# Incidenti stradali: rilevazione, fonti e diffusione

Anna Zimelli
Ufficio di Statistica
Regione Piemonte

L’informazione statistica sull’incidentalità è una rilevazione totale di tutti gli **incidenti stradali** verificatisi sull’intero territorio nazionale e **sulla rete stradale pubblica che hanno causato lesioni alle persone (morti entro il 30° giorno e feriti).**

Il **campo di osservazione** della rilevazione deriva da norme internazionali che definiscono l’incidente stradale proprio come “*quell’evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale* ***pubblica*** *e che comporti* ***danni alle persone***” (Convenzione di Vienna 1968, UNECE, ITF, Eurostat).

https://www.istat.it/it/archivio/4609

# La rilevazione in Italia:

- ✓ è legata ad una **atto programmatico interno**
- ✓ è inclusa nel **Programma Statistico Nazionale** (IST-00142)
- ✓ ha come riferimento normativo internazionale la DECISIONE DEL **CONSIGLIO EUROPEO** n. 704 del 30/11/1993 che istituisce la creazione di una banca dati comunitaria sugli incidenti stradali.

Rispondono alla rilevazione:

- la Polizia Stradale
- i Carabinieri
- la Polizia Locale
- la Polizia Provinciale
- altri organi quali Guardia di finanza e agenti di pubblica sicurezza

## SONO ESCLUSE DALLA RILEVAZIONE GLI INCIDENTI:

- ✓ quelli che hanno causato **SOLO** danni alle cose;
- ✓ nei quali **NON** sono intervenute forze dell'ordine per il rilievo;
- ✓ in cui **non risultano coinvolti veicoli**;
- ✓ che si sono verificati in **aree di circolazione privata.**

La base dati Istat ha:

- ✓ finalità **esclusivamente** statistiche**;**
- ✓ **non** rappresenta un archivio amministrativo o registro epidemiologico

A livello internazionale i programmi di azione europei hanno interessato due decenni:

- ✓2001-2010
- ✓2010-2020

La rilevazione degli incidenti stradali è frutto di **un'azione congiunta** tra una molteplicità di Enti :

- ✓ ISTAT
- ✓ ACI
- ✓ Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti - ANCI – UPI
- ✓ Ministero dell'interno – Polizia stradale
- ✓ Ministero della Difesa – Arma dei Carabinieri
- ✓ Polizia Municipale o Locale e Provinciale
- ✓ Uffici di Statistica dei comuni capoluogo di provincia
- ✓ Uffici di Statistica di Provincia e/o Regioni e/o Centri di monitoraggio per la sicurezza stradale.

# Decentramento delle attività di raccolta

Nel 2007 è stato firmato il primo Protocollo per il decentramento della rilevazione.

Gli obiettivi del decentramento mirano a:

- ✓ migliorare la **tempestività**, la qualità e la **copertura delle informazioni** statistiche sull'incidentalità definendo soluzioni organizzative per l'ottimizzazione dell'attività di raccolta;
- ✓ possibilità di raggiungere capillarmente gli organi di rilevazione sul territorio

# Tempistica della raccolta dei dati e diffusione

- ✓ La rilevazione è **mensile**
- ✓ Il **termine ultimo** per l'invio dei dati relativi all'intero anno è fissato al **28 febbraio**
- ✓ Il termine di trasmissione a Istat da parte dei soggetti compartecipanti è il **31 maggio**.

# DIFFUSIONE dati Istat

**Stima preliminare** degli **incidenti stradali riferita al primo semestre anno t**

*Dicembre anno t*

**Stima preliminare morti in incidenti stradali per *l'anno t***

***Diffusione in report ETSC***

*Giugno dell'anno t+1*

**Dati DEFINITIVI riferiti all'anno *t***

*Luglio dell'anno t+1*

*(dettaglio delle variabili a livello nazionale e regionale e aggregazione della tipologia di strada per la localizzazione dell'incidente)*

**Dati riferiti all'anno *t***

**Popolamento DWH I.stat**

**Focus regionali**

*Settembre/ottobre dell'anno t+1*

*(dati validati e completi sulle variabili rilevate e a livello territoriale)*

**Fornitura alla Commissione europea dei dati annuali riferiti all'*anno t***

*Entro il 31 ottobre dell'anno t+1*

*per la banca dati comunitaria sugli incidenti stradali*

**File microdati per la ricerca**

**e**

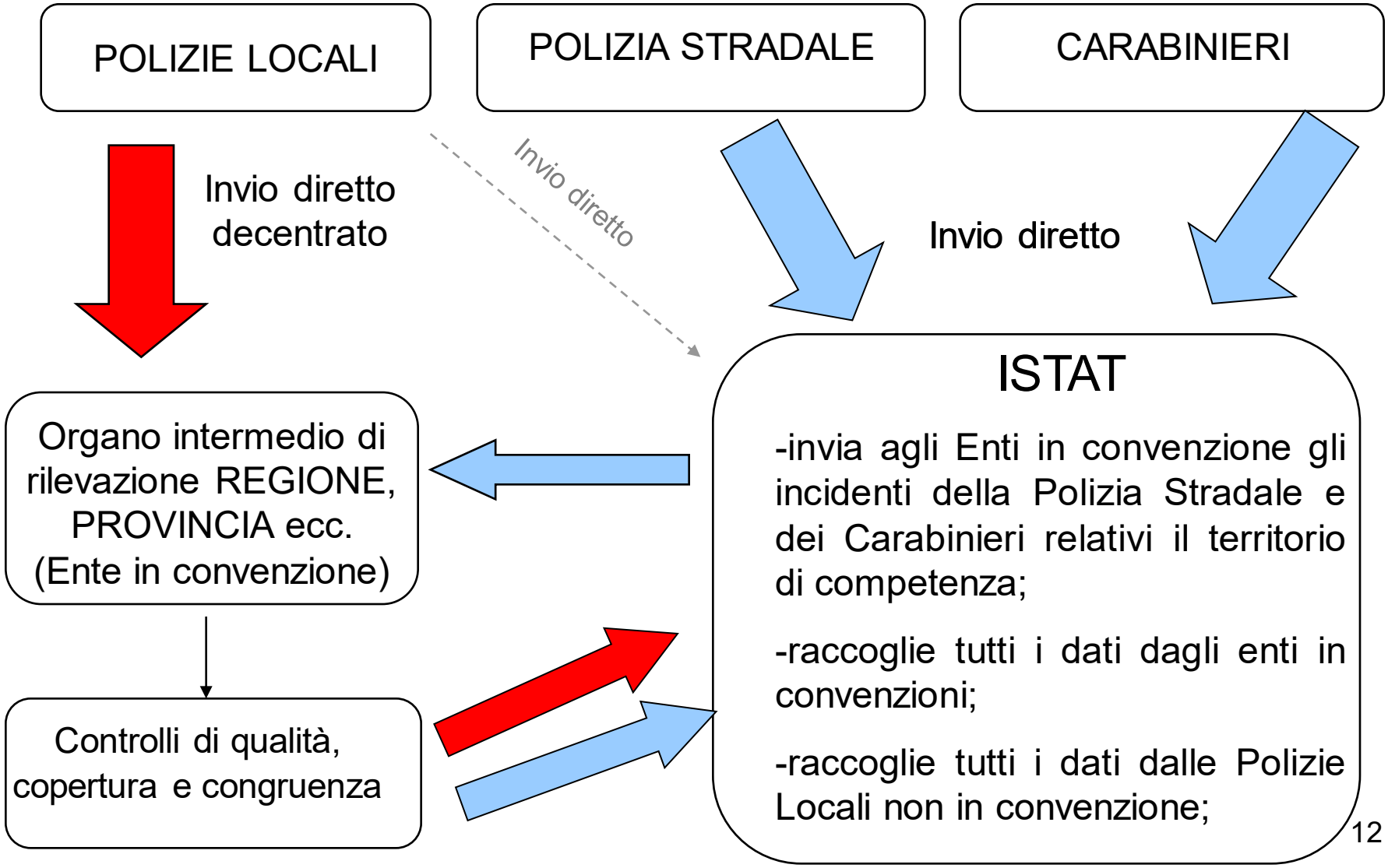
**File ad uso pubblico**

***Anno t***

*Dicembre anno t+1*

Incidenti stradali 2019 https://www.istat.it/it/archivio/245757
Incidenti stradali : focus regionali https://www.istat.it/it/archivio/incidenti
I.Stat DWH - Tema Salute e Sanità – Incidenti stradali http://dati.istat.it/
File per la ricerca https://www.istat.it/it/archivio/76750 File ad uso pubblico https://www.istat.it/it/archivio/87539

# IL FLUSSO DI RILEVAZIONE



# Le principali variabili rilevate

**Descrizione**

- Data
- Ora e minuti
- Comune evento
- Natura incidente
- Veicoli coinvolti
- Informazioni sui conducenti

**Condizioni e determinanti**

- Localizzazione e georeferenziazione
- Tipo di strada, pavimentazione, intersezione, fondo stradale, segnaletica, meteo
- Circostanze presunte

**Conseguenze alle persone**

- Ruolo: conducente passeggero pedone
- Età e genere
- Esito:morto entro 24 ore, morto dal 2° al 30° giorno, Ferito, Incolume (solo conducenti)

**Informazioni di controllo**

- Riepilogo infortunati
- Nominativi di morti e feriti
- Istituti di ricovero
- Organo di rilevazione e targhe veicoli

La **natura dell'incidente** considera sempre la presenza di un veicolo in marcia imputando le occorrenze a seconda che l'incidente sia:

- ✓ **tra veicoli in marcia**
- ✓ **tra veicolo e pedone**
- ✓ **tra veicolo in marcia che urta un veicolo fermo o altro ostacolo**
- ✓ **veicolo in marcia senza urto**

# Circostanze **PRESUNTE** di incidente stradale

- ✓ rilevata limitatamente ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti;

- ✓ sono organizzate in tre diverse categorie riferibili a:

  – inconvenienti di circolazione
  – difetti e avarie dei veicoli
  – stato psico-fisico del conducente

- ✓ le ***circostanze presunte per inconvenienti alla circolazione*** sono imputate in base alla natura dell'incidente e all'intersezione o non intersezione della strada

Per quanto riguarda la **circostanza** legate allo **stato psico-fisico del conducente** i dati rilevati negli archivi Istat presentano lacune informative legate alla difficoltà nel reperimento dei dati.

Per fornire elementi di valutazione alternativi occorre esaminare al riguardo altre fonti ufficiali di dati, in particolare:

- ✓ informazioni sui procedimenti penali definiti dalle Procure della Repubblica.
- ✓ informazioni sulle violazioni del codice della strada fornite da Carabinieri e Polizia Stradale (infrazioni artt.186 o 186 bis) rese disponibili a partire dal 2016

# I procedimenti penali definiti nelle Procure della Repubblica: casi di incidente stradale

Tra i casi di inizio azione penale a seguito di guida in stato di ebbrezza possono essere individuati gli autori coinvolti in incidente stradale:

**Per gli incidenti stradali con o senza lesioni a persone** si prendono in considerazione i casi per i quali esiste la dichiarazione esplicita da parte della Procura di "incidente provocato", eventualmente anche associata alle voci "omicidio colposo o volontario" e "lesioni personali";

**Per gli incidenti stradali con lesioni a persone** si conteggiano solo i casi per i quali sono associate le voci di "omicidio colposo o volontario" e "lesioni personali".

**VALIDITA' E LIMITI:** sebbene la fonte sia molto ricca e dettagliata, la qualità delle informazioni dipende **dall'accuratezza nella comunicazione e registrazione.**

Alcune considerazioni:

- ✓ I dati forniti dalle Procure della Repubblica hanno un potenziale informativo molto elevato, però riguardano solo i conducenti illesi o feriti per il quali ha avuto inizio un procedimento penale e non includono i casi con tasso alcolemico tra 0,5 e 0,8 (solo in concomitanza con altri reati).

- ✓ I dati sulle infrazioni al codice della strada forniti da Carabinieri e Polizia Stradale all'Istat rappresentano una base informativa esaustiva e accurata. L'analisi delle violazioni al C.d.S. permette di acquisire risultati più completi rispetto ai dati sulle "circostanze di incidente" richieste nella rilevazione Istat.

  Tra le possibili spiegazioni della discrepanza ci sono:
  - ✓ la rilevazione Istat riguarda solo i primi due veicoli coinvolti;
  - ✓ la tempistica di fornitura dei dati Istat potrebbe non consentire di fornire nell'immediato informazioni complete sullo stato psico-fisico dei conducenti;
  - ✓ Per i deceduti esistono vincoli giuridici per i quali non è immediatamente rilasciabile l'informazione derivante dai test tossicologici.

- ✓ Per la comparazione tra diversi approcci metodologici e tra gli indicatori proposti anche a livello internazionale occorre sempre tenere conto di definizioni e metadati a corredo

## Altra fonte per i dati sugli incidenti stradali è l'ANIA (Associazione Nazionale Imprese Assicuratrici).

- ✓ La rilevazione è essenzialmente campionaria sui sinistri accaduti in un anno che sono coperti dall'assicurazione della responsabilità civile auto. La finalità è di natura attuariale. Non copre la totalità dei dati di mercato in quanto non tutte le compagnie assicuratrici aderiscono all'associazione (28 su 52 per una quota di mercato in termini di premi pari a quasi il 90%)

- ✓ Il campo di osservazione sono tutti gli incidenti stradali per i quali è stato chiesto un indennizzo a una compagnia assicuratrice aderente ad ANIA, con riferimento a danni alle cose e/o anche alle persone, nel caso di infortunati coinvolti nell'incidente.

- ✓ Una quota di incidenti con lesioni alle persone, registrati da ANIA non viene inclusa tra i dati rilevati da Istat, in particolare quando non interviene un organo di Polizia a verbalizzare o l'infortunio, specie se lieve, sia stato accertato da un medico nei giorni successivi la data dell'incidente.

- ✓ Altra differenza tra il "domino" considerato da Istat e quello di ANIA è la modalità di classificazione degli incidenti e degli infortunati coinvolti: per luogo di residenza dell'intestatario della polizza assicurativa nel caso di ANIA, mentre Istat classifica per luogo di accadimento dell'incidente.

In sintesi le differenze tra i dati Istat e quelli ANIA consistono essenzialmente nelle differenze definitorie e tra i campi di osservazione presi in considerazione.

- ✓ Uno stesso evento dannoso può dar luogo a più sinistri in caso di corresponsabilità o in caso di coinvolgimento di più di due veicoli;

- ✓ La localizzazione geografica del sinistro dei dati ANIA non si analizza in base al luogo dell'incidente ma in funzione della provincia di residenza del proprietario del veicolo perché per le assicurazioni è importante vedere dove il rischio circola prevalentemente piuttosto che capire dove "casualmente" può generare un incidente.

- ✓ Non trascurabile anche la quota di possibili azioni fraudolenti e di speculazioni attuate ai danni delle imprese assicuratrici per effetto delle quali si annoverano come sinistri anche incidenti non avvenuti.3

# È possibile riconciliare i dati ANIA e ACI-ISTAT?

**DATI ANNO 2016**

**ANIA**

*Circa 2,6 milioni di sinistri accaduti*

- Sinistri con **danni a cose/veicoli** (circa **2,1 milioni**)
- Sinistri con **danni fisici/misti** (circa **450mila**), di cui:
  - con invalidità permanenti ≤ 3 punti: (circa 340mila sinistri o 440mila feriti[1])
  - Con invalidità permanenti >3 punti: (circa 110mila o 140mila feriti[1])

**ACI-ISTAT**

*Quasi 176mila incidenti stradali*

- **≈250mila feriti**
- **≈3mila morti**

*Nota [1]: i dati in nostro possesso evidenziano come in ogni sinistro, nel 2016, siano in media presenti 1,28 individui coinvolti e che, quindi, si annoverano fra i feriti/morti*

Fonte: presentazione "Incidenti Stradali: Utilizziamo meglio i numeri" di Sergio Desantis – Dirigente responsabile Servizio Attuariato, Statistiche e Analisi Banche Dati dell'ANIA (13 febbraio 2018)

# I due «insiemi» si possono intersecare (1 di 2)?

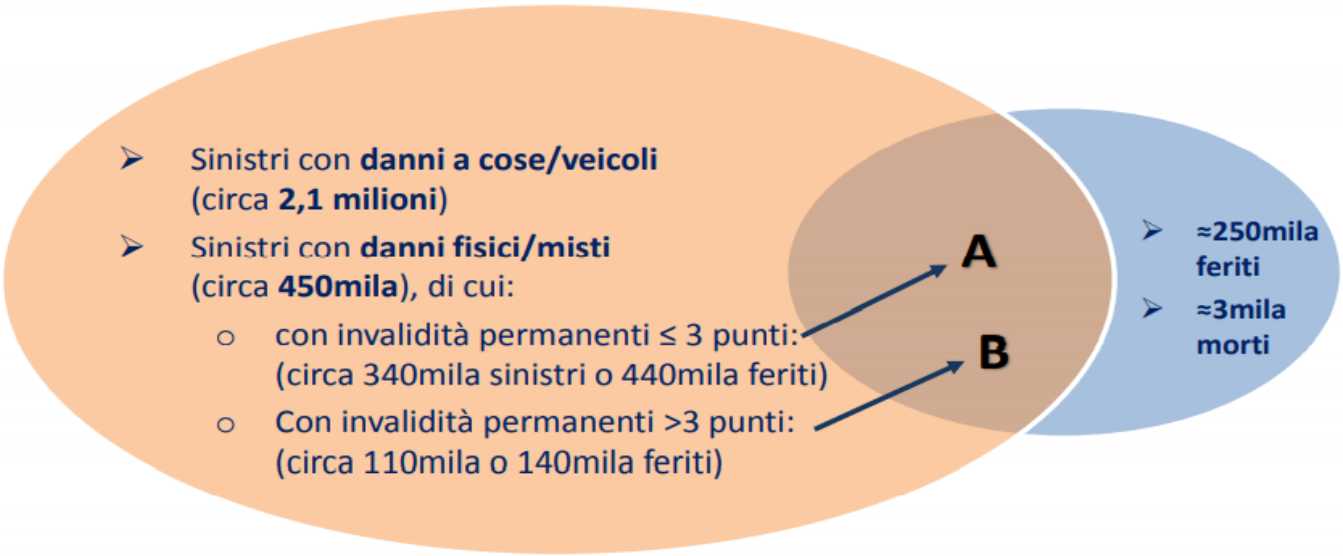
**DATI ANNO 2016**

**ANIA**

*Circa 2,6 milioni di sinistri accaduti*

**ACI-ISTAT**

*Quasi 176mila incidenti stradali*




**A**: Ipotizzando che ad esempio per i feriti fisici lievi l'intervento della forza pubblica si limiti ad un caso su cinque (20%), avremmo quasi **90mila feriti lievi** che «confluirebbero» nell'insieme intersezione

**B**: Nel caso dei **140mila feriti gravi/morti** si ipotizza che questi vedano sempre l'intervento di una forza pubblica e quindi automaticamente sarebbero anche rilevati da ACI-ISTAT

**A + B =** **230mila feriti** che potrebbero coincidere con il totale feriti rilevati da ACI-ISTAT escludendo da questi ad esempio i feriti non risarcibili dal settore assicurativo (es. responsabilità non accertata o privi di assicurazione) e/o quelli relativi a conducenti responsabili

Ania — Servizio Attuariato, Statistiche e Analisi Banche Dati — 8

Fonte: presentazione "Incidenti Stradali: Utilizziamo meglio i numeri" di Sergio Desantis – Dirigente responsabile Servizio Attuariato, Statistiche e Analisi Banche Dati dell'ANIA (13 febbraio 2018)

# Indagine statistica di mortalità per causa

Altra fonte che può integrare i dati sull'incidentalità stradale **è l'archivio di fonte Istat della mortalità per causa** che raccoglie, secondo la classificazione internazionale ICD-10, l'informazione sulla patologia che conduce al decesso e, per le cause traumatiche, la dinamica e la modalità dell'evento violento.

Istat nel 2011 ha revisionato la scheda di morte in caso di decesso da traumatismo inserendo quesiti ad hoc per la rilevazione di informazioni specifiche sulla tipologia di **incidente da trasporto**. In particolare sono stati aggiunte informazioni sul mezzo di trasporto, sul ruolo della vittima e tipo di incidente, migliorando notevolmente la qualità della **codifica per incidente da trasporto**.

Il gruppo di cause **"Accidenti da mezzi di trasporto**" della classificazione internazionale delle malattie (ICD-10) comprende oltre agli incidenti stradali (compresi quelli oltre il 30° giorno) anche quelli ferroviari, marittimi, aerei e non stradali.

https://www.istat.it/it/archivio/4216

# Calcolo della gravità degli incidenti stradali in regione Piemonte

La Regione Piemonte nell'ambito della sua attività svolge il monitoraggio degli effetti sanitari dell'incidentalità stradale (mortalità, ricoveri ospedalieri, accessi al pronto soccorso, interventi del sistema di emergenza 118).

Facendo seguito alle raccomandazioni della Commissione Europea sull'opportunità di misurare anche il numero dei feriti in base alla loro gravità è stato avviato all'interno del Programma Statistico Nazionale uno studio progettuale che prevede il linkage degli infortunati in incidenti stradali regionali con i dati del sistema informativo sanitario regionale con l'obiettivo di stimare la gravità del trauma rendendo possibile l'analisi nelle dimensioni temporali e territoriali.

La sperimentazione si è avvalsa in primis della definizione di "ferito grave" proposto dalla commissione europea attraverso 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 sull’utilizzo della Classificazione internazionale delle malattie ICD-10 e su un sistema di punteggio da attribuire alla gravità globale della lesione.

la scala assume i valori da 1 a 6, dove da 3 a 6 si individuano i feriti gravi.

Ad ogni codice di diagnosi relativo alle cause traumatiche è associata l’informazione sulla gravità specificando se si tratta di lesioni lievi AIS <=2 o feriti gravi AIS >=3.

Il MAIS per un incidente con ferite multiple è il massimo dei valori degli AIS.

Sono disponibili algoritmi per ottenere lo score MAIS di ogni paziente utilizzando i codici ICD presenti tra le informazioni cliniche raccolte.

Pertanto abbiamo utilizzato le SDO – Schede di Dimissione ospedaliera (che contengono le informazioni anagrafiche e sanitarie fra cui le diagnosi riscontrate) degli assistiti piemontesi e non da strutture di ricovero regionale e di assistiti piemontesi da strutture extra-regionali.

A questo archivio è stata applicata la tabella di corrispondenza fra codici ICD-10 e MAIS , messa a disposizione dall'Istituto Nazionale di Statistica (Istat), selezionando le dimissioni caratterizzate da tipo di trauma incidente stradale escludendo i deceduti durante il periodo di ricovero e entro i 30 giorni successivi. Inoltre nel caso di più ricoveri successivi l'assistito è conteggiato una sola volta.

L'applicazione della matrice di corrispondenza ICD-10 – classificazione AIS ai ricoveri per incidente stradali, considerando la sola diagnosi principale o anche le diagnosi secondarie produce sui dati del 2016 i seguenti risultati in termini relativi:

**considerando la sola diagnosi principale**

su 100 infortunati in incidenti stradali

59,7 hanno MAIS <=2

33,4 hanno MAIS >=3 (Feriti gravi)

**considerando anche le diagnosi secondarie**

su 100 infortunati in incidenti stradali

54,5 hanno MAIS <=2

42,6 hanno MAIS >=3 (Feriti gravi)

Se analizziamo la gravità rispetto alle fasce di età si osserva che nella classe giovanile fino a 29 anni la quota di feriti gravi è inferiore (pari al 33,3%) rispetto all'età adulta (40,8%) e agli anziani (53,2%).

E' chiaro che la minore quota di feriti gravi che interessano i giovani potrebbe essere correlata alle migliori condizioni fisiche generali della popolazione giovanile a parità di gravità dell'incidente che li porta ad avere una prognosi più favorevole.

http://www.politichepiemonte.it/images/pdf/archivio/56_PolitichePiemonte_rivista.pdf

## I **feriti gravi** in incidente stradali

fonte: SDO Ministero della salute (Elaborazione Ministero della salute – Istat)

| | 2019 | 2018 | 2017 |
|---|---|---|---|
| PIEMONTE | 846 | 933 | 889 |
| ITALIA | 17.600 | 18.614 | 17.309 |

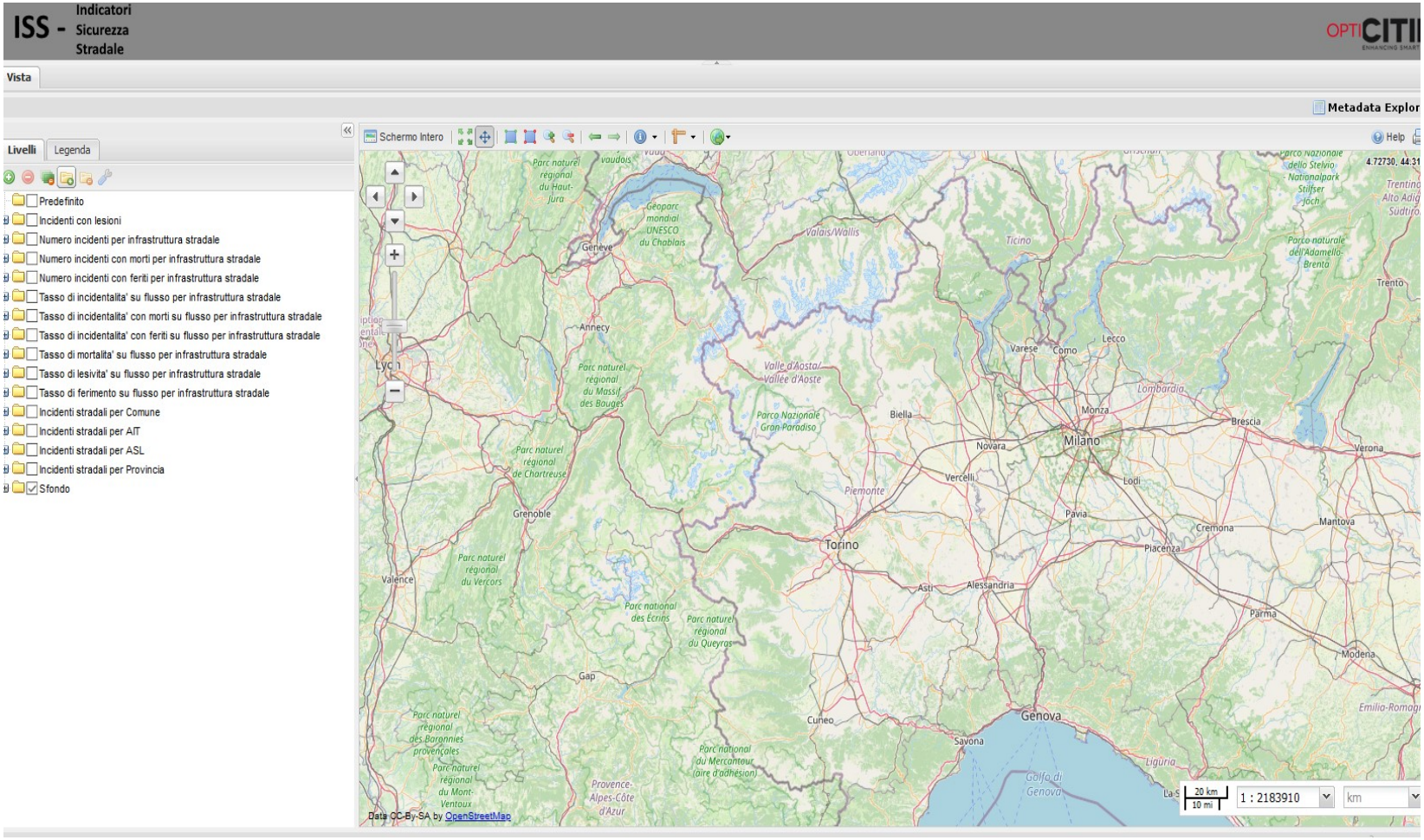
Il rapporto tra feriti gravi e decessi in Piemonte nel 2019 è 3,6 mentre il valore nazionale è 5,5.

# VALORIZZAZIONE DEI DATI PIEMONTESI ATTRAVERSO MAPPE

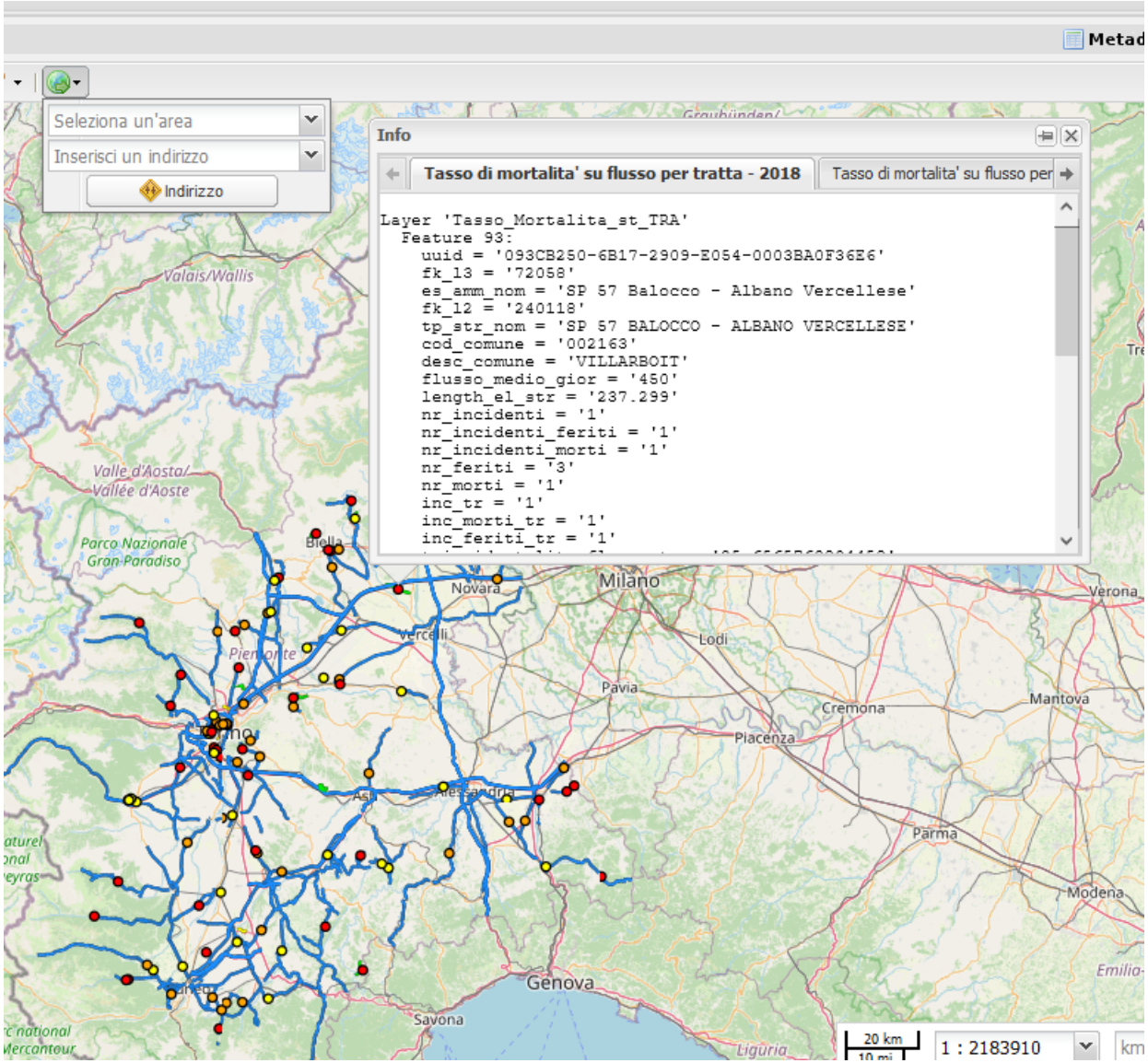
Vm-osotp.csi.it/iss_webmap/

**97%** degli incidenti sono geolocalizzati

di cui il **100%** degli incidenti rilevati dalle Polizie Locali



- Predefinito
- Incidenti con lesioni
- Numero incidenti per infrastruttura stradale
- Numero incidenti con morti per infrastruttura stradale
- Numero incidenti con feriti per infrastruttura stradale
- Tasso di incidentalita' su flusso per infrastruttura stradale
- Tasso di incidentalita' con morti su flusso per infrastruttura stradale
- Tasso di incidentalita' con feriti su flusso per infrastruttura stradale
- Tasso di mortalita' su flusso per infrastruttura stradale
  - [x] Tasso di mortalita' su flusso per tratta - 2018
  - [x] Tasso di mortalita' su flusso per strada - 2018
  - Tasso di mortalita' su flusso per tratta - 2017
  - Tasso di mortalita' su flusso per strada - 2017
  - Tasso di mortalita' su flusso per tratta - 2016
  - Tasso di mortalita' su flusso per strada - 2016
- Tasso di lesivita' su flusso per infrastruttura stradale
- Tasso di ferimento su flusso per infrastruttura stradale
- Incidenti stradali per Comune
- Incidenti stradali per AIT
- Incidenti stradali per ASL
- Incidenti stradali per Provincia
- [x] Sfondo


Metad
Seleziona un'area
Inserisci un indirizzo
Indirizzo
Info
Tasso di mortalita' su flusso per tratta - 2018
Tasso di mortalita' su flusso per
Layer 'Tasso_Mortalita_st_TRA'
Feature 93:
uuid = '093CB250-6B17-2909-E054-0003BA0F36E6'
fk_13 = '72058'
es_amm_nom = 'SP 57 Balocco - Albano Vercellese'
fk_12 = '240118'
tp_str_nom = 'SP 57 BALOCCO - ALBANO VERCELLESE'
cod_comune = '002163'
desc_comune = 'VILLARBOIT'
flusso_medio_gior = '450'
length_el_str = '237.299'
nr_incidenti = '1'
nr_incidenti_feriti = '1'
nr_incidenti_morti = '1'
nr_feriti = '3'
nr_morti = '1'
inc_tr = '1'
inc_morti_tr = '1'
inc_feriti_tr = '1'
Valais/Wallis
Valle d'Aosta/
Vallée d'Aoste
Parco Nazionale
Gran Paradiso
Biella
Novara
Milano
Verona
Vercelli
Lodi
Pavia
Cremona
Mantova
Piacenza
Alessandria
Parma
Modena
Genova
Savona
Liguria
20 km
1 : 2183910

Pagina web nel sito regionale

# Statistiche incidenti stradali in Piemonte

Ascolta

**Rivolto a:** Cittadini, Enti pubblici, Imprese e liberi professionisti, Terzo settore

Rilevazione e dati degli incidenti stradali sul territorio piemontese

La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone è una rilevazione a titolarità **Istat** e riguarda gli incidenti stradali verificatisi nell'arco di un anno solare sull'intero territorio nazionale, verbalizzati da un'autorità di polizia, che hanno causato lesioni alle persone (morti entro il 30° giorno e feriti). La rilevazione ha come riferimento normativo la **Decisione del Consiglio europeo n. 704 del 30 novembre 1993** relativa alla creazione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali ed ogni Stato membro è responsabile della qualità dei dati statistici che fornisce annualmente alla Commissione Europea e all'Eurostat.

Il fenomeno dell'incidentalità comporta rilevanti implicazioni oltre che per gli ambiti della viabilità e delle infrastrutture di trasporto anche per quello della salute pubblica pertanto questa rilevazione è strategica per la programmazione dei servizi a livello nazionale e, soprattutto, a livello locale.

In attuazione del principio di leale collaborazione tra Stato, Regioni ed Enti locali, l'Istat ha adottato, mediante la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa Nazionale, un modello organizzativo flessibile del flusso di indagine che risultasse funzionale al decentramento di alcune delle fasi del processo di rilevazione, al fine di migliorarne la tempestività, la qualità e la copertura.

La Regione Piemonte nel 2008 ha aderito al "**Protocollo d'Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale**" Istat e dal 2009 raccoglie i dati sugli incidenti stradali come organo intermedio di rilevazione.

Il progetto regionale, approvato in data 9 settembre 2008 dal Comitato di gestione nazionale, si è attuato con la realizzazione del sistema informativo "**TWIST**" (Trasmissione Web Incidenti Stradali), sviluppato dal CSI-Piemonte, che consente la raccolta dei dati degli incidenti stradali di tutto il territorio piemontese.

**Tabelle e grafici incidentalità**

**Tabelle parco veicolare**

**Rapporto**

**Approfondimento**

## Link utili

Mappe interattive indicatori incidenti stradali in Piemonte - ***applicativo in aggiornamento***

**ISTAT - Incidenti stradali in Italia**

**ACI - Centro Studi**

**ASAPS - Il portale della sicurezza stradale**

# Piattaforma regionale di condivisione dati anche con altre PA

Yucca SMART DATA PLATFORM

ITA ANNA ZIMELLI regpie_cmrt_trasporti

Home | Store dei dati | Sottoscrizioni | Gestione | Developer Center

Nuova Ricerca

RICERCA ESATTA

**TIPO**
- Dataset [14]

**AMBITO**
- Trasporti [14]

**SOTTO AMBITO**
- Incidenti [14]

**TAG**
- Incidente [14]
- Trasporti [3]

**ORGANIZZAZIONE**
- Regione Piemonte [14]

**AREA DI LAVORO**
- Regpie_trasporti [8]
- Regpie_statistica [6]

**VISIBILITÀ**
- Private [14]

## 14 Risultati

### Dettaglio incidenti stradali - 2018

DATASET

Dati di dettaglio dei singoli incidenti stradali avvenuti nel territorio Piemontese. E' un elaborazione della Regione Piemonte su dati ISTAT degli incidenti stradali con lesioni. Riferimento temporale: anno 2018.

**Regpie_statistica**

logo dataset

DATI

### Incidenti per tipo strada e tipo utente per Regione

DATASET

Numero incidenti stradali distribuito per tipologia della strada, tipo utenti della strada, eta' della popolazione coinvolta e sesso dei conducenti aggregati per Regione Piemonte, in base al codice istat del comune assegnato ad ogni incidente. E' un elaborazione della Regione Piemonte su dati IST... Leggi tutto

**Regpie_trasporti**

logo dataset

DATI

### Indicatori incidenti stradali per ASL

DATASET

Numero incidenti, numero morti, numero feriti, indice mortalita', indice lesivita' ed indice gravita' aggregati per le ASL, Aziende Sanitarie Locali del Piemonte, in base al codice istat del comune assegnato ad ogni incidente. E' un elaborazione della Regione Piemonte su dati ISTAT degli incident... Leggi tutto

**Regpie_trasporti**

logo dataset

DATI

### incidenti_comuni

DATASET

Imported from stg_regpie_regpie_statistica incidenti_comuni

**Regpie_statistica**

logo dataset

DATI

### Morti e feriti per tipo strada e tipo utente per Regione

DATASET

Numero morti e feriti distribuito per tipologia della strada, tipo utenti della strada, eta' e sesso della popolazione coinvolta aggregati per Regione Piemonte, in base al codice istat del comune assegnato ad ogni incidente. E' un elaborazione

logo dataset

| Persone coinvolte in incidente | FERITI | | morti | | variazione % feriti 2019/2018 | variazione % morti 2009/2019 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | | |
| persone che hanno subito lesioni | 100 | 100 | 100 | 100 | -2,6 | -7,6 |
| di cui pedoni | 9,9 | 10,7 | 19,5 | 16,4 | 4,9 | -22,4 |
| di cui passeggeri | 24,6 | 23,8 | 11,2 | 12,9 | -6,0 | 7,1 |
| di cui conducenti | 65,4 | 65,5 | 69,3 | 70,7 | -2,5 | -5,7 |

| **Classe di età** | 2018 | | | 2019 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | morto | ferito | totale | morto | ferito | totale |
| fino 14 anni | 1,6 | 5,2 | 5,2 | 2,6 | 4,9 | 4,9 |
| 15-29 anni | 18,7 | 27,3 | 27,2 | 19,0 | 26,7 | 26,6 |
| 30-55 anni | 26,3 | 41,4 | 41,2 | 24,1 | 40,6 | 40,4 |
| 55-64 anni | 15,9 | 11,3 | 11,3 | 12,9 | 12,0 | 12,0 |
| 65 anni e più | 36,7 | 13,7 | 14,1 | 39,7 | 14,0 | 14,4 |
| imprecisata | 0,8 | 1,1 | 1,1 | 1,7 | 1,7 | 1,7 |
| totale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

| **Classe di età pedoni** | 2018 | | | 2019 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | morto | ferito | totale | morto | ferito | totale |
| fino a 14 anni | 6,1 | 9,1 | 9,0 | 5,3 | 9,5 | 9,4 |
| 15-29 anni | 6,1 | 16,7 | 16,4 | 10,5 | 17,8 | 17,6 |
| 30-54 anni | 18,4 | 28,9 | 28,6 | 13,2 | 27,4 | 27,1 |
| 55-64 anni | 8,2 | 13,3 | 13,1 | 5,3 | 12,7 | 12,5 |
| 65 anni e più | 61,2 | 31,6 | 32,5 | 65,8 | 32,4 | 33,2 |
| imprecisata | 0,0 | 0,4 | 0,4 | 0,0 | 0,2 | 0,2 |
| totale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

| **Classe di età conducente** | 2018 | | | 2019 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | morti | feriti | totale | morti | feriti | totale |
| fino a 14 anni | 0,0 | 0,6 | 0,5 | 0,0 | 0,5 | 0,5 |
| 15-29 anni | 19,0 | 26,7 | 26,6 | 18,3 | 26,0 | 25,9 |
| 30-54 anni | 29,3 | 48,0 | 47,6 | 30,5 | 46,9 | 46,7 |
| 55-64 anni | 19,5 | 12,0 | 12,1 | 13,4 | 13,1 | 13,1 |
| 65 anni e più | 31,0 | 12,0 | 12,3 | 36,0 | 12,1 | 12,5 |
| imprecisata | 1,1 | 0,7 | 0,7 | 1,8 | 1,4 | 1,4 |
| totale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

| **Classe di età passeggeri** | 2018 | | | 2019 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | morto | ferito | totale | morto | ferito | totale |
| fino a 14 anni | 3,6 | 16,1 | 16,0 | 13,3 | 15,0 | 15,0 |
| 15-29 anni | 39,3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 32,4 | 32,5 |
| 30-54 anni | 21,4 | 29,1 | 29,1 | 3,3 | 29,2 | 29,0 |
| 55-64 anni | 7,1 | 8,4 | 8,4 | 20,0 | 8,9 | 9,0 |
| 65 anni e più | 28,6 | 10,9 | 11,1 | 26,7 | 11,1 | 11,2 |
| imprecisata | 0,0 | 2,2 | 2,2 | 3,3 | 3,3 | 3,3 |
| totale | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Var. 2019/2018:
- 7.5% morti
- 2,6% feriti
- 1,7% incidenti

**INCIDENTI STRADALI CON BICICLETTE COINVOLTE - Piemonte 2019**

9,2% sul totale degli incidenti

+5,2% rispetto il 2018

88,3% in ambito urbano

9,7% solo biciclette coinvolte nell'incidente

6,6% dei morti era su una bicicletta

I morti sono stati 16 (6,6%) di cui 4 morti in strade statali e 10 in strade urbane

In 17 incidenti con bici (1,7%) la bicicletta ha investimento un pedone

**11% degli incidenti con almeno una bicicletta coinvolta non rispettava il codice della strada ( procedeva contro mano, non rispettava la segnaletica, non dava la precedenza, svoltava irregolarmente ecc.)**

8,3% degli incidenti ha come circostanza presunta l'eccesso di velocità e il 71% sono su strada urbana.

- **INVESTIMENTO DI PEDONE – Piemonte 2019**
- 15,8% dei morti
- 55,7% dei morti è nella provincia di Torino
- L'investimento di pedoni nel 2019 è aumentato del 5% e nonostante ciò è diminuita
- fortunatamente la mortalità del 22%.

- **INCIDENTI STRADALI COMUNE DI TORINO 2019 UTENTI DEBOLI**
- 27,9% degli incidenti piemontesi
- 26,0% incidenti con almeno una bici sul totale di incidenti con bici
- 8,6% incidenti con almeno una bici sul totale di incidenti nel comune
- 2,4% incidenti con almeno una bici sul totale incidenti regionale
- 18,3% sono investimenti di pedoni
- 44,9% dei pedoni morti è in Torino
- 55,7% dei pedoni feriti è in Torino
- 19,5% incidenti che coinvolgono ciclomotori