornite dall’Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (ANIA)²⁴ è possibile ricavare

²¹ Il calcolo viene effettuato in attuazione dell’art.7 del decreto legislativo n. 35/2011 di recepimento della Direttiva 2008/96/CE.

²² Decreto Dirigenziale n. 37 del 17/02/2023.

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Studio di valutazione dei Costi Sociali dell’incidentalità stradale (<https://www.mit.gov.it/documentazione/il-decreto-legislativo-n-352011-attivita-specifiche-sullincidentalita-stradale>).

²⁴ Fonte: ANIA - L’assicurazione italiana 2022-2023:

https://www.ania.it/dettaglio/-/asset_publisher/sj4agTtNdEk3/content/id/689971.

il numero dei sinistri con soli danni alle cose e il costo medio per sinistro; nel 2022 tale costo è stato pari a 2.314 euro. Il numero totale dei sinistri con soli danni alle cose pubblicato da ANIA è stato pari nel 2022 a 1.974.080 unità, dei quali il 14% con lesioni a persone. La stima dei costi sociali dell'incidentalità per l'anno 2022, ottenuta sommando al costo dell'incidentalità con danni alle persone (18 miliardi di euro) i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (circa 4 miliardi di euro), è pari a circa 22 miliardi di euro.

Rispetto alla quota totale del costo sociale per incidenti stradali con lesioni a persone, quasi la metà è attribuibile ai casi mortali, l'altro 50% deriva dai costi legati alle lesioni non mortali lievi e gravi, che comportano il ricorso a cure mediche e riabilitative e ai costi generali riferiti all'incidente.

2. Le circostanze di incidente e delle violazioni al Codice della Strada

Tra i comportamenti errati alla guida (escluso il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata), anche nel 2022 si confermano come i più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 38,1% delle cause di incidente (82.857).²⁵

Tra le altre cause più rilevanti figurano la manovra irregolare (16.788), la mancanza della distanza di sicurezza (15.233 casi), la mancanza di precedenza al pedone (7.185) e il comportamento scorretto del pedone (5.899), che rappresentano rispettivamente il 7,7%, il 7,0%, il 3,3% e il 2,7% delle cause di incidente.

Con riferimento alle diverse categorie di strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (16,3%), seguita dalla guida distratta (12,7%); sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (15,0%), seguita dalla velocità (13,7%).

Seppure le informazioni sulle circostanze di incidente stradale rappresentino un bacino di dati ricco e prezioso, occorre segnalare che la comunicazione all'Istat delle informazioni per le cause legate allo stato psicofisico alterato dei conducenti non avviene sempre, per cause di forza maggiore, in maniera tempestiva e completa da parte delle Forze dell'ordine. L'informazione sugli incidenti stradali correlati ad alcol e droga viene dedotta quindi anche da altre fonti informative, quali i dati del Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri e del Servizio della Polizia Stradale del Ministero dell'Interno (insieme rilevano complessivamente circa un terzo degli incidenti stradali con lesioni), che forniscono i dati sulle sanzioni elevate in occasione di incidente stradale.

²⁵ 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 che coinvolgono tre o più veicoli sono, nel 2022, l'8,7% del totale).

Da tali fonti risulta che su un totale di 56.284 incidenti con lesioni osservati dai due organi di rilevazione, in 5.577 casi almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti era in stato di ebbrezza mentre in 1.671 casi era sotto l'effetto di stupefacenti. Nel complesso, quindi, il 9,9% e il 3,0% degli incidenti rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale è correlato ad alcol e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2021 per lo stato di ebbrezza alla guida e in lieve diminuzione per la droga (9,7% e 3,2%). Le percentuali erano pari a 8,7% e 3,4% nel 2019 e a 9,2% e 3,5% nel 2020.

Per la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, secondo i controlli effettuati dalle Polizie Municipali indipendentemente dall'occorrenza di un incidente stradale, la percentuale di conducenti con stato alterato a causa di uso di droghe è nel 2022 pari al 9,2% (8,9% nel 2021, 17,3% nel 2020 e 6,9% nel 2019), mentre i positivi all'etilometro sono risultati il 10,8% (7,3% nel 2021, 8,3% nel 2020 e 7,4% nel 2019). Si rilevano infine aumenti delle sanzioni pari al 21,5% (alcol) e al 7,4% (sostanze stupefacenti) rispetto al 2021.

Sebbene la copertura delle informazioni fornite non sia esaustiva, per effettuare l'analisi temporale delle circostanze di incidente è stato scelto di misurare il fenomeno anche attraverso la costruzione di specifici indicatori: in particolare, è stato calcolato il rapporto tra il numero assoluto di circostanze rilevate e il totale annuale degli incidenti stradali, moltiplicato per 100. L'analisi temporale delle sole circostanze di incidente stradale legate allo stato psico-fisico alterato dei conducenti coinvolti evidenzia un aumento dei casi per la guida sotto l'effetto di droghe ogni 100 incidenti stradali, che passano da 0,1 del 2001 a 1,5 del 2022, mentre passano da 1,2 a 4,6 quelli legati alla guida in stato di ebbrezza alcolica.

Le informazioni su incidenti stradali alcol e droga correlati vengono anche utilizzate per la Relazione annuale al Parlamento sul fenomeno delle tossicodipendenze in Italia e la Relazione annuale al Parlamento sugli interventi realizzati ai sensi della legge 30.3.2001 n.125 in materia di alcol e problemi alcol correlati²⁶.

L'analisi delle serie degli indicatori di circostanza di incidente per inconvenienti della circolazione per il periodo 2001-2022 mostra che le principali infrazioni riguardano la guida distratta (21,6 per 100 incidenti nel 2022), l'eccesso di velocità (13,4) e il mancato rispetto della distanza di sicurezza (10,1).

3. Le sanzioni elevate dalle Forze dell'ordine

I dati relativi alle sanzioni emesse dagli organi di Polizia per inosservanza dei principali articoli del codice della Strada consentono anche di monitorare i comportamenti dei conducenti, non solo in occasione di incidente stradale.

²⁶ Si vedano le relazioni disponibili agli indirizzi:
<https://www.politicheantidroga.gov.it/it/attivita/relazioni-annuali-al-parlamento/> e
https://www.salute.gov.it/imgs/C_17_pubblicazioni_3338_allegato.pdf.

Nel 2022 le sanzioni per violazioni alle norme di comportamento elevate da Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali dei Comuni capoluogo di provincia sono mediamente aumentate del 12,8% rispetto al 2021, collocandosi così nuovamente in linea con il 2019, anno in cui la mobilità non era ancora stata influenzata dall'emergenza sanitaria. La guida troppo veloce è sempre il comportamento maggiormente sanzionato e rappresenta il 38,7% del totale, valore solo di poco più alto rispetto a quello delle contravvenzioni comminate per disciplina della sosta (37,2%). Tra le altre sanzioni, quelle per l'inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica rappresentano l'8,4%, in leggero aumento rispetto allo scorso anno (era l'8%). In crescita anche le sanzioni per comportamento dei conducenti in caso di incidente (art.189), che sono 10.495, circa 400 in più rispetto al 2021. Si riscontra, invece, un lieve calo sia delle sanzioni per mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, che rappresentano comunque il 2,1% del totale (-14,6% rispetto al 2021), sia di quelle per mancato uso del casco (-20,8% rispetto al 2021).

Rimane alto il numero di sanzioni per uso improprio di dispositivi in auto, in particolare lo *smartphone*, pari al 97,6% di quelle elevate per art.173 del Codice della Strada (dato fornito dalla Polizia Stradale). Alla maggiore diffusione dell'uso di biciclette corrisponde un aumento delle contravvenzioni per il comportamento dei ciclisti, soprattutto nei centri urbani. Le contravvenzioni, elevate per lo più dalla Polizia Municipale (73%), sono aumentate del 6,5% rispetto allo scorso anno e sono in costante crescita se confrontate con gli ultimi anni.

Le sanzioni legate ai monopattini elettrici (inclusi tra i veicoli in circolazione dalla legge di conversione del decreto legge 121 del 2021) sono quasi 4.400 nel Comune di Milano, oltre 1.000 a Torino, più di 450 a Bari e Padova; seguono Verona, Pescara, Parma e Bolzano/Bozen con oltre 150 sanzioni. Nel complesso, nei Comuni capoluogo (mancano i dati di Roma Capitale), sono state elevate 8.394 sanzioni a conducenti di monopattini.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, rispetto al 2021 diminuiscono le sanzioni per mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti e per alterazione o manomissione del cronotachigrafo.

Allegato statistico

Tavola 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone, morti, feriti e tasso di mortalità stradale.
Anni 2001, 2010-2022
 (valori assoluti, valori per milione di abitanti e variazioni percentuali)

| ANNI | Incidenti | Morti | Feriti | Tasso di mortalità stradale (a) | Variazione % annua delle vittime (b) | Variazione % delle vittime rispetto al 2001 (b) | Variazione % delle vittime rispetto al 2010 (b) |
|------|-----------|-------|---------|---------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| 2001 | 263.100 | 7.096 | 373.286 | 124,5 | - | - | - |
| 2010 | 212.997 | 4.114 | 304.720 | 68,8 | -2,9 | -42 | - |
| 2011 | 205.638 | 3.860 | 292.019 | 64,3 | -6,2 | -45,6 | -6,2 |
| 2012 | 188.228 | 3.753 | 266.864 | 62,4 | -2,8 | -47,1 | -8,8 |
| 2013 | 181.660 | 3.401 | 258.093 | 56,4 | -9,4 | -52,1 | -17,3 |
| 2014 | 177.031 | 3.381 | 251.147 | 56,1 | -0,6 | -52,4 | -17,8 |
| 2015 | 174.539 | 3.428 | 246.920 | 56,9 | 1,4 | -51,7 | -16,7 |
| 2016 | 175.791 | 3.283 | 249.175 | 54,6 | -4,2 | -53,7 | -20,2 |
| 2017 | 174.933 | 3.378 | 246.750 | 56,3 | 2,9 | -52,4 | -17,9 |
| 2018 | 172.553 | 3.334 | 242.919 | 55,7 | -1,3 | -53 | -19 |
| 2019 | 172.183 | 3.173 | 241.384 | 53,1 | -4,8 | -55,3 | -22,9 |
| 2020 | 118.298 | 2.395 | 159.249 | 40,3 | -24,5 | -66,2 | -41,8 |
| 2021 | 151.875 | 2.875 | 204.728 | 48,6 | 20 | -59,5 | -30,1 |
| 2022 | 165.889 | 3.159 | 223.475 | 53,6 | 9,9 | -55,5 | -23,2 |

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

(a) Tasso di mortalità stradale (Morti per milione di abitanti).

(b) Le variazioni percentuali media annua rispetto all'anno precedente o al 2001 o al 2010 sono state calcolate come segue:

$$\left(\frac{M^t}{M^{t-1 \text{ o } 2001 \text{ o } 2010}} - 1 \right) * 100$$

Tavola 2 - Morti in incidenti stradali e tasso di mortalità stradale nei Paesi membri dell'Unione Europea (UE27). Anni 2010, 2019, 2021 e 2022

(valori assoluti, variazioni percentuali e valori per milione di abitanti)

| PAESI UE27 | Valori assoluti | | | | Variazioni percentuali (a) (b) | | | Tasso di mortalità stradale (c) | | |
|-----------------|-----------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------------|-------------|--------------|---------------------------------|-------------|-------------|
| | 2010 | 2019 | 2021 | 2022 (b) | 2022/2021 | 2022/2019 | 2022/2010 | 2010 | 2021 | 2022 |
| Austria | 552 | 416 | 362 | 370 | 2,2 | -11,1 | -33 | 65,9 | 40,5 | 41,2 |
| Belgio | 850 | 644 | 516 | 521 | 1 | -19,3 | -38,7 | 78,4 | 41,8 | 44,8 |
| Bulgaria | 776 | 628 | 561 | 531 | -5,3 | -15,4 | -31,6 | 104,6 | 81,1 | 77,6 |
| Cipro | 60 | 52 | 45 | 37 | -17,8 | -28,8 | -38,3 | 73,2 | 50,2 | 40,9 |
| Croazia | 426 | 297 | 292 | 275 | -5,8 | -7,4 | -35,4 | 99 | 72,3 | 71,2 |
| Danimarca | 255 | 199 | 130 | 154 | 18,5 | -22,6 | -39,6 | 46,1 | 23,1 | 26,2 |
| Estonia | 79 | 52 | 55 | 50 | -9,1 | -3,8 | -36,7 | 59,3 | 41,4 | 37,5 |
| Finlandia | 272 | 211 | 225 | 191 | -15,1 | -9,5 | -29,8 | 50,8 | 40,3 | 34,4 |
| Francia | 3.992 | 3.244 | 2.944 | 3.260 | 10,7 | 0,5 | -18,3 | 63,6 | 45 | 48,1 |
| Germania | 3.651 | 3.059 | 2.562 | 2.776 | 8,4 | -9,3 | -24 | 44,6 | 30,9 | 33,4 |
| Grecia | 1.258 | 688 | 624 | 635 | 1,8 | -7,7 | -49,5 | 112,5 | 56,9 | 60,7 |
| Irlanda | 212 | 140 | 136 | 157 | 15,4 | 12,1 | -25,9 | 46,6 | 27,4 | 31 |
| Italia | 4.114 | 3.173 | 2.875 | 3.159 | 9,9 | -0,4 | -23,2 | 68,8 | 48,6 | 53,6 |
| Lettonia | 218 | 132 | 147 | 113 | -23,1 | -14,4 | -48,2 | 102,8 | 52,6 | 60,2 |
| Lituania | 299 | 186 | 147 | 120 | -18,4 | -35,5 | -59,9 | 95,2 | 77,6 | 42,8 |
| Lussemburgo | 32 | 22 | 24 | 36 | 50 | 63,6 | 12,5 | 63,7 | 37,8 | 55,8 |
| Malta | 15 | 16 | 9 | 26 | 188,9 | 62,5 | 73,3 | 36,2 | 17,4 | 49,9 |
| Paesi Bassi | 640 | 661 | 582 | 737 | 26,6 | 11,5 | 15,2 | 38,6 | 33,3 | 41,9 |
| Polonia | 3.907 | 2.909 | 2.245 | 1.896 | -15,5 | -34,8 | -51,5 | 102,4 | 59,3 | 50,4 |
| Portogallo | 937 | 626 | 532 | 614 | 15,4 | -1,9 | -34,5 | 88,6 | 52,1 | 62,3 |
| Repubblica Ceca | 802 | 617 | 531 | 527 | -0,8 | -14,6 | -34,3 | 76,7 | 49,6 | 50,1 |
| Romania | 2.377 | 1.864 | 1.779 | 1.634 | -8,2 | -12,3 | -31,3 | 117,1 | 92,7 | 85,8 |
| Slovacchia | 345 | 245 | 226 | 244 | 8 | -0,4 | -29,3 | 64 | 41,4 | 44,9 |
| Slovenia | 138 | 102 | 114 | 85 | -25,4 | -16,7 | -38,4 | 67,4 | 54,1 | 40,3 |
| Spagna | 2.478 | 1.755 | 1.533 | 1.759 | 14,7 | 0,2 | -29 | 53,3 | 31,8 | 37,1 |
| Svezia | 266 | 221 | 192 | 227 | 18,2 | 2,7 | -14,7 | 28,5 | 18,5 | 21,7 |
| Ungheria | 740 | 602 | 544 | 535 | -1,7 | -11,1 | -27,7 | 73,9 | 55,9 | 55,2 |
| Ue27 | 29.691 | 22.761 | 19.932 | 20.669 | 3,7 | -9,2 | -30,4 | 67,6 | 44,7 | 46,3 |

Fonte: European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2023 - 17th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report) - ETSC ; European Commission 21/02/2023 - Road safety in the EU: fatalities below pre-pandemic levels but progress remains too slow (europa.eu)

(a) Le variazioni percentuali rispetto al 2010, 2019 e 2021 sono state calcolate come segue: $((M_{2022} / M_{2021} \text{ o } 2019 \text{ o } 2010) - 1) * 100$.

(b) Stime preliminari 2022 per Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Repubblica Ceca, Spagna, Svezia, Ungheria.

(c) Morti per milione di abitanti.

Tavola 3 - Veicoli, morti e feriti per categoria dei veicoli coinvolti. Anni 2018-2022

(valori assoluti)

| CATEGORIE DEI VEICOLI COINVOLTI | Veicoli | | | | | Morti (a) | | | | | Feriti | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Autovetture private fino a 1000 cc | 15.673 | 16.324 | 9.205 | 14.731 | 16.493 | 178 | 168 | 72 | 138 | 164 | 12.257 | 12.498 | 6.409 | 10.532 | 11.578 |
| Autovetture private da 1001 a 1300 cc | 45.671 | 44.867 | 23.595 | 35.805 | 36.863 | 478 | 424 | 210 | 338 | 351 | 35.722 | 34.883 | 16.876 | 26.159 | 26.993 |
| Autovetture private da 1301 a 1500 cc | 26.934 | 27.545 | 14.594 | 23.319 | 24.471 | 218 | 248 | 84 | 195 | 228 | 19.947 | 19.934 | 9.629 | 15.912 | 16.624 |
| Autovetture private da 1501 a 1800 cc | 22.320 | 22.174 | 11.365 | 18.092 | 18.321 | 185 | 187 | 89 | 156 | 146 | 15.638 | 15.519 | 7.296 | 12.136 | 12.002 |
| Autovetture private da 1801 a 2000 cc | 20.667 | 19.491 | 9.553 | 15.356 | 16.095 | 166 | 149 | 75 | 154 | 115 | 14.360 | 13.166 | 5.721 | 9.772 | 10.098 |
| Autovetture private oltre 2000 cc | 7.479 | 7.063 | 3.440 | 5.619 | 5.975 | 86 | 70 | 28 | 60 | 67 | 4.229 | 4.052 | 1.776 | 3.096 | 3.290 |
| Autovetture private con cilindrata imprecisata | 75.960 | 75.294 | 67.125 | 66.919 | 78.942 | 546 | 569 | 766 | 489 | 644 | 53.309 | 53.634 | 48.612 | 45.108 | 52.112 |
| Autovetture private con rimorchio | 125 | 143 | 91 | 117 | 98 | - | - | - | 2 | 1 | 72 | 89 | 53 | 61 | 54 |
| Pubbliche | 1.039 | 1.037 | 446 | 718 | 850 | 5 | 4 | 2 | 4 | 3 | 616 | 619 | 257 | 392 | 458 |
| Di soccorso o di polizia | 841 | 834 | 695 | 742 | 731 | 6 | 1 | 4 | 1 | 3 | 995 | 967 | 770 | 829 | 780 |
| Autobus o filobus in servizio urbano | 1.337 | 1.253 | 689 | 909 | 1.047 | 11 | 10 | 4 | 3 | 5 | 1.128 | 1.076 | 597 | 781 | 890 |
| Autobus di linea o non di linea in extraurbana | 1.060 | 1.122 | 751 | 933 | 1.065 | 4 | 5 | 4 | 7 | 15 | 841 | 973 | 527 | 682 | 882 |
| Tram | 172 | 157 | 97 | 98 | 108 | 3 | 3 | 3 | - | 2 | 110 | 104 | 55 | 56 | 61 |
| Autocarri con peso totale sino a 34 q.li | 329 | 7.941 | 224 | 275 | 314 | 5 | 61 | - | 4 | 2 | 122 | 3.803 | 79 | 130 | 112 |
| Autocarri con peso totale oltre 35 q.li | 1.133 | 5.671 | 756 | 2.758 | 3.472 | 28 | 62 | 11 | 48 | 64 | 388 | 1.964 | 263 | 1.232 | 1.588 |
| Autocarri con peso imprecisato | 15.225 | 1.346 | 10.851 | 11.541 | 11.540 | 170 | 14 | 107 | 124 | 85 | 6.403 | 479 | 4.364 | 4.412 | 4.203 |
| Autotreni con rimorchio | 293 | 82 | 183 | 236 | 236 | 5 | 2 | - | 2 | 7 | 56 | 22 | 39 | 42 | 52 |
| Autosnodati o autoarticolati | 1.284 | 905 | 1.746 | 2.354 | 2.352 | 19 | 8 | 37 | 42 | 43 | 275 | 173 | 423 | 509 | 511 |
| Veicoli speciali | 1.076 | 2.789 | 820 | 945 | 1.060 | 24 | 31 | 7 | 20 | 23 | 630 | 1.268 | 534 | 546 | 623 |
| Trattori stradali o motrici | 1.689 | 1.937 | 241 | 281 | 373 | 26 | 30 | 3 | 3 | 9 | 390 | 427 | 65 | 59 | 84 |
| Trattori agricoli | 380 | 406 | 396 | 414 | 428 | 16 | 17 | 13 | 17 | 15 | 128 | 137 | 117 | 143 | 173 |
| Biciclette | 16.741 | 17.270 | 13.753 | 16.358 | 16.539 | 222 | 254 | 169 | 210 | 187 | 16.224 | 16.737 | 13.229 | 15.769 | 15.974 |
| Monopattini elettrici (b) | | | 565 | 2.114 | 2.936 | | | 1 | 10 | 16 | | | 551 | 2.107 | 2.918 |
| Biciclette elettriche (b) | | | 240 | 697 | 1.129 | | | 6 | 15 | 21 | | | 243 | 696 | 1.111 |
| Ciclomotori | 9.883 | 9.471 | 6.455 | 8.262 | 8.546 | 114 | 93 | 62 | 69 | 75 | 10.419 | 10.010 | 6.896 | 8.713 | 9.000 |
| Motocicli a solo | 37.698 | 37.840 | 26.808 | 35.267 | 40.413 | 639 | 630 | 528 | 604 | 699 | 36.246 | 36.402 | 25.536 | 33.768 | 38.548 |
| Motocicli con passeggero | 5.153 | 5.040 | 3.575 | 4.848 | 5.623 | 91 | 94 | 83 | 119 | 123 | 9.248 | 9.062 | 6.421 | 8.601 | 9.945 |
| Motocarri o motofurgoni | 317 | 266 | 192 | 213 | 189 | 8 | 6 | 10 | 10 | 9 | 277 | 220 | 153 | 173 | 158 |
| Veicoli a trazione animale o a braccia | 16 | 18 | 21 | 13 | 11 | - | 1 | - | - | - | 16 | 16 | 18 | 13 | 15 |
| Veicoli ignoti perche' datisi alla fuga | 1.727 | 1.846 | 1.319 | 1.649 | 1.937 | 13 | 5 | 8 | 5 | 6 | 597 | 718 | 421 | 472 | 612 |
| Quadricicli | 610 | 610 | 389 | 496 | 564 | 7 | 9 | 4 | 7 | 5 | 528 | 549 | 362 | 439 | 503 |
| Altri veicoli coinvolti | 5.299 | 5.464 | 3.016 | 4.221 | 4.634 | 61 | 18 | 5 | 19 | 26 | 1.748 | 1.883 | 956 | 1.388 | 1.523 |
| Totale | 318.131 | 316.206 | 213.196 | 276.300 | 303.355 | 3.334 | 3.173 | 2.395 | 2.875 | 3.159 | 242.919 | 241.384 | 159.248 | 204.728 | 223.475 |

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

(a) Inclusi i pedoni vittime di investimento per mezzo dei veicoli elencati nella tavola.

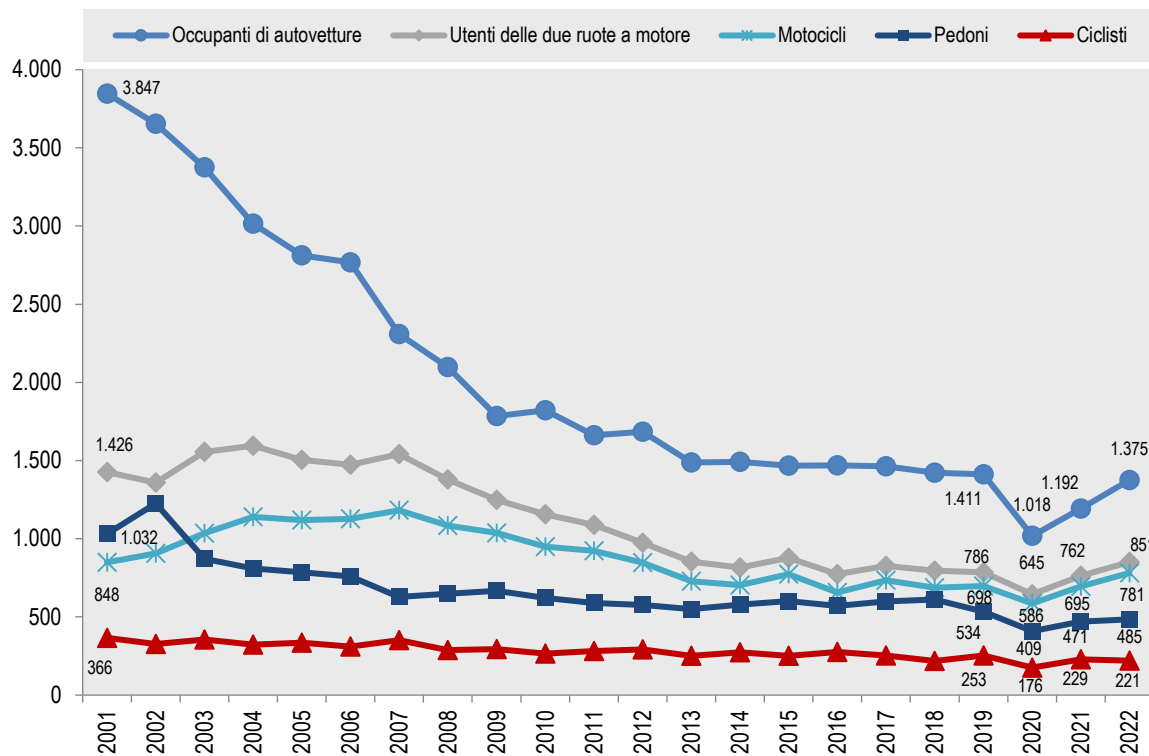
(b) Rilevati a partire dal 2020. Le biciclette elettriche erano incluse nella categoria generica biciclette prima del 2020, gli utenti di monopattino erano considerati pedoni, poiché il veicolo non contemplato dal codice della strada fino al dicembre 2019.

Tavola 4 - Morti e feriti per categoria di utente della strada, sesso e categoria dei veicoli. Anno 2022
(valori assoluti)

| CATEGORIE DEI VEICOLI COINVOLTI | Morti | | | | | | | | | | | | Feriti | | | | | | | | | | | |
|--|--------------|------------|--------------|---------------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|----------------|---------------|----------------|---------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | Conducenti | | | Persone trasportate | | | Pedoni | | | Totale | | | Conducenti | | | Persone trasportate | | | Pedoni | | | Totale | | |
| | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale | Maschi | Femmine | Totale |
| Autovetture private fino a 1000 cc | 90 | 19 | 109 | 10 | 10 | 20 | 31 | 4 | 35 | 131 | 33 | 164 | 4.128 | 3.363 | 7.491 | 1.060 | 1.597 | 2.657 | 690 | 740 | 1.430 | 5.878 | 5.700 | 11.578 |
| Autovetture private da 1001 a 1300 cc | 186 | 52 | 238 | 33 | 22 | 55 | 34 | 24 | 58 | 253 | 98 | 351 | 10.033 | 7.198 | 17.231 | 2.896 | 3.940 | 6.836 | 1.395 | 1.531 | 2.926 | 14.324 | 12.669 | 26.993 |
| Autovetture private da 1301 a 1500 cc | 123 | 26 | 149 | 23 | 13 | 36 | 29 | 14 | 43 | 175 | 53 | 228 | 6.719 | 3.647 | 10.366 | 1.919 | 2.655 | 4.574 | 815 | 869 | 1.684 | 9.453 | 7.171 | 16.624 |
| Autovetture private da 1501 a 1800 cc | 78 | 4 | 82 | 20 | 13 | 33 | 22 | 9 | 31 | 120 | 26 | 146 | 5.156 | 1.948 | 7.104 | 1.469 | 2.093 | 3.562 | 609 | 727 | 1.336 | 7.234 | 4.768 | 12.002 |
| Autovetture private da 1801 a 2000 cc | 56 | 3 | 59 | 18 | 14 | 32 | 20 | 4 | 24 | 94 | 21 | 115 | 4.538 | 1.313 | 5.851 | 1.460 | 1.751 | 3.211 | 479 | 557 | 1.036 | 6.477 | 3.621 | 10.098 |
| Autovetture private oltre 2000 cc | 38 | - | 38 | 6 | 3 | 9 | 12 | 8 | 20 | 56 | 11 | 67 | 1.536 | 271 | 1.807 | 525 | 543 | 1.068 | 188 | 227 | 415 | 2.249 | 1.041 | 3.290 |
| Autovetture private con cilindrata imprecisata | 306 | 56 | 362 | 78 | 73 | 151 | 89 | 42 | 131 | 473 | 171 | 644 | 20.536 | 11.749 | 32.285 | 5.885 | 8.610 | 14.495 | 2.479 | 2.853 | 5.332 | 28.900 | 23.212 | 52.112 |
| Autovetture private con rimorchio | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | 22 | 5 | 27 | 7 | 11 | 18 | 5 | 4 | 9 | 34 | 20 | 54 |
| Pubbliche | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 152 | 31 | 183 | 63 | 70 | 133 | 71 | 71 | 142 | 286 | 172 | 458 |
| Di soccorso o di polizia | 1 | - | 1 | - | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 2 | 1 | 3 | 344 | 29 | 373 | 305 | 70 | 375 | 13 | 19 | 32 | 662 | 118 | 780 |
| Autobus o filobus in servizio urbano | - | - | - | - | - | - | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 5 | 84 | 2 | 86 | 221 | 427 | 648 | 80 | 76 | 156 | 385 | 505 | 890 |
| Autobus di linea o non di linea in extraurbana | 2 | - | 2 | - | 5 | 5 | 6 | 2 | 8 | 8 | 7 | 15 | 125 | 6 | 131 | 226 | 383 | 609 | 86 | 56 | 142 | 437 | 445 | 882 |
| Tram | - | - | - | - | - | - | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 21 | - | 21 | 8 | 8 | 16 | 13 | 11 | 24 | 42 | 19 | 61 |
| Autocarri con peso totale sino a 34 q.li | 1 | - | 1 | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 63 | 6 | 69 | 13 | 3 | 16 | 13 | 14 | 27 | 89 | 23 | 112 |
| Autocarri con peso totale oltre 35 q.li | 43 | 1 | 44 | 10 | 1 | 11 | 6 | 3 | 9 | 59 | 5 | 64 | 1.075 | 53 | 1.128 | 286 | 83 | 369 | 59 | 32 | 91 | 1.420 | 168 | 1.588 |
| Autocarri con peso imprecisato | 44 | - | 44 | 7 | 1 | 8 | 20 | 13 | 33 | 71 | 14 | 85 | 2.470 | 148 | 2.618 | 540 | 176 | 716 | 429 | 440 | 869 | 3.439 | 764 | 4.203 |
| Autotreni con rimorchio | 1 | - | 1 | - | - | - | 3 | 3 | 6 | 4 | 3 | 7 | 45 | - | 45 | 2 | - | 2 | 4 | 1 | 5 | 51 | 1 | 52 |
| Autosnodati o autoarticolati | 27 | - | 27 | 4 | - | 4 | 7 | 5 | 12 | 38 | 5 | 43 | 460 | 9 | 469 | 12 | 9 | 21 | 13 | 8 | 21 | 485 | 26 | 511 |
| Veicoli speciali | 12 | - | 12 | 4 | 3 | 7 | - | 4 | 4 | 16 | 7 | 23 | 280 | 29 | 309 | 151 | 112 | 263 | 29 | 22 | 51 | 460 | 163 | 623 |
| Trattori stradali o motrici | 5 | - | 5 | 2 | - | 2 | 2 | - | 2 | 9 | - | 9 | 74 | - | 74 | 3 | - | 3 | 5 | 2 | 7 | 82 | 2 | 84 |
| Trattori agricoli | 15 | - | 15 | - | - | - | - | - | - | 15 | - | 15 | 146 | 3 | 149 | 7 | 2 | 9 | 8 | 7 | 15 | 161 | 12 | 173 |
| Biciclette | 157 | 28 | 185 | - | - | - | 1 | 1 | 2 | 158 | 29 | 187 | 11.303 | 4.150 | 15.453 | 68 | 77 | 145 | 134 | 242 | 376 | 11.505 | 4.469 | 15.974 |
| Monopattini elettrici | 15 | 1 | 16 | - | - | - | - | - | - | 15 | 1 | 16 | 2.139 | 560 | 2.699 | 42 | 46 | 88 | 53 | 78 | 131 | 2.234 | 684 | 2.918 |
| Biciclette elettriche | 16 | 3 | 19 | - | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 17 | 4 | 21 | 761 | 273 | 1.034 | 24 | 19 | 43 | 13 | 21 | 34 | 798 | 313 | 1.111 |
| Ciclomotori | 64 | 4 | 68 | 1 | 1 | 2 | 4 | 1 | 5 | 69 | 6 | 75 | 6.064 | 1.693 | 7.757 | 481 | 484 | 965 | 131 | 147 | 278 | 6.676 | 2.324 | 9.000 |
| Motocicli a solo | 633 | 29 | 662 | - | - | - | 24 | 13 | 37 | 657 | 42 | 699 | 32.668 | 4.106 | 36.774 | - | 1 | 1 | 842 | 931 | 1.773 | 33.510 | 5.038 | 38.548 |
| Motocicli con passeggero | 70 | - | 70 | 22 | 27 | 49 | 3 | 1 | 4 | 95 | 28 | 123 | 4.020 | 300 | 4.320 | 2.119 | 3.450 | 5.569 | 34 | 22 | 56 | 6.173 | 3.772 | 9.945 |
| Motocarri o motofurgoni | 8 | - | 8 | - | - | - | 1 | - | 1 | 9 | - | 9 | 113 | 7 | 120 | 10 | 16 | 26 | 6 | 6 | 12 | 129 | 29 | 158 |
| Veicoli a trazione animale o a braccia | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 9 | - | 9 | 2 | 4 | 6 | - | - | - | 11 | 4 | 15 |
| Veicoli ignoti perche' datsi alla fuga | - | - | - | - | - | - | 3 | 3 | 6 | 3 | 3 | 6 | - | - | - | - | - | - | 322 | 290 | 612 | 322 | 290 | 612 |
| Quadricoli | 4 | - | 4 | 1 | - | 1 | - | - | - | 5 | - | 5 | 219 | 123 | 342 | 69 | 52 | 121 | 18 | 22 | 40 | 306 | 197 | 503 |
| Altri veicoli coinvolti | 19 | 5 | 24 | 1 | 1 | 2 | - | - | - | 20 | 6 | 26 | 737 | 368 | 1.105 | 122 | 296 | 418 | - | - | - | 859 | 664 | 1.523 |
| Totale | 2.014 | 231 | 2.245 | 240 | 189 | 429 | 325 | 160 | 485 | 2.579 | 580 | 3.159 | 116.040 | 41.390 | 157.430 | 19.995 | 26.988 | 46.983 | 9.036 | 10.026 | 19.062 | 145.071 | 78.404 | 223.475 |

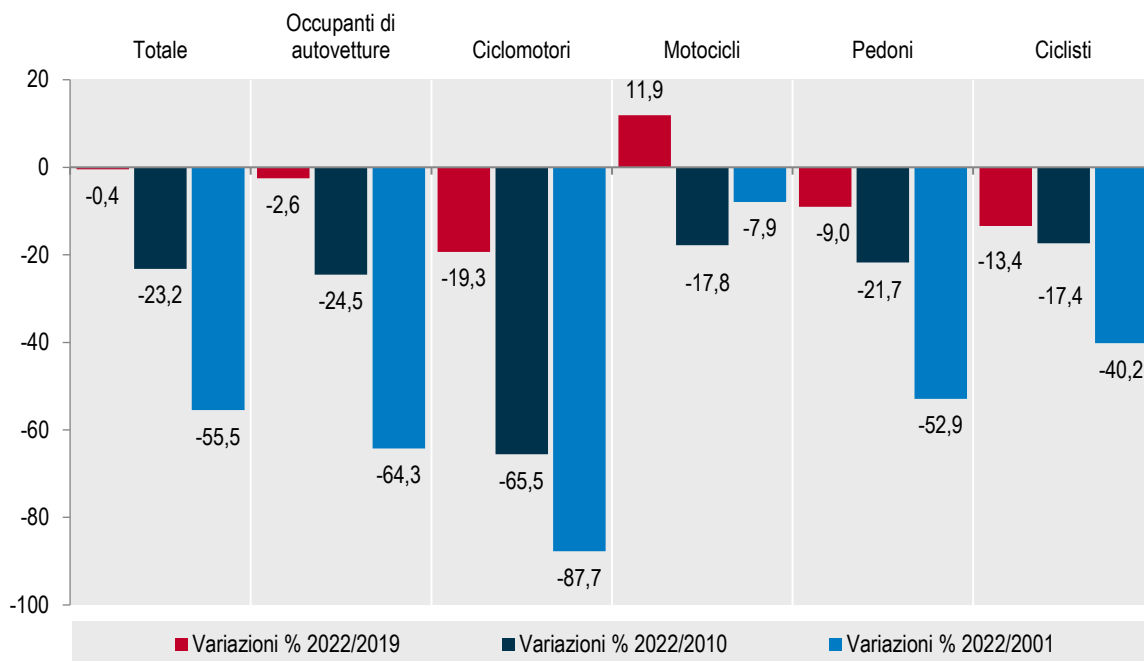
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

**Figura 1 - Morti in incidente stradale per principali categorie di utente della strada.
Anni 2001-2022
(valori assoluti)**



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

**Figura 2 - Morti in incidente stradale per principali categorie di utente della strada.
Anni 2001, 2010, 2019 e 2022**



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

Tavola 5 - Morti e feriti in incidente stradale per classe di età e sesso. Anno 2022
(valori assoluti)

| CLASSI DI ETÀ | Feriti | | | Morti | | |
|------------------|----------------|---------------|----------------|--------------|------------|--------------|
| | Femmine | Maschi | Totale | Femmine | Maschi | Totale |
| 0-4 | 1.203 | 919 | 2.122 | 11 | 1 | 12 |
| 5-9 | 1.488 | 1.170 | 2.658 | 4 | 4 | 8 |
| 10-14 | 2.598 | 1.918 | 4.516 | 13 | 6 | 19 |
| 15-19 | 13.802 | 6.208 | 20.010 | 141 | 22 | 163 |
| 20-24 | 16.901 | 8.465 | 25.366 | 192 | 45 | 237 |
| 25-29 | 13.925 | 7.293 | 21.218 | 193 | 29 | 222 |
| 30-34 | 12.120 | 6.472 | 18.592 | 151 | 23 | 174 |
| 35-39 | 10.371 | 5.602 | 15.973 | 151 | 28 | 179 |
| 40-44 | 10.478 | 5.669 | 16.147 | 170 | 19 | 189 |
| 45-49 | 11.821 | 6.441 | 18.262 | 189 | 29 | 218 |
| 50-54 | 11.767 | 6.661 | 18.428 | 200 | 37 | 237 |
| 55-59 | 10.843 | 5.830 | 16.673 | 218 | 37 | 255 |
| 60-64 | 8.077 | 4.230 | 12.307 | 187 | 47 | 234 |
| 65-69 | 5.504 | 3.016 | 8.520 | 166 | 30 | 196 |
| 70-74 | 4.408 | 2.626 | 7.034 | 142 | 41 | 183 |
| 75-79 | 3.598 | 2.145 | 5.743 | 126 | 54 | 180 |
| 80-84 | 2.767 | 1.550 | 4.317 | 139 | 55 | 194 |
| 85-89 | 1.390 | 694 | 2.084 | 106 | 44 | 150 |
| 90-94 | 417 | 191 | 608 | 35 | 15 | 50 |
| 95 e più | 42 | 26 | 68 | 6 | 1 | 7 |
| Non indicato | 1.551 | 1.278 | 2.829 | 39 | 13 | 52 |
| Totale | 145.071 | 78.404 | 223.475 | 2.579 | 580 | 3.159 |

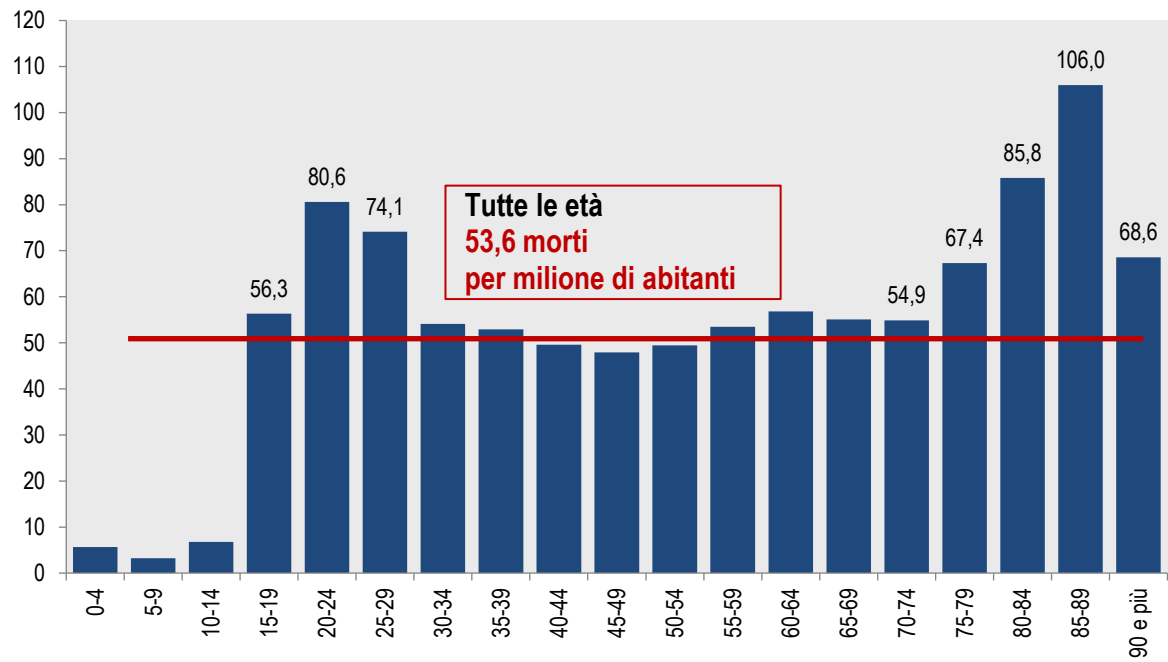
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

Tavola 6 - Pedoni morti e feriti in incidente stradale per classe di età e sesso. Anno 2022
(valori assoluti e valori percentuali)

| CLASSI DI ETÀ | Valori assoluti | | | | | | Valori percentuali | | | | | |
|---------------|-----------------|---------------|---------------|------------|------------|------------|--------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Feriti | | | Morti | | | Feriti | | | Morti | | |
| | Femmine | Maschi | Totale | Femmine | Maschi | Totale | Femmine | Maschi | Totale | Femmine | Maschi | Totale |
| 0-4 | 218 | 136 | 354 | 6 | - | 6 | 2,4 | 1,4 | 1,9 | 1,8 | 0,0 | 1,2 |
| 5-9 | 298 | 187 | 485 | 1 | 1 | 2 | 3,3 | 1,9 | 2,5 | 0,3 | 0,6 | 0,4 |
| 10-14 | 401 | 419 | 820 | 3 | 3 | 6 | 4,4 | 4,2 | 4,3 | 0,9 | 1,9 | 1,2 |
| 15-19 | 576 | 697 | 1.273 | 9 | 3 | 12 | 6,4 | 7,0 | 6,7 | 2,8 | 1,9 | 2,5 |
| 20-24 | 486 | 547 | 1.033 | 6 | 2 | 8 | 5,4 | 5,5 | 5,4 | 1,8 | 1,3 | 1,6 |
| 25-29 | 464 | 475 | 939 | 10 | - | 10 | 5,1 | 4,7 | 4,9 | 3,1 | 0,0 | 2,1 |
| 30-34 | 466 | 467 | 933 | 11 | 6 | 17 | 5,2 | 4,7 | 4,9 | 3,4 | 3,8 | 3,5 |
| 35-39 | 451 | 430 | 881 | 13 | 5 | 18 | 5,0 | 4,3 | 4,6 | 4,0 | 3,1 | 3,7 |
| 40-44 | 449 | 519 | 968 | 12 | 2 | 14 | 5,0 | 5,2 | 5,1 | 3,7 | 1,3 | 2,9 |
| 45-49 | 601 | 674 | 1.275 | 13 | 3 | 16 | 6,7 | 6,7 | 6,7 | 4,0 | 1,9 | 3,3 |
| 50-54 | 631 | 726 | 1.357 | 21 | 8 | 29 | 7,0 | 7,2 | 7,1 | 6,5 | 5,0 | 6,0 |
| 55-59 | 592 | 716 | 1.308 | 19 | 10 | 29 | 6,6 | 7,1 | 6,9 | 5,8 | 6,3 | 6,0 |
| 60-64 | 579 | 725 | 1.304 | 17 | 12 | 29 | 6,4 | 7,2 | 6,8 | 5,2 | 7,5 | 6,0 |
| 65-69 | 504 | 698 | 1.202 | 18 | 11 | 29 | 5,6 | 7,0 | 6,3 | 5,5 | 6,9 | 6,0 |
| 70-74 | 579 | 768 | 1.347 | 32 | 15 | 47 | 6,4 | 7,7 | 7,1 | 9,8 | 9,4 | 9,7 |
| 75-79 | 613 | 711 | 1.324 | 34 | 19 | 53 | 6,8 | 7,1 | 6,9 | 10,5 | 11,9 | 10,9 |
| 80-84 | 570 | 641 | 1.211 | 43 | 22 | 65 | 6,3 | 6,4 | 6,4 | 13,2 | 13,8 | 13,4 |
| 85-89 | 345 | 351 | 696 | 34 | 31 | 65 | 3,8 | 3,5 | 3,7 | 10,5 | 19,4 | 13,4 |
| 90-94 | 157 | 92 | 249 | 18 | 6 | 24 | 1,7 | 0,9 | 1,3 | 5,5 | 3,8 | 4,9 |
| 95 e più | 16 | 11 | 27 | 4 | - | 4 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 1,2 | 0,0 | 0,8 |
| Non indicato | 40 | 36 | 76 | 1 | 1 | 2 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,6 | 0,4 |
| Totale | 9.036 | 10.026 | 19.062 | 325 | 160 | 485 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

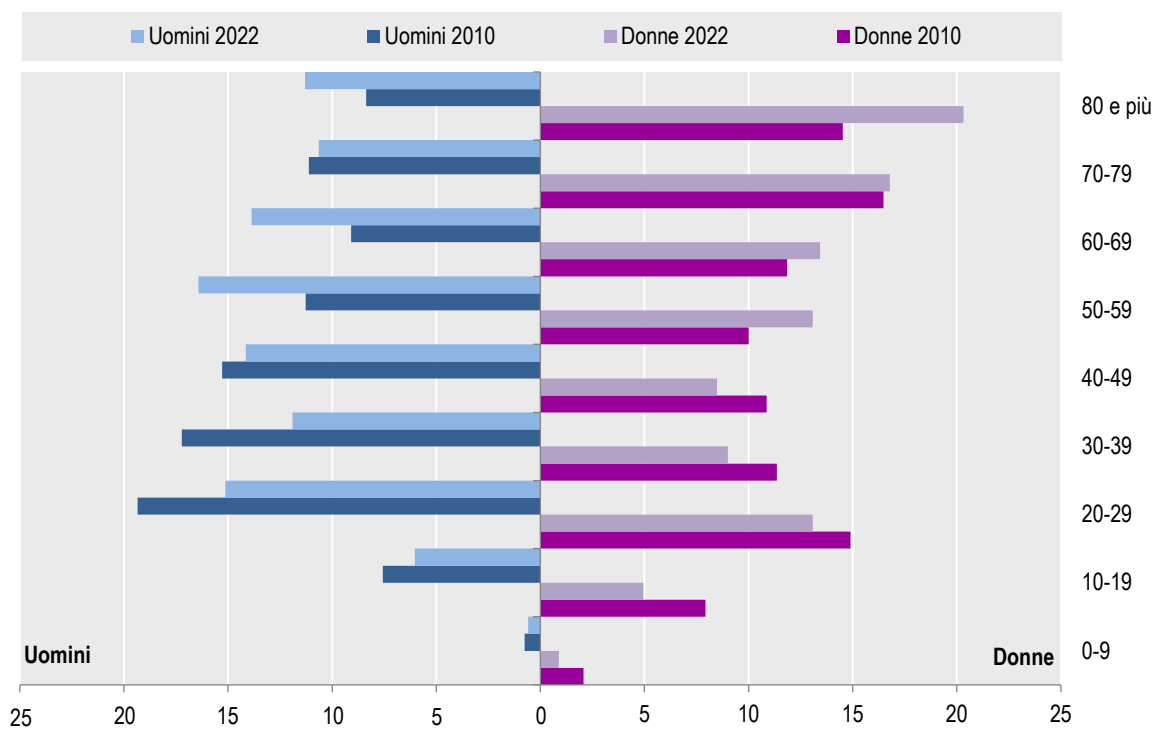
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

Figura 3 - Tasso di mortalità stradale per classe di età. Anno 2022
(valori per milioni di abitanti)



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

Figura 4 - Piramide delle età delle vittime per incidente stradale. Anni 2010 e 2022
(valori percentuali)



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

Tavola 7 - Incidenti stradali con lesioni a persone secondo la categoria della strada. Anni 2019, 2021 e 2022
(valori assoluti e variazioni percentuali 2022/2021 e 2022/2019)

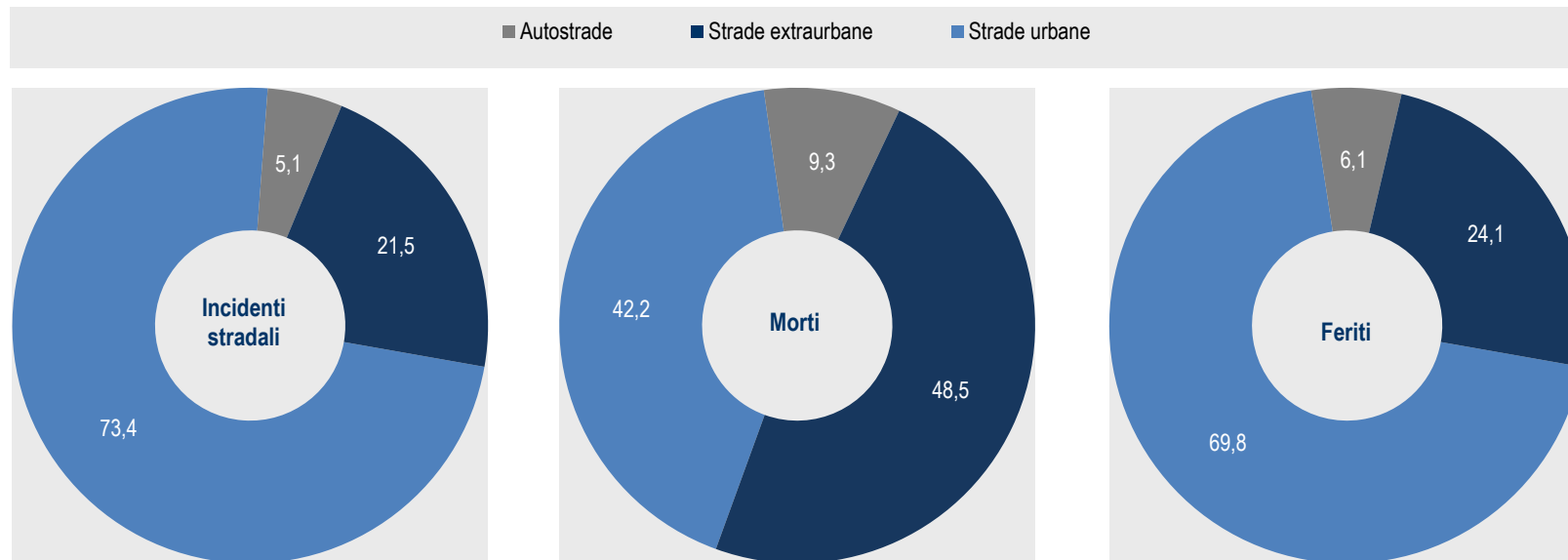
| CATEGORIA DELLA STRADA | Incidenti | | | Morti | | | Feriti | | | Variazione % incidenti | | Variazione % morti | |
|------------------------|-----------|---------|---------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|------------------------|-----------|--------------------|-----------|
| | 2019 | 2021 | 2022 | 2019 | 2021 | 2022 | 2019 | 2021 | 2022 | 2022/2021 | 2022/2019 | 2022/2019 | 2022/2021 |
| Strade urbane (a) | 127.000 | 110.952 | 121.818 | 1.331 | 1.264 | 1.333 | 168.794 | 142.729 | 155.934 | 9,8 | -4,1 | 0,2 | 5,5 |
| Autostrade e raccordi | 9.076 | 7631 | 8.375 | 310 | 246 | 295 | 15.009 | 12.023 | 13.579 | 9,7 | -7,7 | -4,8 | 19,9 |
| Strade extraurbane (b) | 36.107 | 33.292 | 35.696 | 1.532 | 1.365 | 1.531 | 57.581 | 49.976 | 53.962 | 7,2 | -1,1 | -0,1 | 12,2 |

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

(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.

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

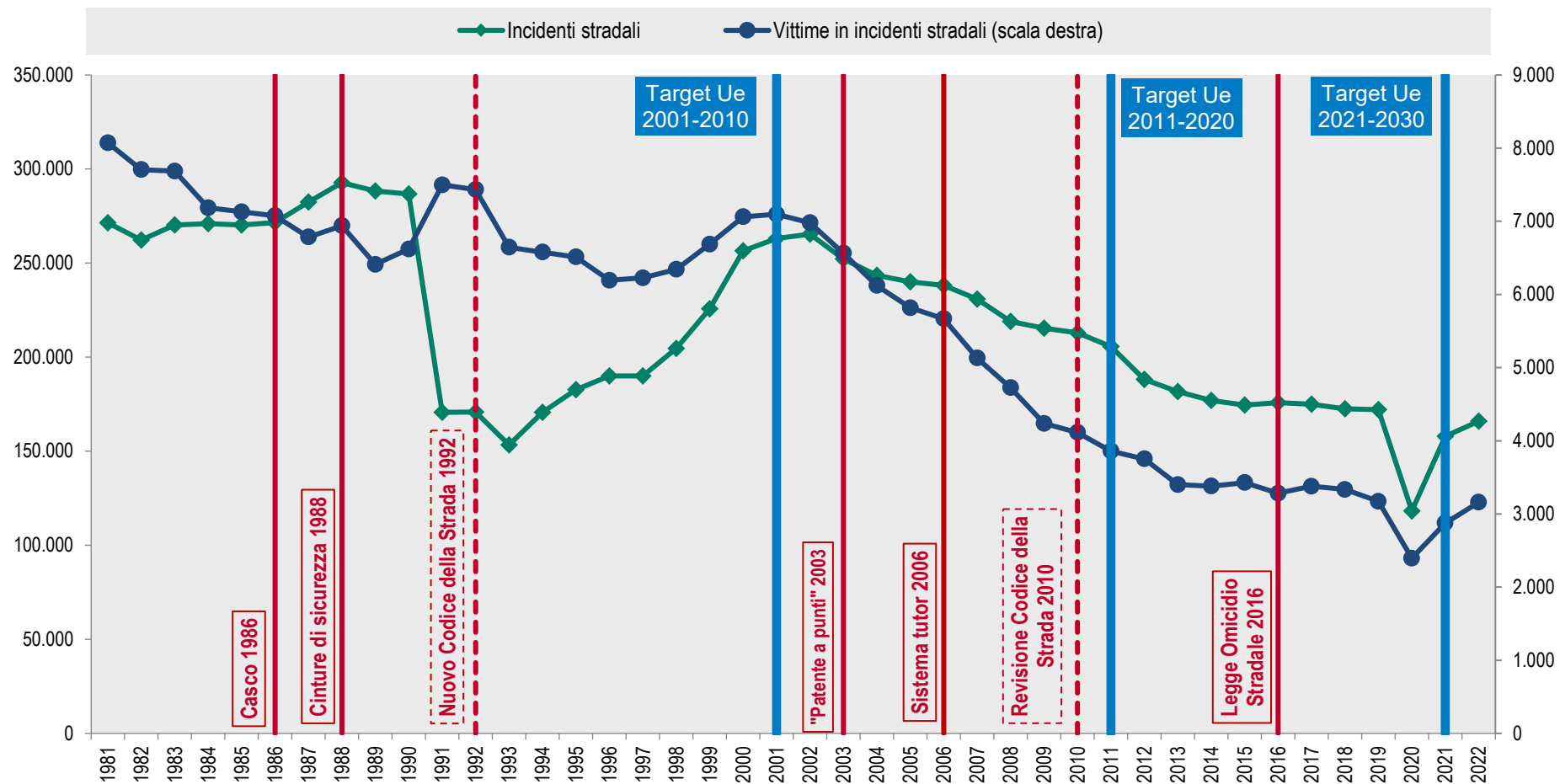
Figura 5 - Incidenti stradali, morti e feriti per categoria di strada (a). Anno 2022
(valori percentuali)



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

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

Figura 6 - Principali cambiamenti normativi in tema di sicurezza stradale (a), incidenti e numero delle vittime in incidenti. Anni 1981-2022
(valori assoluti)



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

(a) In aggiunta ai provvedimenti segnalati: Direttiva Maroni 2009 sulla velocità e Direttiva Minniti 2017 su autovelox, alcol, cellulare, casco e seggiolini.

Tavola 8 - Feriti gravi e vittime in incidenti stradali. Anni 2015-2022
(valori assoluti)

| ANNI | Feriti gravi (MAIS3+) (a) (b) | Vittime | Feriti gravi per ogni vittima |
|------|-------------------------------------|---------|----------------------------------|
| 2015 | 15.901 | 3.428 | 4,7 |
| 2016 | 17.324 | 3.283 | 5,3 |
| 2017 | 17.309 | 3.378 | 5,1 |
| 2018 | 18.614 | 3.334 | 5,6 |
| 2019 | 17.600 | 3.173 | 5,5 |
| 2020 | 14.102 | 2.395 | 5,9 |
| 2021 | 15.990 | 2.875 | 5,6 |
| 2022 | 16.875 | 3.159 | 5,3 |

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

(a) Fonte: Ministero della Salute, Schede di dimissione ospedaliera.

(b) Maximum Abbreviated Injury Scale 3+ (MAIS3+).

Per la definizione di "ferito grave" e per la classificazione dei livelli di gravità delle lesioni, è stato proposto dalla Commissione Europea l'utilizzo dell'esistente classificazione dei traumi AIS (Abbreviated Injury Scale) e, in particolare, della sua variante MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale). L'AIS è una scala di misurazione basata su un sistema di punteggio da attribuire alla gravità globale della lesione, stabilita tenendo in considerazione l'importanza relativa delle lesioni riportate per regione del corpo colpita. Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 punti (1=minimo; 6=massimo).

Tavola 9 - Costo sociale degli incidenti stradali per componente (decessi, feriti lievi, feriti gravi, costi generali) (a). Anno 2022
(valori assoluti, Euro)

| | | |
|--|-----------|-----------------------|
| Costo Totale dei decessi | | 5.727.232.251 |
| Costo medio umano per decesso | 1.812.989 | |
| Numero morti | 3.159 | |
| Costo totale dei feriti lievi | | 1.760.025.400 |
| Costo medio umano per ferito | 8.519 | |
| Numero feriti lievi | 206.600 | |
| Costo totale dei feriti gravi | | 7.883.308.125 |
| Costo medio umano per ferito grave | 467.159 | |
| Numero feriti | 16.875 | |
| Costi generali totali | | 2.056.028.266 |
| Costi generali medi per incidente | 12.394 | |
| Numero incidenti stradali | 165.889 | |
| Costo sociale totale incidenti stradali | | 17.426.594.042 |

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

(a) Aggiornamento della metodologia per il calcolo del costo sociali degli incidenti stradali approvato con Decreto
Dirigenziale n. 37 del 17/02/2023:

<https://www.mit.gov.it/progetto/aggiornamento-della-metodologia-per-il-calcolo-del-costo-sociali-degli-incidenti-stradali>

Tavola 10 - Cause accertate o presunte di incidente relative agli inconvenienti di circolazione per ambito stradale - Anno 2022
(valori assoluti e percentuali)

| CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE | Strade urbane | Strade extraurbane | Totale | Strade urbane (valori %) | Strade extraurbane (valori %) | Totale (valori %) |
|---|----------------|--------------------|----------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------|
| Procedeva con guida distratta o andamento indeciso | 20.159 | 12.542 | 32.701 | 13,5 | 24,3 | 16,3 |
| Procedeva con eccesso di velocità | 12.455 | 7.150 | 19.605 | 8,3 | 13,9 | 9,7 |
| Circostanza imprecisata | 35.086 | 6.496 | 41.582 | 23,5 | 12,6 | 20,7 |
| Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza | 8.750 | 6.483 | 15.233 | 5,9 | 12,6 | 7,6 |
| Manovrava irregolarmente | 12.572 | 4.216 | 16.788 | 8,4 | 8,2 | 8,3 |
| Procedeva senza rispettare lo stop | 9.204 | 1.596 | 10.800 | 6,2 | 3,1 | 5,4 |
| Procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra | 6.762 | 896 | 7.658 | 4,5 | 1,7 | 3,8 |
| Procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza | 8.523 | 1.232 | 9.755 | 5,7 | 2,4 | 4,9 |
| Svoltava irregolarmente | 4.014 | 585 | 4.599 | 2,7 | 1,1 | 2,3 |
| Procedeva contromano | 3.113 | 1.786 | 4.899 | 2,1 | 3,5 | 2,4 |
| Sorpassava irregolarmente | 2.974 | 1.425 | 4.399 | 2,0 | 2,8 | 2,2 |
| Veicolo evitato | 703 | 527 | 1.230 | 0,5 | 1,0 | 0,6 |
| Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti | 7.025 | 160 | 7.185 | 4,7 | 0,3 | 3,6 |
| Procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente | 1.506 | 121 | 1.627 | 1,0 | 0,2 | 0,8 |
| Procedeva non in prossimità del margine destro della carreggiata | 1.308 | 955 | 2.263 | 0,9 | 1,9 | 1,1 |
| Veicolo fermo in posizione irregolare urtato | 1.882 | 504 | 2.386 | 1,3 | 1,0 | 1,2 |
| Procedeva senza rispettare i limiti di velocità | 431 | 280 | 711 | 0,3 | 0,5 | 0,4 |
| Procedeva senza rispettare i segnali di divieto di transito o accesso | 1.115 | 232 | 1.347 | 0,7 | 0,4 | 0,7 |
| Caduta di persona da veicolo per discesa da veicolo in moto | 1.138 | 309 | 1.447 | 0,8 | 0,6 | 0,7 |
| Animale evitato | 160 | 333 | 493 | 0,1 | 0,6 | 0,2 |
| Caduta di persona da veicolo per essersi aggrappata o sistemata inadeguatamente | 804 | 181 | 985 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| Caduta di persona da veicolo per apertura di portiera | 208 | 28 | 236 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Frenava improvvisamente con conseguenza ai trasportati | 728 | 67 | 795 | 0,5 | 0,1 | 0,4 |
| Si affiancava ad altri veicoli a due ruote irregolarmente | 233 | 75 | 308 | 0,2 | 0,1 | 0,2 |
| Veicolo fermo senza che sia stato collocato il prescritto segnale urtato | 92 | 24 | 116 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Fuoriusciva dalla carreggiata investendo il pedone | 120 | 30 | 150 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Urtava con il carico il pedone | 169 | 21 | 190 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Procedeva con le luci abbaglianti incrociando altri veicoli | 5 | 5 | 10 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Usciva senza precauzione da passo carrabile investendo il pedone | 57 | 5 | 62 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Attraversava imprudentemente il passaggio a livello | - | - | - | - | - | - |
| Comportamento scorretto del pedone | 5.328 | 571 | 5.899 | 3,6 | 1,1 | 2,9 |
| Ostacolo accidentale urtato | 1.884 | 1.552 | 3.436 | 1,3 | 3,0 | 1,7 |
| Animale domestico o d'affezione, da reddito, da lavoro urtato | - | - | - | - | - | - |
| Animale selvatico urtato | - | - | - | - | - | - |
| Buca urtata | - | - | - | - | - | - |
| Ostacolo accidentale evitato | 614 | 670 | 1.284 | 0,4 | 1,3 | 0,6 |
| Buche, ecc. evitato | 394 | 508 | 902 | 0,3 | 1,0 | 0,4 |
| Totale | 149.516 | 51.565 | 201.081 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

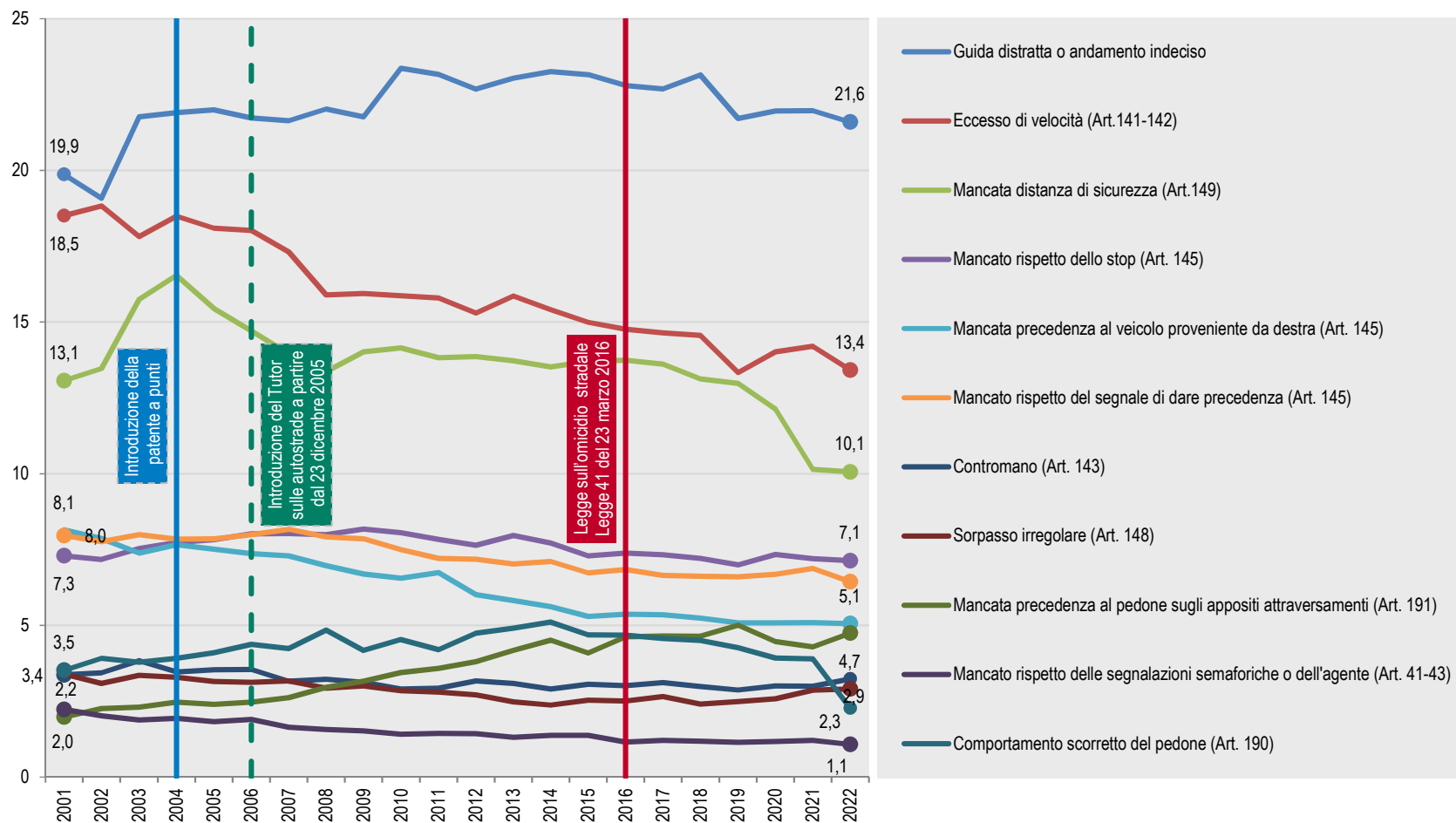
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

Tavola 11 - Cause accertate o presunte di incidente mortale relative agli inconvenienti di circolazione per ambito stradale. Anno 2022
(valori assoluti e percentuali)

| CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE MORTALE | Strade urbane | Strade extraurbane | Totale | Strade urbane (valori %) | Strade extraurbane (valori %) | Totale (valori %) |
|--|---------------|--------------------|--------------|--------------------------|-------------------------------|-------------------|
| Procedeva con guida distratta o andamento indeciso | 209 | 419 | 628 | 13,5 | 21,4 | 17,9 |
| Procedeva con eccesso di velocità | 248 | 385 | 633 | 16,0 | 19,7 | 18,1 |
| Circostanza imprecisata | 274 | 252 | 526 | 17,7 | 12,9 | 15,0 |
| Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza | 40 | 137 | 177 | 2,6 | 7,0 | 5,1 |
| Manovrava irregolarmente | 109 | 149 | 258 | 7,0 | 7,6 | 7,4 |
| Procedeva senza rispettare lo stop | 44 | 41 | 85 | 2,8 | 2,1 | 2,4 |
| Procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra | 47 | 23 | 70 | 3,0 | 1,2 | 2,0 |
| Procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza | 29 | 20 | 49 | 1,9 | 1,0 | 1,4 |
| Svoltava irregolarmente | 28 | 12 | 40 | 1,8 | 0,6 | 1,1 |
| Procedeva contromano | 56 | 145 | 201 | 3,6 | 7,4 | 5,7 |
| Sorpassava irregolarmente | 38 | 61 | 99 | 2,5 | 3,1 | 2,8 |
| Veicolo evitato | 7 | 21 | 28 | 0,5 | 1,1 | 0,8 |
| Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti | 132 | 8 | 140 | 8,5 | 0,4 | 4,0 |
| Procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente | 15 | 1 | 16 | 1,0 | 0,1 | 0,5 |
| Procedeva non in prossimità del margine destro della carreggiata | 9 | 49 | 58 | 0,6 | 2,5 | 1,7 |
| Veicolo fermo in posizione irregolare urtato | 17 | 17 | 34 | 1,1 | 0,9 | 1,0 |
| Procedeva senza rispettare i limiti di velocità | 17 | 20 | 37 | 1,1 | 1,0 | 1,1 |
| Procedeva senza rispettare i segnali di divieto di transito o accesso | 8 | 11 | 19 | 0,5 | 0,6 | 0,5 |
| Caduta di persona da veicolo per discesa da veicolo in moto | 10 | 5 | 15 | 0,6 | 0,3 | 0,4 |
| Animale evitato | 3 | 6 | 9 | 0,2 | 0,3 | 0,3 |
| Caduta di persona da veicolo per essersi aggrappata o sistemata | 8 | 4 | 12 | 0,5 | 0,2 | 0,3 |
| Caduta di persona da veicolo per apertura di portiera | 2 | - | 2 | 0,1 | - | 0,1 |
| Frenava improvvisamente con conseguenza ai trasportati | 1 | - | 1 | 0,1 | - | 0,0 |
| Si affiancava ad altri veicoli a due ruote irregolarmente | 4 | 4 | 8 | 0,3 | 0,2 | 0,2 |
| Veicolo fermo senza che sia stato collocato il prescritto segnale urtato | 2 | 3 | 5 | 0,1 | 0,2 | 0,1 |
| Fuoriusciva dalla carreggiata investendo il pedone | 8 | 4 | 12 | 0,5 | 0,2 | 0,3 |
| Urtava con il carico il pedone | 1 | 3 | 4 | 0,1 | 0,2 | 0,1 |
| Procedeva con le luci abbaglianti incrociando altri veicoli | - | - | - | - | - | - |
| Usciva senza precauzione da passo carrabile investendo il pedone | - | - | - | - | - | - |
| Attraversava imprudentemente il passaggio a livello | - | - | - | - | - | - |
| Comportamento scorretto del pedone | 126 | 54 | 180 | 8,1 | 2,8 | 5,1 |
| Ostacolo accidentale urtato | 35 | 54 | 89 | 2,3 | 2,8 | 2,5 |
| Animale domestico o d'affezione, da reddito, da lavoro urtato | - | - | - | - | - | - |
| Animale selvatico urtato | - | - | - | - | - | - |
| Buca urtata | - | - | - | - | - | - |
| Ostacolo accidentale evitato | 17 | 30 | 47 | 1,1 | 1,5 | 1,3 |
| Buche, ecc. evitato | 6 | 16 | 22 | 0,4 | 0,8 | 0,6 |
| Totale Inconvenienti di circolazione | 1.550 | 1.954 | 3.504 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

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

Figura 7 - Alcune circostanze di incidente stradale per inconvenienti della circolazione (a) (b). Anni 2001-2022
(rapporto sul numero degli incidenti totali con soli due veicoli coinvolti per anno per 100)

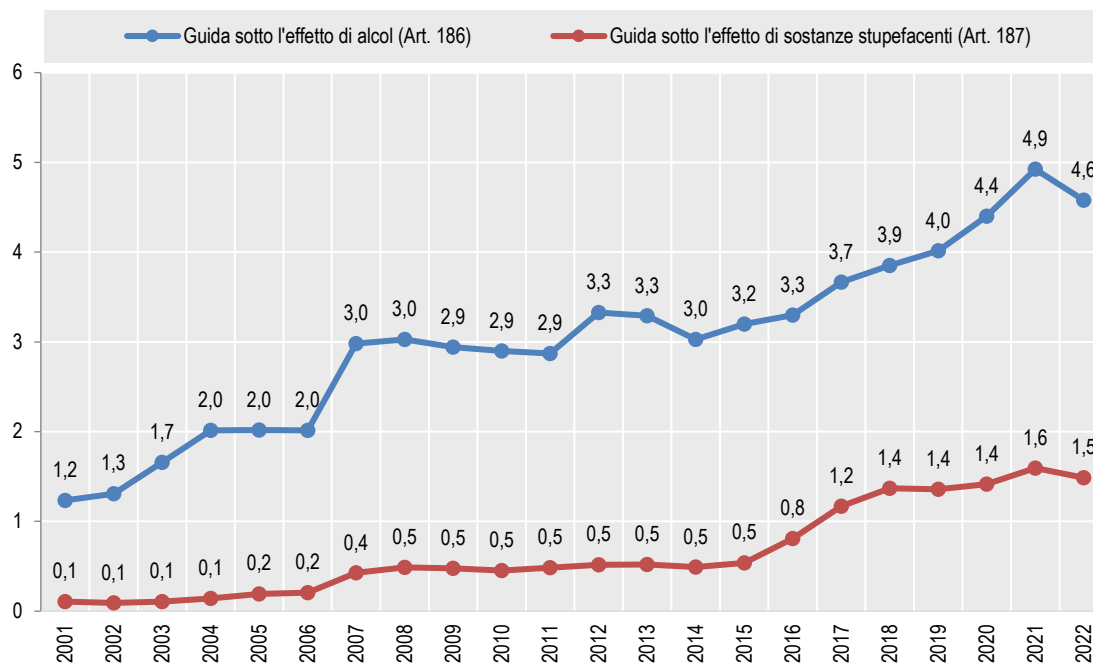


Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

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

(b) Sono stati considerati i soli incidenti stradali che coinvolgono uno o due veicoli poiché note solo le circostanze per i primi due veicoli.

Figura 8 - Alcune circostanze di incidente stradale per stato psicofisico alterato (a,b).
Anni 2001-2022
 (rapporto sul numero degli incidenti totali con soli due veicoli coinvolti per anno per 100)



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

(a) Sono incluse tutte le circostanze per stato psico-fisico alterato registrate per i primi due veicoli coinvolti. Per ogni veicolo possono essere indicate fino a tre tipologie di circostanze.

(b) Sono stati considerati i soli incidenti stradali che coinvolgono uno o due veicoli poiché note solo le circostanze per i primi due veicoli.

Tavola 12a - Contravvenzioni elevate da Polizia Stradale, Carabinieri e Polizie Municipali per violazioni sulle norme di comportamento - Anno 2018
(valori assoluti)

| CODICE DELLA STRADA (a) | DESCRIZIONE DELLA VIOLAZIONE TITOLO V – NORME DI COMPORTAMENTO | Infrazioni rilevate | | |
|-------------------------|--|----------------------|-----------------|--------------------|
| | | Polizia stradale (b) | Carabinieri (c) | Polizia locale (d) |
| Art.141 | Velocità non moderata (caratteristiche strada, meteorologiche e del traffico) | 48.400 | 25.394 | 34.467 |
| Art.142 | Superamento dei limiti di velocità | 397.745 | 945 | 2.115.246 |
| Art.143-144 | Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia in file parallele | 15.236 | 11.788 | 12.280 |
| Art.145 | Obblighi di precedenza | 5.848 | 9.986 | 20.008 |
| Art.146 | Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica | 34.241 | 16.781 | 314.675 |
| Art.148 | Disciplina del sorpasso dei veicoli | 12.736 | 16.891 | 3.136 |
| Art.149 | Rispetto della distanza di sicurezza | 5.801 | 3.345 | 4.480 |
| Art.152-153 | Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione | 13.500 | 3.892 | 1.362 |
| Art.154 | Disciplina del cambio di direzione e di corsia | 6.612 | 3.596 | 19.071 |
| Art.155 | Limitazione dei rumori de silenziatori e degli apparati radio | 623 | 1.143 | 499 |
| Art.157-158 | Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati | 19.184 | 25.796 | 3.210.678 |
| Art.161-162-165 | Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria | 2.894 | 566 | 330 |
| Art.164 | Norme sulla sistemazione dei carico sui veicoli | 6.161 | 682 | 711 |
| Art.167 | Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo | 39.872 | 217 | 1.045 |
| Art.168 | Norme sul trasporto di merci pericolose | 9.682 | 65 | 76 |
| Art.169 | Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore | 6.662 | 2.167 | 3.405 |
| Art.170 | Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote | 392 | 762 | 593 |
| Art.171 | Uso del casco | 3.456 | 8.784 | 48.615 |
| Art.172 | Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini | 104.188 | 63.404 | 35.349 |
| Art.173 | Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie | 50.148 | 30.518 | 56.284 |
| Art.174-178 | Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti | 42.689 | 322 | 2.539 |
| Art.175-176 | Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane princ. | 153.765 | 272 | 77 |
| Art.179 | Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo | 8.770 | 290 | 714 |
| Art.180-181 | Possesso dei documenti della circolazione | 173.956 | 118.818 | 133.225 |
| Art.182 | Norme di comportamento dei ciclisti | 125 | 280 | 547 |
| Art.186 | Guida in stato di ebbrezza alcolica | 20.249 | 14.399 | 4.560 |
| Art.187 | Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti | 1.837 | 2.688 | 879 |
| Art.189 | Comportamento dei conducenti in caso di incidente | 2.044 | 2.574 | 4.428 |
| Art.190 | Comportamento dei pedoni | 230 | 473 | 2.507 |
| Art.191 | Comportamento dei conducenti verso i pedoni | 849 | 1.199 | 6.876 |
| Art.193 | Obbligo di assicurazione | 53.711 | 64.914 | 51.185 |
| Totale | Violazioni al codice della strada : Titolo V - Norme di comportamento | 1.241.606 | 432.951 | 6.089.848 |

Fonte:

(a) Codice della strada - Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992 e Legge 29 luglio 2010, n. 120 Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

(b) Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale

(c) Comando generale Arma dei carabinieri - Statistiche operative – Registro cronologico violazioni contestate.

(d) Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia municipale o Locale dei Comuni capoluogo di provincia.

Tavola 12b - Contravvenzioni elevate da Polizia Stradale, Carabinieri e Polizie Municipali per violazioni sulle norme di comportamento - Anno 2019
(valori assoluti)

| CODICE DELLA STRADA (a) | DESCRIZIONE DELLA VIOLAZIONE TITOLO V – NORME DI COMPORTAMENTO | Infrazioni rilevate | | |
|-------------------------|--|----------------------|-----------------|--------------------|
| | | Polizia stradale (b) | Carabinieri (c) | Polizia locale (d) |
| Art.141 | Velocità non moderata (caratteristiche strada, meteorologiche e del traffico) | 47.261 | 26.836 | 39.287 |
| Art.142 | Superamento dei limiti di velocità | 577.238 | 804 | 1.947.241 |
| Art.143-144 | Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia in file parallele | 13.284 | 12.208 | 12.929 |
| Art.145 | Obblighi di precedenza | 6.026 | 10.150 | 20.372 |
| Art.146 | Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica | 33.053 | 18.268 | 359.612 |
| Art.148 | Disciplina del sorpasso dei veicoli | 12.579 | 18.612 | 3.233 |
| Art.149 | Rispetto della distanza di sicurezza | 5.931 | 3.878 | 4.376 |
| Art.152-153 | Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione | 11.239 | 3.878 | 1.626 |
| Art.154 | Disciplina del cambio di direzione e di corsia | 6.751 | 3.711 | 23.533 |
| Art.155 | Limitazione dei rumori de silenziatori e degli apparati radio | 596 | 1.153 | 739 |
| Art.157-158 | Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati | 18.969 | 29.364 | 3.527.685 |
| Art.161-162-165 | Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria | 2.759 | 519 | 271 |
| Art.164 | Norme sulla sistemazione dei carico sui veicoli | 6.679 | 864 | 814 |
| Art.167 | Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo | 41.775 | 240 | 1.164 |
| Art.168 | Norme sul trasporto di merci pericolose | 9.979 | 32 | 72 |
| Art.169 | Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore | 6.758 | 2.337 | 3.230 |
| Art.170 | Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote | 368 | 902 | 671 |
| Art.171 | Uso del casco | 4.694 | 8.692 | 50.725 |
| Art.172 | Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini | 113.150 | 101.325 | 42.759 |
| Art.173 | Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie | 56.816 | 37.557 | 67.990 |
| Art.174-178 | Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti | 39.796 | 215 | 2.881 |
| Art.175-176 | Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane princ. | 171.276 | 286 | 85 |
| Art.179 | Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo | 8.006 | 234 | 916 |
| Art.180-181 | Possesso dei documenti della circolazione | 170.070 | 124.208 | 150.971 |
| Art.182 | Norme di comportamento dei ciclisti | 143 | 253 | 777 |
| Art.186 | Guida in stato di ebbrezza alcolica | 19.904 | 16.961 | 5.620 |
| Art.187 | Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti | 1.804 | 2.699 | 837 |
| Art.189 | Comportamento dei conducenti in caso di incidente | 2.053 | 2.746 | 4.821 |
| Art.190 | Comportamento dei pedoni | 268 | 484 | 2.856 |
| Art.191 | Comportamento dei conducenti verso i pedoni | 903 | 1.329 | 7.546 |
| Art.193 | Obbligo di assicurazione | 55.747 | 66.801 | 54.481 |
| Totale | Violazioni al codice della strada : Titolo V - Norme di comportamento | 1.445.875 | 497.546 | 6.340.120 |

Fonte:

(a) Codice della strada - Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992 e Legge 29 luglio 2010, n. 120 Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

(b) Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale

(c) Comando generale Arma dei carabinieri - Statistiche operative – Registro cronologico violazioni contestate.

(d) Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia municipale o locale dei Comuni capoluogo di provincia.

Tavola 12c - Contravvenzioni elevate da Polizia Stradale, Carabinieri e Polizie Municipali per violazioni sulle norme di comportamento - Anno 2020
(valori assoluti)

| CODICE DELLA STRADA (a) | DESCRIZIONE DELLA VIOLAZIONE TITOLO V – NORME DI COMPORTAMENTO | Infrazioni rilevate | | |
|-------------------------|--|----------------------|-----------------|--------------------|
| | | Polizia stradale (b) | Carabinieri (c) | Polizia locale (d) |
| Art.141 | Velocità non moderata (caratteristiche strada, meteorologiche e del traffico) | 38.445 | 25.063 | 28.005 |
| Art.142 | Superamento dei limiti di velocità | 464.530 | 529 | 1.645.984 |
| Art.143-144 | Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia in file parallele | 11.458 | 10.503 | 10.592 |
| Art.145 | Obblighi di precedenza | 4.565 | 8.008 | 15.123 |
| Art.146 | Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica | 29.200 | 16.397 | 406.252 |
| Art.148 | Disciplina del sorpasso dei veicoli | 11.253 | 16.095 | 2.781 |
| Art.149 | Rispetto della distanza di sicurezza | 3.770 | 2.352 | 2.879 |
| Art.152-153 | Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione | 8.067 | 3.149 | 4.198 |
| Art.154 | Disciplina del cambio di direzione e di corsia | 5.293 | 3.118 | 16.032 |
| Art.155 | Limitazione dei rumori de silenziatori e degli apparati radio | 555 | 1.268 | 406 |
| Art.157-158 | Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati | 12.735 | 24.650 | 1.944.327 |
| Art.161-162-165 | Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria | 2.184 | 423 | 233 |
| Art.164 | Norme sulla sistemazione dei carico sui veicoli | 6.907 | 834 | 984 |
| Art.167 | Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo | 41.324 | 176 | 1.598 |
| Art.168 | Norme sul trasporto di merci pericolose | 8.165 | 38 | 161 |
| Art.169 | Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore | 5.354 | 1.977 | 1.254 |
| Art.170 | Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote | 354 | 879 | 629 |
| Art.171 | Uso del casco | 3.201 | 7.182 | 52.274 |
| Art.172 | Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini | 79.723 | 98.908 | 27.626 |
| Art.173 | Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie | 42.215 | 30.030 | 50.373 |
| Art.174-178 | Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti | 35.044 | 113 | 1.572 |
| Art.175-176 | Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane princ. | 116.772 | 201 | 204 |
| Art.179 | Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo | 7.592 | 159 | 1.106 |
| Art.180-181 | Possesso dei documenti della circolazione | 123.910 | 101.960 | 59.433 |
| Art.182 | Norme di comportamento dei ciclisti | 176 | 345 | 848 |
| Art.186 | Guida in stato di ebbrezza alcolica | 10.746 | 11.381 | 3.775 |
| Art.187 | Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti | 1.165 | 2.051 | 615 |
| Art.189 | Comportamento dei conducenti in caso di incidente | 1.512 | 2.172 | 4.012 |
| Art.190 | Comportamento dei pedoni | 156 | 330 | 1.719 |
| Art.191 | Comportamento dei conducenti verso i pedoni | 603 | 892 | 5.519 |
| Art.193 | Obbligo di assicurazione | 41.200 | 60.568 | 39.650 |
| Totale | Violazioni al codice della strada : Titolo V - Norme di comportamento | 1.118.174 | 431.751 | 4.330.164 |

Fonte:

(a) Codice della strada - Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992 e Legge 29 luglio 2010, n. 120 Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

(b) Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale

(c) Comando generale Arma dei carabinieri - Statistiche operative – Registro cronologico violazioni contestate.

(d) Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia municipale o locale dei Comuni capoluogo di provincia.

Tavola 12d - Contravvenzioni elevate da Polizia Stradale, Carabinieri e Polizie Municipali per violazioni sulle norme di comportamento - Anno 2021
(valori assoluti)

| CODICE DELLA STRADA (a) | DESCRIZIONE DELLA VIOLAZIONE TITOLO V – NORME DI COMPORTAMENTO | Infrazioni rilevate | | |
|-------------------------|--|----------------------|-----------------|--------------------|
| | | Polizia stradale (b) | Carabinieri (c) | Polizia locale (d) |
| Art.141 | Velocità non moderata (caratteristiche strada, meteorologiche e del traffico) | 42.167 | 27.402 | 34.372 |
| Art.142 | Superamento dei limiti di velocità | 502.961 | 516 | 1.911.213 |
| Art.143-144 | Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia in file parallele | 11.912 | 11.984 | 13.591 |
| Art.145 | Obblighi di precedenza | 4.858 | 9.694 | 18.563 |
| Art.146 | Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica | 29.023 | 18.264 | 504.811 |
| Art.148 | Disciplina del sorpasso dei veicoli | 12.187 | 17.426 | 4.209 |
| Art.149 | Rispetto della distanza di sicurezza | 5.390 | 3.073 | 3.804 |
| Art.152-153 | Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione | 8.609 | 2.844 | 1.287 |
| Art.154 | Disciplina del cambio di direzione e di corsia | 6.119 | 3.448 | 19.951 |
| Art.155 | Limitazione dei rumori de silenziatori e degli apparati radio | 585 | 1.243 | 630 |
| Art.157-158 | Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati | 12.994 | 25.079 | 2.520.926 |
| Art.161-162-165 | Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria | 2.311 | 460 | 327 |
| Art.164 | Norme sulla sistemazione dei carico sui veicoli | 7.842 | 824 | 1.382 |
| Art.167 | Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo | 47.197 | 138 | 1.978 |
| Art.168 | Norme sul trasporto di merci pericolose | 7.233 | 24 | 232 |
| Art.169 | Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore | 6.228 | 2.053 | 3.053 |
| Art.170 | Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote | 367 | 1.174 | 600 |
| Art.171 | Uso del casco | 2.884 | 9.004 | 44.077 |
| Art.172 | Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini | 75.577 | 85.780 | 32.504 |
| Art.173 | Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie | 44.469 | 29.428 | 65.536 |
| Art.174-178 | Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti | 48.177 | 183 | 2.868 |
| Art.175-176 | Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane princ. | 165.278 | 223 | 64 |
| Art.179 | Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo | 12.655 | 158 | 1.676 |
| Art.180-181 | Possesso dei documenti della circolazione | 124.104 | 91.075 | 108.158 |
| Art.182 | Norme di comportamento dei ciclisti | 147 | 415 | 1.201 |
| Art.186 | Guida in stato di ebbrezza alcolica | 11.717 | 13.932 | 5.373 |
| Art.187 | Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti | 1.220 | 2.303 | 766 |
| Art.189 | Comportamento dei conducenti in caso di incidente | 1.956 | 2.646 | 5.466 |
| Art.190 | Comportamento dei pedoni | 185 | 339 | 2.470 |
| Art.191 | Comportamento dei conducenti verso i pedoni | 554 | 1.041 | 6.333 |
| Art.193 | Obbligo di assicurazione | 34.972 | 55.178 | 40.450 |
| Totale | Violazioni al codice della strada : Titolo V - Norme di comportamento | 1.231.878 | 417.351 | 5.357.871 |

Fonte:

(a) Codice della strada - Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992 e Legge 29 luglio 2010, n. 120 Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

(b) Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale

(c) Comando generale Arma dei carabinieri - Statistiche operative – Registro cronologico violazioni contestate.

(d) Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia municipale o locale dei Comuni capoluogo di provincia.

Tavola 12e - Contravvenzioni elevate da Polizia Stradale, Carabinieri e Polizie Municipali per violazioni sulle norme di comportamento - Anno 2022
(valori assoluti)

| CODICE DELLA STRADA (a) | DESCRIZIONE DELLA VIOLAZIONE TITOLO V – NORME DI COMPORTAMENTO | Infrazioni rilevate | | |
|-------------------------|--|----------------------|-----------------|--------------------|
| | | Polizia stradale (b) | Carabinieri (c) | Polizia locale (d) |
| Art.141 | Velocità non moderata (caratteristiche strada, meteorologiche e del traffico) | 40.563 | 25.648 | 35.619 |
| Art.142 | Superamento dei limiti di velocità | 312.977 | 638 | 2.627.237 |
| Art.143-144 | Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia in file parallele | 10.155 | 11.666 | 10.897 |
| Art.145 | Obblighi di precedenza | 4.791 | 9.629 | 21.013 |
| Art.146 | Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica | 25.741 | 16.861 | 615.162 |
| Art.148 | Disciplina del sorpasso dei veicoli | 11.484 | 17.622 | 4.034 |
| Art.149 | Rispetto della distanza di sicurezza | 5.714 | 3.410 | 4.072 |
| Art.152-153 | Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione | 7.118 | 1.929 | 1.092 |
| Art.154 | Disciplina del cambio di direzione e di corsia | 6.270 | 3.025 | 19.820 |
| Art.155 | Limitazione dei rumori de silenziatori e degli apparati radio | 497 | 1.197 | 529 |
| Art.157-158 | Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati | 13.506 | 25.182 | 2.888.133 |
| Art.161-162-165 | Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria | 2.391 | 407 | 2.776 |
| Art.164 | Norme sulla sistemazione dei carico sui veicoli | 6.489 | 687 | 1.228 |
| Art.167 | Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo | 37.027 | 148 | 1.533 |
| Art.168 | Norme sul trasporto di merci pericolose | 4.808 | 27 | 136 |
| Art.169 | Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore | 4.683 | 1.966 | 2.141 |
| Art.170 | Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote | 423 | 1.160 | 624 |
| Art.171 | Uso del casco | 3.676 | 9.481 | 28.857 |
| Art.172 | Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini | 68.674 | 67.224 | 29.595 |
| Art.173 | Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie | 43.200 | 25.401 | 55.116 |
| Art.174-178 | Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti | 36.601 | 67 | 2.218 |
| Art.175-176 | Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane princ. | 172.262 | 262 | 57 |
| Art.179 | Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo | 8.461 | 139 | 1.263 |
| Art.180-181 | Possesso dei documenti della circolazione | 97.471 | 75.045 | 118.127 |
| Art.182 | Norme di comportamento dei ciclisti | 126 | 381 | 1.371 |
| Art.186 | Guida in stato di ebbrezza alcolica | 15.754 | 15.787 | 6.137 |
| Art.187 | Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti | 1.610 | 2.146 | 852 |
| Art.189 | Comportamento dei conducenti in caso di incidente | 1.944 | 2.774 | 5.777 |
| Art.190 | Comportamento dei pedoni | 147 | 351 | 2.363 |
| Art.191 | Comportamento dei conducenti verso i pedoni | 641 | 1.133 | 6.655 |
| Art.193 | Obbligo di assicurazione | 34.383 | 52.644 | 57.239 |
| Totale | Violazioni al codice della strada : Titolo V - Norme di comportamento | 979.587 | 374.037 | 6.551.673 |

Fonte:

(a) Codice della strada - Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992 e Legge 29 luglio 2010, n. 120 Disposizioni in materia di sicurezza stradale.

(b) Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale

(c) Comando generale Arma dei carabinieri - Statistiche operative – Registro cronologico violazioni contestate.

(d) Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia municipale o Locale dei Comuni capoluogo di provincia.