



# Quaderni di Statistica

Gli incidenti stradali in Emilia-Romagna  
(2006)





Gabinetto del Presidente della Giunta  
Servizio Controllo Strategico e Statistica

# Gli incidenti stradali in Emilia-Romagna (2006)

## **Gli incidenti stradali in Emilia-Romagna (2006)**

a cura del Servizio Controllo Strategico e Statistica della Regione Emilia-Romagna  
Bologna: 2008

Elaborazioni e testi a cura di Marco Oppi (Servizio Controllo Strategico e Statistica della Regione Emilia-Romagna).

Si ringraziano l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza e il Servizio infrastrutture viarie e intermodalità per la preziosa collaborazione alla revisione finale del documento.

Ulteriori elaborazioni sono disponibili sul sito "Statistica Emilia-Romagna" (<http://www.regione.emilia-romagna.it/statistica/>) alla voce "Trasporti" delle sezioni "Statistiche per Argomento" e "Statistica self service".

La riproduzione, anche parziale, dei contenuti è consentita citando gli estremi della pubblicazione.

Regione Emilia-Romagna  
40127 Bologna – Viale Aldo Moro 64  
Tel. 051 283313  
[www.regione.emilia-romagna.it/statistica](http://www.regione.emilia-romagna.it/statistica)

Finito di stampare nel mese di novembre 2008  
dal Centro stampa della Giunta regionale dell'Emilia-Romagna

Copia del volume o informazioni possono essere richieste a:  
[sistemistatistici@regione.emilia-romagna.it](mailto:sistemistatistici@regione.emilia-romagna.it)

La versione elettronica del volume è reperibile all'indirizzo:  
<http://www.regione.emilia-romagna.it/wcm/statistica/pubblicazioni/pubblicazioni/trasp/pag/rer/IncidentiRER2006.pdf>

# Indice

Serie storica e obiettivo europeo.....	3
Soggetti coinvolti.....	6
Veicoli coinvolti .....	8
Quando .....	10
Dove .....	12
Chi (interviene).....	13
Focus: Registro Regionale di Mortalità .....	14
Focus: ciclomotori e motocicli .....	16
Focus: mezzi pesanti e autostrada .....	17
Focus: “anteprima” dati 2007 .....	18



**Incidenti, Morti e Feriti in Italia e in Emilia-Romagna (1978-2006)**

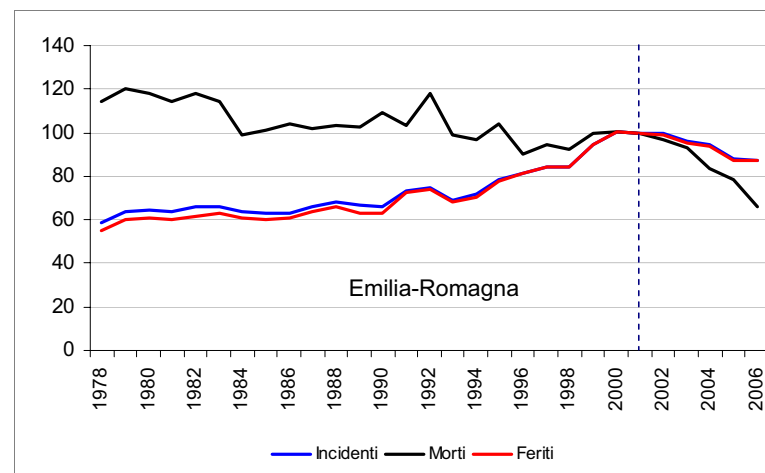
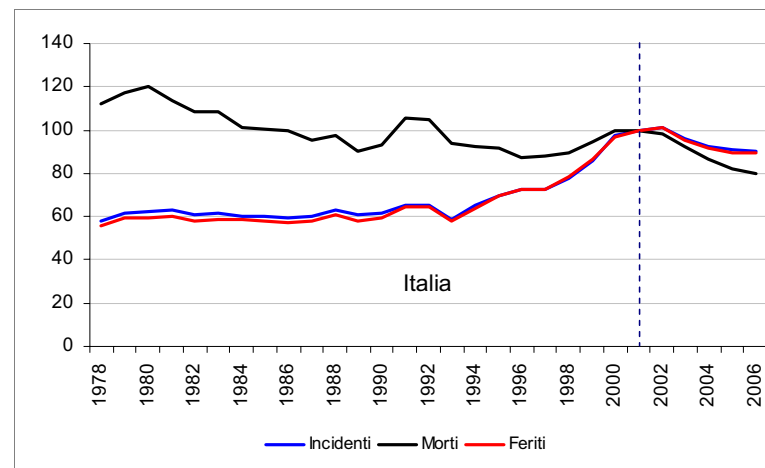
	Incidenti		Morti		Feriti	
	Italia	RER	Italia	RER	Italia	RER
1978	152.953	16.161	7.965	927	207.556	20.947
1979	162.199	17.413	8.318	976	221.574	22.944
1980	163.770	17.664	8.537	962	222.873	23.228
1981	165.721	17.581	8.072	928	225.242	23.123
1982	159.858	18.038	7.706	957	217.426	23.641
1983	161.114	18.133	7.685	928	219.744	24.065
1984	159.051	17.449	7.184	807	217.553	23.338
1985	157.786	17.249	7.130	822	216.102	22.910
1986	155.427	17.255	7.076	849	213.159	23.324
1987	158.208	18.156	6.784	830	217.511	24.429
1988	166.033	18.804	6.939	840	228.186	25.183
1989	160.828	18.265	6.410	835	216.329	24.126
1990	161.782	18.152	6.621	889	221.024	24.174
1991	170.702	20.196	7.498	843	240.688	27.773
1992	170.814	20.456	7.434	958	241.094	28.329
1993	153.393	18.985	6.645	807	216.100	25.966
1994	170.679	19.771	6.578	785	239.184	26.856
1995	182.761	21.529	6.512	845	259.571	29.830
1996	190.068	22.325	6.193	735	272.115	31.163
1997	190.031	23.051	6.226	771	270.962	32.166
1998	204.615	23.242	6.342	750	293.842	32.350
1999	225.646	25.948	6.688	812	322.999	36.100
2000	256.546	27.620	7.061	816	360.013	38.470
2001	263.100	27.457	7.096	813	373.286	38.255
2002	265.402	27.272	6.980	789	378.492	37.960
2003	252.271	26.454	6.563	756	356.475	36.552
2004	243.490	25.894	6.122	681	343.179	35.773
2005	240.011	24.250	5.818	635	334.858	33.322
2006	238.124	23.950	5.669	539	332.955	33.235

Fonte: Istat

## Serie storica e obiettivo europeo

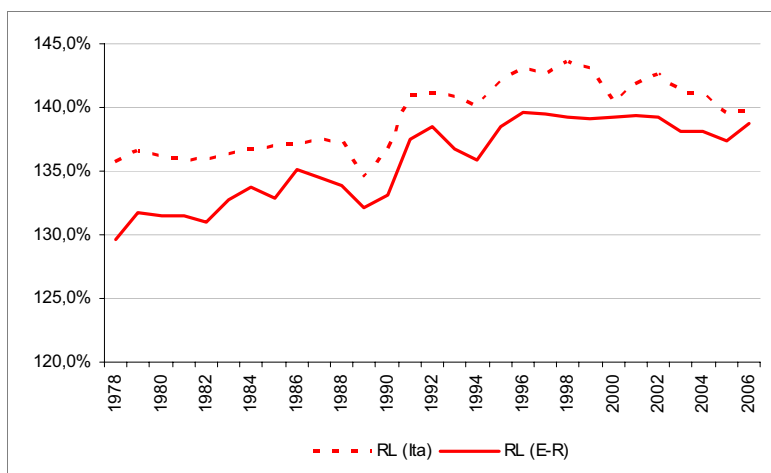
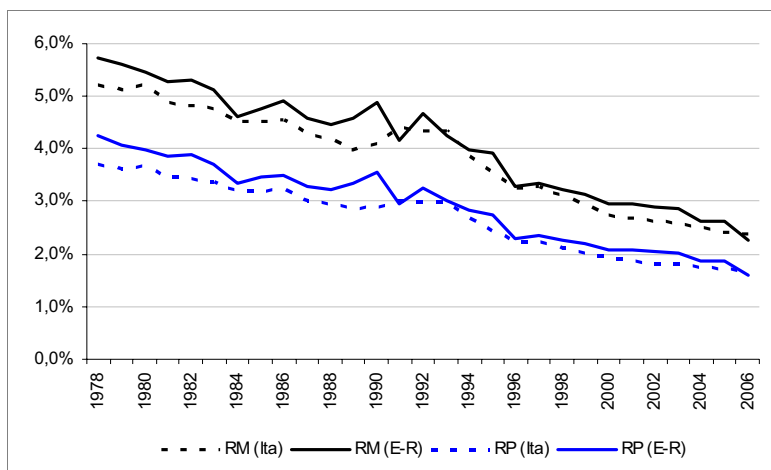
Cala il numero di incidenti, feriti e morti sia in Italia sia in Emilia-Romagna; -34% di decessi dal 2001 in regione: perseguibile l'obiettivo europeo che prevede un calo del 50% dei decessi entro il 2010.

**Incidenti, Morti e Feriti in Italia e in Emilia-Romagna (1978-2006): numeri indice (2001=100)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

## Rapporto di mortalità (RM), rapporto di pericolosità (RP) e rapporto di lesività (RL) in Italia e in Emilia-Romagna (1978-2006)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

In quasi trent'anni, sia in Italia sia in Emilia-Romagna, si è più che dimezzato il "pericolo di morire" se coinvolti in incidente stradale. Nello stesso periodo, invece, il numero medio di feriti per incidente è aumentato del 5% in Italia e del 10% in regione.

### Indicatori di pericolosità degli incidenti stradali:

- Rapporto di Mortalità (RM), indica il tasso di mortalità per incidente

$$RM = \frac{\text{TotaleMorti}}{\text{TotaleIncidenti}} * 100$$

- Rapporto di Lesività (RL), indica la percentuale di feriti per incidente

$$RL = \frac{\text{TotaleFeriti}}{\text{TotaleIncidenti}} * 100$$

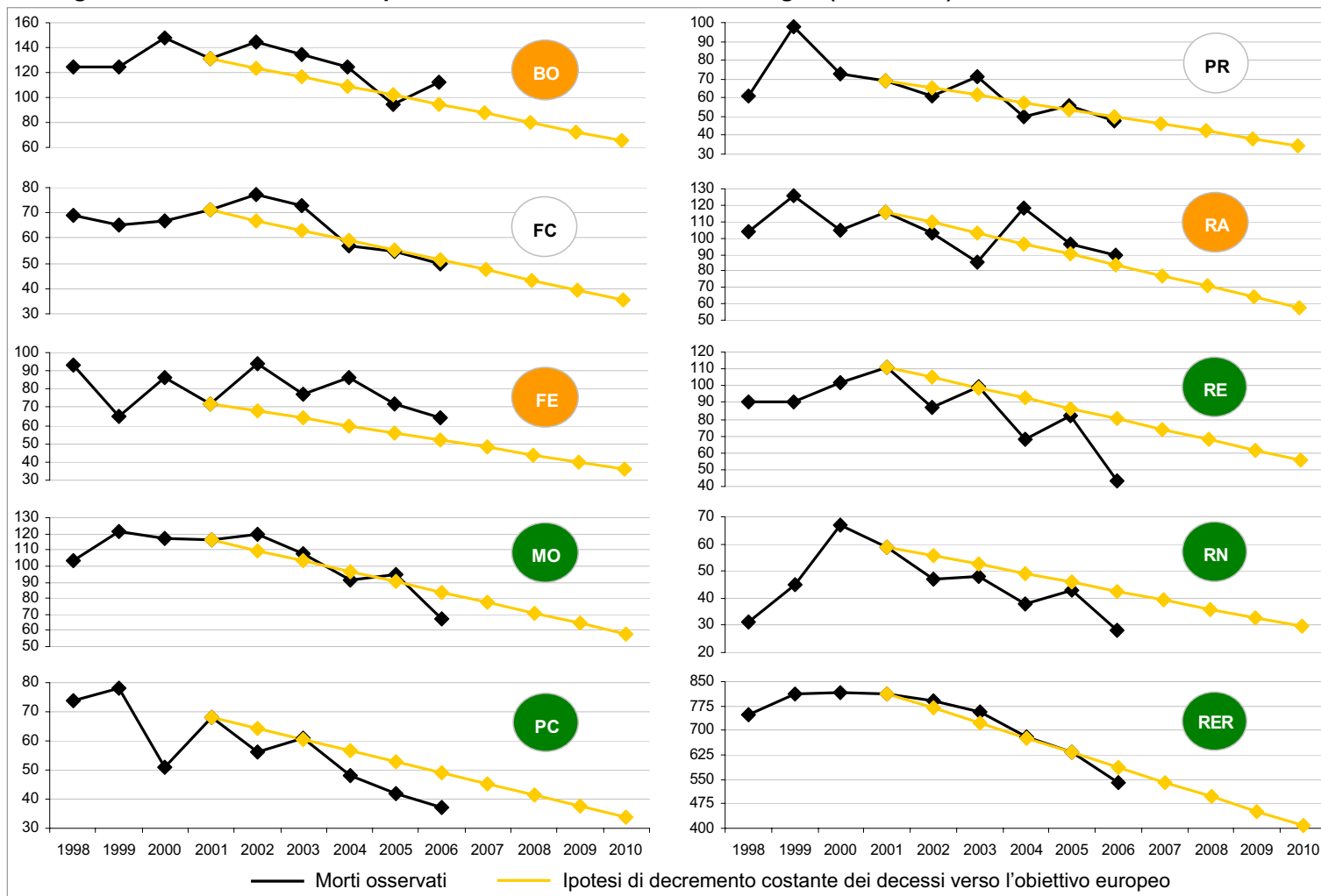
- Rapporto di Pericolosità (RP – detto anche Indice di Gravità), indica la percentuale di morti sul totale dei coinvolti non illesi negli incidenti

$$RP = \frac{\text{TotaleMorti}}{(\text{TotaleMorti} + \text{TotaleFeriti})} * 100$$

I primi due possono essere considerati indicatori della gravità degli incidenti (nel complesso o di una determinata tipologia); il terzo, anch'esso indicatore della pericolosità di un incidente, ha come punto di vista l'individuo e misura la probabilità che un individuo, coinvolto e leso in un incidente, ha di morire: "RP esprime un indicatore di pericolosità, più fine rispetto ad RM, in quanto, a parità di soggetti coinvolti in sinistri, cresce al crescere del numero di morti e dunque dell'esito letale della forma di sinistro considerata" (Istat).



**Perseguimento dell'obiettivo europeo nelle Province dell'Emilia-Romagna (2001-2010)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

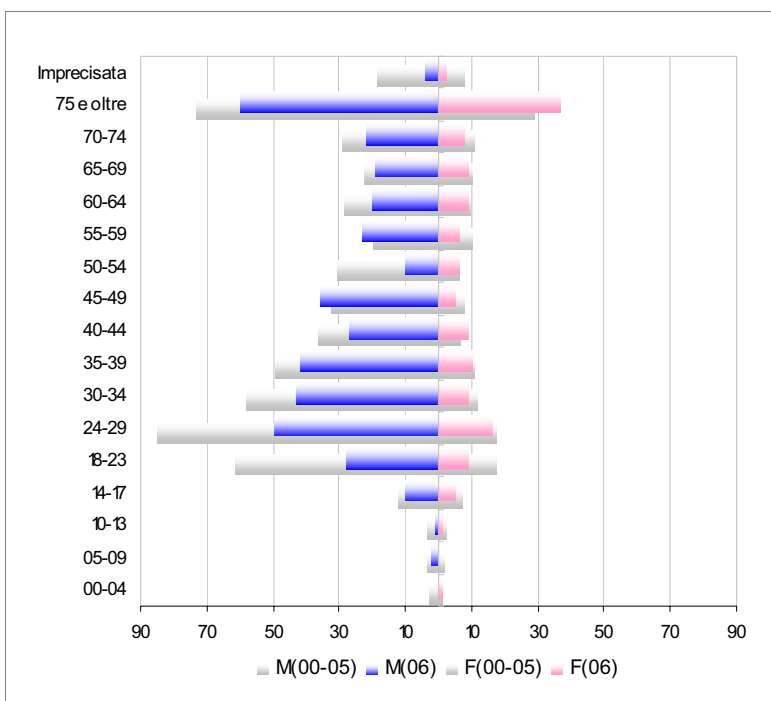
Quattro Province su nove (Modena, Piacenza, Reggio nell'Emilia e Rimini) si sono ormai posizionate su livelli di mortalità inferiori a quelli richiesti per rimanere in linea con l'obiettivo europeo: due di queste (RE e RN) già nel 2006 hanno più che dimezzato il numero di decessi registrati nel 2001. Forlì-Cesena e Parma si posizionano su livelli di mortalità in linea con quanto richiesto dalla Commissione Europea, mentre Bologna, Ferrara e Ravenna registrano un numero di decessi di poco superiore a quelli previsti per il dimezzamento della mortalità entro il 2010.

## Soggetti coinvolti

Anche nel 2006, in regione, la mortalità per incidente stradale ha colpito maggiormente le classi di età tra i 24 e i 39 anni (34% dei decessi) assieme agli ultra settantacinquenni (15% dei decessi). Maggioremente coinvolta la popolazione maschile. Il calo della mortalità registrato nel corso del quinquennio precedente ha riguardato proprio la popolazione più colpita<sup>1</sup>.

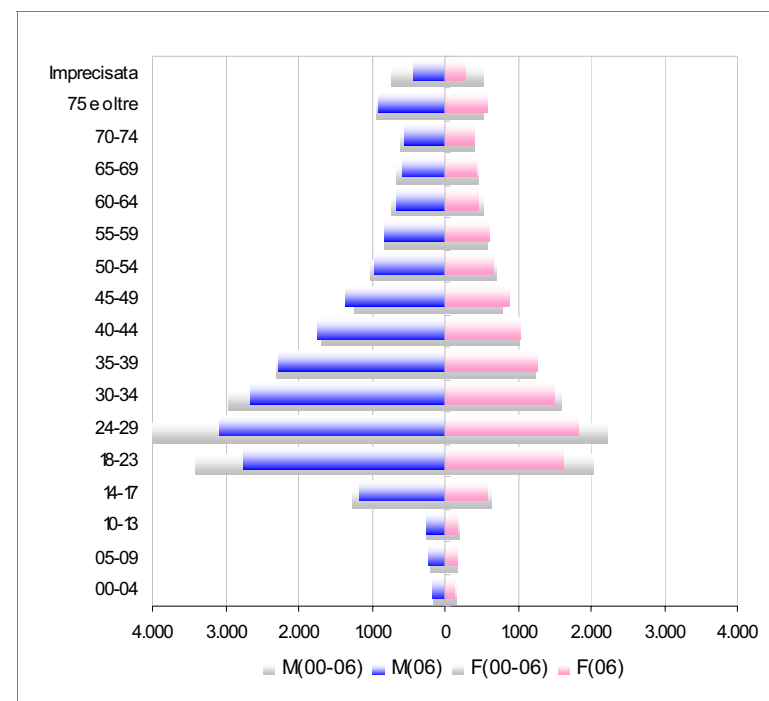
Anche tra i feriti i maschi sono più numerosi delle femmine: le classi di età più colpite sono quelle tra i 18 e i 39 anni. Nessuna variazione di rilievo nella composizione della popolazione dei soggetti feriti sebbene, rispetto al periodo 2001-2005, si registri una riduzione nel numero di feriti nelle classi più colpite.

**Morti per sesso e classe di età– 2006 (media del periodo 2001-2005 in grigio)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

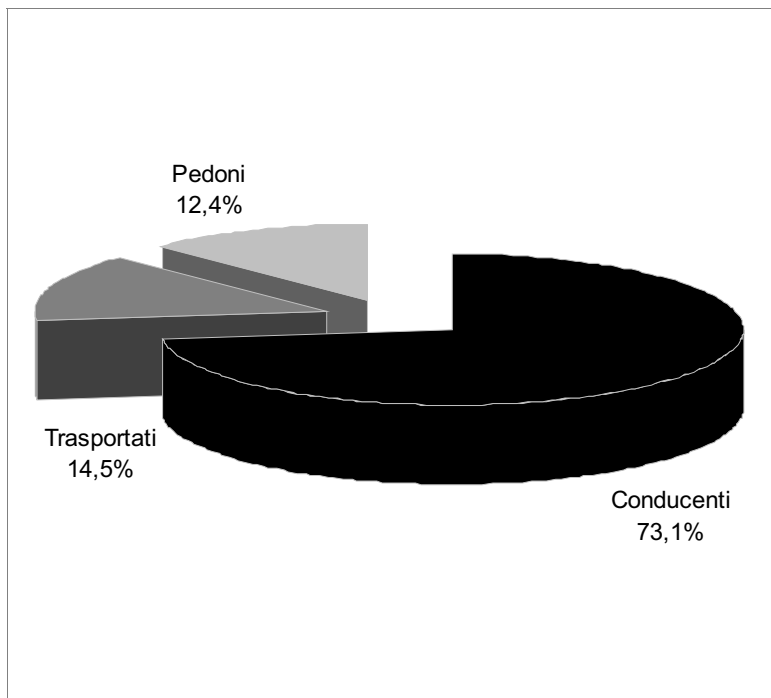
**Feriti per sesso e classe di età – 2006 (media del periodo 2001-2005 in grigio)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

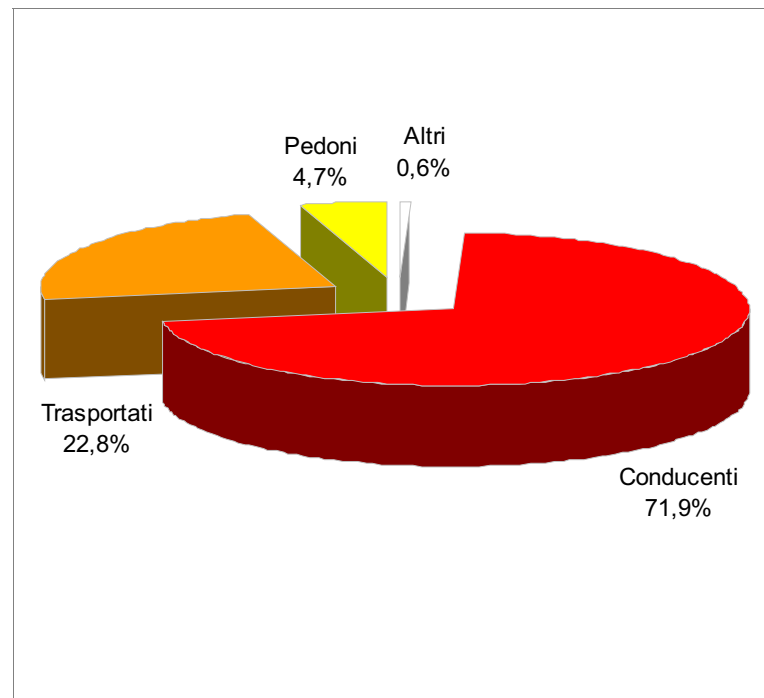
<sup>1</sup> Il confronto effettuato in questo paragrafo non tiene conto delle popolazioni di riferimento da cui derivano i rispettivi morti e feriti: per un confronto nel tempo della mortalità depurato dall'effetto della struttura della popolazione si veda il capitolo "Focus: Registro Regionale di Mortalità".

Morti per tipo di utente della strada - 2006



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Feriti per tipo di utente della strada - 2006



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Confermata anche nel 2006 la graduatoria rispetto alla tipologia degli utenti coinvolti in incidenti stradali: sono i conducenti di veicoli i soggetti più esposti con il 73% dei decessi e il 72% dei feriti.

Seguono i trasportati e i pedoni per i quali ad un 4,7% sul totale dei feriti, corrisponde un 12,4% dei decessi a rimarcare la vulnerabilità di questa tipologia di utente.

# Veicoli coinvolti

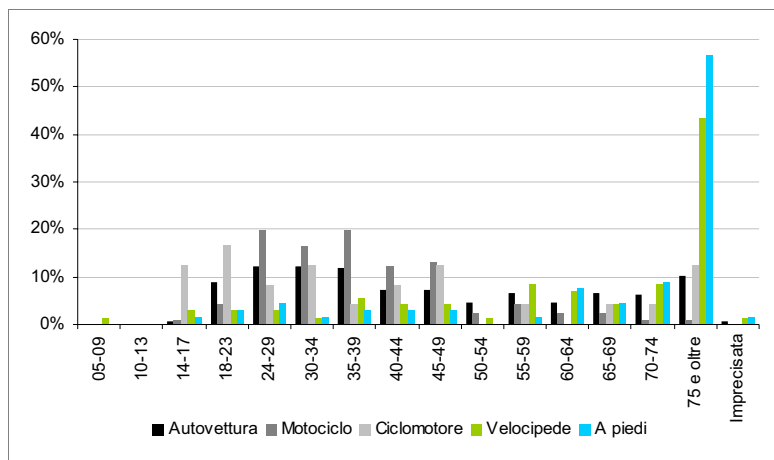
Tipi di veicolo coinvolti, morti e feriti - 2006

Tipologia	Veicoli con morti e/o feriti a bordo	Veicoli senza morti e/o feriti a bordo	Totale veicoli	Morti	di cui pedoni investiti	Feriti	di cui pedoni investiti
Autobus di linea o non di linea in extraurbana	42	53	95	--	--	108	7
Autobus o filobus in servizio urbano	81	100	181	3	2	141	23
Autocarro	1.036	2.115	3.151	30	7	1.215	67
Autosnodato o autoarticolato	123	304	427	5	2	127	3
Autotreno con rimorchio	39	132	171	2	2	38	4
Autovettura con rimorchio	7	17	24	--	--	11	--
Autovettura di soccorso o di polizia	83	23	106	1	--	146	1
Autovettura privata	15.656	14.277	29.933	287	45	20.314	1.115
Autovettura pubblica	31	41	72	--	--	44	5
Ciclomotore	3.278	197	3.475	26	1	3.407	115
Motocarro o motofurgone	47	16	63	1	--	50	2
Motociclo a solo	2.812	174	2.986	69	3	2.828	113
Motociclo con passeggero	1.021	55	1.076	34	2	1.283	30
Quadriciclo leggero	47	20	67	1	--	51	3
Tram	3	1	4	--	--	4	1
Trattore agricolo	20	46	66	1	1	19	--
Trattore stradale o motrice	56	153	209	2	--	57	4
Veicolo a trazione animale o a braccia	6	4	10	1	--	5	1
Veicolo datosi alla fuga	26	54	80	1	1	25	25
Veicolo speciale	42	100	142	2	1	55	3
Velocipede	3.155	138	3.293	73	--	3.123	47
Altri Veicoli	124	--	124	--	--	184	--
<b>Totale</b>	<b>27.735</b>	<b>18.020</b>	<b>45.755</b>	<b>539</b>	<b>67</b>	<b>33.235</b>	<b>1.569</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

L'auto rappresenta il 66% dei veicoli coinvolti in incidenti, è il veicolo a bordo del quale viaggiava il 45% dei soggetti deceduti e da cui è stato investito il 67% dei pedoni deceduti. Auto, ciclomotori, motocicli e velocipedi rappresentano il 90% dei veicoli coinvolti: su ciclomotori e motocicli viaggiava il 23% dei soggetti deceduti, mentre il 13% dei morti viaggiava a bordo di una bicicletta.

**Conducenti e pedoni morti per classe di età e tipo di veicolo - 2006: composizione percentuale**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Tra mezzo di locomozione ed età dei coinvolti esiste un legame. La relazione è lampante per ciclisti e pedoni: il 44% dei primi e ben il 57% dei secondi sono rimasti coinvolti e uccisi in incidente stradale a 75 anni o più.

Il nesso è altrettanto evidente se si osservano ciclomotore e motociclo: il 30% dei conducenti morti alla guida di un ciclomotore ha infatti un'età compresa tra 14 e 23 anni, mentre il 56% di quelli deceduti alla guida di un motociclo ha un'età compresa tra i 24 e 39 anni (81% se si considerano le età comprese tra 24 e 49 anni).

Infine, anche se più equamente distribuiti rispetto ai precedenti veicoli, anche per i conducenti deceduti alla guida di auto si evidenzia una maggior concentrazione tra gli under 40 con il 45% dei decessi.

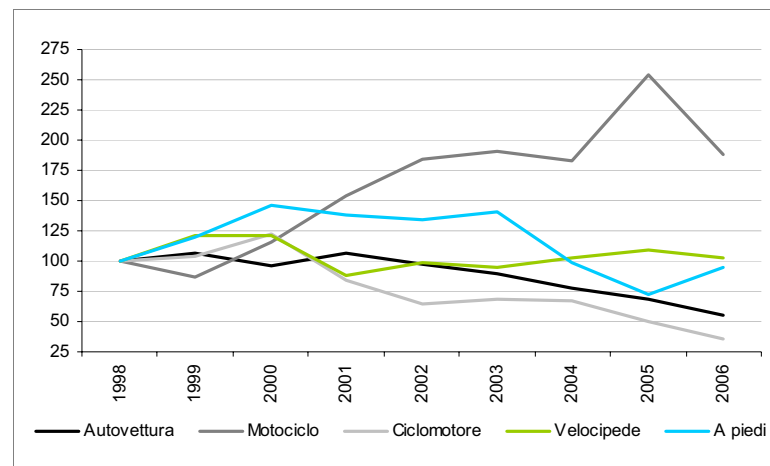
Quasi raddoppiato il numero di soggetti morti a bordo di motocicli in nove anni: a fronte di un calo generalizzato dei decessi registrati per tutte le tipologie di veicoli e tra i pedoni, preoccupa il fenomeno delle morti a bordo di motociclo che sembra evolversi in completa controtendenza.

Nel 2006 (considerando il 2005 come anno anomalo) i morti a bordo di motociclo erano 1,9 volte quelli registrati nel '98 e il 22% in più di quelli registrati nel 2001.

Se confrontato con il 2001, inoltre, va registrato un incremento del 15% di decessi tra i ciclisti.

Inversione di tendenza tra il 2005 e il 2006 per i pedoni con un incremento del 31%.

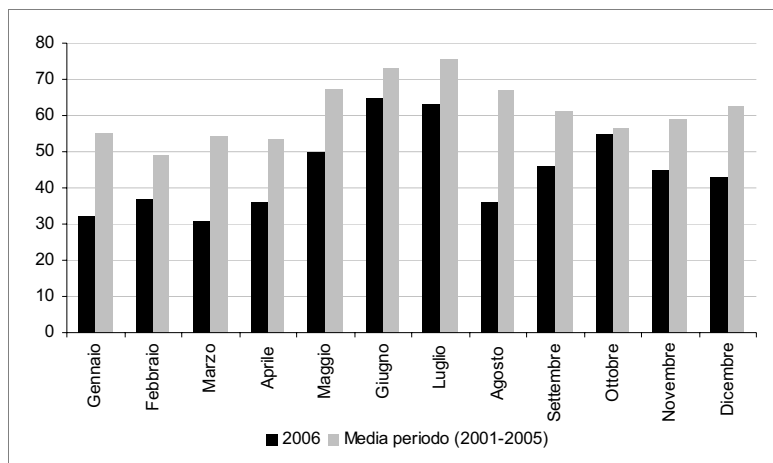
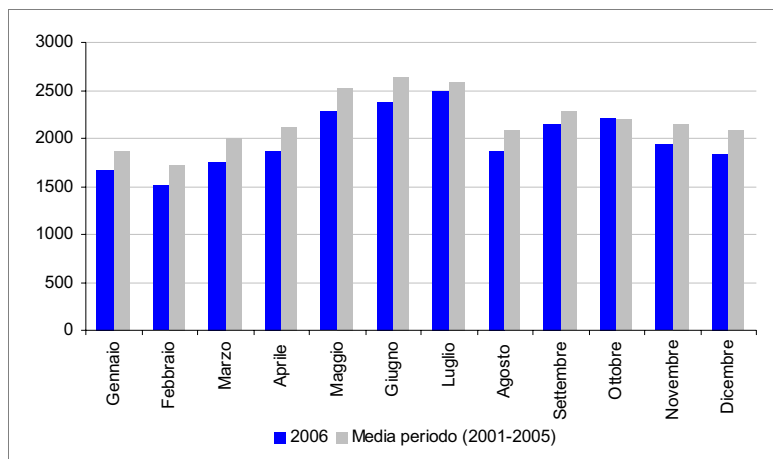
**Morti per tipo di veicolo (1998-2006): numeri indice (1998=100)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

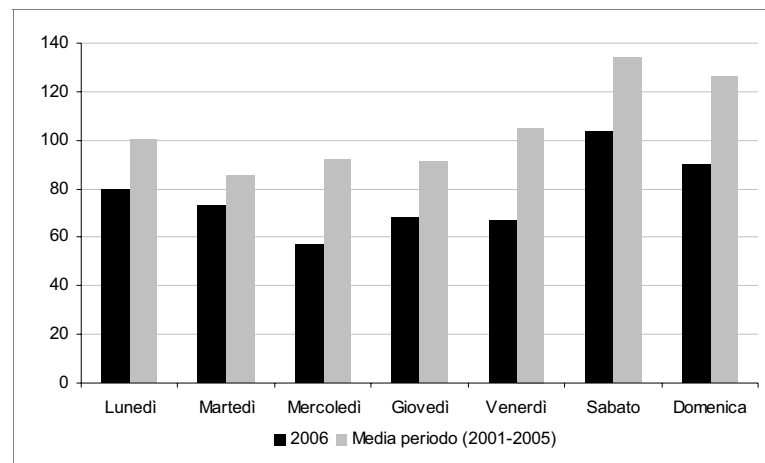
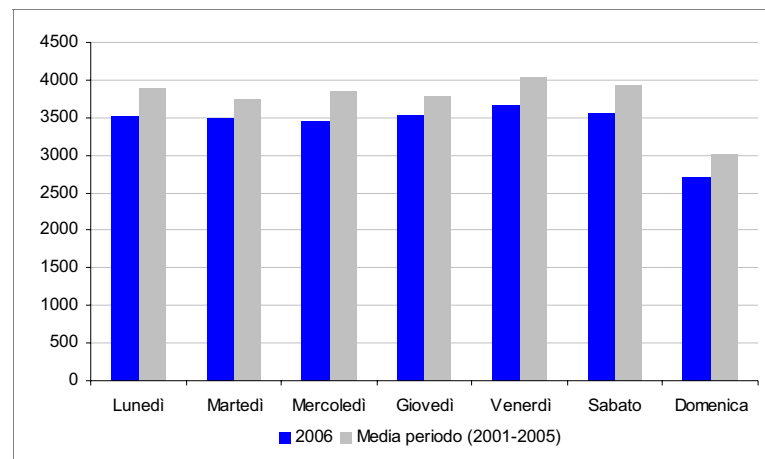
# Quando

Incidenti e morti per mese – 2006 e media del periodo 2001-2005



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

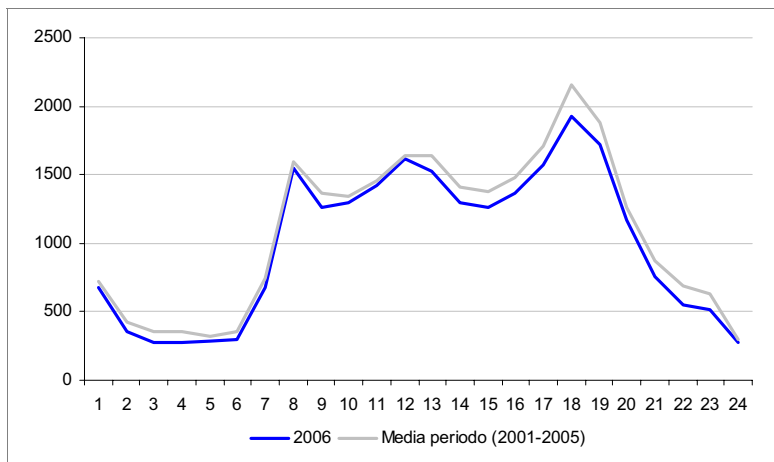
Incidenti e morti per giorno della settimana - 2006 e media del periodo 2001-2005



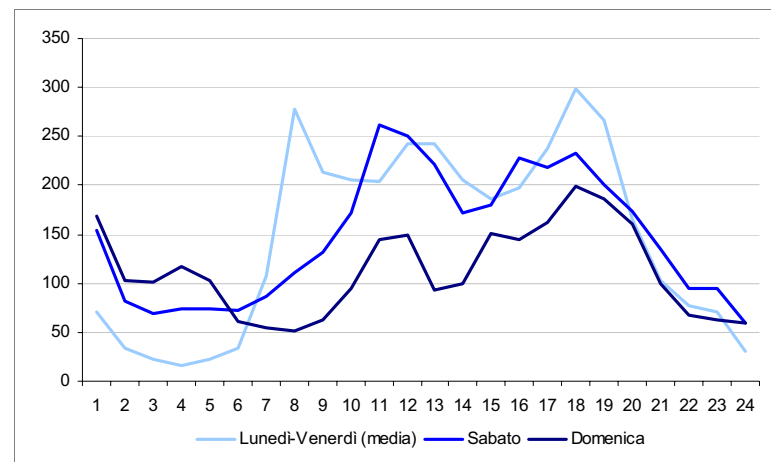
Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Il fenomeno degli incidenti stradali è soggetto a stagionalità: gli incidenti, e ancor più i morti, raggiungono il valore massimo nei mesi di Maggio, Giugno e Luglio. Il calo nel numero di incidenti e morti rispetto al quinquennio precedente è evidente in tutti i mesi escluso ottobre. Diversa la distribuzione di incidenti e decessi nel corso dei giorni della settimana: gli incidenti registrano livelli simili tra lunedì e sabato e calano la domenica, ma proprio di sabato e domenica avviene il maggior numero di decessi confermando la pericolosità del weekend.

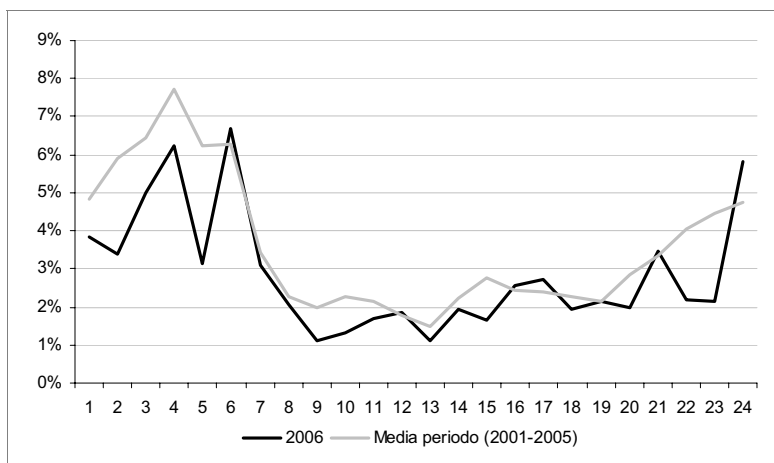
**Incidenti e RM per ora del giorno - 2006 e media del periodo 2001-2005**



**Incidenti per ora del giorno e giorno della settimana - 2006**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

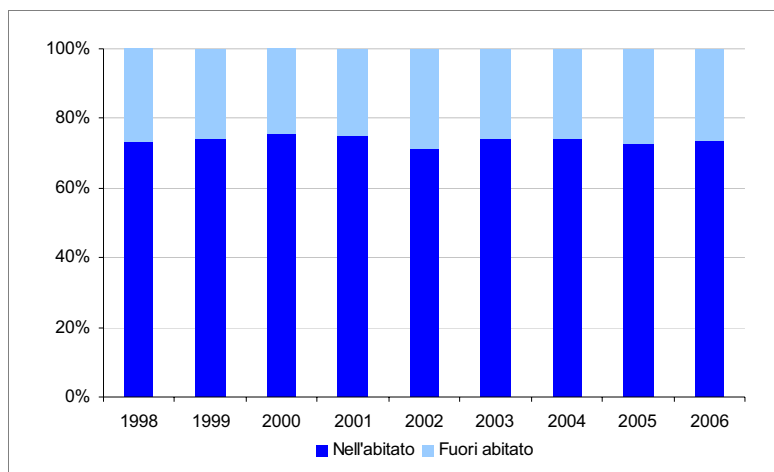
Non cambia, negli anni, la “cadenza” degli incidenti nel corso della giornata: picchi la mattina nello spostamento casa-lavoro/scuola, all’ora di pranzo e nel tardo pomeriggio per il rientro a casa.

Tra le 3 e le 6 del mattino si registrano il numero minimo di incidenti ma anche gli incidenti più pericolosi con tassi di mortalità pari a quasi tre volte quello calcolato sugli incidenti nel complesso.

Incrociando l’informazione sull’ora dell’incidente con quella relativa al giorno dell’incidente, è immediatamente visibile la differenza nella distribuzione degli incidenti tra giorni lavorativi e weekend: il numero degli incidenti nelle prime ore del mattino di sabato e domenica arriva ad essere fino a sette volte superiore al numero medio di incidenti avvenuti nelle stesse ore dei primi cinque giorni della settimana. Da notare come anche nel weekend persistano i picchi dell’ora di pranzo e del tardo pomeriggio.

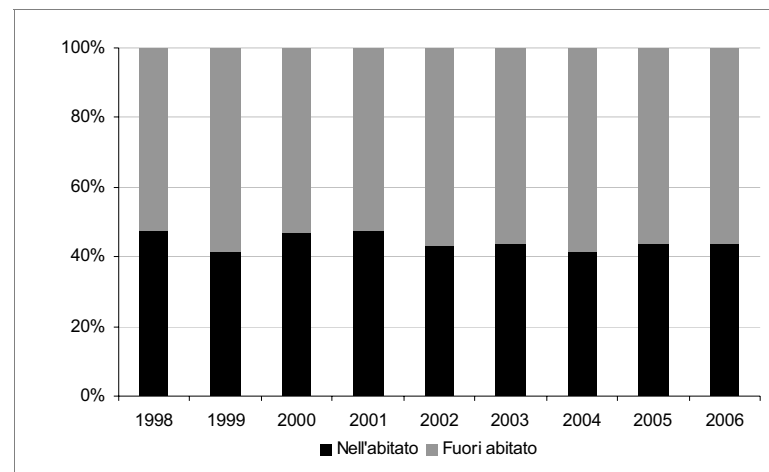
# Dove

**Incidenti per categoria della strada (1998-2006)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

**Morti per categoria della strada (1998-2006)**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

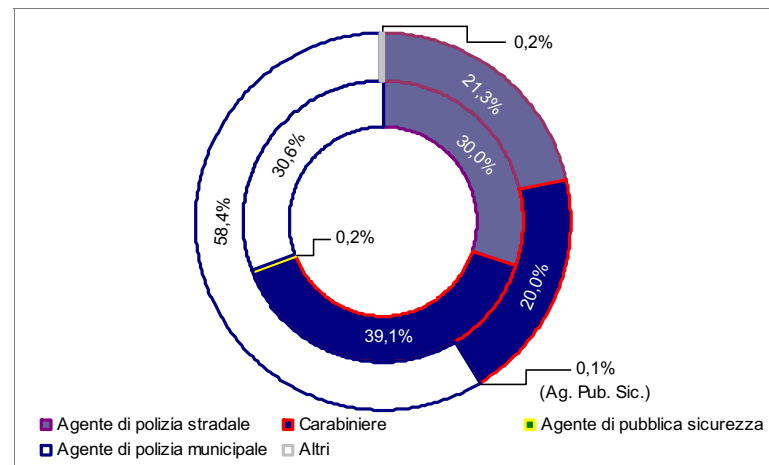
Soltanto il 26% degli incidenti ma ben il 56% dei decessi avviene fuori dai centri abitati: anche nel 2006 viene confermata la pericolosità degli incidenti in ambito extra-urbano nei quali, per tutto il periodo osservato, si concentra sempre oltre la metà dei decessi a fronte di poco meno di un quarto del totale degli incidenti.



## Chi (interviene)

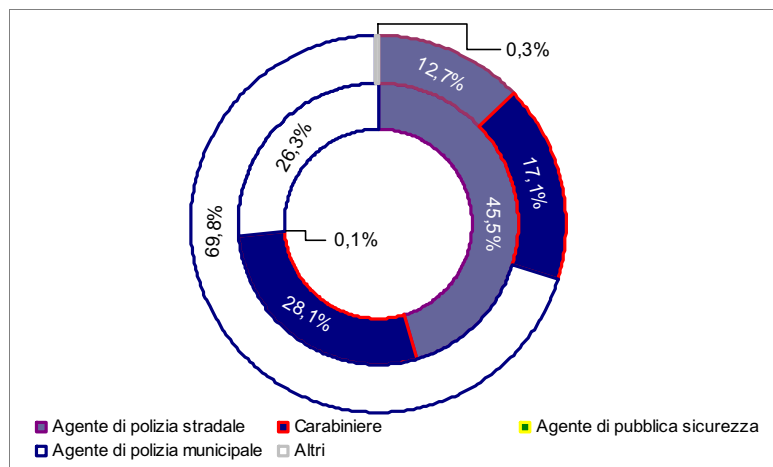
La Polizia Municipale interviene nel 60% circa degli incidenti stradali; in caso di incidenti mortali Polizia Municipale, Polizia Stradale e Carabinieri si suddividono quasi equamente gli interventi con un maggior numero di rilievi a carico dell'Arma dei Carabinieri (39%).

**Incidenti (anello esterno) e Incidenti mortali (anello interno) per forza di polizia intervenuta - 2006**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

**Incidenti nell'abitato (anello esterno) e Incidenti fuori abitato (anello interno) per forza di polizia intervenuta - 2006**



Fonte: Elaborazioni su dati Istat

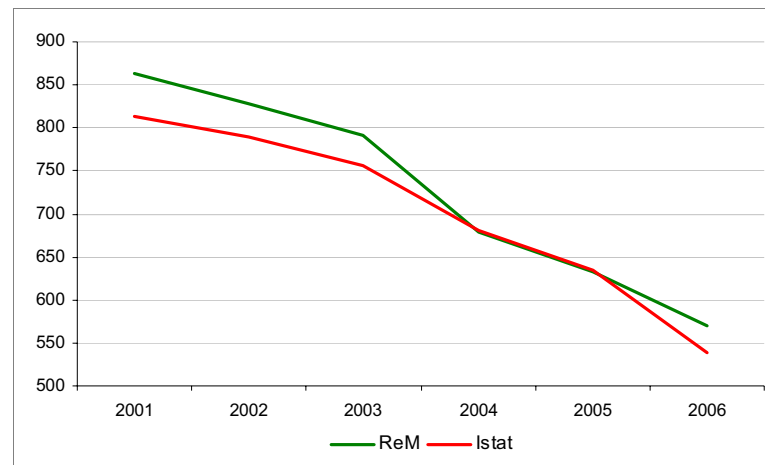
Se si sposta l'attenzione sull'ambito in cui avvengono gli incidenti, allora la Polizia Municipale interviene nel 70% degli incidenti urbani; la Polizia Stradale rileva invece il 45% degli incidenti in ambito extra-urbano lasciando a Carabinieri e Polizia Municipale rispettivamente il 28% e il 26% degli interventi.

## Focus: Registro Regionale di Mortalità

Anche secondo la fonte sanitaria i decessi per incidente stradale sono in calo del 34% rispetto al 2001: le serie registrano lo stesso andamento, e lo scostamento tra i valori osservati ha raggiunto livelli prossimi al 5%, del tutto giustificabili dal diverso campo di osservazione e dalle metodologie adottate nelle due indagini.

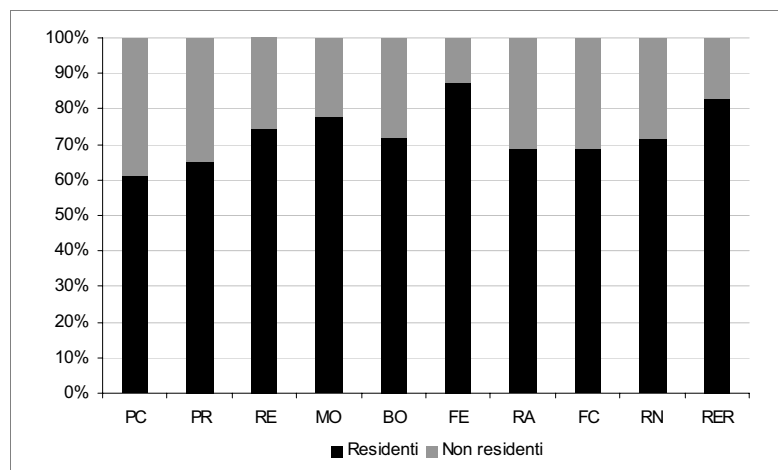
Circa l'80% dei decessi per incidente stradale avvenuti sul territorio regionale sono relativi a persone residenti in regione: Ferrara è la provincia in cui muore la minor percentuale di soggetti non residenti, mentre in provincia di Piacenza quasi il 40% dei decessi è relativo a cittadini non residenti, nessuno dei quali, singolarmente, proveniente dalle altre province della regione.

### Morti per incidente stradale (Istat) e "morti presenti per accidente stradale" (ReM) - (2001-2006)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat e ReM Emilia-Romagna

### "Morti presenti per accidente stradale" nelle Province dell'Emilia-Romagna: residenti e non residenti - 2006



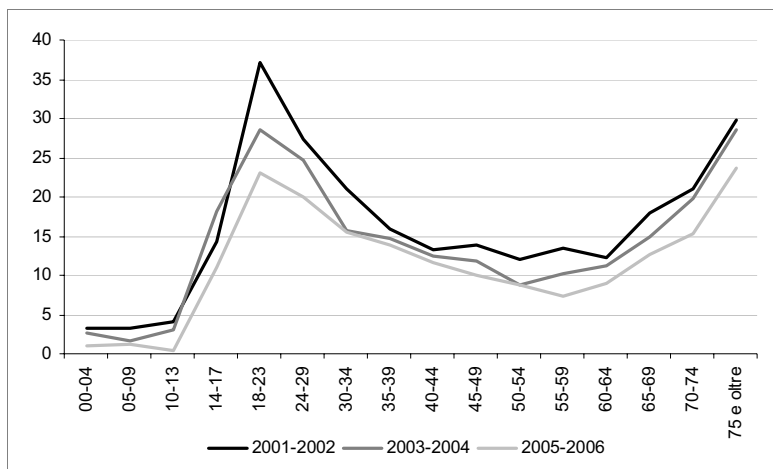
Fonte: Elaborazioni su dati ReM Emilia-Romagna

Il **Registro Regionale di Mortalità (ReM)** contiene le informazioni riferite a tutti i deceduti residenti in Emilia-Romagna a prescindere dal comune in cui si è verificato il decesso. Dal 1999 contiene anche le informazioni relative ai decessi di persone residenti in altre regioni, avvenuti sul territorio emiliano-romagnolo.

Tra le informazioni presenti nella base dati, la causa esterna del decesso permette di individuare i decessi per incidente stradale come sottoinsieme della più generica classe dei morti per "Accidente da trasporto": in questa analisi sono stati considerati i decessi per "Accidenti stradali da veicoli a motore e da altri veicoli (cod. ICD-IX: E810-E819, E826, E827, E829)".

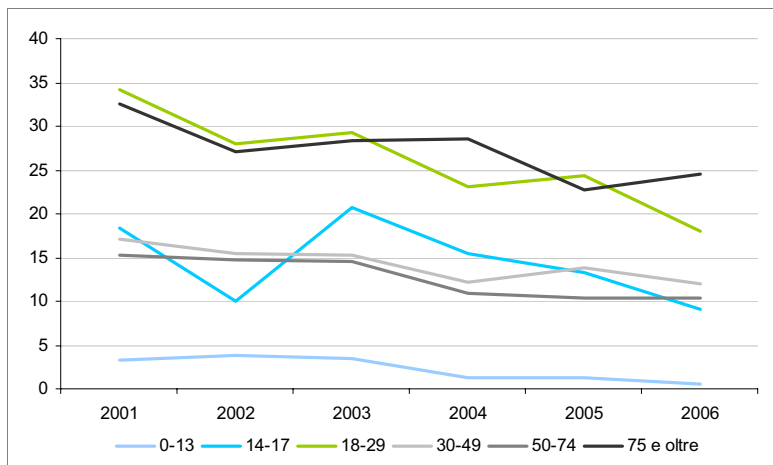
In questo paragrafo, inoltre, sono stati utilizzati, due modi diversi di aggregare i decessi: da un lato i "morti appartenenti alla popolazione presente", ossia i morti all'interno del territorio regionale a prescindere dalla loro residenza (tale dato è l'analogo di quello rilevato dall'Istat mediante il modello Ctt/Inc); dall'altro i "morti appartenenti alla popolazione residente", ovvero i soggetti residenti in Emilia-Romagna a prescindere dal comune in cui si è verificato il decesso.

**Distribuzione dei tassi specifici di mortalità (per 100.000 residenti) per classe di età (bienni dal 2001 al 2006)**



Fonte: Elaborazioni su dati ReM Emilia-Romagna

**Andamento dei tassi specifici di mortalità (per 100.000 residenti) per classe di età - (2001-2006)**



Fonte: Elaborazioni su dati ReM Emilia-Romagna

Confrontando le distribuzioni dei tassi specifici di mortalità per incidente stradale osservate nei tre bienni considerati, è possibile affermare che si è assistito ad un graduale calo di mortalità in tutte le classi di età.

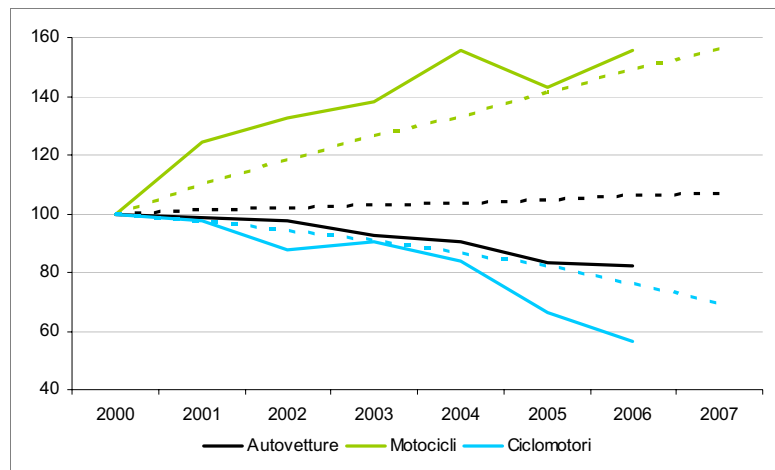
Rimangono invece invariate le classi di età modali, quelle col tasso di mortalità più elevato: se nel complesso, per incidente stradale, muiono 12 persone ogni 100.000 residenti, nelle classi di età 18-23 e “75 e oltre” i morti ogni 100.000 residenti sono addirittura il doppio.

Osservando l'andamento tassi specifici di mortalità per classe di età, è possibile distinguere tre distinti “livelli di mortalità”:

- i residenti appartenenti alla classe di età 0-13, che possono essere considerati soggetti non attivi nella guida e registrano i tassi specifici di mortalità inferiori;
- i soggetti più a rischio, ovvero i ragazzi tra i 18 e i 29 anni e gli ultrasettantacinquenni: i primi scontano, probabilmente, la poca esperienza nella guida e uno stile di vita più a rischio; i secondi, per i quali tra il 2005 e il 2006 si registra un aumento del tasso, pagano una maggior vulnerabilità legata al ruolo di utente della strada che maggiormente rivestono (ciclisti e pedoni);
- gli utenti della strada con tassi di mortalità intermedia, ovvero gli adulti tra i 30 e i 74 anni, e i ragazzi tra i 14 e i 17 anni che hanno i primi approcci alla strada come conducenti di ciclomotori e motocicli di piccola cilindrata: per questi ultimi, nel corso dei sei anni osservati, si è registrata un dimezzamento del tasso di mortalità.

## Focus: ciclomotori e motocicli

Veicoli coinvolti in incidenti stradali (linea continua) e parco circolante (linea tratteggiata): numeri indice (2000=100)



Fonti: Elaborazioni su dati Istat: veicoli coinvolti  
ACI (Autoritratto): parco circolante auto e motocicli Emilia-Romagna  
ANCMA: parco circolante ciclomotori Italia

Cambia la composizione nazionale del parco circolante di ciclomotori e motocicli: ad un calo nel numero di ciclomotori (-26%), infatti, corrisponde un aumento del numero di motocicli e in modo particolare dei motocicli di media e grossa cilindrata (+54% per i motocicli oltre i 250cc).

Ad una diminuzione dei "cinquantini" tipicamente mezzo di locomozione dei ragazzi tra i 14 e i 16 anni, sta quindi facendo fronte un forte incremento di "scooterini" e moto di grossa cilindrata tipicamente utilizzati come nuovo mezzo di locomozione per gli spostamenti casa-

lavoro (*motorcycle commuting*) e per la mobilità in ambito urbano, luogo in cui per la maggior parte questa categoria di veicoli viene coinvolta in incidente: l'80% dei motocicli coinvolti in incidente, infatti, è imputabile ad incidenti su strade urbane.

L'incremento di mortalità tra i motociclisti osservato nelle pagine precedenti è sicuramente spiegabile dall'impennata di vendite di motocicli registrata negli ultimi anni: tra il 2000 e il 2006, infatti, ad un aumento del 49% di motocicli circolanti, corrisponde un incremento del 56% di motocicli coinvolti in incidente e un aumento del 63% di soggetti deceduti a bordo di tali veicoli.

Nello stesso periodo, ad un calo del 71% di soggetti morti alla guida di un ciclomotore corrisponde effettivamente un calo (nazionale) del 24% nel numero di ciclomotori circolanti ed un decremento del 45% di ciclomotori coinvolti in incidenti.

Il numero di autovetture coinvolte e di soggetti deceduti a bordo di tale veicolo riesce invece a muoversi in controtendenza rispetto all'andamento del parco autovetture: ad un +6% nel numero di auto circolanti, corrisponde un -18% di auto coinvolte in incidenti ed un -41% di decessi a bordo di autovetture.

### Parco circolante "a due ruote" in Italia: valori assoluti (migliaia) e composizione percentuale

Anno	Ciclomotori		Motocicli						Totale	
			Fino a 125cc		126cc-250cc		Oltre 250cc			
2002	5.000	55,3%	1.362,3	15,1%	1.177,8	13,0%	1.508,5	16,7%	<b>9.048,6</b>	<b>100,0%</b>
2003	4.810	52,4%	1.404,2	15,3%	1.308,7	14,2%	1.662,1	18,1%	<b>9.185,0</b>	<b>100,0%</b>
2004	4.600	50,1%	1.342,6	14,6%	1.418,9	15,5%	1.812,2	19,8%	<b>9.173,6</b>	<b>100,0%</b>
2005	4.360	46,9%	1.397,6	15,0%	1.545,4	16,6%	1.994,4	21,5%	<b>9.297,4</b>	<b>100,0%</b>
2006	4.050	43,4%	1.466,2	15,7%	1.652,6	17,7%	2.169,1	23,2%	<b>9.337,9</b>	<b>100,0%</b>
2007	3.690	39,8%	1.517,1	16,4%	1.746,2	18,8%	2.325,5	25,1%	<b>9.278,7</b>	<b>100,0%</b>

Fonti: ACI (Autoritratto): parco circolante motocicli  
ANCMA: parco circolante ciclomotori

## Focus: mezzi pesanti e autostrada

Il maggior numero di morti per incidenti in cui è rimasto coinvolto almeno un mezzo pesante si registra in autostrada: dei 32 soggetti deceduti in questa tipologia di incidente, 15 erano essi stessi a bordo di mezzi pesanti. Questi 15 corrispondono al 54% del totale dei soggetti deceduti a bordo di mezzi pesanti.

Per circa 7.500 mezzi coinvolti in incidenti in cui è presente almeno un mezzo pesante, la metà (53%) è costituita proprio da autocarri, autotreni, ecc.: la percentuale sale al 63% se si considerano i soli incidenti autostradali.

Il maggior numero di questa tipologia di incidenti e dei relativi feriti, invece, si registra su strada urbana.

**Incidenti in cui è rimasto coinvolto almeno un mezzo pesante<sup>2</sup> (MP): numero di incidenti, morti, feriti e veicoli coinvolti per tipo di strada - 2006**

Tipo di strada	Incidenti	Morti	Feriti	Veicoli	di cui MP
Altra strada	6	0	10	13	7
Autostrada	572	32	933	1.221	775
Comunale extraurbana	172	10	253	337	187
Provinciale	420	26	593	882	463
Provinciale entro l'abitato	255	10	369	539	284
Regionale entro l'abitato	2	0	2	5	2
Statale	368	11	574	820	421
Statale entro l'abitato	184	4	291	422	208
Strada urbana	1.518	23	1.995	3.214	1.611
<b>Totale</b>	<b>3.497</b>	<b>116</b>	<b>5.020</b>	<b>7.453</b>	<b>3.958</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

**Veicoli coinvolti, morti e feriti per tipo di strada: valori complessivi e peso percentuale associato ai mezzi pesanti coinvolti (MP) - 2006**

Tipo di strada	Veicoli	di cui MP	Morti	di cui in incidenti con MP	Feriti	di cui in incidenti con MP
Altra strada	100	7%	6	0%	86	12%
Autostrada	2.625	30%	64	50%	2.462	38%
Comunale extraurbana	1.807	10%	49	20%	1.504	17%
Provinciale	4.153	11%	135	19%	3.379	18%
Provinciale entro l'abitato	2.998	9%	58	17%	2.325	16%
Regionale entro l'abitato	18	11%	0	--	15	13%
Statale	3.079	14%	48	23%	2.514	23%
Statale entro l'abitato	2.415	9%	26	15%	1.711	17%
Strada urbana	28.560	6%	153	15%	19.239	10%
<b>Totale</b>	<b>45.755</b>	<b>9%</b>	<b>539</b>	<b>22%</b>	<b>33.235</b>	<b>15%</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Istat

Pur non evidenziando a quale dei mezzi coinvolti ogni incidente possa essere imputato, la relazione sopra evidenziata è confermata anche dal peso che questi veicoli assumono sul totale degli "eventi" autostradali: a fronte di un complessivo 9% in termini di veicoli coinvolti in incidente stradale, i mezzi pesanti rappresentano il 30% dei veicoli coinvolti in incidenti autostradali.

Ancor più schiacciante il peso se valutato in termini di decessi: la metà dei morti in incidenti autostradali si verifica, infatti, quando è coinvolto almeno un mezzo pesante.

<sup>2</sup> In questa elaborazione, come mezzi pesanti, sono state considerate le tipologie: Autocarro, Autotreno con rimorchio, Autosnodato o autoarticolato, Trattore stradale o motrice.

## Focus: “anteprima” dati 2007

**Incidenti, morti e feriti in alcune Province dell’Emilia-Romagna - (dati provvisori 2007 e variazioni su 2006 e 2001)**

Provincia	2007			2006			Var. 07/06			Var. 07/01	
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Morti	
Bologna	5.198	103	7.294	5.270	112	7.350	-1,4%	-8,0%	-0,8%	-21,4%	
Ferrara	1.539	49	2.058	1.490	64	1.994	3,3%	-23,4%	3,2%	-31,9%	
Forlì-Cesena	2.140	56	2.810	2.271	50	3.028	-5,8%	12,0%	-7,2%	-21,1%	
Modena	3.630	77	4.884	3.708	67	5.043	-2,1%	14,9%	-3,2%	-33,6%	
Parma	1.907	44	2.597	1.969	48	2.781	-3,1%	-8,3%	-6,6%	-36,2%	
Rimini	2.411	39	3.260	2.584	28	3.551	-6,7%	39,3%	-8,2%	-33,9%	
<b>Totale</b>	<b>16.825</b>	<b>368</b>	<b>22.903</b>	<b>17.292</b>	<b>369</b>	<b>23.747</b>	<b>-2,7%</b>	<b>-0,3%</b>	<b>-3,6%</b>	<b>-29,0%</b>	

Fonte: Dati provvisori dalle Province in convenzione con Istat

Delle nove Province dell’Emilia-Romagna, sei risultano in convenzione con Istat per il coordinamento a livello locale della raccolta dei dati sugli incidenti stradali (modelli CTT.INC). La decentralizzazione della raccolta permette solitamente di ottenere dati di migliore qualità (per la possibilità di effettuare controlli in stretto contatto con le locali Forze dell’Ordine impegnate nella raccolta) e disponibili in tempi ridotti. Proprio grazie alla maggior tempestività, le sei Province in convenzione hanno già pubblicato sul web i dati degli incidenti stradali dell’anno 2007.

L’analisi dei dati, purtroppo, frena gli “entusiasmi” espressi nelle pagine precedenti riguardo ai risultati raggiunti in termini di dimezzamento del numero di decessi: a livello aggregato, infatti, si arresta il decremento del numero di morti a causa di differenti risultati registrati a livello locale. Rimini, infatti, brucia il risultato raggiunto nel 2006 con un incremento del 39% nel numero di morti tra il 2006 e il 2007. Ferrara, al contrario, riesce a riportarsi su livelli di mortalità adeguati al raggiungimento dell’obiettivo europeo registrando un calo di mortalità del 23% tra il 2006 e il 2007.

A livello aggregato i valori di mortalità per il 2007 sono di poco al di sopra di quanto richiesto per rimanere in linea con l’obiettivo comunitario, con livelli mediamente inferiori del 29% rispetto a quelli registrati nel 2001: il percorso lineare verso la riduzione dei decessi del 50% richiede che entro il 2007 la riduzione di mortalità sia almeno del 33,3% e tale obiettivo è stato raggiunto da tre delle sei Province in convenzione.



trasporti