

XLI CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI
Web Conference, 2-4 settembre 2020

L'incidentalità stradale in Italia: fenomeni e territorio

Relatore: Anna Maria Cecchini

Autori: Monica Bailot, Anna Maria Cecchini, Susi Osti, Monica Taccini

The infographic is titled "L'Incidenza" in large red letters at the top. It features four stylized human figures, each representing a different area of public health and safety in Italy. The figures are filled with text related to their respective themes:

- Top Left Figure (Blue):** Labeled "SALUTE" (Health). It includes terms like "mortalità", "obiettivi europei", "costi sociali", "feriti", "incidenti stradali", "pedoni", "benessere", "infrastrutture", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali".
- Top Right Figure (Pink):** Labeled "pedoni" (Pedestrians). It includes terms like "benessere", "popolazione", "infrastrutture", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali".
- Bottom Left Figure (Green):** Labeled "feriti" (Injured). It includes terms like "incidenti stradali", "pedoni", "benessere", "popolazione", "infrastrutture", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali".
- Bottom Right Figure (Orange):** Labeled "infrastrutture" (Infrastructure). It includes terms like "benessere", "popolazione", "infrastrutture", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali", "SALUTE", "ITALIA", "mortalità", "feriti", "benessere", "costi sociali", "pedoni", "incidenti stradali".

Tasso di mortalità EU28 (49 x milione)

Tasso di mortalità Italia (55 x milione)

L'OMS sottolinea come l'incidentalità stradale sia una delle componenti che alimentano la disuguaglianza in termini di salute pubblica.

Orizzonte 2020: riduzione della mortalità totale e specifici per categorie di utenza e rischio

SDGs - Sustainable Development Goals



Agenda 2030

□ 17 SDGs Goals

□ 169 target associati

➤ Goal 3

“Assicurare vite in salute e promuovere il benessere a tutte le età”

- ✓ Target 3.6 (“Entro il 2020, dimezzare globalmente il numero di morti e feriti da incidenti stradali”)

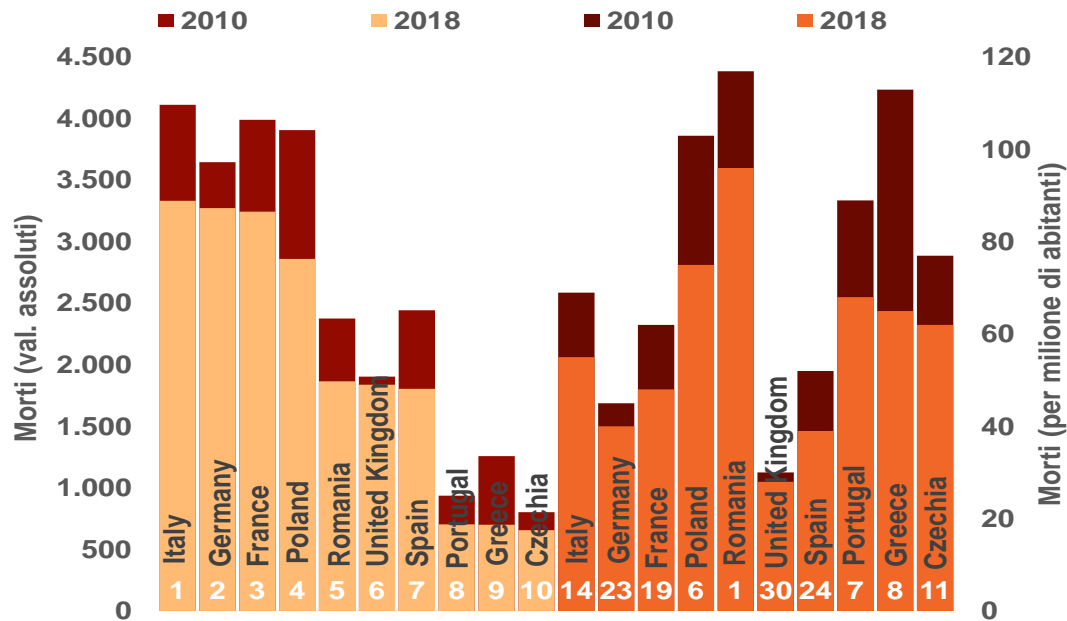
➤ Goal 11

“Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili”

- ✓ Target 11.2 (“Entro il 2030, garantire a tutti l’accesso a sistemi di trasporto pubblico sicuri, economici, accessibili e sostenibili; migliorare la sicurezza stradale, in particolare espandendo il trasporto pubblico, con attenzione speciale ai bisogni delle persone in situazioni vulnerabili, quali donne, bambini, persone con disabilità e persone anziane”)

Decessi per incidentalità stradale in EU28 (2010 e 2018)

Morti per incidente stradale. Primi 10 Paesi EU28. Anni 2010 e 2018
(valori assoluti e per mil. di ab.)



Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

In Europa, nel 2018,
- **0,3%** (rispetto al 2017)

Circa 25mila contro i
25.250 del 2017.

Health 2020, politica
EU di **riduzione delle**
disuguaglianze per il
benessere e salute ai
cittadini.

- 20% in Europa
- 19% in Italia.

In Italia nel 2018,
3.334 i morti
sulle strade.

(4.114 nel 2010)

Mortalità per causa, per sesso, per età



Le statistiche di mortalità per causa derivano dalla “Indagine su decessi e cause di morte” e si basano sulle certificazioni delle cause di morte effettuate dai medici (DPR 285 del 1990), che devono essere fatte pervenire agli Uffici di Stato Civile dei Comuni.

In Italia, la fascia di età più esposta alla **mortalità per incidente stradale** è quella compresa fra i **15** e i **29** anni, generando una **significativa disuguaglianza per classi di età e genere**:

28% dei maschi giovani
muore per incidente stradale



20% delle giovani femmine (una su cinque)

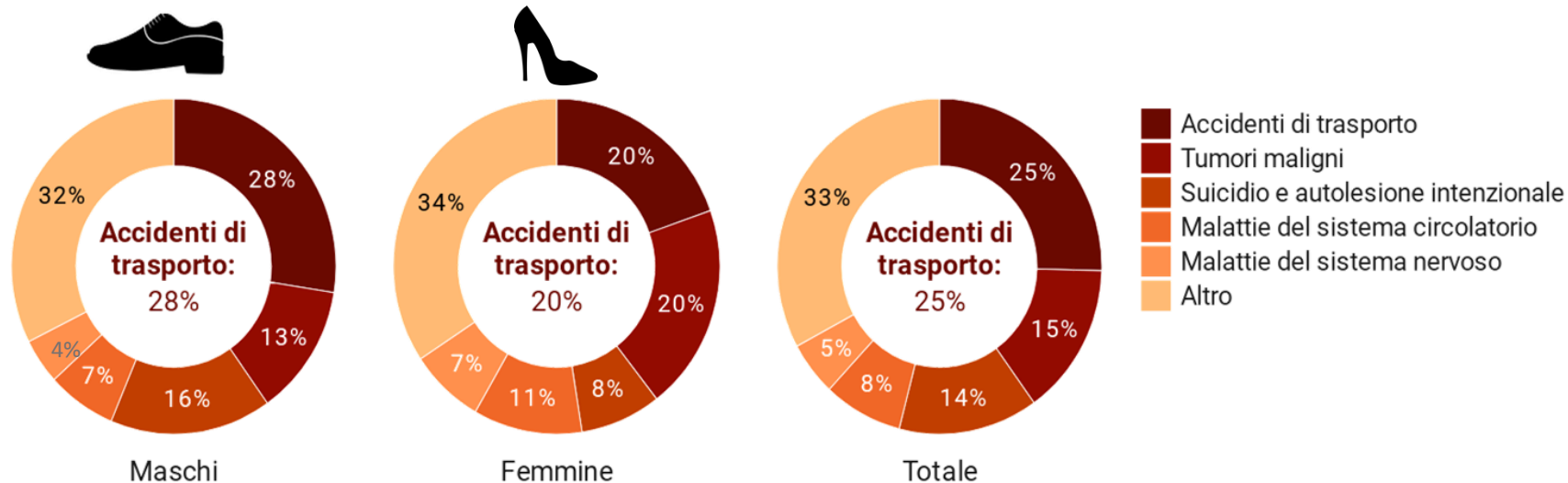


<https://www.istat.it/it/archivio/4216>

Mortalità per causa, per sesso, per età in Italia

Cause principali di morte nei giovani tra 15 e 29 anni: anno 2017, Italia.

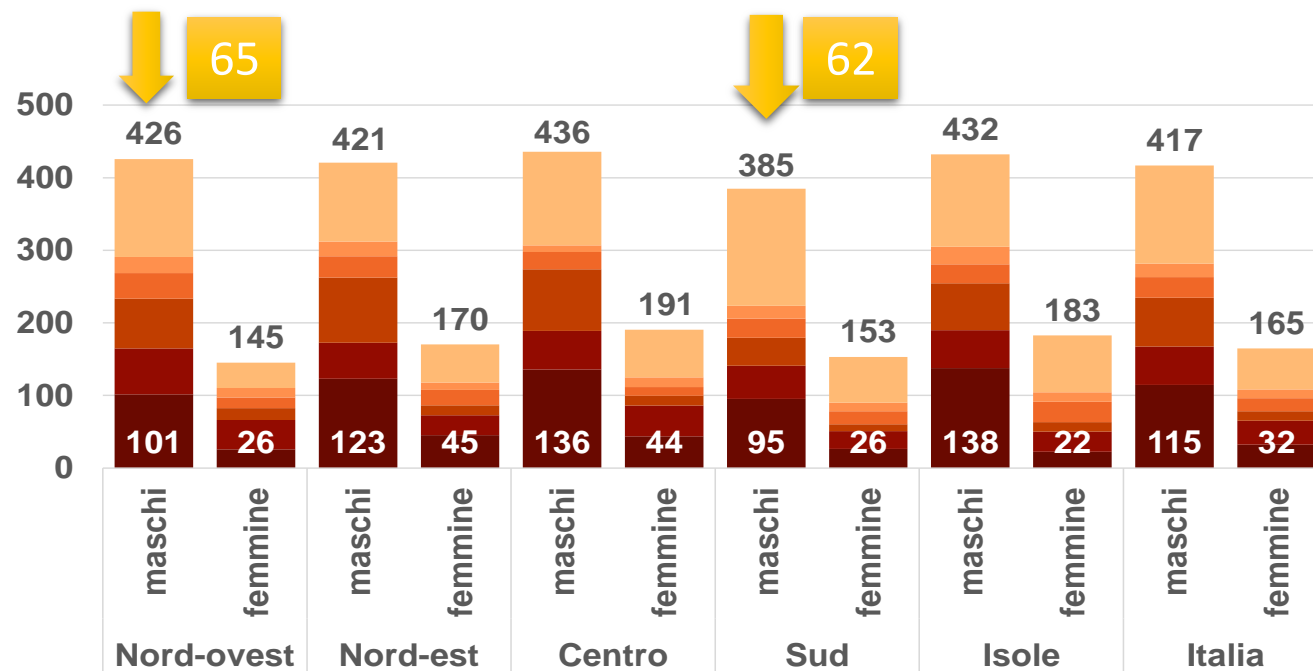
(per 100 persone con le stesse caratteristiche)



Fonte: elaborazioni su dati Istat – dati.istat.it – Cause di morte



Morti tra 15 e 29 anni per causa nelle ripartizioni geografiche e in Italia: anno 2017 (valori per milione di abitanti)



Il Sud d'Italia è la ripartizione più virtuosa con 62 morti per milione di abitanti

■ Accidents di trasporto

■ Suicidio e autolesione intenzionale

■ Malattie del sistema nervoso

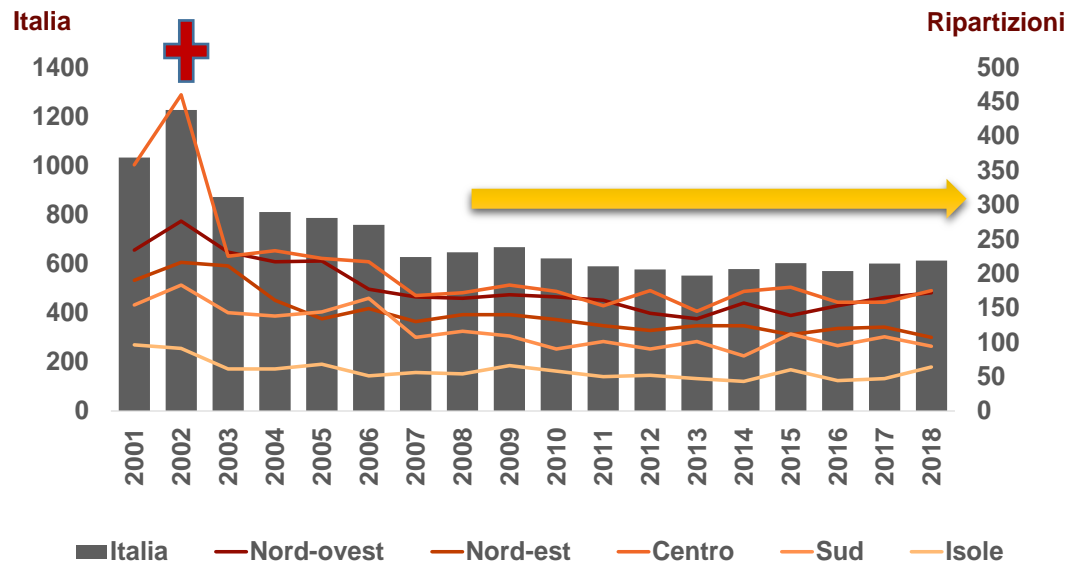
■ Tumori maligni

■ Malattie del sistema circolatorio

■ Altre cause

Fonte: elaborazioni su dati Istat – dati.istat.it – Cause di morte

Pedoni morti in incidente stradale nelle ripartizioni territoriali e in Italia: anno 2001 - 2018 (valori assoluti)

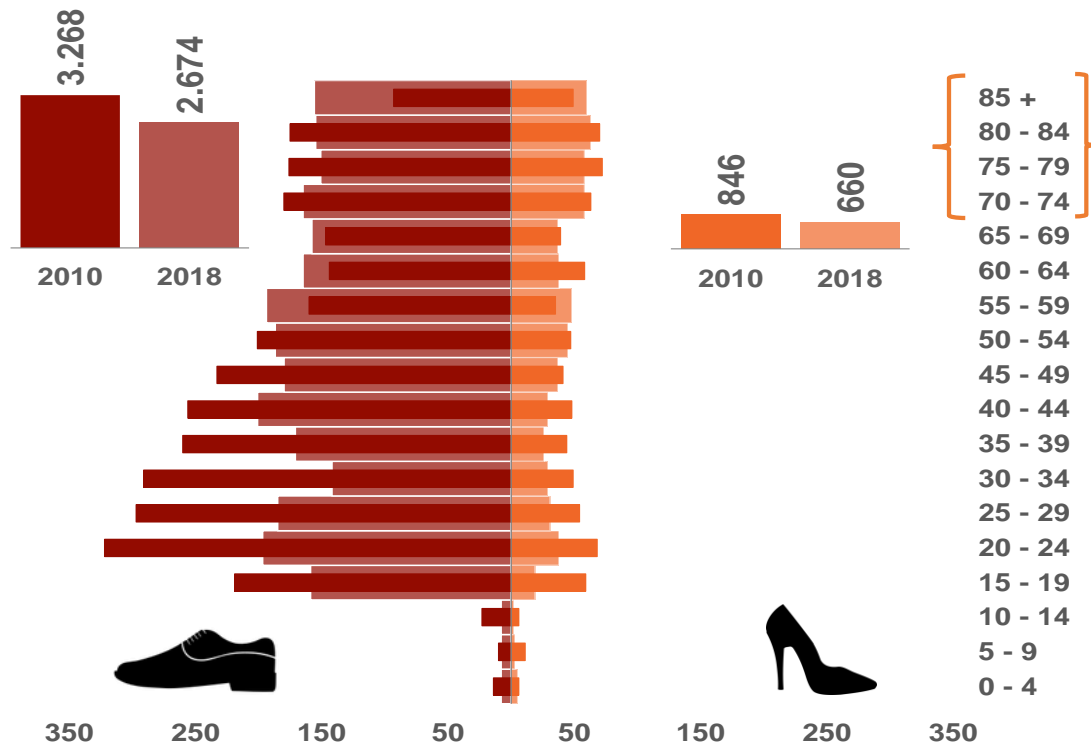


Fonte: elaborazioni su dati Istat – dati.istat.it – Incidenti stradali

I decessi tra i pedoni si concentrano nel Centro e nel Nord-ovest

Territorio	Pedoni deceduti		Totale decessi		Pedoni deceduti/decessi (val. percentuali)	
	2010	2018	2010	2018	2010	2018
Nord-ovest	166	172	987	870	16,8	19,8
Nord-est	133	107	959	767	13,9	14,0
Centro	174	175	944	712	18,4	24,6
Sud	90	94	839	670	10,7	14,0
Isole	58	64	385	315	15,1	20,3
Italia	621	612	4.114	3.334	15,1	18,4

Piramide per età delle vittime di incidente stradale: anni 2010 e 2018. Italia. (valori assoluti)



Fonte: elaborazioni su dati Istat – dati.istat.it – Incidenti stradali

2018. picco valori ass. femmine
classe di età 80-84

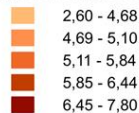
Rispetto al passato è
aumentata l'età delle
vittime (over 70) **per**
entrambi i sessi

I giovani sono le principali
vittime di incidenti mortali
2018. picco dei valori assoluti
nella classe di età 20-24 solo
per i maschi.
2010. Entrambi i generi

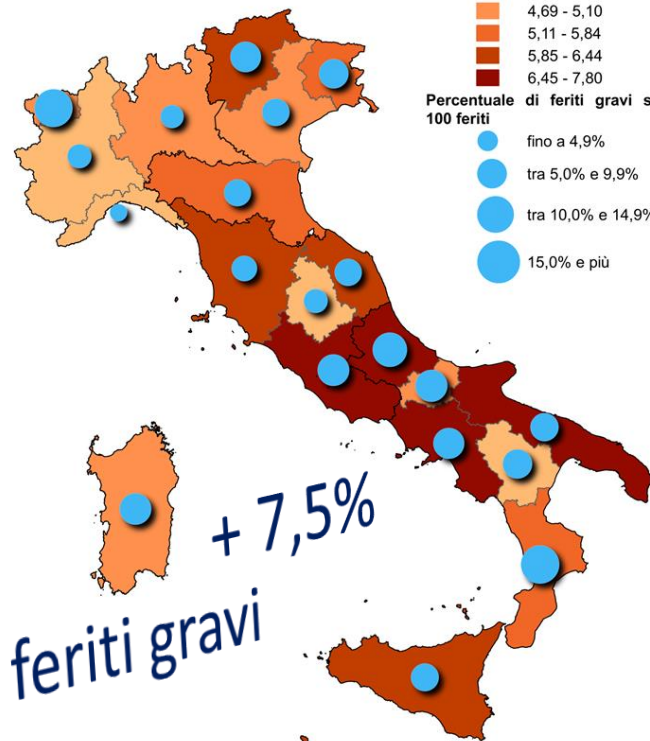
Rapporto tra feriti gravi e morti in incidente stradale per ripartizione geografica: anni 2013-2018

18.614

Feriti gravi in rapporto ai morti



Percentuale di feriti gravi su 100 feriti



Fonte: elaborazioni su dati Istat e Ministero della Salute

In Italia, nel 2018,

18.614 feriti gravi per incidente stradale,
con un aumento del 7,5% rispetto al 2017

Nel periodo 2013-2018, il rapporto tra feriti gravi e decessi è aumentato fino al 2016, per poi subire una battuta d'arresto e un lieve calo nel 2017 e un nuovo aumento nel 2018:

- 3,8 feriti per ogni vittima nel 2013
- 5,3 nel 2016
- 5,1 nel 2017
- 5,6 nel 2018

I feriti gravi, nel 2018, rappresentano circa il 7,7% del totale dei feriti

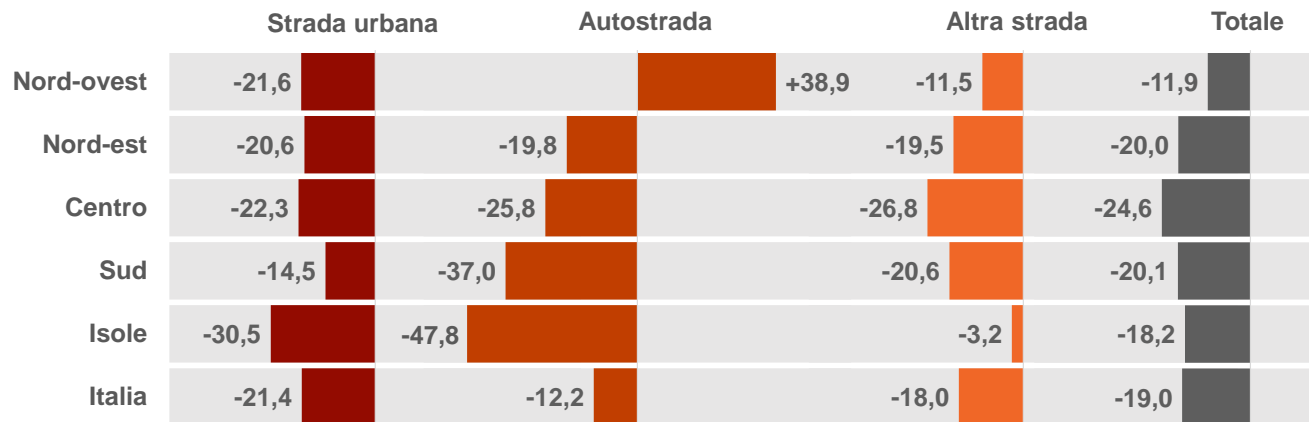
A livello territoriale, persistono ancora disuguaglianze:

FERITI GRAVI/MORTI sulle strade

4,3 Nord-ovest

6,7 Centro

Morti in incidente stradale per localizzazione e ripartizione geografica: anni 2010 e 2018. (variazioni percentuali)



Fonte: elaborazioni su dati Istat – dati.istat.it – Incidenti stradali

Anche nel 2018, la maggior parte degli incidenti stradali si verifica in **ambito urbano** (il 73,4% del totale):

169.607 feriti (69,8% del totale)
e **1.401 morti** (42,0% del totale).



% vittime rispetto al 2017

strade urbane
- 4,5%

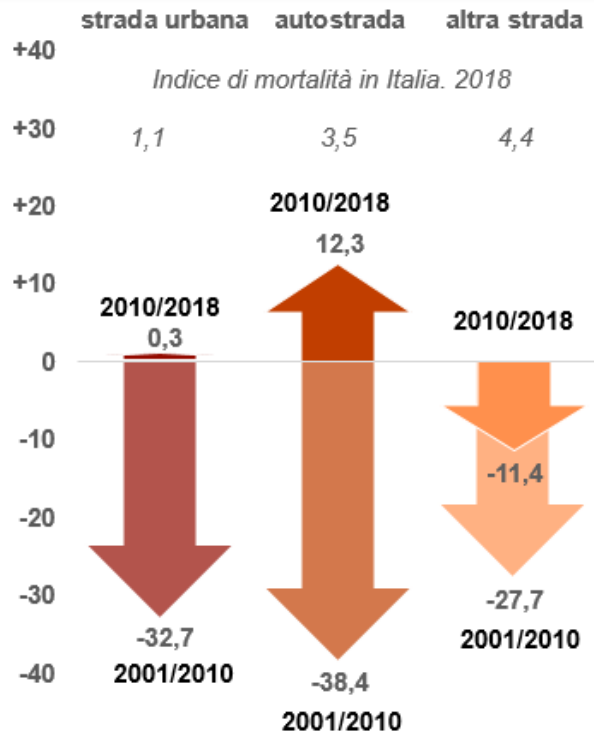
strade
extraurbane
- 0,7%

Autostrade
+ 11,5%

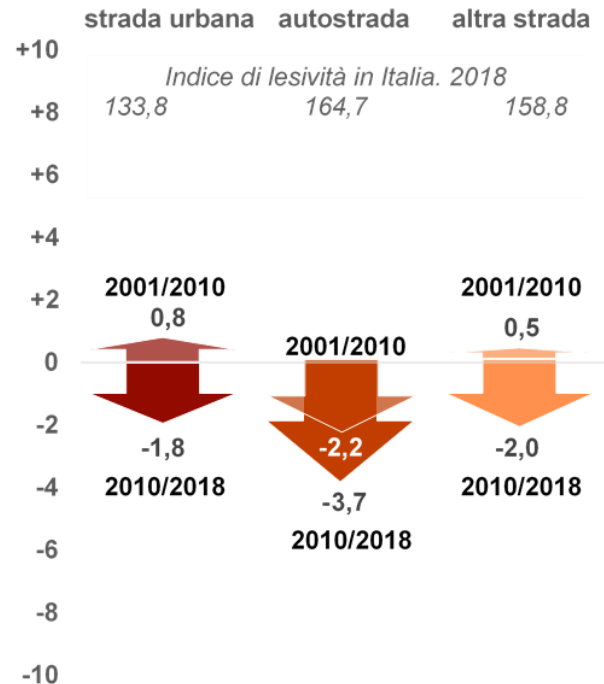


Indice di mortalità e di lesività per localizzazione in Italia:

Indice di mortalità in Italia. Variazioni percentuali 2001/2010 e 2010/2018



Indice di lesività in Italia. Variazioni percentuali 2001/2010 e 2010/2018

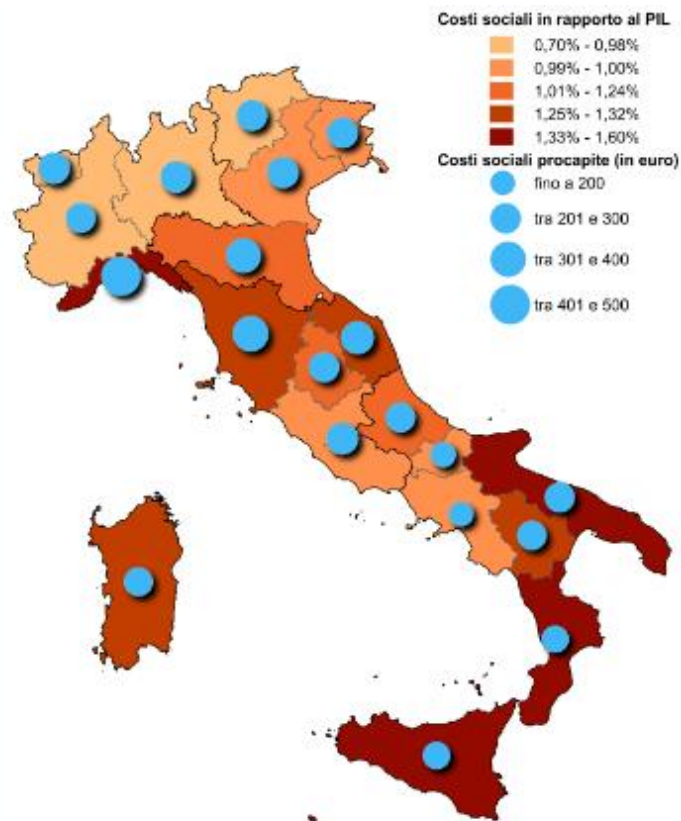


Fonte: elaborazioni su dati Istat – dati.istat.it – Incidenti stradali





Costi sociali totali e pro capite nelle ripartizioni territoriali e nelle regioni: 2018



L'incidentalità stradale non è «solo» un grave problema per la sicurezza e il benessere delle persone, ma comporta anche **pesanti costi sociali** che gravano sulla collettività, oltre che sugli individui lesi e sulle loro famiglie.

- ☐ Perdita capitale umano (DECESSO)
- ☐ Disabilità
- ☐ Danno biologico e danno morale vittime e congiunti
- ☐ Costi sanitari (**pronto soccorso, ambulanza, ospedalizzazioni, riabilitazioni**)
- ☐ Costi materiali, amministrativi e giudiziari

Direttiva 2008/96: Agli Stati Membri il calcolo del “costo sociale medio di un incidente mortale ed il costo sociale medio di un incidente grave verificatosi sul loro territorio”.

Decreto Dirigenziale n. 189 del 24/09/2012 (Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) studio per valutare il costo degli incidenti stradali in Italia, a partire dalla metodologia di calcolo del costo sociale medio di un incidente mortale nonché del costo sociale medio di un incidente grave, ossia quello derivante dall'evento incidente stradale non mortale in cui sia stato coinvolto almeno un “ferito grave”.

Fonte: elaborazioni su dati Istat e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti



Il costo sociale totale per gli incidenti stradali con lesioni a persone rivalutato è di circa **18,8 miliardi di euro (2018)**.



1,1% del Pil nazionale
2% del Pil Europeo (2016)

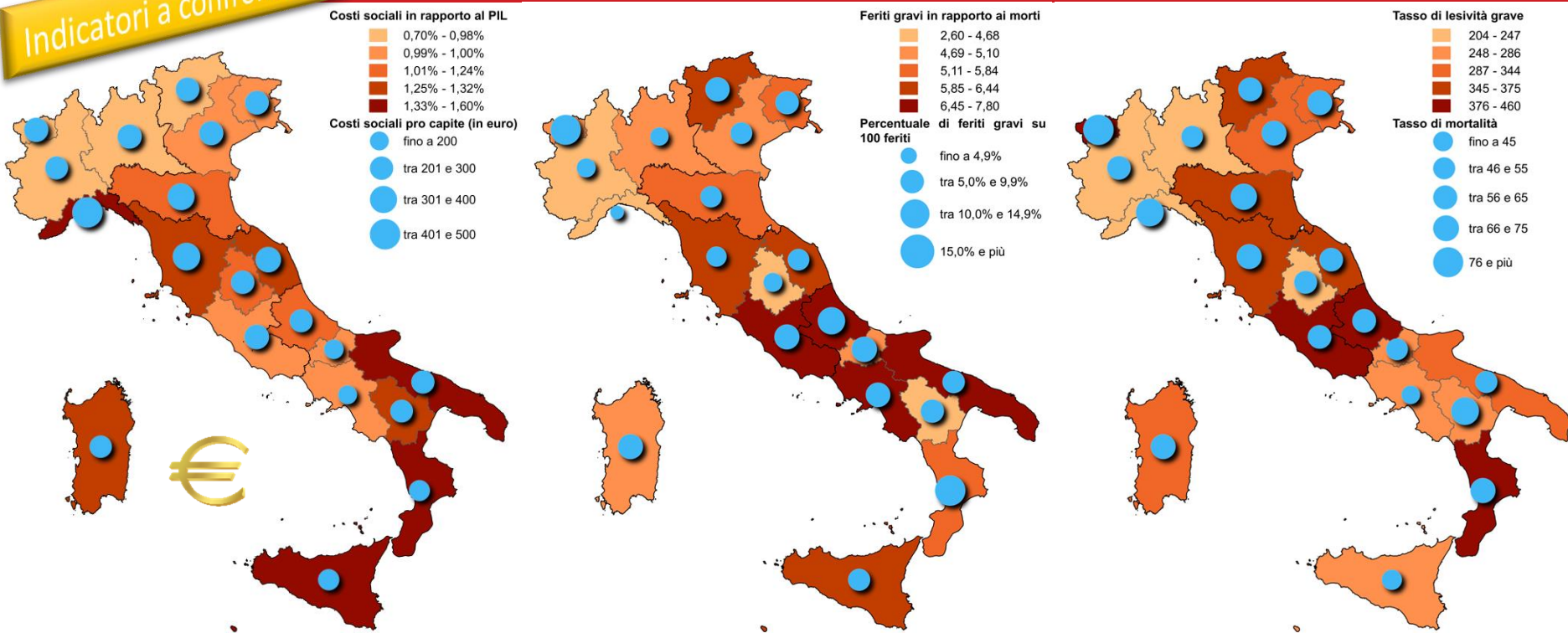
Se In Italia, il costo medio umano per un decesso è pari a circa 1,5 milioni di euro (2010), **il costo medio di un incidente mortale è, a valori costanti del 2010, di oltre 1,6 milioni di euro (MIT, 2017).**

2010. Costo sanitario medio per vittima
€ (morto o ferito), 1.965 euro.

2018. Stima costo sanitario totale
€ circa 484 milioni di euro (603 milioni. 2010).

Indicatori a confronto

Italia: fenomeni e territorio



Piemonte, Lombardia, Umbria e Molise più virtuose rispetto a 6 indicatori (Costi sociali pro cap., Costi sociali/Pil, Feriti gravi/Morti, Feriti gravi/Feriti (val. %), Tasso di lesività grave (x milione), Tasso di mortalità (x milione). Queste quattro regioni sono accomunate da una minore incidenza di feriti gravi sia rispetto ai decessi che in rapporto alla popolazione. Tasso di mortalità per Umbria e Molise inferiore media europea (49 morti per milione).

In Italia il numero di morti e feriti è ancora troppo elevato

2018: 9 vittime al giorno

COMPORTAMENTI
ERRATI

ALTA
VELOCITA'
DISTRAZIONE
MANCATO
RISPETTO
REGOLE
TELEFONI
CELLULARI

Comportamenti

infrastrutture

mobilità

**Incidentalità
stradale**

Veicoli
circolanti

Policy

Consumo di
carburante

Età
conducenti e
pedoni

**In Italia, nel 2018, 3.334 decessi
per incidente stradale**

- ❑ **disuguaglianza territoriale**
tra generazioni, tra i sessi
- ❑ **Utenti vulnerabili**
(pedoni e ciclisti, anziani e bambini)

612 pedoni morti (63,7% M)

219 ciclisti **112 sono over 65**
(il 51,1% del totale
fra maschi e femmine)

**Allarmante il numero di incidenti
stradali con lesioni a persone!!**

Anno 2018

172.553 incidenti (473 al giorno)
242.919 feriti (circa 666 al giorno)

Siamo ancora lontani dal
target **3.6** degli SDGs

**Dimezzare il numero di morti e feriti entro
il 2020"** ((circa 2.400 la soglia max Italia)

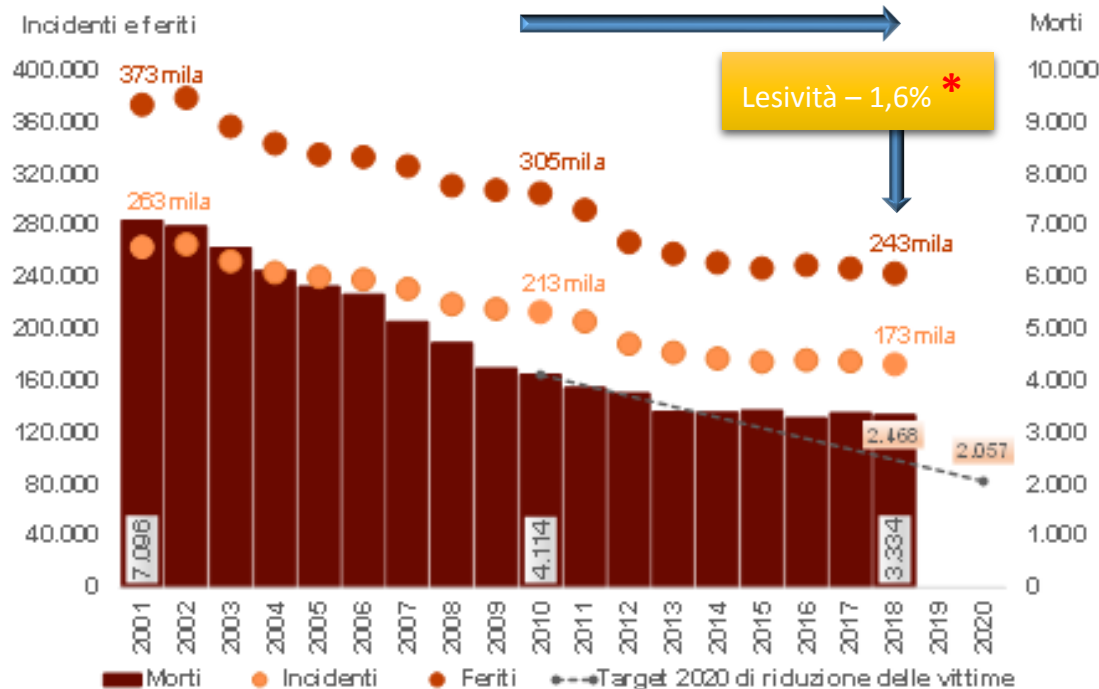
Incidenti, morti e feriti in Italia. Anni 2001-2018 (valori assoluti)

(2010 e il 2018) Riduzione media annua numero di vittime

- 2,7% EU28
- **2,5% Italia**



variazioni inferiori all'obiettivo europeo di dimezzamento del numero di morti in incidenti stradali entro il 2020.



Per rispettare il target fissato, nel periodo 2019-2020 il numero di vittime in Ue e in Italia dovrebbe ridursi, ogni anno fino al 2020, di circa il 20%.

Se si osserva l'andamento della **lesività**, nel 2018, in Italia, sono rimaste ferite in incidenti stradali 242.919 persone con un lieve calo rispetto all'anno precedente*.

Nel periodo 2010-2018 il fenomeno si è ridotto del 20%, ma il **numero di feriti per 100 incidenti** (140,8 nel 2018) è **invariato**.

Risultati



Tra il 2001 e il 2018, **gli incidenti stradali con lesioni a persone - 34,4%,
le vittime - 53,0%
i feriti - 34,9%.**

Rispetto al 2017, nel 2018, **le vittime -1,3%,
i feriti -1,6%
gli incidenti stradali -1,4%.**



Altro risultato positivo, del periodo 2001-2018, è senz'altro la **riduzione delle disuguaglianze nella distribuzione complessiva degli incidenti mortali per ripartizione geografica.**

Nel 2001, il tasso di mortalità per milione di abitanti nel Nord-est era pari a 175, il doppio che nelle Isole. **Nel 2018, si osserva un sostanziale allineamento tra Nord e Sud** (Nord-est 66 e Isole 47), merito di efficaci iniziative di educazione stradale, capillare sistema elettronico di controlli di sicurezza sulla rete stradale e progettazione di automobili più sicure.



Resta il problema dei costi sociali, ovvero della quantificazione economica degli oneri principali che, a diverso titolo, gravano sulla società, generando disuguaglianze economiche e sociali consistenti. Il costo sociale totale stimato per gli incidenti stradali con lesioni a persone è quantificato in circa 18,8 miliardi di euro, pari all'**1,1 % del Pil nazionale.**



Conclusioni



In Italia, l'**incidentalità stradale**, come fattore in grado di minare la salute delle persone, non è distribuito in maniera uniforme nel territorio.

E' fonte di una **crescente disuguaglianza tra le Regioni**, con conseguenti **svantaggi socio-economici**, per le categorie di individui più a rischio e per i bilanci pubblici, dovuti ai costi sociali di decessi, ricoveri e riabilitazioni delle vittime della strada.

Pur in assenza di una comune definizione europea di ferito grave, nell'ultimo decennio, l'Italia ha ottenuto un **lieve risparmio** di spesa sociale collettiva: da una spesa di **21,4 miliardi di euro nel 2010**

a **17,1 miliardi di euro nel 2018:**

un risparmio disponibile per la prevenzione degli incidenti stradali:

opere infrastrutturali e manutenzione



Monica Bailot
bailot@istat.it

Anna Maria Cecchini
amcecchini@istat.it

Monica Taccini
motaccin@istat.it

Susi Osti
osti@istat.it



DIRM - Dipartimento per la raccolta dati e lo sviluppo di metodi e tecnologie per la produzione e diffusione dell'informazione statistica

DCRT - Direzione centrale per il coordinamento del Sistan e della rete territoriale dell'Istat

RTD - Ufficio territoriale per il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia