

LIVE Events to see you through 2022



venerdì, 02 Dic 2022 12:16

LA TUA PUBBLICITÀ SU AGENPARLABBONATI

[Home](#) [Editoriali](#) [Internazionali](#) [Mondo](#) [Politica](#) [Economia](#) [Regioni](#) [Università](#) [Cultura](#) [Futuro](#) [Sport & Motori](#)[Home](#) » [Da Istat: Incidenti stradali in Lombardia_Anno 2021](#)

2 Dicembre 2022 — By Redazione

Da Istat: Incidenti stradali in Lombardia_Anno 2021

AGENPARL ITALIA

(AGENPARL) – ven 02 dicembre 2022 INCIDENTI STRADALI IN LOMBARDIA
Anno 2021

Nel 2021 si sono verificati in Lombardia 25.838 incidenti stradali che hanno causato la morte di 357 persone e il ferimento di altre 33.672. L'anno 2021 è caratterizzato dalla ripresa graduale delle attività e del traffico stradale ma

risente ancora di periodi di lockdown leggeri attuati durante l'anno e diversificati sul territorio. Rispetto al 2020 aumentano gli incidenti (+29,4%), le vittime della strada (+12,6%) e i feriti (+29,8%), in linea a quanto registrato a livello nazionale (+28,4% per gli incidenti, +20,0% per le vittime e +28,6% per i feriti) (Prospetto 1).

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI, MORTI, FERITI E TASSO DI MORTALITÀ PER PROVINCIA. LOMBARDIA.

Anni 2021 e 2020, valori assoluti e variazioni percentuali

	2021	2020	Variazioni
Incidenti	2.098	2.736	-39,1
Morti	28	1.674	3,2
Feriti	2.181	10	-30,0

Bergamo	2.414	33	3.126	1.782	26	2.348	7	-21,4	-48,4	3,0
---------	-------	----	-------	-------	----	-------	---	-------	-------	-----

Brescia	2.551	66	3.441	2.189	56	2.917	10	-18,5	-19,5	5,3
---------	-------	----	-------	-------	----	-------	----	-------	-------	-----

Pavia	1.236	34	1.703	1.054	30	1.438	4	-2,9	-34,6	6,4
-------	-------	----	-------	-------	----	-------	---	------	-------	-----

Monza	1.849	19	2.374	1.602	19	1.980	0	-26,9	-26,9	2,2
-------	-------	----	-------	-------	----	-------	---	-------	-------	-----

Italia	151.875	2.875	204.728	118.298	2.395	159.248	480	-9,4	-30,1	4,9
--------	---------	-------	---------	---------	-------	---------	-----	------	-------	-----

La Lombardia rispetto agli obiettivi europei

I Programmi d'azione europei per la sicurezza stradale, riferiti ai decenni 2001-2010 e 2011-2020, impegnano i Paesi membri a conseguire il dimezzamento dei morti per incidente stradale. Per il nuovo decennio di iniziative 2021-2030, gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono l'ulteriore dimezzamento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2030 rispetto all'anno di benchmark (fissato nel 2019) e il monitoraggio di specifici indicatori di prestazione, Key Performance Indicators (sui temi: infrastrutture, veicoli, infrastrutture stradali, assistenza post-incidente), che l'Italia si prepara a fornire.

Nel periodo 2001-2010 le vittime della strada si sono ridotte in Lombardia del 47,3%, più della media nazionale (-42,0%); fra il 2010 e il 2021 si registrano variazioni, rispettivamente di -36,8% e -30,1%. Nello stesso periodo l'indice di mortalità sul territorio regionale non subisce variazioni e si conferma pari a 1,4 decessi ogni 100 incidenti, in linea con la media nazionale (1,9 decessi ogni 100 incidenti) (Tavola in allegato).

Nel 2021, rispetto al 2010, aumenta in Lombardia l'incidenza degli utenti vulnerabili per età (bambini, giovani e anziani) periti in incidente stradale, attestandosi su un valore superiore alla media Italia (45,9% contro 43,9%).

Guardando agli utenti vulnerabili secondo il ruolo che essi hanno avuto nell'incidente (conducenti/passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni), il loro peso relativo (sul totale dei decessi) misurato nella regione è superiore nel 2021 a quello nazionale (56,0% contro 50,9%). Sempre tra 2010 e 2021 l'incidenza di pedoni deceduti è diminuita in Lombardia da 17,2% a 16,2% mentre nel resto del Paese è aumentata da 15,1% a 16,4% (Figura 1).

I costi sociali

Nel 2021 il costo dell'incidentalità stradale con lesioni alle persone è stimato in 16 miliardi e 400 milioni di euro per l'intero territorio nazionale (277 euro pro capite) e in circa 2,5 miliardi di euro (249,6 euro pro capite) per la Lombardia; la regione incide per il 15,2% sul totale nazionale (cfr. Glossario e Nota metodologica a fine testo, Tavola in allegato).

FIGURA 1. UTENTI VULNERABILI PER ETÀ E RUOLO E UTENTI NEL COMPLESSO MORTI PER INCIDENTE STRADALE IN LOMBARDIA E IN ITALIA. Anni 2010 e 2021, valori percentuali.

Il rischio di incidente stradale

Tra il 2020 e il 2021 l'indice di lesività aumenta di poco, da 129,9 a 130,3; si contraggono leggermente, invece, l'indice di mortalità, da 1,6 a 1,4 decessi ogni 100 incidenti, e quello di gravità (misurato dal rapporto tra il numero dei decessi e la somma di decessi e feriti moltiplicato 100), che passa da 1,2%

a 1,1%. L'incidentalità rimane alta lungo le autostrade, soprattutto sulla A 04 (443 eventi, 15 decessi e 700 feriti) e la A50(225 incidenti, 5 morti e 331 feriti). Ancora critica la situazione della S S036, lungo la quale si sono registrati 285 incidenti che hanno causato 5 decessi ed il ferimento di 417 persone (Figura 2). L'indice di mortalità diminuisce in tutte le province ad eccezione di quelle di Varese, Lecco e Como, mentre resta invariato nella provincia di Brescia.

FIGURA 2. Incidentalità stradale, LOMBARDIA. Anno 2021, indicatori.

Figura 3. Indici di mortalità e lesività, LOMBARDIA. Anni 2020-2021, variazioni percentuali.

Nel 2021 il maggior numero di incidenti (19.860, il 76,9% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 178 morti (49,9% del totale) e 24.807 feriti (73,7%). Rispetto all'anno precedente i sinistri aumentano su tutte le categorie di strada ma l'incremento maggiore si verifica sulle autostrade e raccordi (+51,0%) seguite dalle strade urbane (+29,3%) e dalle altre strade (+24,0%). Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade Statali, Regionali, Provinciali fuori abitato e Comunali extraurbane (3,3 decessi ogni 100 incidenti) e sulle autostrade (2,2 ogni 100).

Sulle strade urbane il 44,4% dei sinistri stradali si verifica lungo un rettilineo, percentuale che sale al 57,6% sulle strade extraurbane. In ambito urbano gli incidenti che avvengono nei pressi di una intersezione rappresentano il 28,0% del totale, seguono quelli che si verificano nei pressi di un incrocio (13,4%), di una rotonda (6,6%) e in prossimità di una curva (6,2%). Lungo le strade extraurbane il 21,0% degli incidenti avviene in curva, l'8,2% in prossimità di un'intersezione, il 5,7% di un incrocio e il 4,8% di una rotonda (Figura 4 e Cartogrammi in allegato).

FIGURA 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER CARATTERISTICA DELLA STRADA E AMBITO STRADALE, LOMBARDIA. Anno 2021, valori percentuali(a)

(a) La categoria "Altro" include: passaggio a livello, dosso, pendenza e galleria. I mesi e le ore più a rischio

Le misure di contenimento adottate per contrastare la pandemia e i periodi di lockdown attuati nei primi mesi dell'anno hanno influito sulla distribuzione temporale degli incidenti stradali sull'intero territorio nazionale.

Nel periodo gennaio-aprile si sono registrati in Lombardia 6.084 incidenti (23,5% del totale) mentre tra maggio e settembre, in coincidenza della riapertura di gran parte delle attività e del periodo di maggiore mobilità per vacanze, se ne contano 12.116 (il 46,9% di quelli avvenuti durante l'anno), in cui hanno subito lesioni 15.943 persone (47,3%) e 160 sono decedute (44,8%) (Figura 5).

Oltre l'80% degli incidenti ha avuto luogo tra le otto e le 20 ma l'indice di mortalità raggiunge i valori più elevati nella fascia oraria tra le quattro e le cinque del mattino (5,1 morti ogni 100 incidenti) e tra le tre e le quattro (3,7 morti ogni 100 incidenti), valori molto superiori alla media giornaliera (1,4) (Figure 6 e 7). Il venerdì e il sabato notte si concentrano il 42,1% degli incidenti notturni, il 42,4% delle vittime e il 45,1% dei feriti. L'indice di mortalità dei soli incidenti notturni è pari a 2,4 decessi ogni 100 incidenti. Il valore più elevato si registra il sabato notte (2,8).

Figura 5. Incidenti stradali, morti e feriti per mese, LOMBARDIA.

Anno 2021, composizioni percentuali. FIGURA 6. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, LOMBARDIA. Anno 2021, valori percentuali. FIGURA 7. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER ORA DEL GIORNO, LOMBARDIA. Anno 2021, indice di mortalità.

LINK Excel.Sheet.12 "G:\inc_str\2015\grafici\formattati\ultima versione-14-10\Figura 5 ex 11.1 pag.4.xlsx!Camapnia![Figura 5 ex 11.1

pag.4.xlsx]Camapnia Grafico 1” "" a p * MERGEFORMAT

Gli incidenti stradali nelle aree urbane, intermedie e periferiche

In Lombardia il 54,1% degli incidenti stradali è concentrato nei Poli urbani; considerando anche le Aree di cintura, che comprendono i comuni più prossimi ai Poli, si arriva al 93,1% del totale. Nei comuni delle Aree interne, aree significativamente distanti dai centri di offerta di servizi essenziali (di istruzione, salute e mobilità), gli incidenti rappresentano il 6,9% del totale regionale. Il numero delle vittime aumenta rispetto al 2020 sia nel totale dei Centri (+9,0%) che nelle Aree Interne (+32,7%) (Prospetto 2).

PROSPETTO 2. INCIDENTI STRADALI, MORTI E FERITI PER TIPOLOGIA DI COMUNE, LOMBARDIA.

Anno 2021, valori assoluti, composizioni percentuali e variazioni

TIPOLOGIA DI COMUNE 2021 Variazioni

2021/2020

Numero comuni % Incidenti % Morti % Feriti % Incidenti Morti Feriti

Polo 24 1,6 13.175 51,0 80 22,4 16.551 49,2 4.206 12 5.257

Cintura 987 65,5 10.099 39,1 201 56,3 13.648 40,5 1.310 11 1.916

Totale Centri 1.027 68,2 24.064 93,1 292 81,8 31.215 92,7 5.658 24 7.362

Periferico 184 12,2 464 1,8 20 5,6 654 1,9 53 7 95

Ultraperiferico 41 2,7 106 0,4 4 1,1 147 0,4 21 -1 35

Gli indicatori statistici di mortalità (1,4 decessi ogni 100 incidenti) e gravità (1,0 morti ogni 100 morti e feriti) si contraggono rispetto al 2020 ma, mentre il primo sembra in lieve aumento nel confronto con il 2019 (1,3 decessi ogni 100 incidenti), il secondo è pressoché identico (1,0 morti ogni 100 morti e feriti). Nelle Aree interne i valori di entrambi gli indicatori evidenziano il permanere di una situazione critica anche più grave rispetto ai due anni precedenti.

I comportamenti a rischio e le persone coinvolte

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (69,9%); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (8.324 casi, 67 vittime e 11.149 feriti), seguita dal tamponamento (4.666 casi, 29 decessi e 7.031 persone ferite). La tipologia più pericolosa è lo scontro frontale (4,8 decessi ogni 100 incidenti), seguono la fuoriuscita (2,7 decessi ogni 100 incidenti) e l'urto con ostacolo accidentale e l'investimento di pedone (per entrambi 2,2 decessi ogni 100 incidenti). Gli incidenti a veicoli isolati risultano più rischiosi, con una media di 2,2 morti ogni 100 incidenti, rispetto a quelli che vedono coinvolti più veicoli (1,0 decessi).

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, la guida distratta, il mancato rispetto delle regole di precedenza e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo la categoria delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 44,7% dei casi. Considerando solo le strade extraurbane, la guida distratta incide da sola per il 21,3% mentre l'elevata velocità per il 13,5% (Tavola 14, in allegato).

Il tasso di mortalità standardizzato è più alto per la classe di età 65+ anni (5,1 per 100mila abitanti) e per quella 15-29 anni (4,7 per 100mila abitanti). I conducenti dei veicoli coinvolti rappresentano il 77,9% delle vittime e il 74,5% dei feriti in incidenti stradali, le persone trasportate il 5,9% dei morti e il 17,3% dei feriti, i pedoni il 16,3% dei deceduti e l'8,1% dei feriti. Il 63,8% dei pedoni rimasti vittima di incidente stradale appartiene alla classe di età 65+ mentre il 55,4% dei pedoni feriti ha più di 44 anni. Il tasso di lesività standardizzato è pari a 680,0 per la classe di età 15-29 anni, a 465,5 per quella 30-44 anni (Figure 8-11)(a).

FIGURA 8. MORTI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI MORTALITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000

abitanti), LOMBARDIA. Anno 2021. FIGURA 9. PIRAMIDE DELL'ETÀ DEI MORTI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA, LOMBARDIA. Anno 2021, valori assoluti.

FIGURA 10. FERITI PER GENERE, CLASSE DI ETÀ (asse sinistro, valori assoluti) E TASSO DI LESIVITÀ STANDARDIZZATO (asse destro, valori per 100.000 abitanti), LOMBARDIA. Anno 2021. FIGURA 11. PIRAMIDE DELL'ETÀ DEI FERITI PER GENERE E CATEGORIA DI UTENTE DELLA STRADA. LOMBARDIA. Anno 2021, valori assoluti.

Nelle figure è stata eliminata la modalità "età imprecisata", riferita ai passeggeri morti o feriti sugli altri veicoli coinvolti oltre il terzo. Per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano, infatti, le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

Glossario

Aree Interne: aree significativamente distanti dai centri di offerta di servizi essenziali (di istruzione, salute e mobilità), ricche di importanti risorse ambientali e culturali e fortemente diversificate per natura e per effetto di secolari processi di antropizzazione.

Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine.

CARE database: Community Road Accidents Database: banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali con lesioni a persone (Direttiva 93/704/CE)

Costi sociali per incidentalità stradale: I costi sociali degli incidenti stradali costituiscono una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi. Il danno economico non è rappresentato da una spesa diretta sostenuta dalla società, ma è la quantificazione economica degli oneri che, a diverso titolo, gravano sulla stessa a seguito delle conseguenze causate da un incidente stradale.

Bicicletta (o velocipede): Veicolo con due o più ruote funzionante a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionato dalle persone che si trovano sul veicolo.

Monopattino elettrico: equiparato a velocipede, veicolo con potenza massima 500 W e con limiti di velocità 6 km/h o 30 km/h al variare delle aree dove circolano (comma 75 della Legge di bilancio 2020 DL 160/2019).

Ciclomotore: Il veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, se termico, e con capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h.

Feriti: Individui coinvolti in incidenti stradali che hanno subito lesioni.

Feriti gravi: Il ferito grave si identifica con un livello MAIS3+ (Scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" MAIS). Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 livelli. Le lesioni gravi sono individuate con il punteggio uguale o superiore a 3.

Incidente stradale: La Convenzione di Vienna del 1968 definisce l'incidente stradale come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone.

Indice di gravità stradale: Rapporto tra il numero di morti e la somma di

morti e feriti, moltiplicato per 100

Indice di lesività stradale: Rapporto tra il numero di feriti e il numero di incidenti con lesioni a persone, moltiplicato per 100

Indice di mortalità stradale: Rapporto tra il numero di morti e il numero di incidenti con lesioni a persone, moltiplicato per 100

Morti: Sono definiti come il numero di persone decedute sul colpo o entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente. Tale definizione è stata adottata a decorrere dal 1° gennaio 1999 mentre nel passato (fino al 31 dicembre 1998) erano considerati solo i decessi avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale.

Motociclo: Il veicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente.

Polo/Polo intercomunale: Comune/gruppo di Comuni contigui che soddisfano i criteri di presenza dei servizi essenziali relativamente a sanità, istruzione e mobilità.

Rapporto tra feriti gravi e morti in incidente stradale: indicatore utilizzato per misurare il numero di feriti gravi per ogni decesso avvenuto per incidente stradale.

Rete stradale: L'insieme di tronchi e nodi di vie di comunicazione essenzialmente destinate alla circolazione delle persone, degli animali e dei veicoli terrestri a guida libera.

Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore.

Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, e una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate.

Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

Veicolo: La macchina di qualsiasi specie, circolante per strada, guidata dall'uomo o trainata da altri mezzi. Non rientrano nella definizione di veicolo quelle per uso di bambini o di invalidi.

Variazione percentuale: La variazione percentuale tra due dati è calcolata come la differenza fra un dato al tempo t e il dato al tempo t-1 (o t-x), rapportata al dato al tempo t-1 (o t-x), moltiplicata per 100.

Nota metodologica

Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

Introduzione

L'informazione statistica sull'incidentalità stradale è prodotta dall'Istat sulla base di una rilevazione di tutti gli incidenti stradali verificatisi sul territorio nazionale che hanno causato lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno oppure feriti). Enti partecipanti all'indagine sono l'ACI (Automobile Club d'Italia), alcune Regioni e le Province Autonome, secondo le modalità previste da Protocolli di Intesa e Convenzioni. La raccolta delle informazioni prevede la collaborazione di Organi pubblici a competenza locale (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia locale o municipale, Polizia provinciale e altri organismi), in relazione ai compiti assolti nei riguardi della

disciplina del traffico e della circolazione.

Grazie ad una stretta collaborazione tra esperti dell'Istat, del Ministero della Salute e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, viene rilasciato, a partire dal 2015, il dato sul numero dei feriti gravi in incidente stradale. Seguendo le raccomandazioni della Commissione europea, l'Italia effettua il calcolo del numero dei feriti gravi a partire dalle informazioni presenti sulle Schede di Dimissione Ospedaliera (fonte Ministero della Salute).

Sono incluse, inoltre, a corredo dei tradizionali indicatori sugli incidenti stradali, anche le informazioni sulle violazioni agli articoli del Codice della Strada, contestate dai singoli Organi di rilevazione. Le informazioni si basano sui dati forniti dalla Polizia stradale e dai Carabinieri e sui dati sulle contravvenzioni elevate dalle Polizie locali, raccolti grazie alla nuova rilevazione condotta dall'ACI, presso i Comandi dei Comuni Capoluogo di Provincia.

Principali novità riguardanti le tecniche di raccolta dati e la metodologia adottata

In linea con il percorso intrapreso da Eurostat e da altri istituti di statistica, nel 2017 l'Istat ha iniziato a utilizzare metodi innovativi per la produzione dei dati. Le statistiche prodotte sono definite sperimentali in quanto non ancora annoverate tra le fonti della statistica ufficiale e in fase di consolidamento. Tali dati hanno un potenziale informativo elevato, poiché spesso colmano lacune conoscitive e creano le condizioni per nuove analisi a sostegno delle policy.

Prosegue anche nel 2022 la produzione delle statistiche sperimentali sull'Utilizzo di Open Street Map per il calcolo di indicatori per l'incidentalità stradale sulla rete viaria italiana. Dal sistema informativo geografico OSM (Open Street Map) sono tratti i dati open source sulle estese chilometriche delle strade, base per i nuovi indicatori statistici proposti, costruiti con l'ausilio delle fonti istituzionali territoriali per località e provincia. La sperimentazione di OSM come fonte di dati sull'incidentalità stradale consente di andare oltre l'attuale indisponibilità di un catasto strade nazionale, armonizzato e sistematico. Inoltre, la lunghezza in metri di carreggiata per senso di marcia di arco stradale (da Open Street Map) fornisce sicuramente un denominatore più adeguato per la costruzione di indicatori sull'incidentalità stradale, rispetto alle misure più tradizionali come popolazione residente o parco veicolare
<https://www.istat.it/it/archivio/257382>

Un miglioramento della rilevazione degli incidenti stradali è stato apportato anche grazie all'introduzione del modello online per la registrazione delle informazioni sugli incidenti stradali. A partire dal 2019, infatti, l'Istat ha messo a disposizione delle Polizie locali un nuovo sistema di acquisizione dati. Il nuovo questionario web, basato su un software open source e sviluppato dall'Istat, è annoverato tra le indagini disponibili sul portale Gino Istat (Gestione Indagini Online) ed è disponibile all'indirizzo <https://gino.istat.it/incidenti>.

L'introduzione del nuovo questionario on line si incardina nel rispetto della norma del Codice dell'amministrazione digitale (art. 47 del D.lgs. n. 82 del 2005), in conformità a quanto disposto dal quale i dati devono essere inviati all'Istat in modalità informatizzata. La nuova modalità di registrazione rappresenta un'opportunità per poter ottimizzare le attività di compilazione, archiviazione e consultazione dei dati.

A partire dal 2020 sono anche state previste alcune nuove modalità per la tipologia di veicolo e per la circostanza di incidente. In particolare sono state incluse le tipologie di veicolo, monopattino elettrico e bicicletta elettrica e le circostanze di incidente del gruppo "Incidente a veicolo che urta veicolo in

fermata, arresto o altro ostacolo”: Animale domestico o d’affezione, da reddito, da lavoro, Animale selvatico, Buca.

Quadro normativo

La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone è inclusa nel Programma Statistico Nazionale (IST-00142) ed è stata istituita con un Atto programmatico dell’Istat per far fronte alle esigenze informative degli organi decisionali nazionali e delle amministrazioni locali, impegnati nella predisposizione di piani di prevenzione e di sicurezza stradale e per fornire una solida base informativa a ricercatori e utenti dei dati.

Le informazioni sugli incidenti stradali sono fornite annualmente alla Commissione europea e all’Eurostat, in virtù della Decisione del Consiglio n. 704 del 30 novembre 1993 relativa alla creazione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali.

Nel contesto internazionale, inoltre, per poter proseguire l’azione di miglioramento e sensibilizzazione promossa per il decennio 2001-2010 dall’Unione europea con la predisposizione del Libro Bianco del 2001, l’Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione europea hanno proclamato, nel 2010, un secondo decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2010-2020 e di recente la nuova Agenda 2030. L’obiettivo 2020 fissato riguardava il dimezzamento delle vittime e la riduzione del numero dei feriti gravi, anche i nuovi obiettivi rinnovano le raccomandazioni per una ulteriore riduzione del 50% di morti e feriti gravi. Si è reso necessario stabilire, quindi, nuovi standard per una definizione univoca di lesione grave internazionalmente riconosciuta. La Commissione europea ha emanato alcune linee guida per classificare la gravità delle lesioni da incidente stradale; è stato proposto, infatti, l’utilizzo dell’esistente scala dei traumi AIS (Abbreviated Injury Scale) e in particolare della sua variante MAIS (Maximum Abbreviated Injury Scale).

Campo di osservazione, unità di rilevazione e principali definizioni

Il campo di osservazione della rilevazione è costituito dall’insieme degli incidenti stradali verbalizzati da un’autorità di polizia, verificatisi sul territorio nazionale nell’arco di un anno solare, che hanno causato lesioni alle persone (morti entro i 30 giorni o feriti).

Le norme internazionali (Commissione europea, Eurostat, OCSE, ECE, ecc.), recepite dal nostro Paese, definiscono l’incidente stradale come “quell’evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone” (Conferenza di Vienna, 1968). Rientrano pertanto nel campo di osservazione tutti gli incidenti stradali verificatisi nelle vie o piazze aperte alla pubblica circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a persone. Sono esclusi dalla rilevazione i sinistri da cui non sono derivate lesioni alle persone, quelli che non si sono verificati nelle aree aperte alla pubblica circolazione, e i sinistri in cui non risultano coinvolti veicoli.

L’unità di rilevazione è il singolo incidente stradale con lesioni a persone. La rilevazione è riferita al momento in cui l’incidente si è verificato.

I risultati dell’indagine sono pubblicati regolarmente dal 1952. L’indagine è stata più volte ristrutturata. In particolare, nel 1991 l’Istituto ha provveduto ad uniformare il concetto di incidente stradale alle definizioni internazionali: viene interrotta la registrazione degli incidenti stradali che non comportano danni alle persone e considerati solo gli incidenti con lesioni a persone.

Inoltre, a decorrere dal 1° gennaio 1999, è stata adeguata la definizione di “morto in incidente stradale”, includendo tutte le persone decedute sul colpo o entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l’incidente. Fino al 31 dicembre 1998 la contabilizzazione dei decessi

considerava invece solo quelli avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale.

Le principali caratteristiche rilevate sono:

Data, ora e località dell'incidente

Organo di rilevazione

Localizzazione dell'incidente

Tipo di strada,

Pavimentazione

Fondo stradale

Segnaletica

Condizioni meteorologiche

Natura dell'incidente (scontro, fuoriuscita, investimento, ecc.)

Tipo di veicoli coinvolti

Conseguenze dell'incidente alle persone

Nominativi dei morti, dei feriti e Istituto di ricovero

Dati anagrafici di conducenti, trasportati e pedoni

Circostanze dell'incidente

Raccolta dei dati

La rilevazione, analogamente a quanto accade negli altri Paesi europei, è eseguita con la collaborazione di Organi pubblici a competenza locale (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia locale o municipale, Polizia provinciale e altri organismi) che hanno in via istituzionale la possibilità di raccogliere gli elementi caratteristici degli incidenti stradali verbalizzati. La rilevazione viene effettuata attraverso la registrazione dei dati e l'invio di un file contenente le informazioni concordate con Istat o mediante compilazione del questionario cartaceo (modello Istat CTT/INC).

Il flusso di indagine standard prevede una periodicità mensile di trasmissione, con invio entro 45 giorni dal termine del mese di rilevazione. Esistono però, ad oggi, diverse modalità e tempistica di invio regolamentate dagli accordi specifici in essere con i diversi Organismi locali. In particolare, la tempistica richiesta di invio dei dati a Istat, per le Regioni e Province aderenti a Protocollo di Intesa o Convenzioni, è a cadenza trimestrale alle date 30/4, 31/7, 31/10, 31/1 e prevede l'invio del dato consolidato annuale (riferito all'anno precedente) entro il 31/5 di ogni anno. Il dato inviato trimestralmente è da considerarsi come dato preliminare da aggiornarsi con le informazioni consolidate in fasi successive.

Per quanto concerne i nuovi modelli organizzativi adottati, a partire dal 1999 l'Istat ha valorizzato forme di collaborazione a livello locale che hanno consentito agli operatori provinciali o regionali di partecipare attivamente alla fase di rilevazione. Questo indirizzo è stato poi consolidato dalla necessità di coinvolgere nella rilevazione i Centri di Monitoraggio Regionali e Provinciali, istituiti a partire dal 2002 a seguito delle nuove disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza Stradale. Tra i compiti di tali centri figurano infatti il miglioramento della completezza, la qualità e la tempestività della rilevazione degli incidenti stradali.

A seguito della necessità di far fronte all'esigenza sempre crescente delle Amministrazioni locali di avere a disposizione dati preliminari per la programmazione di interventi mirati ed efficaci in materia di sicurezza stradale, nel dicembre 2007 è stato stipulato un primo "Protocollo di Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale". Alla conclusione della fase di sperimentazione delle attività di decentramento ha fatto seguito, nel luglio 2011, un nuovo Protocollo di intesa, rinnovato poi nel 2015, nel 2016 e nel 2020. Gli Enti e gli Organismi firmatari sono 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.

A partire dal 2015, infine, esiste la possibilità di adesione al Protocollo di intesa anche per le Province, per i Comuni capoluogo di provincia, per i Comuni con più di 50mila abitanti e per le Città metropolitane

Le Regioni che hanno attuato, ad oggi, il decentramento delle attività di raccolta e monitoraggio, nell'ambito dell'accordo e adottano un modello decentrato informatizzato su base regionale sono, in ordine di adesione: Toscana, Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Puglia, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Liguria, Calabria e Lazio.

Effettuano la gestione decentrata di tutte le fasi del processo di indagine anche le Province Autonome di Bolzano e di Trento.

Al fine di migliorare la qualità dell'informazione statistica dei dati degli incidenti stradali, oltre alla raccolta e alla registrazione, anche le operazioni di controllo quali-quantitativo e di informatizzazione dei dati presso i comuni delle regioni Abruzzo, Basilicata, Campania, Marche, Molise e Umbria, sono supportate dalla Direzione Raccolta Dati – Servizio Raccolta dati per le statistiche demografiche, sociali e welfare.

Per il 2021, in Valle d'Aosta, Sicilia e Sardegna si segue il modello standard informatizzato della rilevazione: pertanto i comandi delle Polizie Municipali o Locali trasmettono all'Istat i dati informatizzati o registrano le informazioni tramite il portale Istat GINO (Gestioni Indagini On Line), l'Istat ha, invece, il compito di seguire le successive fasi dell'indagine (Figura 1).

Per i dati provenienti dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri si è adottato un modello decentrato informatizzato su base nazionale: pertanto all'Istat vengono trasferiti, con cadenza trimestrale o mensile, tutti i dati degli incidenti stradali con lesione a persone verificatesi sul territorio nazionale rilevati dalla Polizia Stradale o dai Carabinieri. Per i dati provenienti dalle Polizie Municipale o Locale viene utilizzato sia il modello decentrato sia quello standard (Figura A).

FIGURA A. LA RILEVAZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE: I FLUSSI DI RILEVAZIONE E DI INVIO DATI ALL'ISTAT STANDARD E DECENTRATO

Tecniche e strumenti di elaborazione dei dati

Incidenti per 1.000 abitanti

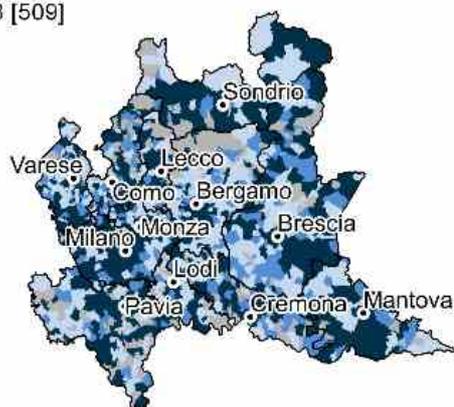
tutti i comuni [1506]

nessun incidente [260]

minore di 1,3 [484]

da 1,3 a 1,8 [253]

oltre 1,8 [509]



istat lombardia_anno

SHARE.



Redazione

ARTICOLI CORRELATI

AGENPARL ITALIA —By Redazione

Events to see you through 2022

AGENPARL ITALIA —By Redazione

Lavori Consiglio: edilizia abitativa agevolata – 3

AGENPARL ITALIA —By Redazione

Update from GOV.UK for: ACMD advice on the classification and schedule of Remimazolam

CATEGORIE

Seleziona una categoria

IDI FARMACEUTICI

ZOOMARINE**AGENPARL****Chi siamo**

Dal 1955 affianca con i suoi notiziari il mondo istituzionale, editoriale, economico e finanziario, diventando oggi una tra le fonti più autorevoli dell'informazione con i propri prodotti, servizi e soluzioni all'avanguardia.

Una formula editoriale veloce ed innovativa che garantisce un'informazione puntuale e approfondimenti originali.

CONTATTI

In via comunicati stampa a: La tua pubblicità su Agenparl
redazione@agenparl.eu

Per info scrivi a:
info@agenparl.eu
segreteria@agenparl.eu

Esprimi la tua opinione! Inviaci le tue riflessioni e commenti su WhatsApp al
+39 340 681 9270 (RM, Italy)

Tel: +39 06 9357 9408 (RM, Italy)

SERVIZI**TIENITI INFORMATO**

Notiziario Agenparl

RIPRODUZIONE RISERVATA © COPYRIGHT AGENPARL