

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

Audizione dell'Istituto Nazionale di Statistica

Dott.ssa Cristina Freguja

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

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

Indice

Introduzione	5
1. L'offerta informativa sull'incidentalità stradale	7
2. Le circostanze di incidente e delle violazioni al Codice della Strada	17
3. Le sanzioni elevate dalle Forze dell'ordine	18

Documentazione:

- *Allegato statistico***

Introduzione

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

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

Azioni volte a garantire una maggiore sicurezza stradale sono sollecitate da diversi programmi internazionali. A livello globale, l'obiettivo fissato nell'Agenda 2030 pone come traguardo il dimezzamento – rispetto al 2019 – delle vittime e, per la prima volta, anche dei feriti gravi in incidenti stradali entro il 2030.² La Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020³ prevede di raggiungere l'obiettivo "zero vittime" su strada entro il 2050. Il piano di azioni raccomanda, in particolare, di intensificare gli sforzi per una migliore gestione della sicurezza stradale, prevedere maggiore sicurezza per strade, veicoli e persone, garantire una migliore assistenza post-incidente (*post crash care*), mantenendo alta l'attenzione sul fenomeno della distrazione alla guida da dispositivi mobili. Per monitorare il raggiungimento degli obiettivi sulla sicurezza stradale, è stato definito, a livello europeo, il set di indicatori di prestazione della sicurezza stradale (KPI, *Key Performance Indicators*) che l'Italia già fornisce con cadenza annuale e che costituirà il riferimento per il monitoraggio del decennio 2021-2030.⁴ A livello nazionale, il "Piano per la Sicurezza Stradale 2030" costituisce lo strumento di programmazione entro cui promuovere azioni e misure più efficaci a migliorare la sicurezza e ridurre l'incidentalità stradale.

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

² Target 6 del Goal 3.

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

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

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

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

Nel 2016 e 2017 l'Istat ha collaborato con la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica alla realizzazione di un'analisi volta a studiare l'andamento dell'incidentalità stradale alla luce delle politiche messe in campo per raggiungere gli obiettivi europei (il Focus *"Il quadro normativo nazionale in tema di sicurezza stradale: una stima del possibile effetto dei provvedimenti"* a pagina 13 di questa memoria ne sintetizza i contenuti principali); nel 2019, l'Istituto era stato anche audito nell'ambito dell'"Esame delle proposte di legge recanti modifiche al codice della strada"⁷.

In questo documento viene presentata, in sintesi, l'offerta informativa dell'Istituto in tema di incidentalità stradale. In particolare, verranno richiamati i dati diffusi nel Comunicato Stampa del 25 luglio⁸, relativi alle stime definitive per il 2022, e quelli preliminari per i primi sei mesi del 2023⁹, rilasciati lo scorso 16 novembre. L'allegato statistico incluso alla fine della memoria illustra le evidenze descritte, mentre per un quadro più completo e la consultazione delle note metodologiche si rimanda ai relativi Comunicati Stampa.

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

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

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

⁷ Il testo della memoria è disponibile all'indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/227070>.

⁸ Il Comunicato è disponibile all'indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/286933>.

⁹ Il Comunicato è disponibile all'indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/290874>.

1. L'offerta informativa sull'incidentalità stradale

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

Il 2022 è caratterizzato dal ritorno alla mobilità e dal maggiore utilizzo di mezzi di trasporto individuali, dopo la sospensione forzata di viaggi e spostamenti a causa dell'emergenza sanitaria. Il tasso di mobilità, infatti, è salito nel primo semestre 2022 all'80,9%, dal 75% del 2021 e il 69% del 2020¹⁰.

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

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

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

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

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

Secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2023, si registra una diminuzione limitata del numero di incidenti stradali con lesioni a persone rispetto allo stesso periodo del 2022 (-1,0%, 79.124) e dei feriti (-0,9%, 106.493); per le vittime entro il trentesimo giorno il calo è leggermente più marcato (-2,5%, 1.384). Nel confronto con i primi sei mesi del 2019, si rileva un calo per gli incidenti stradali pari a -5,4%, -9,0% per i feriti e del -9,8% per i deceduti. Rispetto al primo semestre 2022, le vittime diminuiscono soprattutto sulle autostrade (-9,7%) e in misura minore sulle strade extraurbane (-3,3%) e le strade urbane (-0,1%).

¹⁰ Fonte: Isfort, 19° Rapporto sulla mobilità "Audimob - Stili e comportamenti di mobilità degli italiani", realizzato in collaborazione con il CNEL e con il supporto scientifico delle associazioni del Tpl, Agens e Asstra. Il Comunicato Stampa del 25 luglio riporta diverse informazioni di contesto, utili alla lettura dei dati. In Italia, il tasso di motorizzazione è tra i più elevati in Europa (681 auto ogni 1.000 abitanti nel 2022) e il parco veicolare è tra i più vecchi: l'età media delle auto è pari a 12 anni e 6 mesi, 4 mesi in più rispetto al 2021 (fonte: ACI). Nonostante l'automobile rappresenti la scelta di mobilità più diffusa degli italiani, il mercato italiano delle auto nuove di fabbrica ha chiuso il 2022 riportando una flessione pari al 12,1% rispetto al 2021; nemmeno nel 2020, anno di inizio dell'emergenza sanitaria, era stato rilevato un dato assoluto più basso (Fonte: ACI - Pubblico Registro Automobilistico).

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

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

Focus: L'incidentalità stradale nell'Unione Europea

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

Nello stesso anno, il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti) si attesta a 46,3 nella Ue27 e a 53,6 in Italia. Rispetto al 2021, il nostro Paese passa così dal tredicesimo al diciannovesimo posto nella graduatoria europea.¹¹

Per il decennio 2021-2030 gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e feriti gravi entro il 2030 rispetto al 2019 (anno di benchmark); al raggiungimento di tale obiettivo è legato il monitoraggio di specifici indicatori di prestazione, i *Key Performance Indicators*, che l'Italia fornisce alla Commissione Europea. Tali indicatori riguardano: velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida ed efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente.¹²

Oltre agli obiettivi fissati per il prossimo decennio, sono state gettate le basi per nuovi e ambiziosi traguardi. In particolare, la Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020 prevede di raggiungere l'obiettivo "zero vittime" su strada entro il 2050.

¹¹ Nel 2010 l'Italia era al tredicesimo posto con un tasso pari a 68,8, mentre nella Ue il tasso di mortalità stradale per milione di abitanti era 67,6. Per approfondimenti si veda il già richiamato Comunicato Stampa del 25 luglio (<https://www.istat.it/it/archivio/286933>).

¹² La Commissione Europea ha il compito di coordinare l'attività dei paesi della Ue27 per la produzione degli indicatori di prestazione (8 diversi indicatori sui temi: infrastrutture, veicoli, infrastrutture stradali, assistenza post-incidente). Ciascun paese fornirà da uno a otto valori KPI nazionali, comparabili e con i requisiti metodologici minimi decretati dalla Commissione europea (progetto TRENDLINE).

Si ricorda che l'Istat rappresenta l'Italia al gruppo CARE EU della Commissione Europea e alimenta la base dati comunitaria, in virtù della decisione europea 93/704/CE.¹³

Gli utenti della strada

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

Nel 2022 è confermata la sempre più diffusa circolazione dei mezzi di micromobilità elettrica a zero emissioni. Per documentare l'incidentalità di questi nuovi mezzi, a partire da maggio 2020 l'Istat ha incluso tra le variabili di rilevazione i nuovi veicoli "monopattino elettrico"¹⁴ e "bicicletta elettrica". Nel complesso, fra gli utenti di biciclette e biciclette elettriche, le vittime nel 2022 sono 205; fra gli utenti di monopattini elettrici sono 16.

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

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

Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada evidenziano rischi più elevati per gli utenti vulnerabili rispetto a quelli di altre categorie. L'indice di mortalità per i pedoni¹⁵, pari a 2,7 ogni 100 incidenti per investimento di pedone, è 4,4 volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,6), mentre il valore

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:31993D0704&from=IT>
https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/methodology-and-research/care-database_en

¹⁴ I monopattini elettrici, in particolare, assumono in via definitiva lo stato di "veicolo" con la legge di bilancio n.160 del 27 dicembre 2019, che li assimila alle biciclette anche in termini di norme di circolazione. Anche il decreto Infrastrutture (D.L. 121/2021) ha introdotto modifiche nel Codice della Strada per la loro circolazione.

¹⁵ Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell'incidente per tipologia.

riferito ai motociclisti è di 2,5 volte superiore (1,5 morti ogni 100 incidenti); è invece 1,9 volte più alto per i conducenti e passeggeri di biciclette, elettriche e non, e di monopattini (1,1 morti ogni 100 incidenti).

La distribuzione per età e genere degli infortunati

La distribuzione per genere delle vittime mostra uno svantaggio nettamente maschile anche nel 2022: si tratta di 2.579 uomini (l'81,6%) e 580 donne (il 18,4%). I conducenti deceduti ammontano a 2.245, di cui circa il 90% uomini (2.014 contro 231 donne); fra i passeggeri le vittime sono 429 e si osserva un maggiore equilibrio fra i generi (240 uomini e 189 donne, rispettivamente il 56% e il 44%), mentre tra i pedoni i morti sono 325 uomini e 160 donne. Nel complesso, gli utenti più vulnerabili¹⁶ rappresentano il 49,3% dei morti sulle strade (50,9% nel 2021 e 51,4% nel 2020).

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

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

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

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

¹⁶ L'art.3, comma 53 bis del Nuovo Codice della strada (Legge 29 luglio 2010, n. 120 - Disposizioni in materia di sicurezza stradale) definisce utente debole della strada "i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Tra questi anche i bambini".

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

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

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

I conducenti coinvolti in incidenti stradali

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

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

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

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

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

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

I conducenti stranieri coinvolti in incidenti risultano occupanti di autovetture nel 60,4% dei casi, nel 13,2% alla guida di biciclette o e-bike (6,7% del 2019, 13,5% nel 2020 e 12,7% nel 2021), nel 9,2% di motocicli, nel 9,7% di mezzi pesanti¹⁷. Significative anche le percentuali di conducenti di ciclomotori e monopattini elettrici coinvolti in incidenti stradali (3,0% e 4,0%). Per i conducenti stranieri di autocarri (circa 3.300, il 19% sul totale complessivo), le nazionalità più frequenti sono quelle rumena (21,6%), albanese (13,1%) e marocchina (8,3%).

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

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

Gli incidenti stradali per tipologia di strada

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

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

¹⁷ Per i conducenti italiani, la distribuzione dei coinvolti per tipo di veicolo occupato fa registrare il 68,1% per i conducenti di autovetture, il 4,8% per le biciclette, il 16,7% per i motocicli, il 6,1% per i mezzi pesanti, il 2,7% per i ciclomotori, lo 0,6% per i monopattini e l'1% per gli altri veicoli.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nel 2017 l’Istat ha pubblicato un approfondimento per evidenziare la relazione tra provvedimenti normativi e cambiamenti nell’incidentalità stradale¹⁸, in cui si è utilizzata l’analisi delle serie storiche per valutare il possibile effetto di alcuni specifici provvedimenti normativi (patente a punti, introduzione del tutor sulle autostrade) sull’incidentalità stradale, identificando cambiamenti strutturali o temporanei (*breaks/outliers*) lungo il periodo osservato¹⁹. All’interno del *framework* considerato, la manifestazione di una reazione all’introduzione di una policy potrebbe corrispondere alla stima di un *level shift* (LS), cioè di un cambiamento permanente nel livello della serie, ovvero all’individuazione di un *temporary change* (TC), nel caso in cui la risposta alla policy sia contenuta nel tempo.

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

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

¹⁸ Si veda il Comunicato Stampa “Incidenti stradali in Italia nel 2016” (pag.15), disponibile all’indirizzo: <https://www.istat.it/it/archivio/202802>.

¹⁹ La procedura di destagionalizzazione utilizzata è Tramo-Seats, metodologia standard dell’Istat.

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

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

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

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

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

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

Il fenomeno dell'incidentalità stradale rappresenta un elemento rilevante per le sue ricadute sulle società e sui sistemi sanitari nazionali. Oltre agli aspetti etici e morali, infatti, anche i fattori economici e i costi sostenuti per far fronte agli eventi derivanti dagli incidenti stradali sono al centro delle politiche nazionali per la sicurezza delle strade. Da molti anni viene prodotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cadenza periodica, un documento sul calcolo dei "costi sociali" degli

incidenti stradali²⁰: per il decennio 2011-2020 sono stati adottati parametri calcolati su base 2010 e diffusi ufficialmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il metodo adottato per il calcolo di tali parametri è stato basato, fino a oggi, sulla valutazione disaggregata dei costi umani, dei costi sanitari e dei costi generali legati all'incidente stradale.

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

In considerazione del tempo trascorso e dell'evoluzione delle conoscenze in materia, nel 2022, si è reso necessario procedere a un aggiornamento di tale metodologia e a tal riguardo è stato attivato da Istat e ACI, con la collaborazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero della Salute e dell'Istituto Superiore di Sanità, un progetto dedicato alla ridefinizione dei parametri e il calcolo aggiornato dei costi sociali degli incidenti stradali. I nuovi parametri sono stati calcolati attualizzando i livelli a valori costanti 2010 e determinando costi specifici per i feriti gravi. La metodologia e i nuovi livelli sono stati pubblicati in un nuovo Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nel 2023²¹.

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

Volendo includere anche il costo associato ai danni materiali dell'incidentalità senza danni alle persone occorre prendere in considerazione il numero degli incidenti con soli danni a cose e il relativo costo associato.²² Sulla base delle stime fornite dall'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (ANIA)²³ è possibile ricavare il numero dei sinistri con soli danni alle cose e il costo medio per sinistro; nel 2022 tale costo è stato pari a 2.314 euro. Il numero totale dei sinistri con soli danni alle cose pubblicato da ANIA è stato pari nel 2022 a 1.974.080 unità, dei quali il 14% con lesioni a persone. La stima dei costi sociali dell'incidentalità per l'anno 2022,

²⁰ Il calcolo viene effettuato in attuazione dell'art.7 del decreto legislativo n. 35/2011 di recepimento della Direttiva 2008/96/CE.

²¹ Decreto Dirigenziale n. 37 del 17/02/2023.

²² Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale (<https://www.mit.gov.it/documentazione/il-decreto-legislativo-n-352011-attivita-specifiche-sullincidentalita-stradale>).

²³ Fonte: ANIA - L'assicurazione italiana 2022-2023: https://www.ania.it/dettaglio/-/asset_publisher/sj4agTtNdEk3/content/id/689971.

ottenuta sommando al costo dell'incidentalità con danni alle persone (18 miliardi di euro) i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (circa 4 miliardi di euro), è pari a circa 22 miliardi di euro.

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

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

Tra i comportamenti errati alla guida (escluso il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata), anche nel 2022 si confermano come i più frequenti la distrazione, il mancato rispetto della precedenza e la velocità troppo elevata. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 38,1% delle cause di incidente (82.857).²⁴

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

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

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

Da tali fonti risulta che su un totale di 56.284 incidenti con lesioni osservati dai due organi di rilevazione, in 5.577 casi almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti era in stato di ebbrezza mentre in 1.671 casi era sotto l'effetto di stupefacenti. Nel complesso, quindi, il 9,9% e il 3,0% degli incidenti rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale è correlato ad alcol e droga, proporzioni in aumento rispetto al 2021 per lo

²⁴ Si precisa che la rilevazione condotta dall'Istat include solo le circostanze accertate o presunte per i conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente (gli incidenti che coinvolgono tre o più veicoli sono, nel 2022, l'8,7% del totale).

stato di ebbrezza alla guida e in lieve diminuzione per la droga (9,7% e 3,2%). Le percentuali erano pari a 8,7% e 3,4% nel 2019 e a 9,2% e 3,5% nel 2020.

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

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

Le informazioni su incidenti stradali alcol e droga correlati vengono anche utilizzate per la Relazione annuale al Parlamento sul fenomeno delle tossicodipendenze in Italia e la Relazione annuale al Parlamento sugli interventi realizzati ai sensi della legge 30.3.2001 n.125 in materia di alcol e problemi alcol correlati²⁵.

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

3. Le sanzioni elevate dalle Forze dell'ordine

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

Nel 2022 le sanzioni per violazioni alle norme di comportamento elevate da Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali dei comuni capoluogo di provincia sono mediamente aumentate del 12,8% rispetto al 2021, collocandosi così nuovamente in linea con il 2019, anno in cui la mobilità non era ancora stata influenzata dall'emergenza sanitaria. La guida troppo veloce è sempre il comportamento

²⁵ Si vedano le relazioni disponibili agli indirizzi:
<https://www.politicheantidroga.gov.it/it/attivita/relazioni-annuali-al-parlamento/> e
https://www.salute.gov.it/imgs/C_17_pubblicazioni_3338_allegato.pdf.

maggiormente sanzionato e rappresenta il 38,7% del totale, valore solo di poco più alto rispetto a quello delle contravvenzioni comminate per disciplina della sosta (37,2%). Tra le altre sanzioni, quelle per l'inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica rappresentano l'8,4%, in leggero aumento rispetto allo scorso anno (era l'8%). In crescita anche le sanzioni per comportamento dei conducenti in caso di incidente (art.189), che sono 10.495, circa 400 in più rispetto al 2021. Si riscontra, invece, un lieve calo sia delle sanzioni per mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, che rappresentano comunque il 2,1% del totale (-14,6% rispetto al 2021), sia di quelle per mancato uso del casco (-20,8% rispetto al 2021).

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

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

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

Allegato statistico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(c) Morti per milione di abitanti.

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

(valori assoluti)

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

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

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

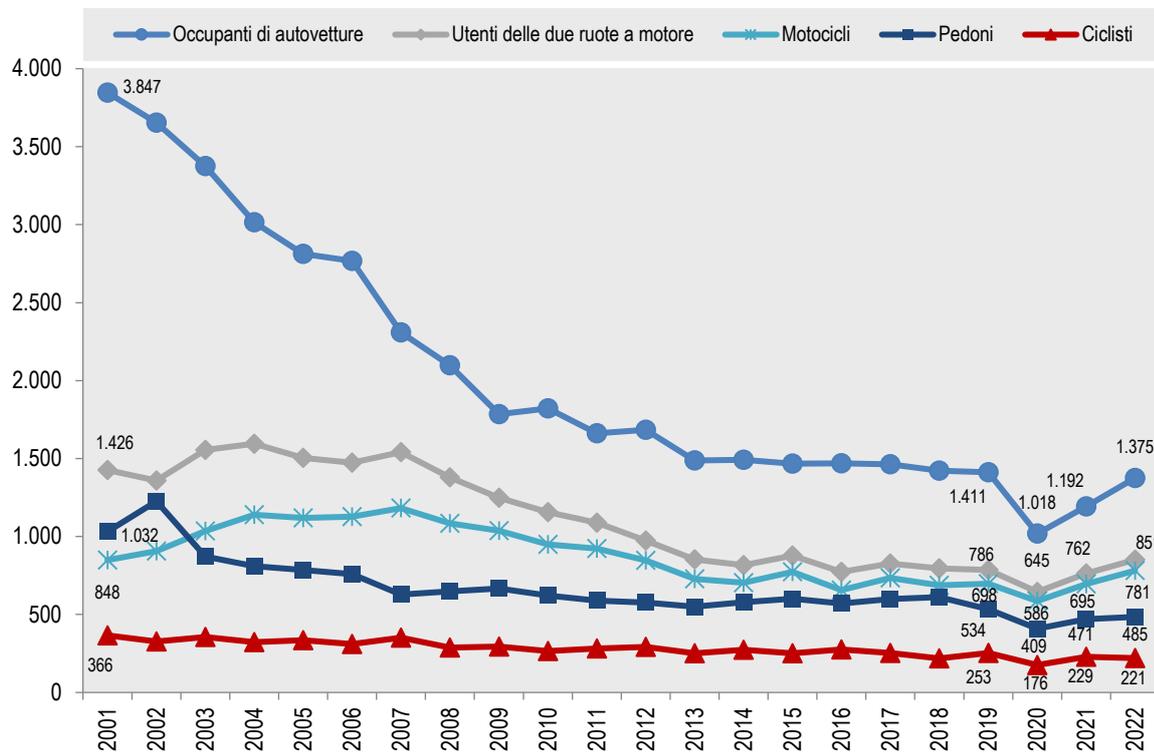
(b) Rilevati a partire dal 2020. Le biciclette elettriche erano incluse nella categoria generica biciclette prima del 2020, gli utenti di monopattino erano considerati pedoni, poiché il veicolo non contemplato dal codice della strada fino al dicembre 2019.

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

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

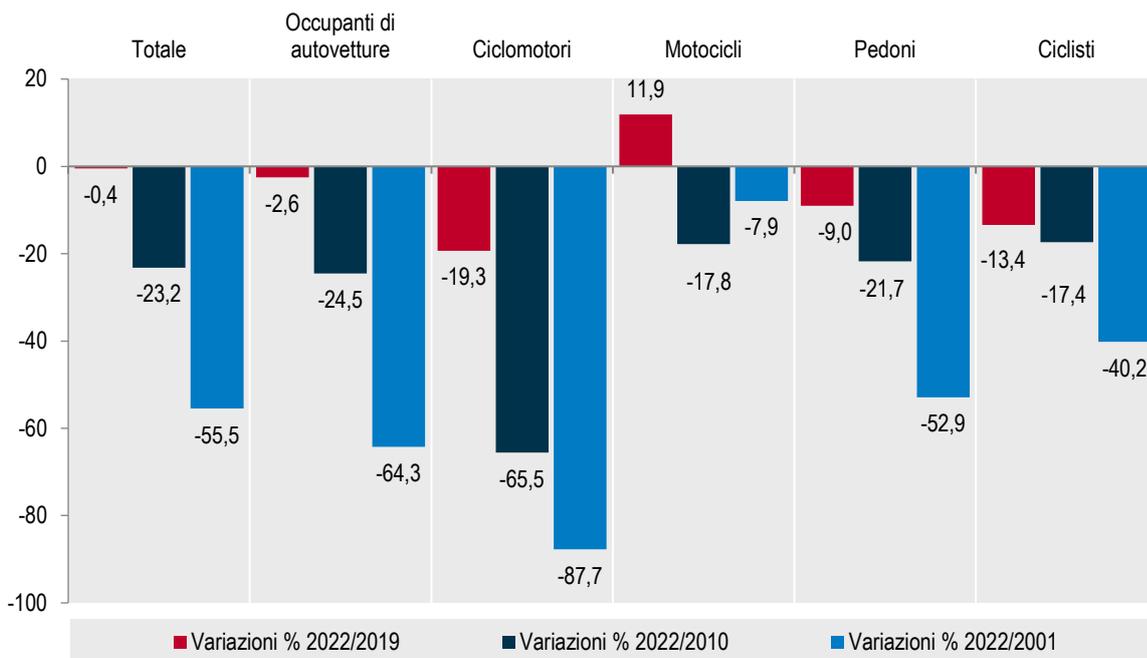
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

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



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

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



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

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

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

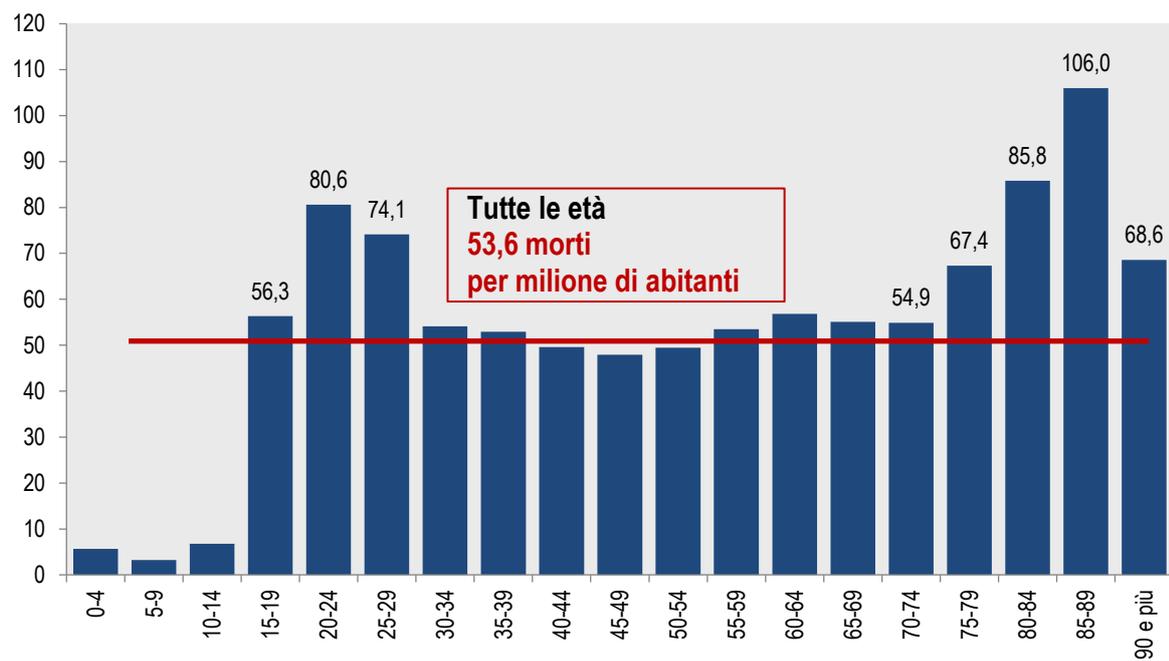
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

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

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

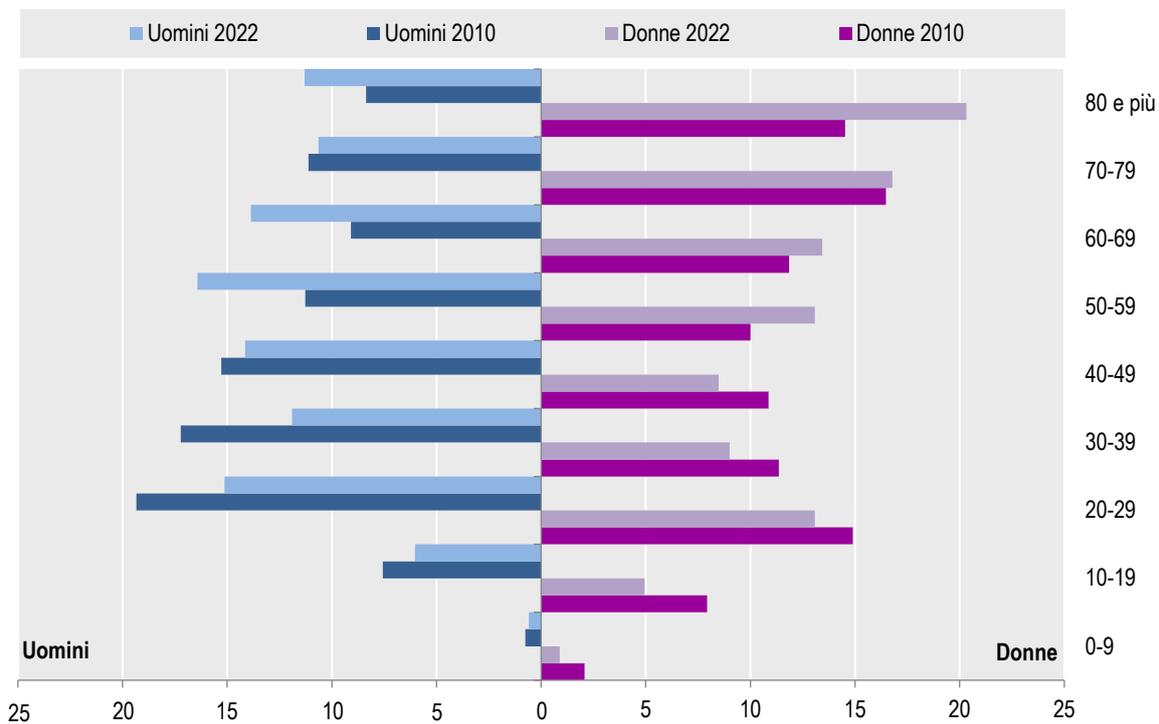
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

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



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

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



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

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

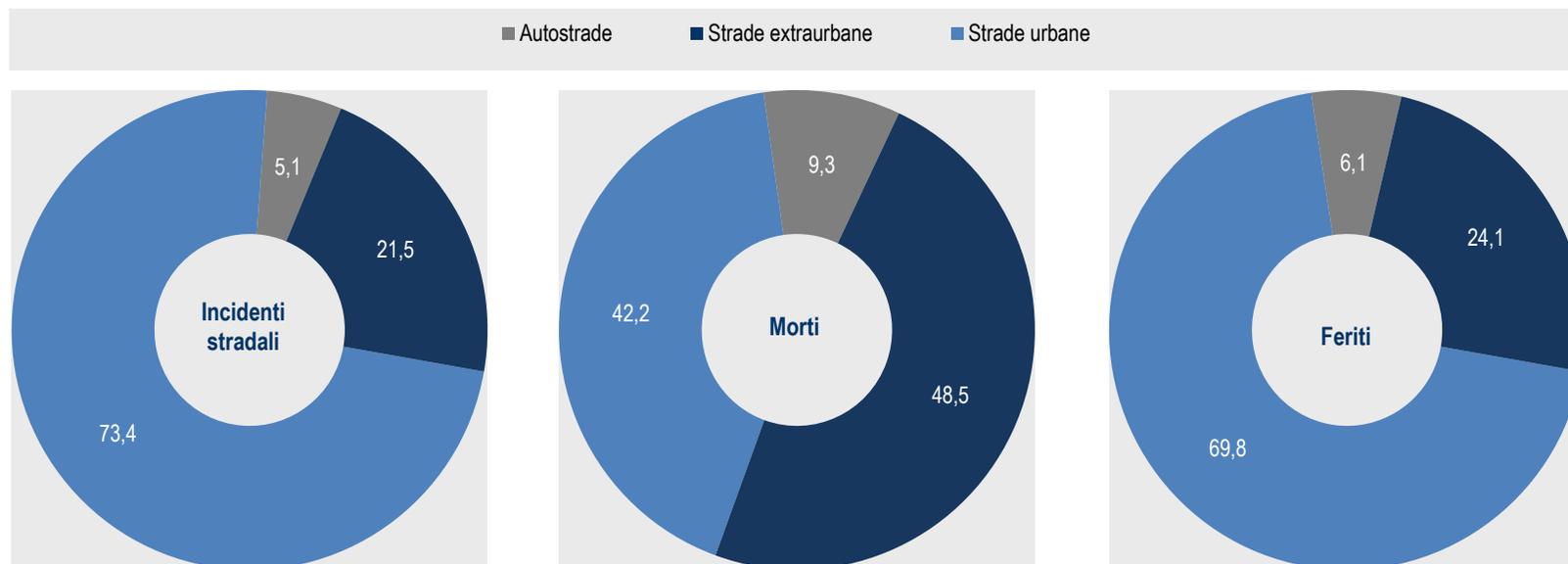
CATEGORIA DELLA STRADA	Incidenti			Morti			Feriti			Variazione % incidenti		Variazione % morti	
	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2019	2021	2022	2022/2021	2022/2019	2022/2019	2022/2021
Strade urbane (a)	127.000	110.952	121.818	1.331	1.264	1.333	168.794	142.729	155.934	9,8	-4,1	0,2	5,5
Autostrade e raccordi	9.076	7.631	8.375	310	246	295	15.009	12.023	13.579	9,7	-7,7	-4,8	19,9
Strade extraurbane (b)	36.107	33.292	35.696	1.532	1.365	1.531	57.581	49.976	53.962	7,2	-1,1	-0,1	12,2

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

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

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

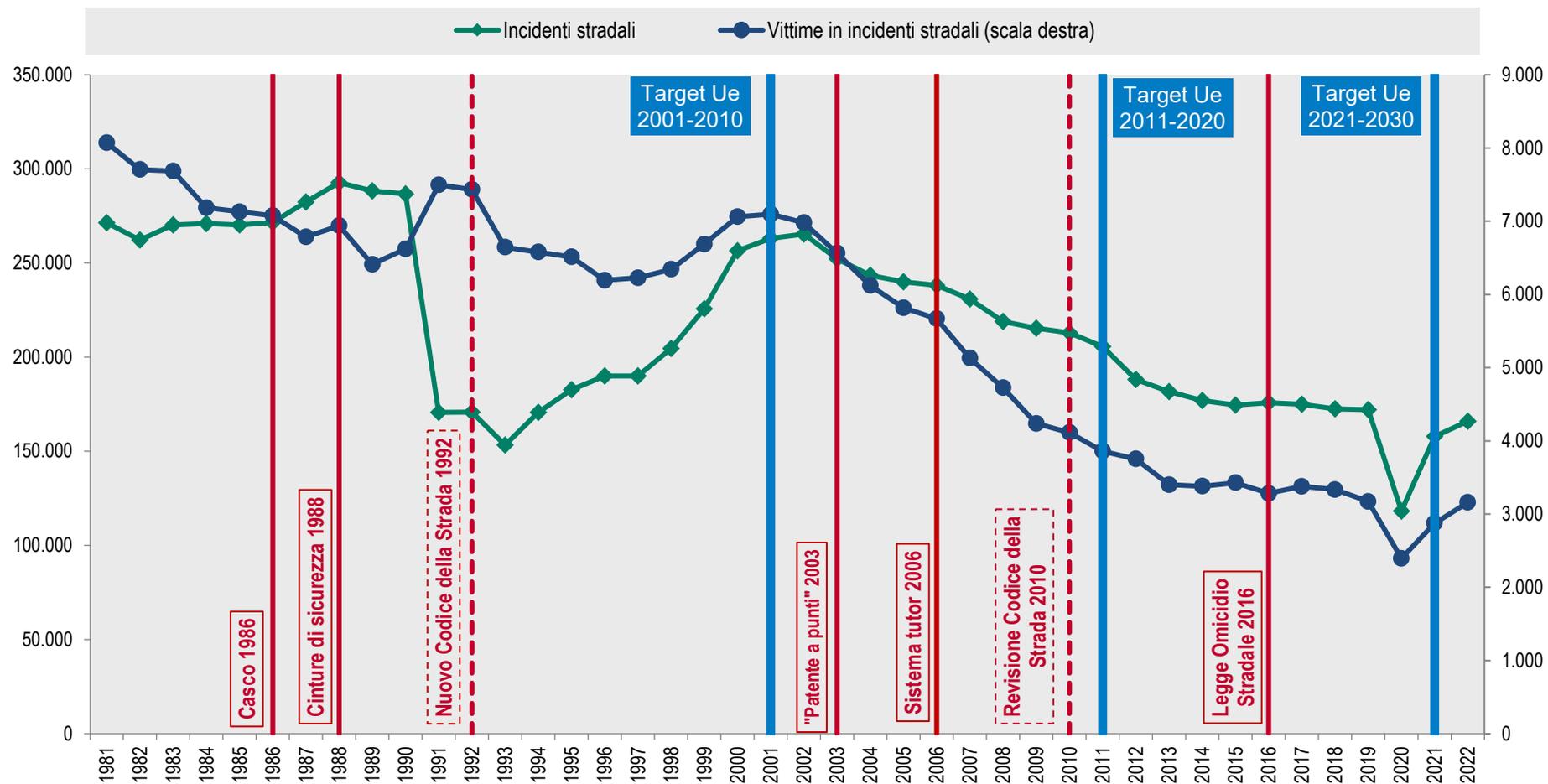
Figura 5 - Incidenti stradali, morti e feriti per categoria di strada (a). Anno 2022
(valori percentuali)



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

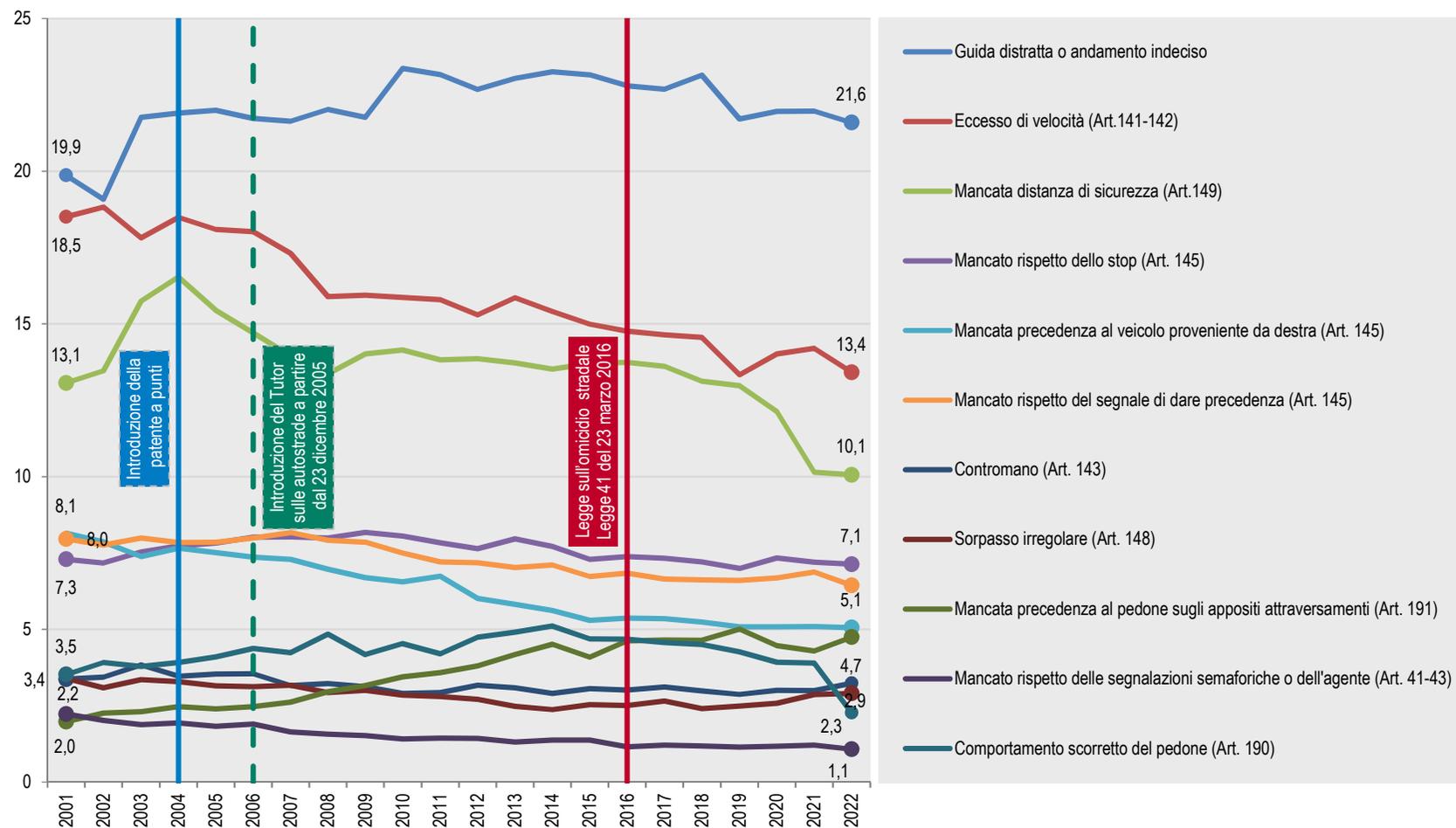
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

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

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

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

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

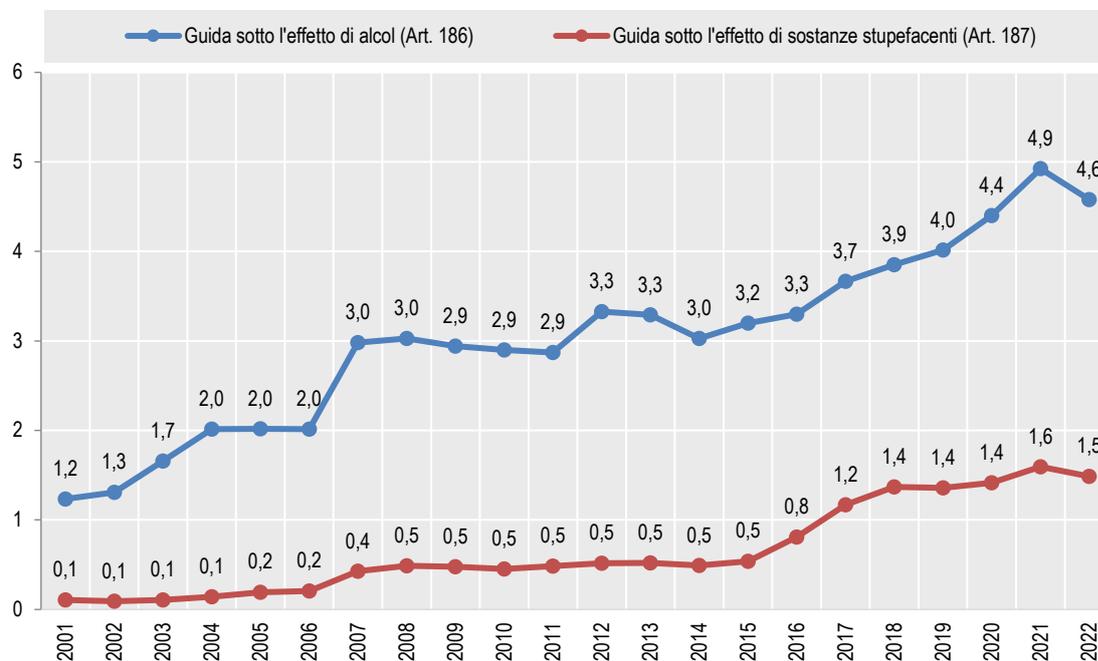


Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

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

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

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



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

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

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

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

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

Fonte:

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

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

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

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

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

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

Fonte:

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

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

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

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

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

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

Fonte:

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

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

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

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

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

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

Fonte:

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

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

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

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

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

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

Fonte:

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

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

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

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