

Gli incidenti stradali nell'area metropolitana di Bologna

ANNO 2018

Redazione a cura di:

Dott.ssa Giovanna De Novellis
Dott. Michele Giuliani
Dott.ssa Monica Mazzoni

**Osservatorio Incidenti Stradali – Ufficio di statistica
Città Metropolitana di Bologna**

https://www.cittametropolitana.bo.it/statistica/Osservatorio_incidenti_stradali

e-mail: statistica@cittametropolitana.bo.it

Le informazioni sono riferite alla rilevazione Istat Ctt.Inc degli incidenti stradali avvenuti nel corso del 2018, verbalizzati da un'autorità di polizia, verificatisi su un luogo di pubblica circolazione e che hanno causato lesioni alle persone (morti entro i 30 giorni o feriti). Gli incidenti stradali con soli danni ai veicoli o quelli nei quali non sono intervenute le Forze dell'Ordine non sono oggetto della presente raccolta. Si ringraziano tutte le Forze dell'Ordine – Carabinieri, Polizie Municipali e Polizia Stradale – che con l'invio periodico dei dati ci hanno permesso di conoscere e di approfondire il fenomeno incidentalità stradale nel territorio metropolitano bolognese.

L' Osservatorio dell'incidentalità nasce dalla sottoscrizione di una convenzione con l'Istituto Nazionale di Statistica, successivamente ricompreso nel progetto di monitoraggio degli incidenti stradali concordato tra Istat e Regione Emilia-Romagna, nell'ambito di un protocollo di intesa nazionale. Impegna la Città Metropolitana alla raccolta, al controllo e all'informatizzazione del dato con costituzione di una banca dati regionali trasmessa a Istat periodicamente. L'Osservatorio lavora in collaborazione col Settore Viabilità della Città metropolitana fornendo strumenti integrativi che consentono di pianificare manutenzioni e politiche di sicurezza stradale.

L'uso di dati e analisi elaborati nel presente rapporto è consentito con la citazione della fonte.

Indice

6. Incidenti stradali, morti e feriti nella Città metropolitana di Bologna - Anni 2009-2018
7. Obiettivo futuro - Anni 2001-2020 e Costo sociale - Anni 2009-2018
8. Incidenti per tipologia di veicolo - Anni 2013 – 2018
9. Morti e feriti per tipologia di veicolo ed utente della strada. Anni 2010-2018
10. Feriti per sesso e classe d'età – Anni 2012-2018
11. Morti per sesso e classe d'età – Anni 2012-2018
12. Feriti fra gli utenti vulnerabili in serie storica e classe di età – Anni 2013-2018
13. Morti fra gli utenti vulnerabili in serie storica e classe di età – Anni 2013-2018
14. Tipologie di incidenti e comportamenti a rischio - Anno 2018
15. Circostanze presunte degli incidenti mortali - Anno 2018
16. Incidenti stradali, morti e feriti per mese e giorno della settimana - Anno 2018
17. Incidenti stradali, morti e feriti per giorno della settimana e ora - Anno 2018
18. Incidenti stradali, morti e feriti per tipo di strada e ambito di circolazione - Anno 2018
19. Incidenti stradali, morti e feriti sulle strade provinciali e statali - Anno 2018
20. Incidenti stradali, morti, feriti, tasso di incidentalità e costo sociale pro capite per Comune (escluse autostrade, tangenziali, raccordi) - Anno 2018
21. Mappa del costo sociale per abitante e degli incidenti stradali per 1.000 abitanti (escluse autostrade/tangenziali raccordi) - Anno 2018
22. Confronto incidenti stradali e indice di mortalità nel Comune di Bologna, Città metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Italia - Anni 2009-2018
23. Approfondimento sull'incidentalità stradale nel comune di Bologna - Anno 2018
24. Incidenti stradali, morti, feriti e costo sociale nel Comune di Bologna - Anni 2009-2018
25. Parco veicolare e modalità di accadimento dell'incidente. Comune di Bologna - Anni 2009-2018
26. Morti e feriti per tipologia di veicolo ed utente della strada. Comune di Bologna – Anni 2012-2018
27. Morti e feriti per classe di età e sesso. Comune di Bologna – Anni 2012-2018
28. Incidenti stradali, morti e feriti per mese, giorno della settimana e ora. Comune di Bologna - Anno 2018
29. Incidenti stradali, morti e feriti per tipo di strada. Comune di Bologna – Anno 2018

Dati interattivi link: https://www.cittametropolitana.bo.it/statistica/Osservatorio_incidenti_stradali

<http://statistica.comune.bologna.it/atlantemetropolitano/mobilita/incidenti-stradali>

Glossario

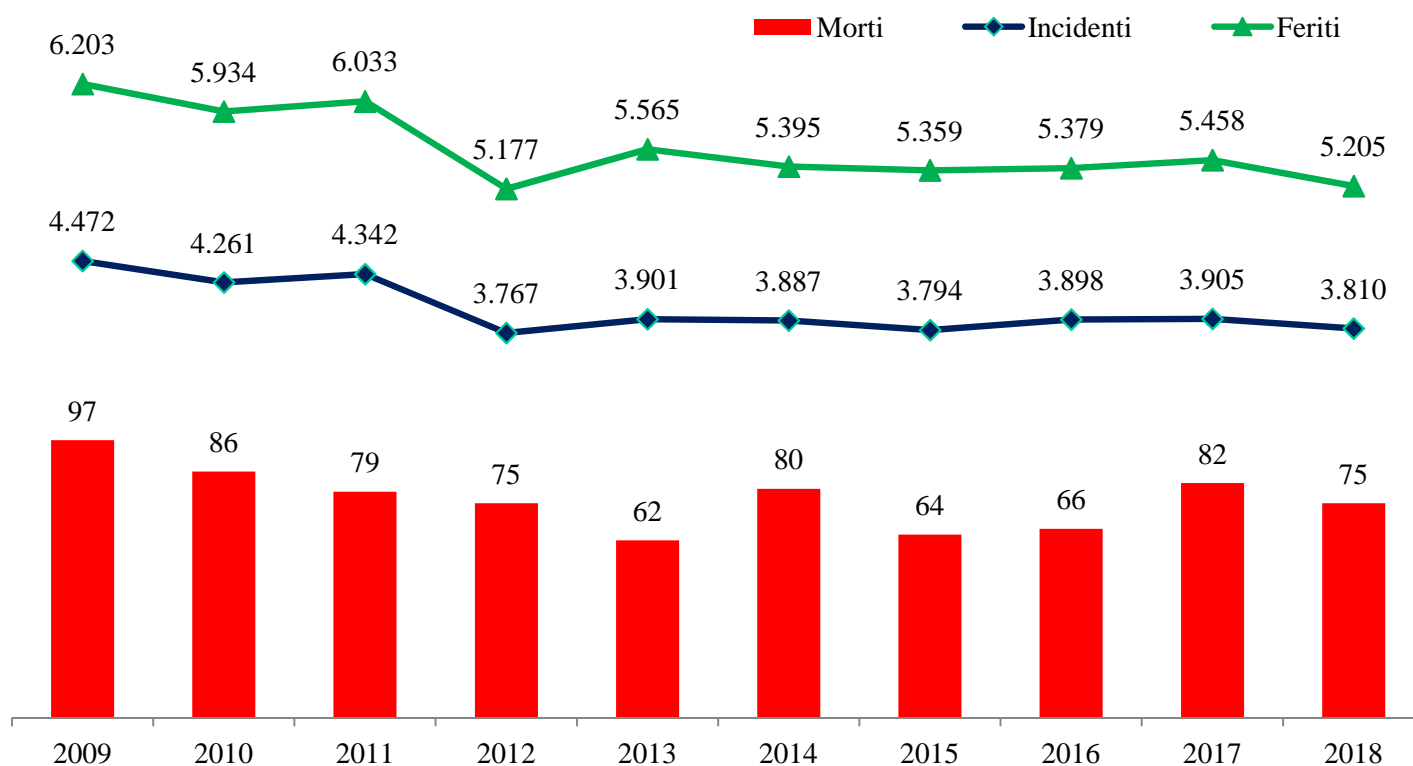
- ❑ **Incidente stradale:** incidente su strada aperta alla pubblica circolazione in seguito al quale una o più persone sono rimaste ferite o uccise e dove almeno un veicolo è rimasto coinvolto.
- ❑ **Feriti:** persone che hanno subito lesioni, di qualsiasi gravità, a seguito dell'incidente.
- ❑ **Morti:** persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o decedute dal 2° al 30° giorno a partire dal giorno dell'incidente.
- ❑ **Indice di infortunio:** numero di morti e feriti ogni 100 incidenti: $(M+F)/I*100$.
- ❑ **Indice di lesività:** numero di feriti ogni 100 incidenti: $(F/I)*100$.
- ❑ **Indice di mortalità:** numero di morti ogni 100 incidenti: $(M/I)*100$.
- ❑ **Tasso di incidentalità stradale:** numero di incidenti stradali per mille abitanti
- ❑ **Tasso di mortalità stradale:** numero di morti per incidente stradale per mille abitanti
- ❑ **Costo sociale:** è una stima del danno economico subito dal singolo cittadino e dalla collettività a causa di un sinistro per danni alle persone, ai veicoli e all'ambiente. Il costo sociale medio annuo è valutato attraverso la seguente formula: $((n^{\circ} \text{ morti} * \text{€}1.503.990) + (n^{\circ} \text{ feriti} * \text{€}42.219) + (n^{\circ} \text{ incidenti} * \text{€}10.986))$. I parametri medi di riferimento sono stati fissati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – D.D. 189 del 24/09/2012.
- ❑ **Parco veicolare:** consistenza (o parco) dei veicoli secondo la provincia di residenza del proprietario e la categoria dei veicoli (autovetture, autocarri, autobus, trattrici, motrici, motoveicoli, ecc.). E' determinata in base alle risultanze del Pubblico Registro Automobilistico, conteggiando i veicoli iscritti e non radiati, meno quelli che risultano confiscati o per i quali è stata annotata la perdita di possesso.
- ❑ **Utenti deboli:** pedoni e ciclisti
- ❑ **Utenti vulnerabili per ruolo:** pedoni , ciclisti, ciclomotoristi, motociclisti

Gli incidenti stradali nella Città metropolitana di Bologna nel 2018 in 10 punti:

- Nell'area metropolitana di Bologna si sono verificati 3.810 incidenti stradali con infortunati, 95 in meno rispetto a quelli rilevati nel 2017 (-2,4% rispetto al 2017), in media 10,4 incidenti al giorno. Nell'ultimo decennio il calo deciso si osserva fino al 2012, dopo di che l'incidentalità tende ad essere stazionaria con modeste diminuzioni o aumenti da un anno all'altro.
- Le persone decedute sono 75, rispetto al 2017 sono 7 individui in meno e l'85,3% è di sesso maschile. Rispetto a dieci anni fa, anche la mortalità ha registrato un trend progressivamente in diminuzione fino al 2013, per poi avere andamenti alterni tra un anno e l'altro, senza però mai raggiungere la numerosità dell'inizio periodo. C'è ancora uno scostamento dall'obiettivo europeo che prevedeva il dimezzamento dei morti dall'anno 2010 al 2020 e che nel nostro territorio avrebbe significato registrare nel 2018 al massimo 52 decessi.
- Le persone che hanno riportato lesioni sono 5.205, con una rilevante diminuzione pari a 253 unità, il 4,6% in meno del precedente anno; il 64,7% sono maschi. Alla decisa diminuzione osservata dall'anno 2009 al 2012 si osserva un andamento più stazionario dal 2013 al 2017 ed il positivo calo dell'ultimo anno.
- Il costo sociale sostenuto dalla collettività a causa della morte o del ferimento di persone in seguito ad un incidente è stato quantificato in € 374.405.805, con un decremento nell'ultimo anno del 5,6%, che equivale ad un costo per ogni residente nell'area metropolitana pari a € 369,62.
- I veicoli coinvolti in incidente sono 7.145, 347 in meno del 2017 e di questi il 63,2% sono rappresentati dalle autovetture, il 12,5% da motocicli, il 9,4% da autocarri-autotreni-motrici.
- I ciclisti feriti sono 446 e quelli deceduti 6 e diminuiscono rispettivamente di 17 e 3 unità; i pedoni feriti sono 510, 48 in più rispetto al 2017, quelli deceduti sono 23, 4 in più del precedente anno.
- Le età comprese tra i 18 ed i 29 anni rappresentano il 24,3% delle persone ferite ed il 20% dei decessi, mentre le persone con più di 74 anni concentrano il 30,7% della mortalità ed il 6,7% della lesività.
- Il 72,4% degli incidenti avviene in un contesto urbano, due terzi dei quali su tratti di strada rettilinea, il 18,9% in extra-urbano ed il rimanente su autostrada o tangenziale. Incrocio-rotatoria-intersezione, in ambito urbano ed extra-urbano, sono il luogo dove avvengono il 40,3% degli incidenti.
- Le strade provinciali con un numero maggiore di incidenti sono la SP 569 Di Vignola e la SP 4 Galliera, rispettivamente 67 e 48 sinistri; la SS 64 "Porrettana" è il luogo dove si sono verificati più decessi, pari a 5.
- Il tamponamento rappresenta la modalità maggiormente ricorrente nei sinistri, il 21,4% degli incidenti, mentre è l'investimento di pedone che raccoglie la parte più consistente della mortalità, pari al 29,3%.

Incidenti stradali, morti e feriti nella Città metropolitana di Bologna. Anni 2009-2018

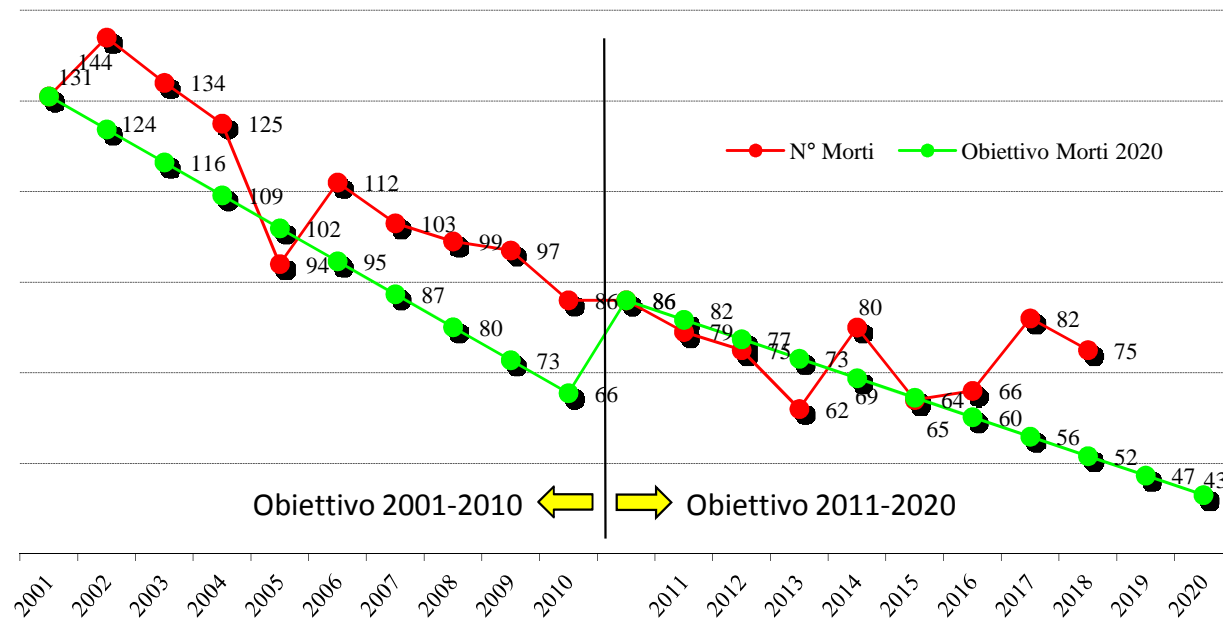
Nell'area bolognese, nell'anno 2018, si sono verificati **3.810** incidenti stradali con infortunati che hanno causato **5.205** feriti e **75** morti; mediamente poco più di 10 incidenti stradali con 14 feriti al giorno ed un decesso ogni 4,9 giorni. Rispetto al 2017 si registra una diminuzione del numero di sinistri pari al 2,4%, dei feriti del 4,6% e del numero dei morti di 7 unità rispetto al 2017.



Nota: Si fa presente che le informazioni statistiche relative all'incidente avvenuto il 6 Agosto 2018 a Bologna, tengono in considerazione soltanto i soggetti direttamente coinvolti nello scontro (2 morti, 4 feriti); a causa della successiva deflagrazione, hanno però subito lesioni fisiche numerose altre persone le quali, pur trovandosi a distanza dal luogo dell'incidente, sono state tuttavia investite dalla intensa ondata di calore che ne è seguita, per un numero di feriti che, complessivamente, ammonta a 142.

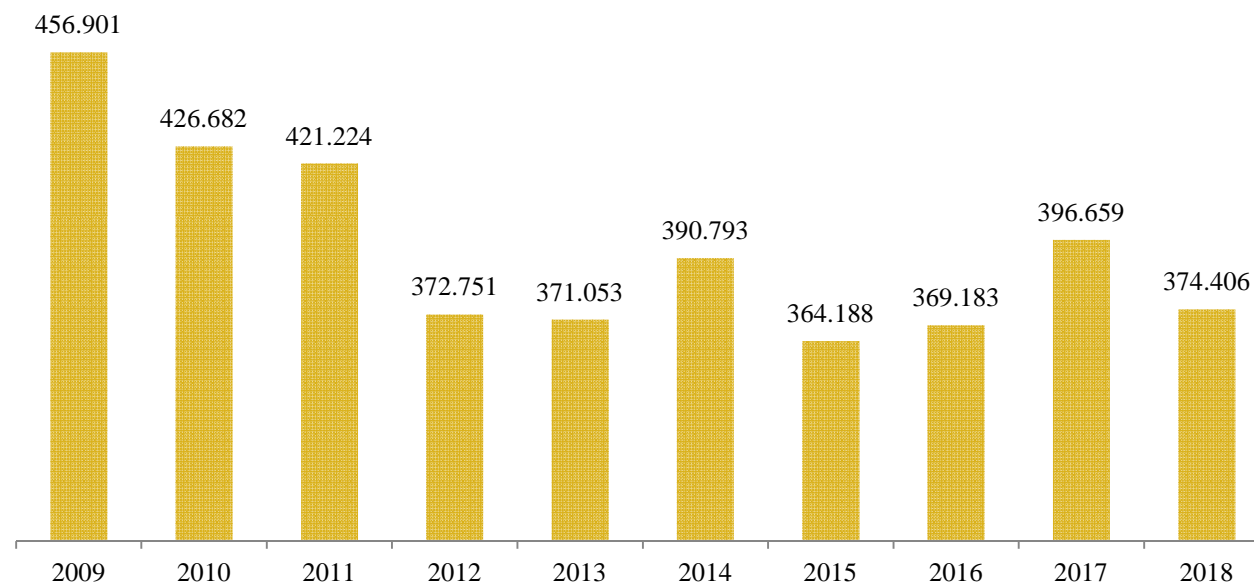
Obiettivo futuro - Anni: 2001-2010 e 2010-2020

Nel periodo 2001-2010 la Commissione Europea ha fissato l'obiettivo di dimezzare il numero dei morti per incidente stradale: tale traguardo non è stato raggiunto nel territorio bolognese avendo avuto una riduzione della mortalità pari al 34,4% anziché del 50%; la Commissione ha riproposto l'obiettivo anche nel decennio 2010-2020 e questo significherebbe, per la Città metropolitana di Bologna, avere al massimo 43 decessi annui entro il 2020. Nel 2018 con i 75 morti registrati, l'andamento si discosta dall'obiettivo che per tale anno auspicava al massimo 52 decessi.



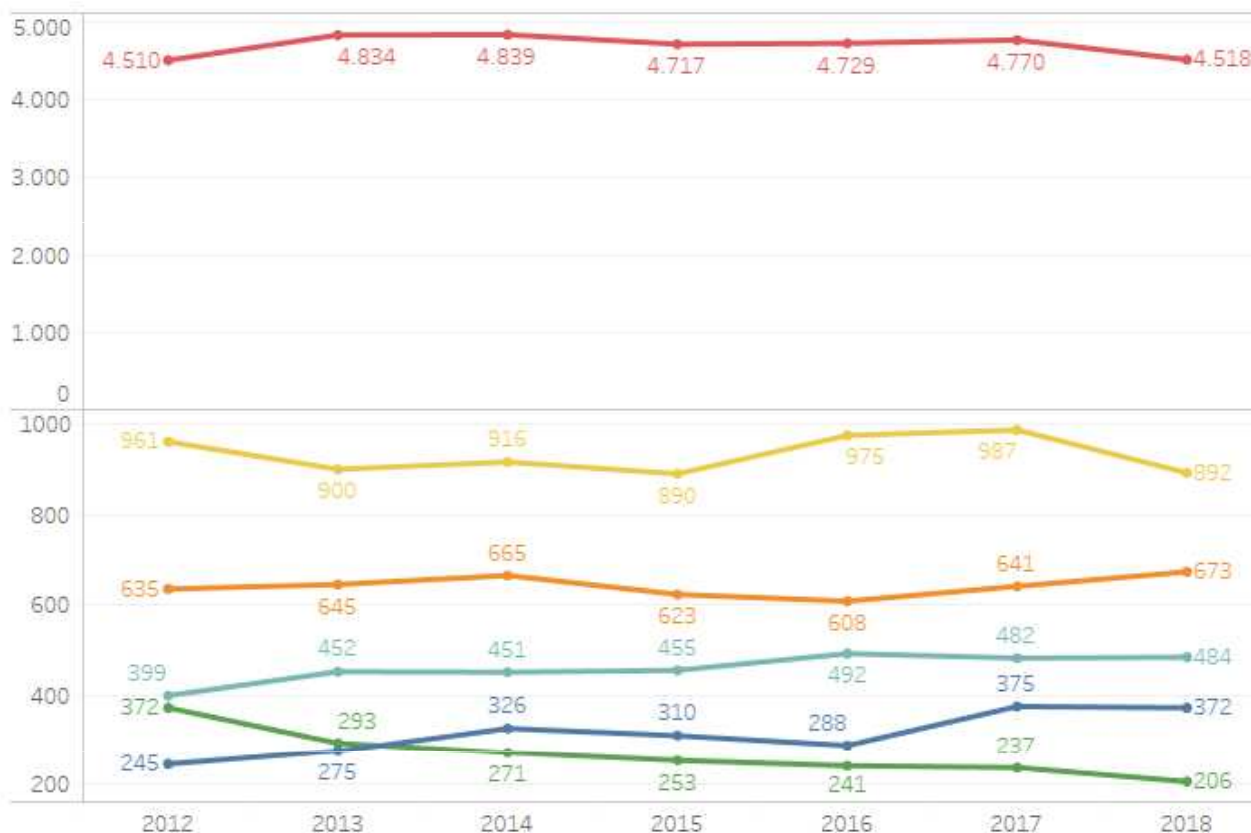
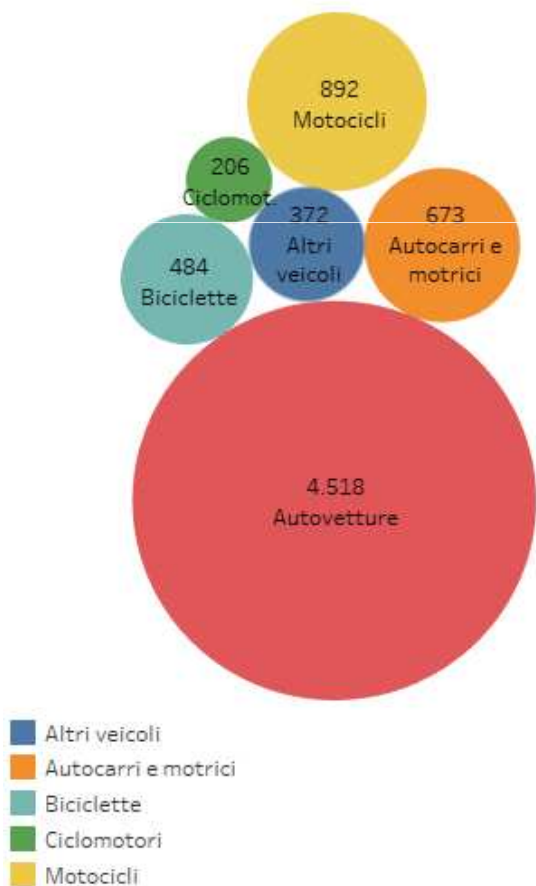
Costo sociale (migliaia di euro) - Anni: 2009-2018

Nel 2018 il costo sociale sostenuto dalla collettività metropolitana a causa della morte o del ferimento delle persone in seguito ad un incidente stradale è stato pari a oltre 374 milioni di euro, in diminuzione rispetto all'anno precedente del 5,6%. Nel decennio 2009-2018 il costo sociale è diminuito del 18%.



Incidenti per tipologia di veicolo. Anni 2013 – 2018

I veicoli coinvolti in incidente sono 7.145, 347 in meno del 2017 e di questi il 63,2% sono rappresentati dalle autovetture, il 12,5% da motocicli, il 9,4% da autocarri-autotreni-motrici. Dal 2013 al 2018, solo i ciclomotori coinvolti sono costantemente in calo.

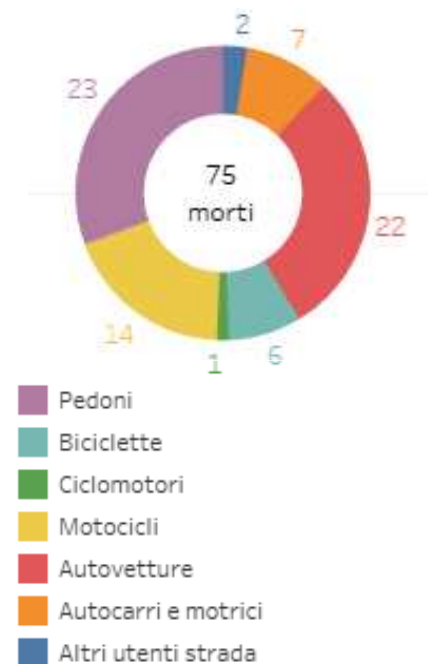
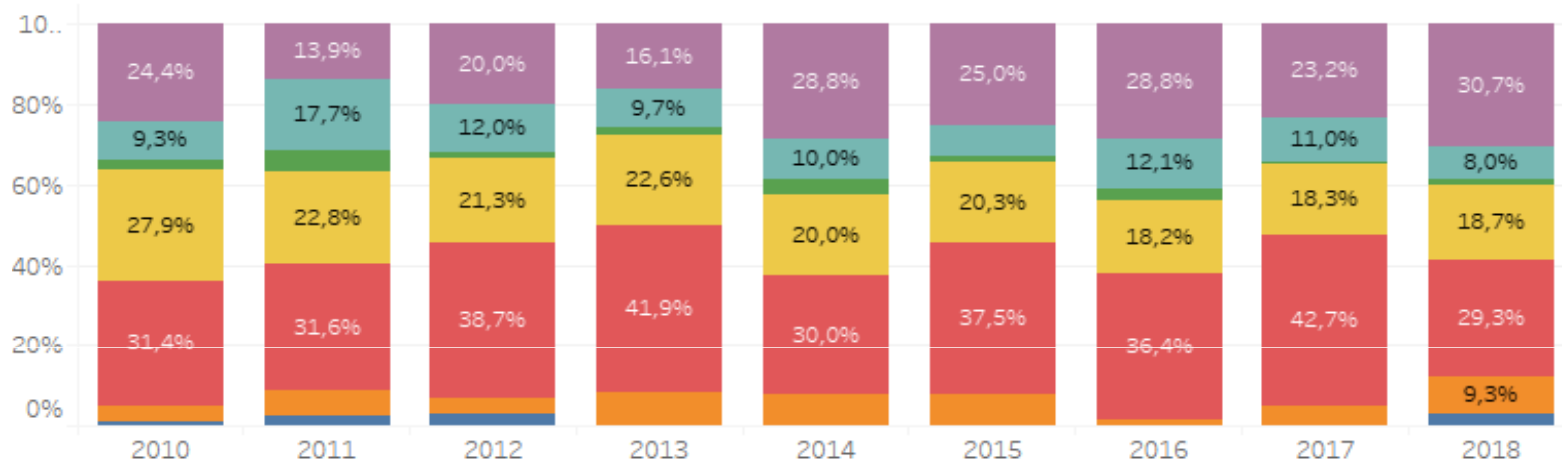


Numero di veicoli coinvolti e variazione dall'anno precedente

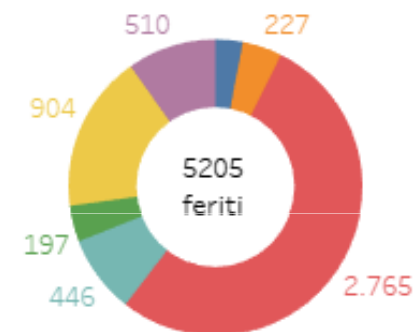
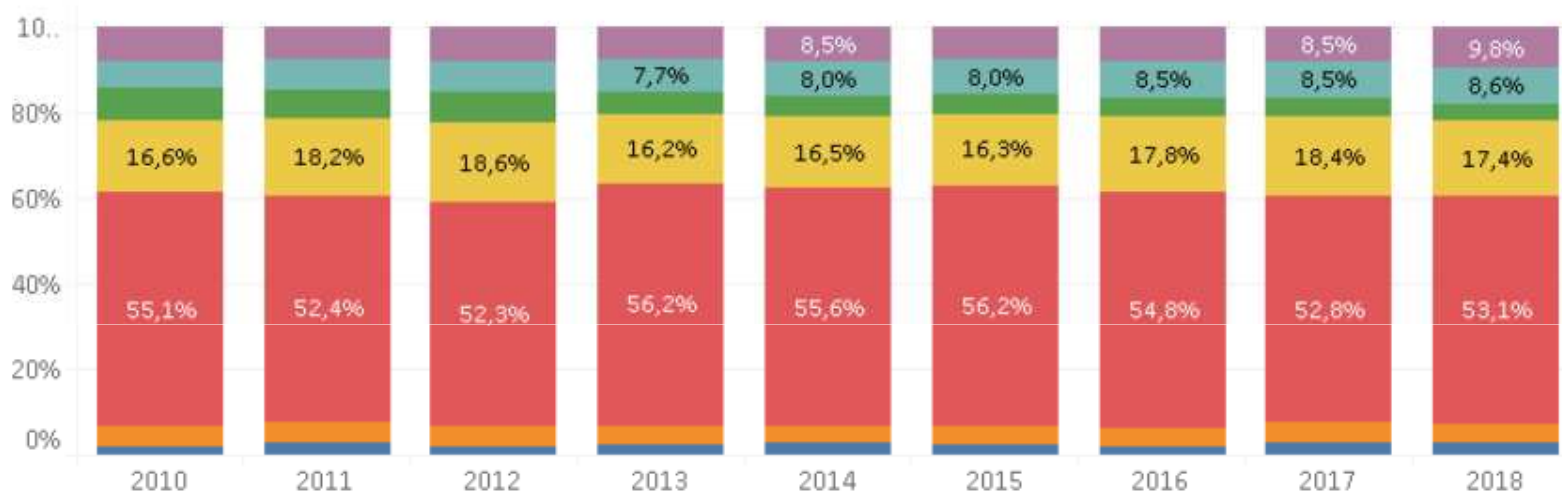
	2013		2014		2015		2016		2017		2018	
Biciclette	452	▲	451	▼	455	▲	492	▲	482	▼	484	▲
Ciclomotori	293	▼	271	▼	253	▼	241	▼	237	▼	206	▼
Motocicli	900	▼	916	▲	890	▼	975	▲	987	▲	892	▼
Autovetture	4.834	▲	4.839	▲	4.717	▼	4.729	▲	4.770	▲	4.518	▼
Autocarri e mot..	645	▲	665	▲	623	▼	608	▼	641	▲	673	▲
Altri veicoli	275	▲	326	▲	310	▼	288	▼	375	▲	372	▼

Morti e feriti per tipologia di veicolo ed utente della strada - Anni 2010-2018

Morti



Feriti



Tra le 75 persone decedute in incidente stradale nel 2018, il 29,3% è a bordo di auto ed il 30,7% sono pedoni, categoria che nell'ultimo quadriennio è rappresentata sempre al di sopra del 20%. Rilevante è anche la quota di motociclisti deceduti, pari al 18,7%, mentre i ciclisti sono l'8% ed i camionisti il 9,3%. Tra coloro che utilizzano ciclomotori, nell'ultimo anno, si è verificato un decesso, l'1,3%.

Tra i 5.205 feriti, oltre il 53% è un automobilista, o passeggero di auto; i motociclisti rappresentano il 17,4% dei feriti, percentuale abbastanza stabile nella serie di anni rappresentati.

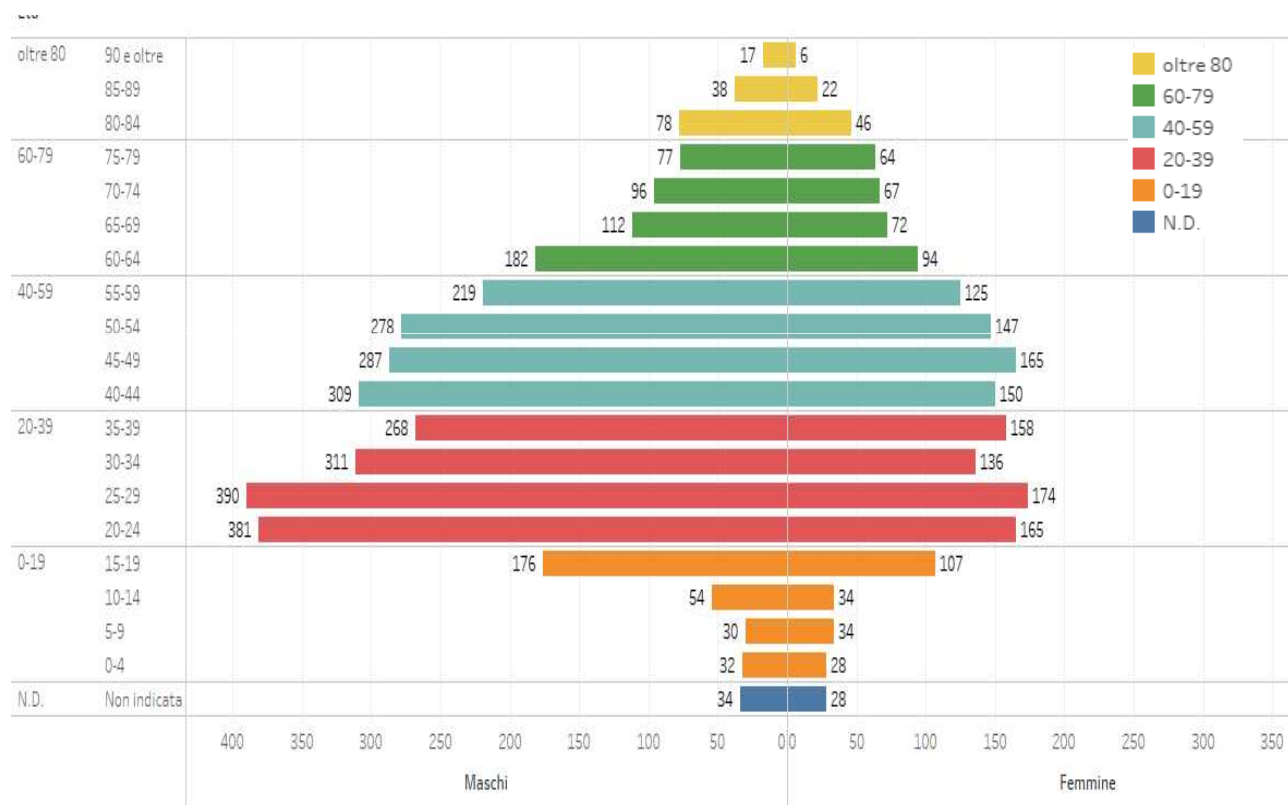
Feriti per sesso e classe d'età – Anni 2012-2018

Dall'osservazione del numero di feriti per sesso e raggruppamento di età, notiamo che la fascia di età compresa tra i 20 ed i 39 anni è quella più coinvolta dall'incidentalità stradale, non solo nell'ultimo anno, ma anche in quelli precedenti.

Per quanto riguarda l'analisi per genere, le femmine sono rappresentate in misura nettamente minore rispetto ai maschi in ogni classe di età.

Rispetto alla serie storica, è da rilevare la consistente numerosità dei feriti nella classe di età con più di 80 anni, soprattutto di sesso maschile.

Piramide per età dei feriti. Anno 2018

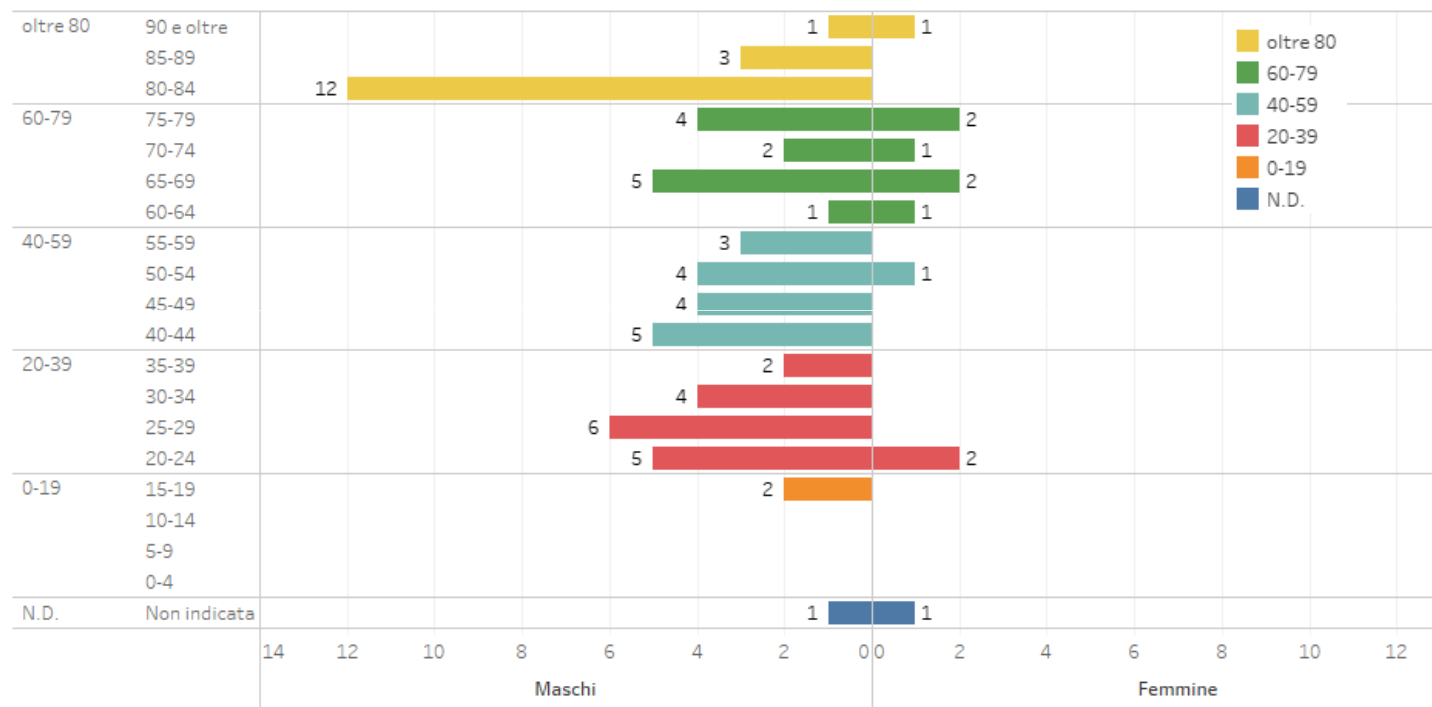


	Maschi							Femmine						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0-19	291	321	332	307	292	334	292	198	222	245	203	194	200	203
20-39	1.369	1.349	1.233	1.257	1.335	1.294	1.350	765	854	807	747	747	756	633
40-59	937	1.064	1.078	1.112	1.106	1.197	1.093	574	640	682	673	683	619	587
60-79	384	408	430	463	478	444	467	252	277	303	294	287	285	297
oltre 80	91	107	101	117	120	132	133	50	62	63	67	55	85	74
N.D.	42	45	53	61	47	61	34	36	47	56	52	35	51	28
Totale	3.114	3.294	3.227	3.317	3.378	3.462	3.369	1.875	2.102	2.156	2.036	2.001	1.996	1.822

Morti per sesso e classe d'età – Anni 2012-2018

Il numero dei decessi, dal punto di vista statistico, è esiguo per poterne estrapolare un comportamento legato a caratteristiche demografiche. Le diverse macro classi di età evidenziate per gli anni dal 2012 al 2018, mostrano una mortalità distribuita in modo omogeneo nei raggruppamenti con età superiori ai 20 anni, ad eccezione degli oltre ottantenni. In ogni classe di età, le femmine sono rappresentate in misura minore rispetto ai maschi.

Piramide per età dei morti. Anno 2018

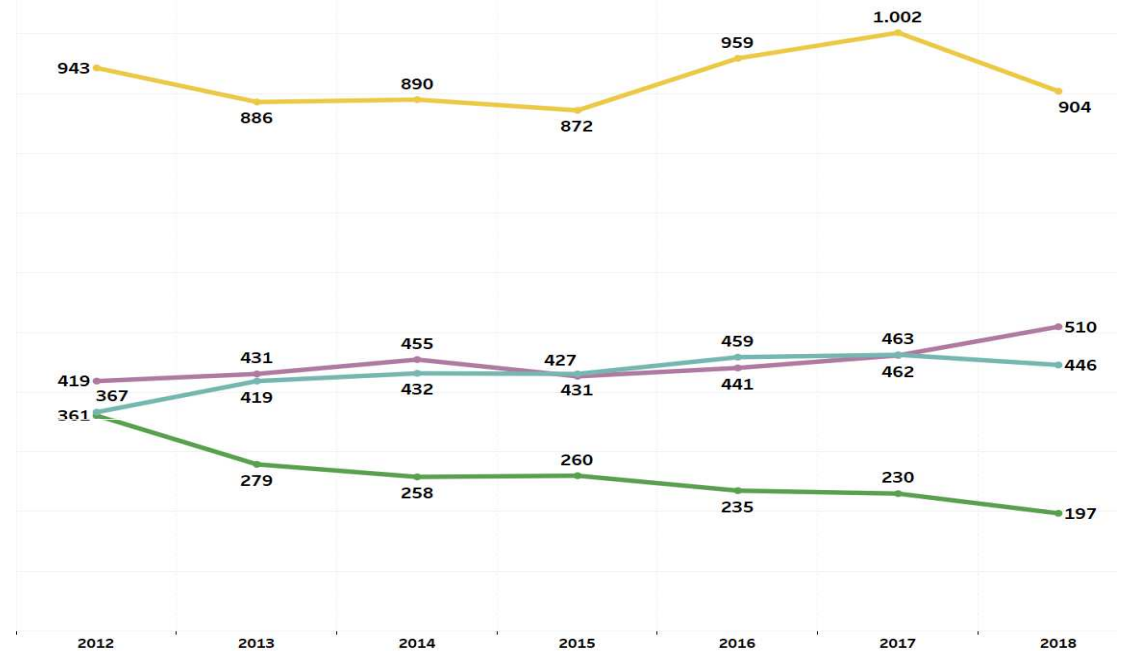


	Maschi							Femmine						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0-19	3	1	2	2	4	3	2	0	0	1	1	1	0	0
20-39	13	13	13	9	12	14	17	2	4	4	6	5	7	2
40-59	8	15	16	14	15	14	16	1	3	6	3	2	4	1
60-79	20	14	13	16	9	13	12	7	2	3	4	1	10	6
oltre 80	13	7	17	7	17	13	16	3	2	5	2	0	4	1
N.D.	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Totale	58	50	61	48	57	57	64	13	11	19	16	9	25	11

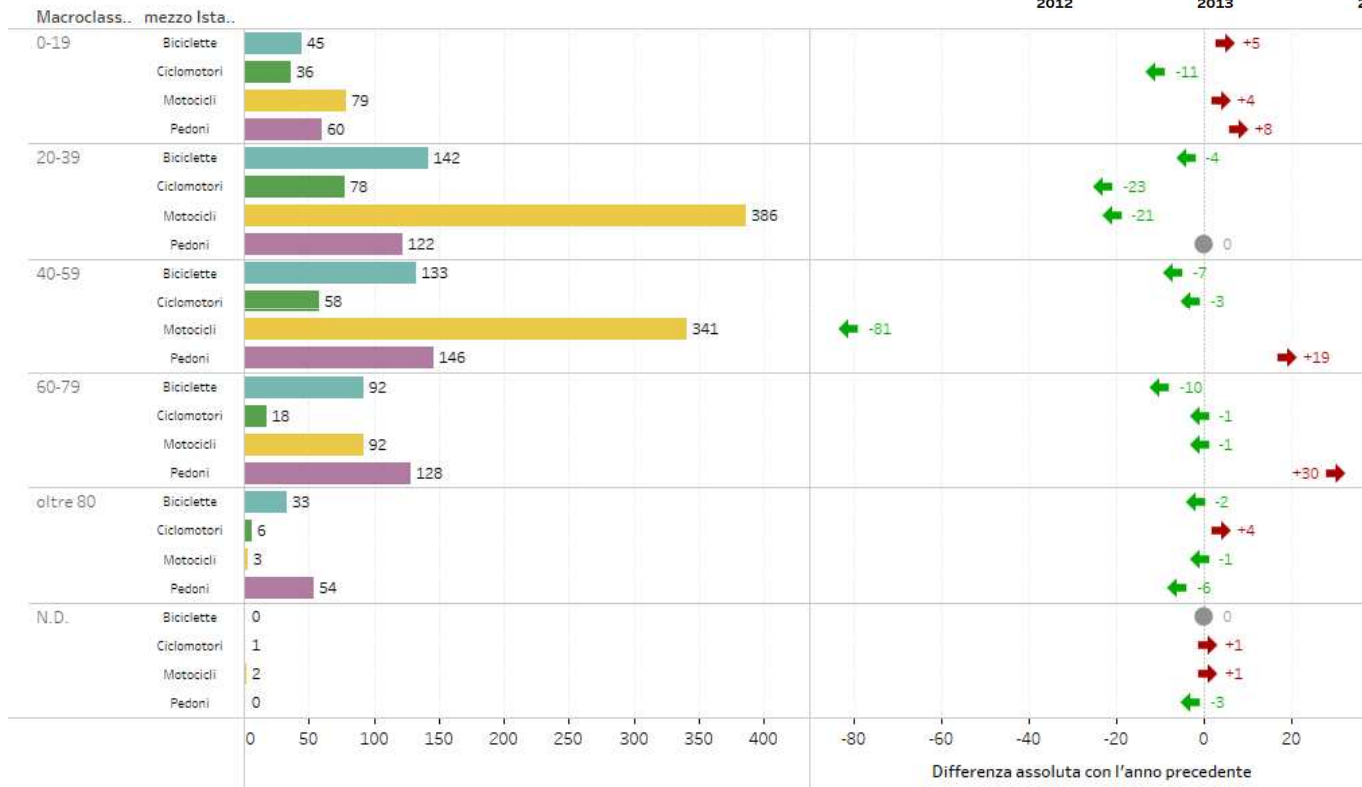
Feriti fra gli utenti vulnerabili in serie storica e per classe di età – Anni 2012-2018

Ponendo una particolare attenzione agli utenti vulnerabili secondo il ruolo che essi hanno avuto nell'incidente, ovvero conducenti o passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni, questi nel 2018 rappresentano il 39,5% dei feriti. Da osservare l'importante presenza di feriti motociclisti, anche se nell'ultimo anno sono diminuiti. La fascia di età che rappresenta la parte più consistente di tali feriti va dai 25 ai 54 anni.

I feriti pedoni e ciclisti sono numericamente abbastanza stabili negli anni e nell'ultimo anno rispettivamente pari a 510 e 446 feriti. Infine i feriti tra i ciclomotoristi, evidenziano una progressiva diminuzione negli ultimi anni e la loro presenza è prevalentemente tra coloro che hanno tra i 20 ed i 39 anni.



Anno 2018



■ Pedoni
■ Biciclette
■ Ciclomotori
■ Motocicli

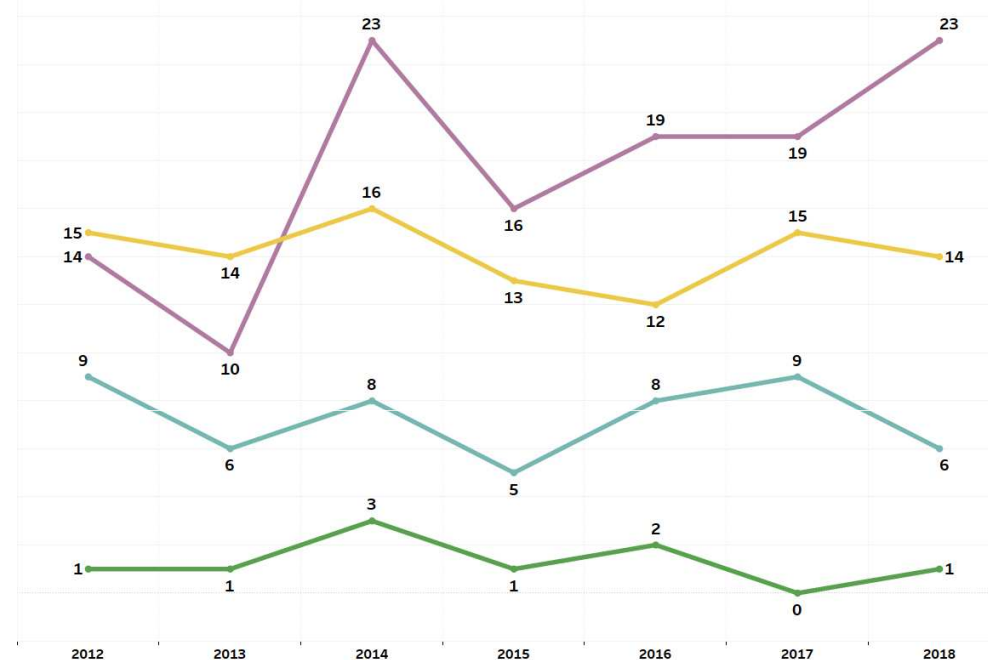
Morti fra gli utenti vulnerabili in serie storica e per classe di età – Anni 2013-2018

Osservando gli utenti vulnerabili sotto l'aspetto della mortalità, questi comprendono il 59% dei decessi e la categoria più rappresentata è quella dei pedoni, con 23 morti nell'ultimo anno, in aumento rispetto all'anno precedente. E' da rilevare che tali decessi avvengono soprattutto tra le persone anziane, con un'età superiore ai 70 anni.

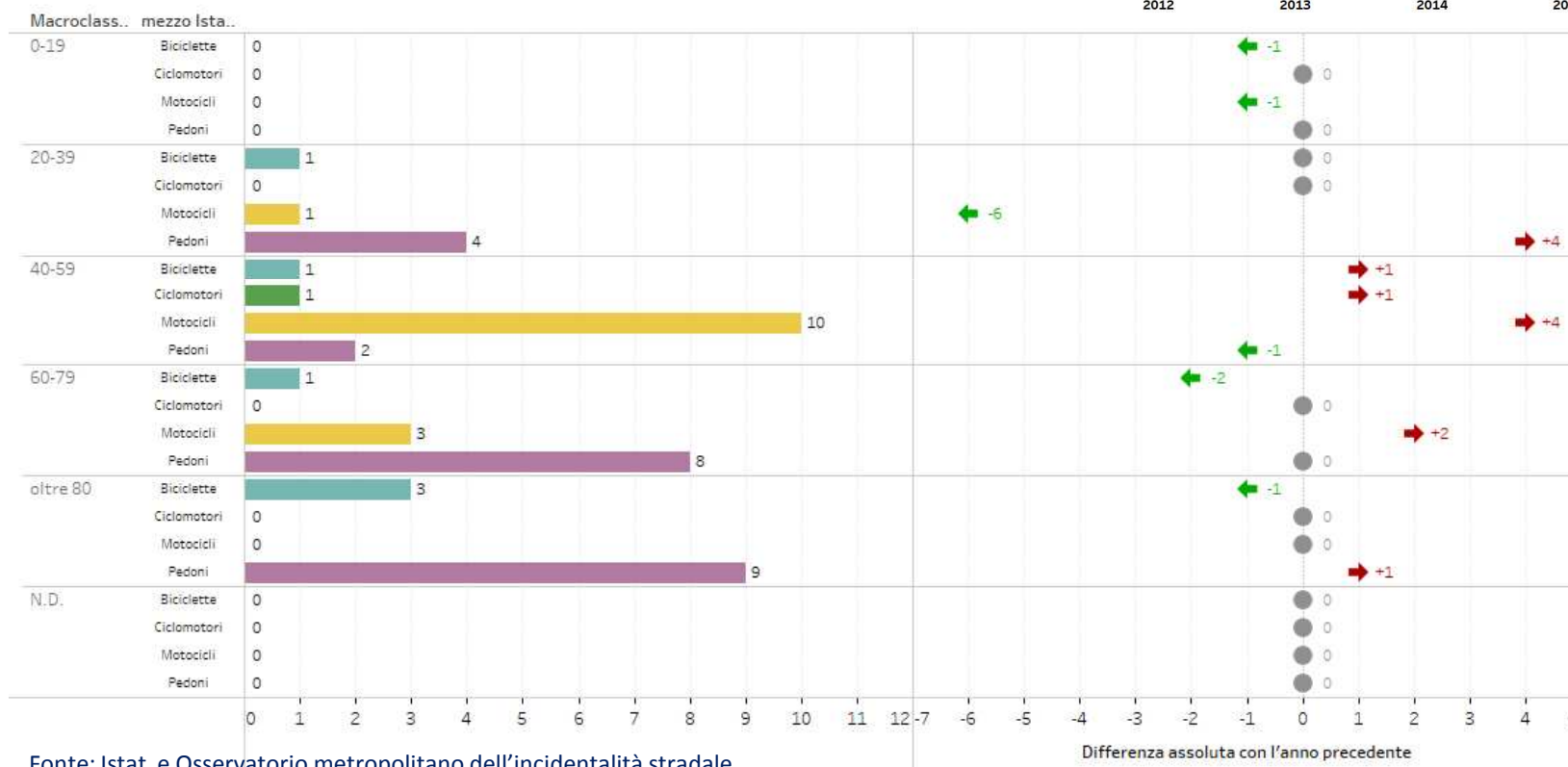
Altro dato rilevante è la numerosità dei motociclisti, nell'ultimo anno in diminuzione di una persona, e prevalentemente con deceduti tra i 40 ed i 59 anni.

I ciclisti deceduti sono 6, tre in meno rispetto al 2017 e, come per i pedoni, in prevalenza con età superiori ai 70 anni.

Negli ultimi anni sembrano essere meno esposti ad incidenti mortali i ciclomotoristi anche se nel 2018 hanno avuto un decesso.



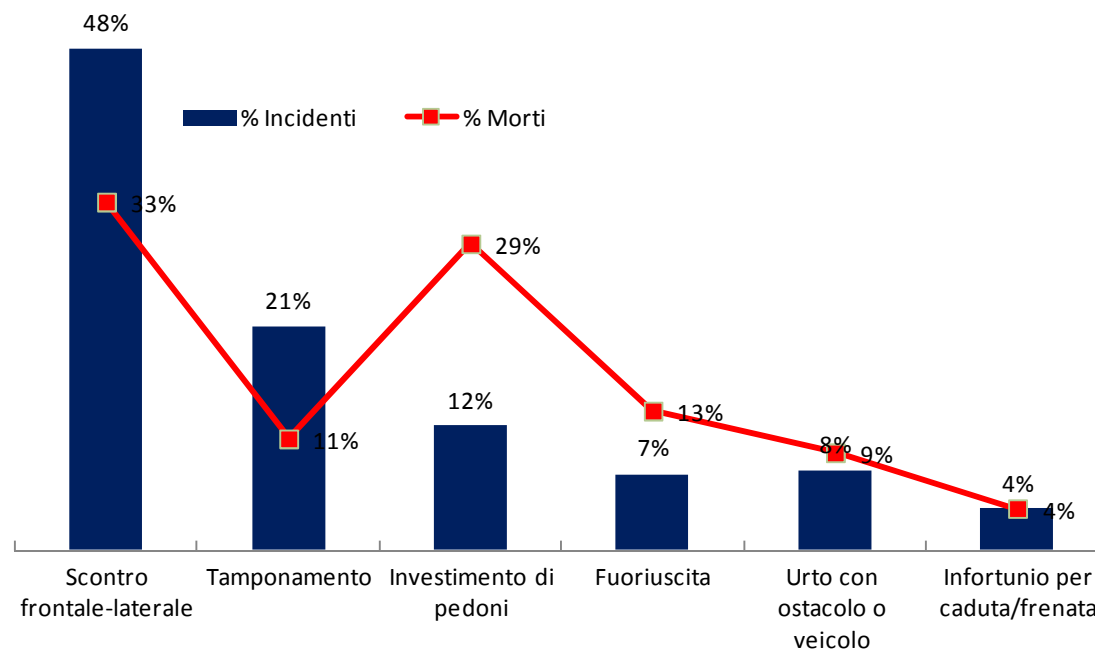
Anno 2018



Tipologie di incidenti e comportamenti a rischio - Anno 2018

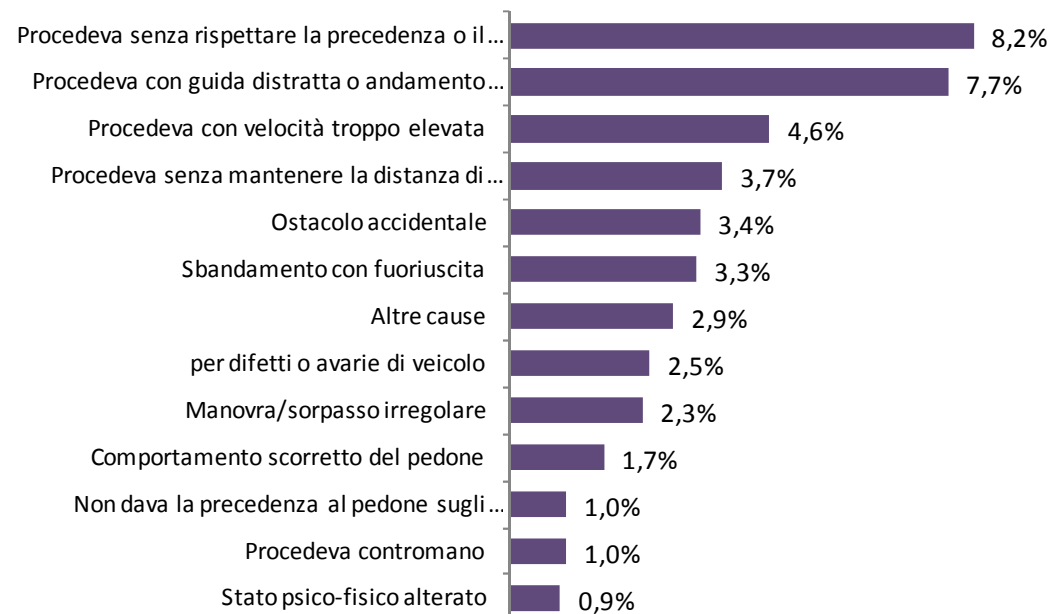
La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli e la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro: frontale, frontale-laterale e laterale (1.827 casi, 25 vittime e 2.586 feriti), seguita dal tamponamento (817 casi, 8 decessi e 1.287 persone ferite). La tipologia più pericolosa è l'investimento di pedone (4,9 decessi ogni 100 incidenti) seguono la fuoriuscita del veicolo (3,6) e l'urto con ostacolo o veicolo (2,4).

Investimenti di pedoni e fuoriuscite sono le modalità che procurano percentualmente una mortalità maggiore rispetto alla percentuale di incidenti avvenuti con la medesima tipologia.



A fronte dei 3.810 incidenti ritroviamo indicate 7.867 circostanze che nel 47% dei casi non segnalano particolari responsabilità dei conducenti o pedoni.

Nell'ambito dei comportamenti errati, le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo delle cause di natura imprecisata) sono: il mancato rispetto della precedenza o del semaforo, la guida distratta e il procedere con velocità troppo elevata. I tre gruppi costituiscono complessivamente il 20,5% dei casi.



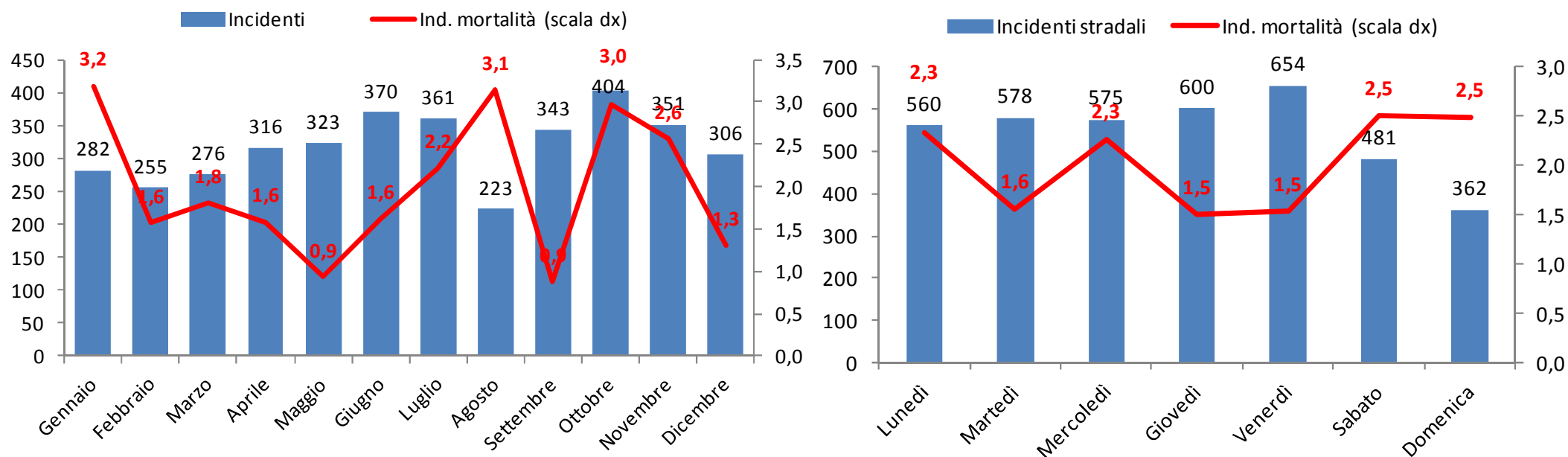
Circostanze presunte degli incidenti mortali - Anno 2018

Le circostanze indicate per i primi due veicoli, o veicolo e pedone, nei 73 incidenti mortali che hanno causato il decesso di 75 persone, indicano in prevalenza un andamento regolare per uno dei due veicoli coinvolti a cui si associano comportamenti diversificati per l'altro veicolo o pedone con cui è avvenuto lo scontro. La combinazione di alcune cause evidenzia pericolosità ad esempio nel caso in cui una delle due cause sia la guida distratta (14 incidenti mortali) o un comportamento irregolare del pedone (13 incidenti mortali).

Circostanza primo veicolo / Circostanza secondo veicolo	Caduta di persona da veicolo	Circostanza imprecisata	Comportam ento scorretto del pedone	Ostacolo accidentale o Veicolo fermo	Per difetti o avarie del veicolo	Per stato psicico fisico alterato	Guida distratta o andamento indeciso	Velocità troppo elevata	Contromano	Procedeva regolarmente	Senza mantenere la distanza di sicurezza/no n in prossimità del margine destro della carreggiata	Senza rispettare la precedenza o il semaforo	Sorpassava o svoltava irregolarmente	Totale
Caduta di persona da veicolo				3										3
Circostanza imprecisata		3	1							1				5
Comportamento scorretto del pedone														0
Ostacolo accidentale o Veicolo fermo														0
Per difetti o avarie del veicolo														0
Per stato psicico-fisico alterato										2				2
Guida distratta o andamento indeciso			4			3	2			3				12
Velocità troppo elevata		1	1	3				1		5				11
Contromano										2				2
Procedeva regolarmente	1	2	6	2				1	2	7	1	1	1	24
Senza mantenere la distanza di sicurezza/non in prossimità del margine destro della carreggiata											2			2
Senza rispettare la precedenza o il semaforo			5							3				8
Sorpassava o svoltava irregolarmente								1		3				4
Totale	1	10	13	8	0	3	2	3	2	26	3	1	1	73

Incidenti stradali, morti e feriti per mese e giorno della settimana - Anno 2018

Nel 2018, il maggior numero di incidenti si sono verificati nei mesi di ottobre e giugno, ma ad una più elevata incidentalità, non corrisponde la maggior mortalità, infatti l'indice di mortalità evidenzia che agosto, pur essendo il mese in cui si verificano meno incidenti, è quello che registra 3,1 morti ogni 100 incidenti. Venerdì è il giorno della settimana con un maggior numero d'incidenti, ma sabato e domenica sono i giorni nei quali è maggiore il tasso di mortalità: 2,5 morti ogni 100 incidenti.

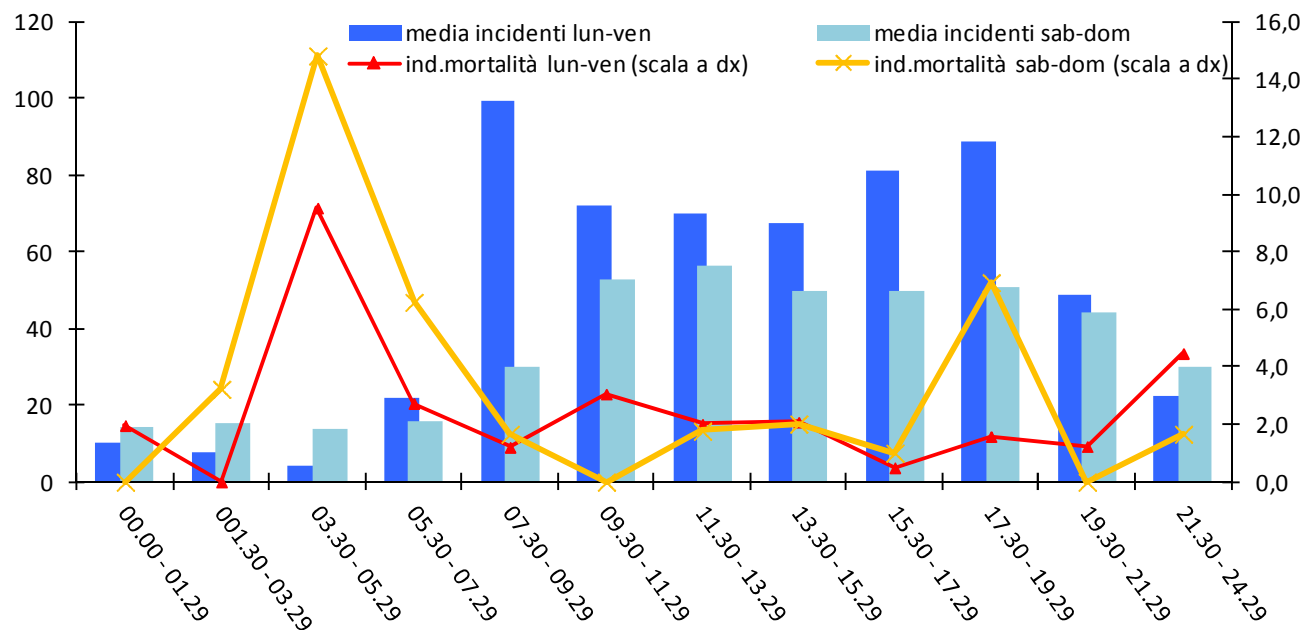
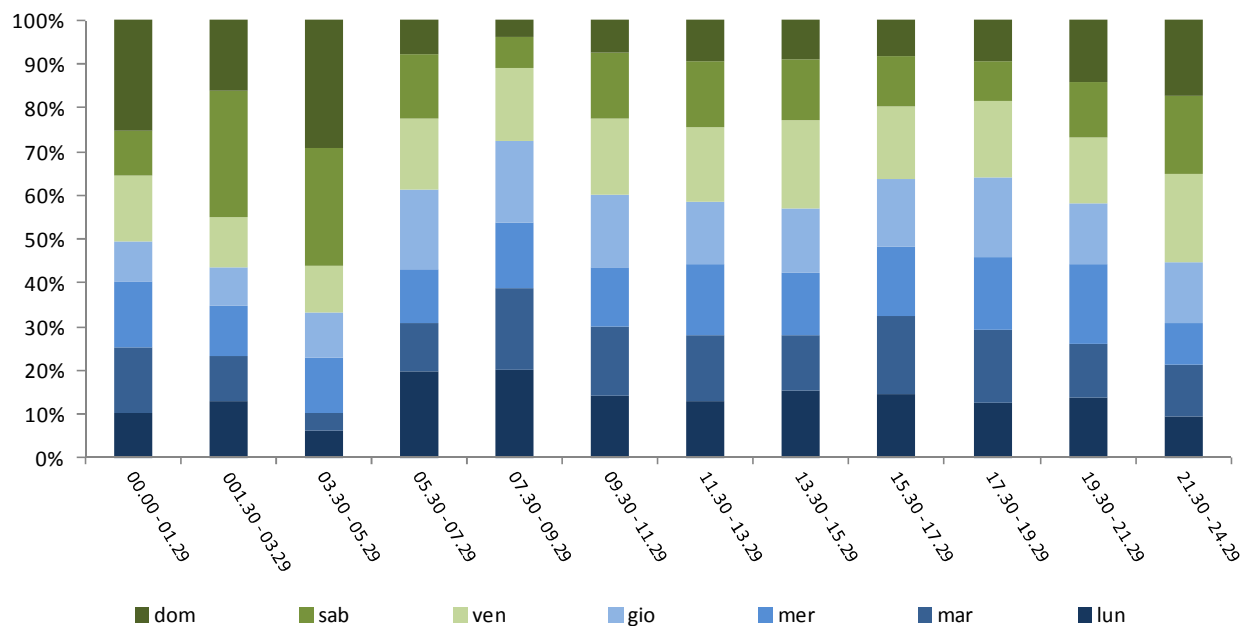


Incidenti stradali, morti e feriti per giorno della settimana e ora - Anno 2018

Sabato e domenica evidenziano un aumento degli incidenti nelle ore serali-notturne, dalle 21,30 fino alle 5.30 del mattino: si conferma quindi la maggior incidentalità notturna nei giorni del fine settimana.

Gli incidenti nei giorni lavorativi prevalgono nelle fasce orarie legate agli spostamenti per studio e lavoro, nella mattinata dalle 7.30 alle 9.30 e nel pomeriggio dalle 17.30 alle 19.30; nel fine settimana le fasce orarie sono tra le 9.30 e le 13.29.

L'indice di mortalità più elevato si è registrato durante la settimana lavorativa nelle prime ore mattutine, dalle 3.30 alle 5.29 e nel fine settimana dalle 3.30 alle 7.29. In particolare dalle 3.30 di notte alle 7.29 del mattino l'indice di mortalità presenta i valori più elevati, ovvero un numero superiore a 10 morti ogni 100 incidenti stradali.



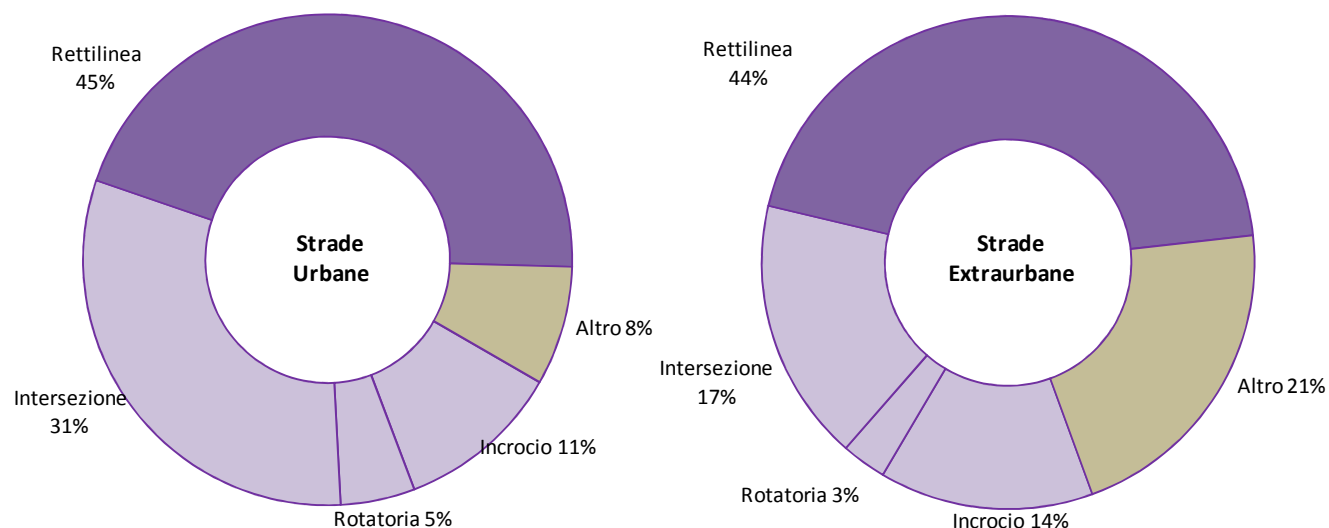
Incidenti stradali, morti e feriti per tipo di strada e ambito di circolazione - Anno 2018

L'analisi rispetto agli enti gestori delle strade e alle caratteristiche della viabilità, mostra che circa il 70% dei sinistri si è verificato su strada comunale urbana ed extra-urbana, il 16,5% su provinciale, l'8,7% su autostrada, tangenziale o raccordo, il 4,5% su statale.

Per quanto riguarda gli incidenti mortali, sulle strade comunali sono decedute 34 persone, sulle provinciali 21, in autostrada, tangenziale o raccordo, 11 individui e sull'SS9 e SS64, le due statali, ci sono stati 9 decessi. Il più elevato indice di mortalità si registra su strada statale entro l'abitato, dove avvengono 5,9 decessi ogni 100 incidenti. L'indice di infortunio più elevato, il 172,5%, è sulle autostrade.

Tipo strada	Incidenti		Feriti		Morti		Indice di Mortalità	Indice di Lesività	Indice di Infortunio	Costo sociale (migliaia di €)
	v.a	%	v.a	%	v.a	%				
Strada urbana	2517	66,1	3210	61,7	28	37,3	1,1	127,5	128,6	205.286
Provinciale entro l'abitato	175	4,6	259	5,0	1	1,3	0,6	148,0	148,6	14.361
Statale entro l'abitato	68	1,8	85	1,6	4	5,3	5,9	125,0	130,9	10.352
Comunale extraurbana	164	4,3	248	4,8	6	8,0	3,7	151,2	154,9	21.296
Provinciale	453	11,9	685	13,2	20	26,7	4,4	151,2	155,6	63.976
Statale	102	2,7	158	3,0	5	6,7	4,9	154,9	159,8	15.311
Autostrada/Tangenziale/Raccordi	331	8,7	560	10,8	11	14,7	3,3	169,2	172,5	43.823
Totale	3.810	100,0	5.205	100,0	75	100,0	2,0	136,6	138,6	374.406

Considerando l'ambito di circolazione, riscontriamo che il 72,4% degli incidenti avviene in un contesto urbano e quasi il 19% in extra-urbano. Se l'ambito è urbano, il 46,8 % degli incidenti avviene su incrocio-rotatoria-intersezione, mentre in ambito extraurbano il 44% dei sinistri sono su strada rettilinea ed il 34% su incrocio-rotatoria-intersezione. Nella categoria "Altro" sono incluse curve, dossi, pendenze e gallerie.



Incidenti stradali, morti e feriti sulle strade provinciali e statali - Anno 2018

Nella tabella sono riportate le 66 strade provinciali e le 2 strade statali dove nel 2018 è stato rilevato almeno un incidente con infortunati.

Le statali Porrettana e Via Emilia sono quelle con il maggior numero di sinistri, rispettivamente 92 e 74, in parte spiegabili con la loro rilevante estensione chilometrica. Tra le strade provinciali, le più incidentate in valore assoluto risultano essere la Sp569 "Di Vignola" con 67 incidenti (3 incidenti al km) e la Sp4 "Galliera" con 48 incidenti (2,3 incidenti al km). La SS64 "Porrettana" registra più decessi, 5.

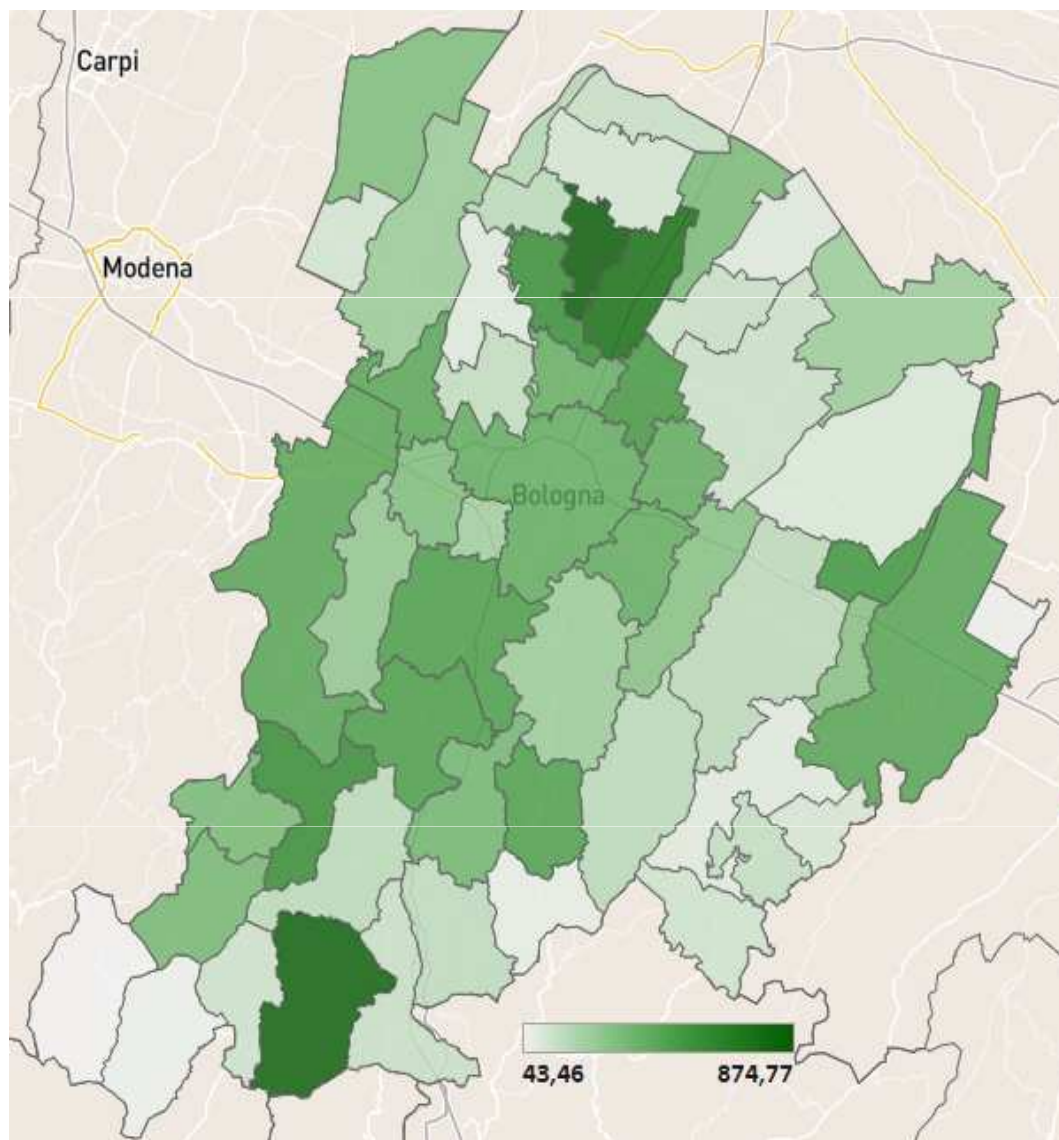
NOME STRADA	incidenti	feriti	morti	Lunghezza strada-km	Incidenti per KM	NOME STRADA	incidenti	feriti	morti	Lunghezza strada-km	Incidenti per KM
SS 064 PORRETTANA	92	134	5	94,1	1,0	SP 025 VERGATO - ZOCCA	4	6	0	17,0	0,2
SS 009 EMILIA	74	103	3	41,4	1,8	SP 030 TARENTOLA	4	5	0	12,0	0,3
SP 569 DI VIGNOLA (ex SS)	67	104	3	22,0	3,0	SP 036 VAL DI ZENA	4	5	0	20,7	0,2
SP 004 GALLIERA	48	71	1	21,1	2,3	SP 046 CASTELMAGGIORE - GRANAROLO	4	8	0	6,0	0,7
SP 253 SAN VITALE (ex SS)	32	51	2	31,8	1,0	SP 058 PIEVE DEL PINO	4	3	1	16,1	0,2
SP 026 VALLE DEL LAVINO	29	38	0	39,4	0,7	SP 059 MONZUNO	4	6	0	18,3	0,2
SP 027 VALLE DEL SAMOGGIA	28	41	0	32,4	0,9	SP 075 MONTEMAGGIORE	4	6	1	8,4	0,5
SP 065 DELLA FUTA (ex SS)	27	39	1	28,7	0,9	SP 070/1 VALLE TORRENTE GHIAIE primo tronco	4	8	0	5,0	0,8
SP 568 DI CREVALCORE (ex SS)	27	42	0	17,0	1,6	SP 014 VALSANTERNO	3	7	0	11,3	0,3
SP 610 SELICE O MONTANARA IMOLESE (ex SS)	27	42	1	37,5	0,7	SP 040 PASSO ZANCHETTO - PORRETTA TERME	3	4	1	23,5	0,1
SP 005 S.DONATO	26	35	2	35,3	0,7	SP 076 STIORE	3	4	0	7,3	0,4
SP 031 COLUNGA	26	40	1	21,0	1,2	SP 083 TANGENZIALE DI SAN GIOVANNI IN PERSICETO	3	3	0	10,5	0,3
SP 003 TRASVERSALE DI PIANURA primo tronco	25	37	0	22,1	1,1	SP 029/1 MEDICINA - S.ANTONIO DI QUADERNA primo tronco	3	6	0	20,9	0,1
SP 007 VALLE DELL' IDICE	22	33	0	35,0	0,6	SP 623 DEL PASSO BRASA (ex SS)	3	5	1	25,5	0,1
SP 003/2 TRASVERSALE DI PIANURA secondo tronco	16	21	1	20,9	0,8	SP 078/2 CASTELFRANCO - MONTEVEGLIO secondo tronco	3	8	0	2,2	1,3
SP 042 CENTESE	13	20	0	13,1	1,0	SP 002 VIA DELLE BUDRIE	2	1	1	9,0	0,2
SP 045 SALICETO	13	24	0	10,2	1,3	SP 016 VIA LUNGA	2	2	0	9,4	0,2
SP 006 ZENZALINO	12	19	0	22,4	0,5	SP 021 VAL SILLARO	2	5	0	32,4	0,1
SP 018 PADULLESE	12	16	0	16,9	0,7	SP 037 GANZOLE	2	4	0	9,7	0,2
SP 255 DI SAN MATTEO DELLA DECIMA (ex SS)	11	18	0	14,3	0,8	SP 044 BASSA - BOLOGNESE	2	2	0	10,9	0,2
SP 051 MEDICINA - BIVIO SELICE	10	21	0	15,8	0,6	SP 048 CASTELLI GUELFI	2	3	0	8,0	0,2
SP 085 FONDO VALLE SAVENA	9	12	0	34,0	0,3	SP 061 VAL DI SAMBRO	2	3	0	19,9	0,1
SP 012 BASSO RENO	8	11	0	22,8	0,4	SP 068 VAL D' ANEVA	2	4	0	13,8	0,1
SP 325 DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO (ex SS)	8	8	1	39,6	0,2	SP 086 LUNGOSAVENA	2	3	0	8,6	0,2
SP 028 CROCE DELL' IDICE	6	6	0	5,9	1,0	SP 087 NUOVA GALLIERA (con bretella collegamento VALSAMO)	2	3	0	5,8	0,3
SP 078/1 CASTELFRANCO-MONTEVEGLIO primo tronco	6	14	0	3,8	1,6	SP 010 BEVILACQUA	1	1	0	9,5	0,1
SP 019 S.CARLO	5	9	0	12,9	0,4	SP 013 LA CORONELLA - PONTE PANFILIA	1	2	0	2,8	0,4
SP 020 S.PIETRO IN CASALE - SS 64	5	7	0	6,9	0,7	SP 015 BORDONA	1	1	0	5,4	0,2
SP 024 GRIZZANA	5	5	0	12,7	0,4	SP 038 MONZUNO - RIOVEGGIO	1	1	0	7,5	0,1
SP 041 CASTELFRANCO	5	8	0	4,5	1,1	SP 047 BARICELLA - ALTEDO	1	2	0	4,4	0,2
SP 054 LUGHESE	5	7	0	12,8	0,4	SP 056 DOZZA	1	1	0	2,9	0,3
SP 009/1 CREVALCORE - GALEAZZA primo tronco	5	9	1	16,1	0,3	SP 074 MONGARDINO	1	1	0	10,6	0,1
SP 001 PALATA	4	2	2	6,2	0,6	SP 082 GAGGIO - MASERA	1	2	0	7,5	0,1
SP 011 S.BENEDETTO	4	7	0	9,1	0,4	SP 324 DEL PASSO DELLE RADICI (ex SS)	1	2	0	24,8	0,0
						TOTALE STRADE STATALI	166	237	8	135,5	1,2
						TOTALE STRADE PROVINCIALI	628	944	21	1051,8	0,6

Incidenti stradali, morti, feriti, tasso incidentalità e costo sociale pro capite (escluse autostrade, tangenziali, raccordi) Anno 2018

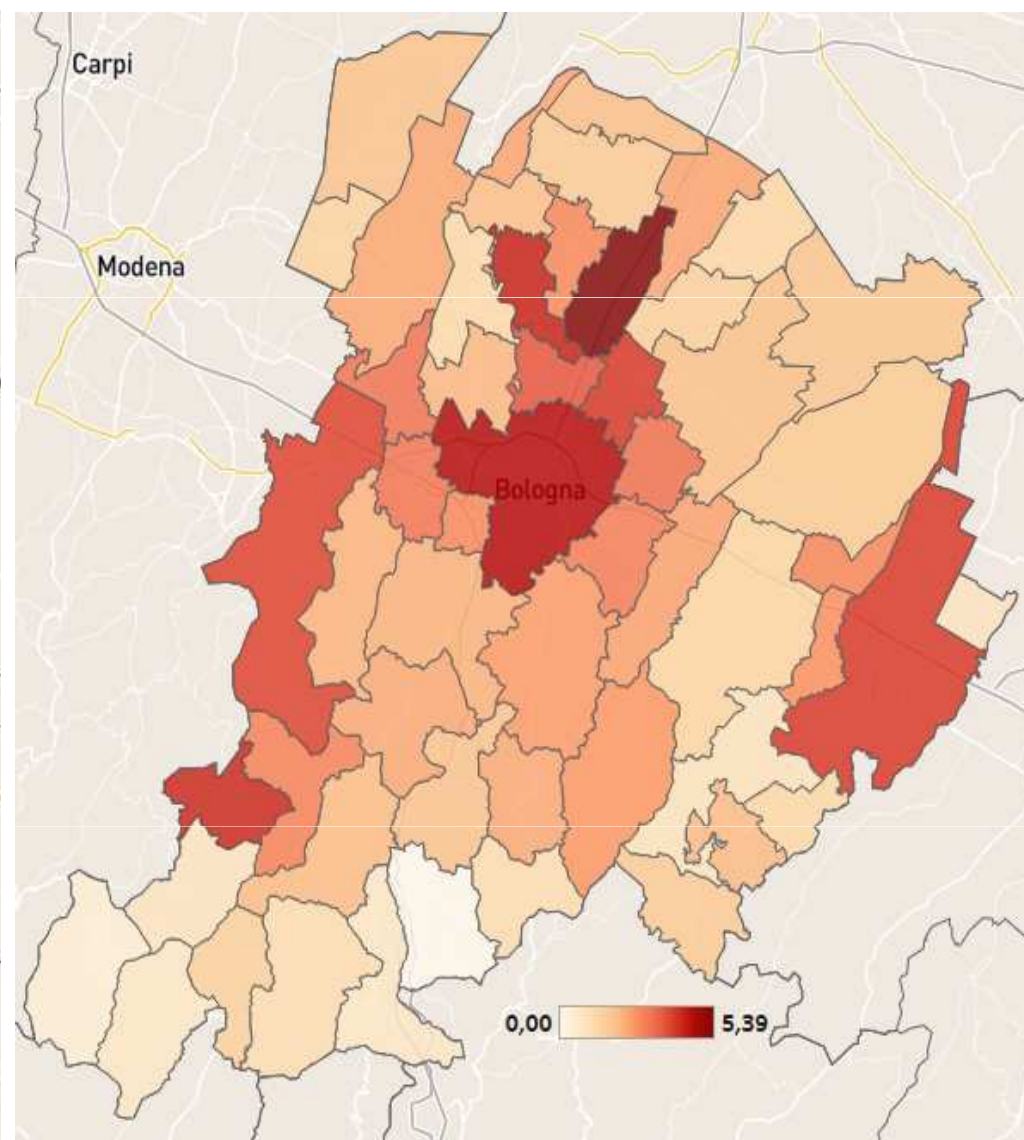
Escludendo gli incidenti avvenuti su autostrada e tangenziale, con una componente d'incidentalità parzialmente esogena al territorio comunale (traffico di attraversamento), i comuni con un maggior costo sociale pro capite sono San Giorgio di Piano, Camugnano e Bentivoglio. Il tasso di incidentalità stradale, incidenti -escluse autostrade- per mille abitanti, evidenzia, in ordine decrescente, i comuni di Bentivoglio (5,4), Bologna (4,7) e Argelato (4,4).

Comune	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti escluse le autostrade	Incidenti per 1.000 abitanti escluse le autostrade	Costo sociale pro capite (escluse le autostrade)	Comune	Incidenti	Feriti	Morti	Incidenti escluse le autostrade	Incidenti per 1.000 abitanti escluse le autostrade	Costo sociale pro capite (escluse le autostrade)
San Giorgio di Piano	25	33	4	25	2,8	874,70	Pianoro	45	59	1	45	2,6	255,7
Camugnano	2	1	1	2	1,1	855,99	Molinella	28	51	1	28	1,8	253,7
Bentivoglio	54	88	0	30	5,4	726,05	Casalecchio di Reno	111	144	1	104	2,9	239,2
Vergato	23	34	2	23	3,0	610,95	Pieve di Cento	17	27	0	17	2,4	186,9
Argelato	43	57	2	43	4,4	597,68	Castello d'Argile	13	24	0	13	2,0	176,1
Castel Guelfo di Bologna	13	21	1	13	2,9	560,30	Grizzana Morandi	9	14	0	8	2,1	174,4
Granarolo dell'Emilia	49	71	2	49	4,1	541,66	Monterenzio	16	21	0	16	2,6	173,2
Sasso Marconi	46	63	3	33	2,2	505,45	Castel San Pietro Terme	46	73	0	28	1,3	162,0
Marzabotto	23	42	1	16	2,3	504,56	Calderara di Reno	28	42	0	28	2,1	157,2
Loiano	10	13	1	10	2,3	503,77	Fontanelice	4	6	0	4	2,1	152,8
Imola	302	426	8	282	4,0	473,98	San Benedetto V.Sambro	9	14	0	0	0,0	141,5
Valsamoggia	129	206	3	121	3,9	468,54	Minerbio	13	26	0	13	1,5	140,7
Anzola dell'Emilia	40	55	2	40	3,2	468,43	Galliera	12	15	0	11	2,0	137,6
Castenaso	51	74	2	51	3,3	433,06	Budrio	36	50	0	36	2,0	135,9
Bologna	2.000	2.583	25	1.838	4,7	427,86	Castiglione dei Pepoli	9	16	0	4	0,7	130,7
San Lazzaro di Savena	117	160	4	100	3,1	426,82	Castel di Casio	5	9	0	5	1,5	127,4
Castel Maggiore	77	129	1	67	3,6	418,04	Castel del Rio	2	3	0	2	1,6	122,2
Monzuno	15	18	1	12	1,9	376,22	San Pietro in Casale	21	28	0	21	1,7	113,7
Gaggio Montano	4	6	1	4	0,8	371,93	Sant'Agata Bolognese	10	17	0	10	1,4	112,2
Città metropolitana Bologna	3.810	5.205	75	3.479	3,4	366,03	Borgo Tossignano	4	7	0	4	1,2	104,2
Castel d'Aiano	8	14	0	8	4,3	363,37	Medicina	28	32	0	28	1,7	98,9
Malalbergo	27	34	1	22	2,4	349,50	Sala Bolognese	10	15	0	10	1,2	88,3
Crevalcore	25	32	2	25	1,8	340,80	Baricella	9	12	0	9	1,3	85,6
Zola Predosa	71	97	1	61	3,2	330,37	Casalfiumanese	3	6	0	3	0,9	82,8
Ozzano dell'Emilia	40	57	1	34	2,5	310,03	Monghidoro	4	5	0	4	1,1	69,1
Dozza	23	43	0	18	2,7	305,60	Ito Reno Terme	5	8	0	5	0,7	56,8
Monte San Pietro	24	31	1	24	2,2	281,79	Mordano	4	5	0	4	0,9	54,4
San Giovanni in Persiceto	67	86	2	67	2,4	261,31	Lizzano in Belvedere	1	2	0	1	0,5	43,6

Costo sociale per abitante - Anno 2018



Incidenti stradali per 1.000 abitanti - Anno 2018 (escluse autostrade, tangenziali e raccordi)



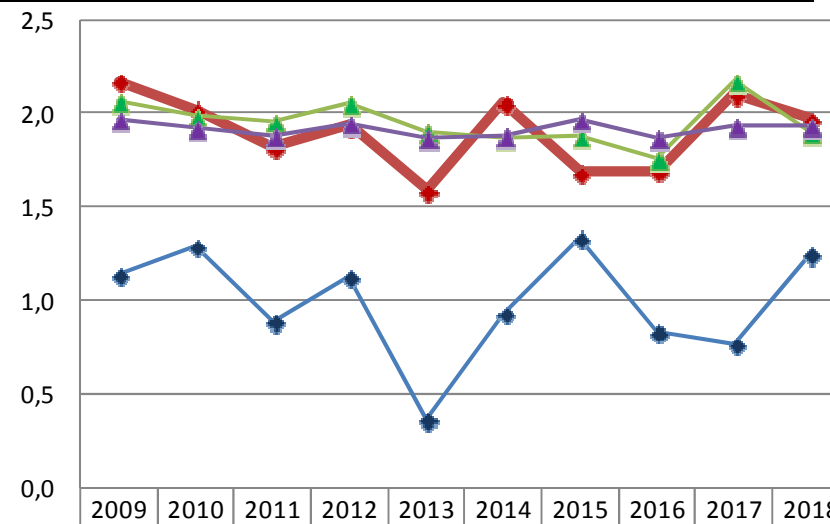
<http://statistica.comune.bologna.it/atlantemetropolitano/mobilita/incidenti-stradali/incidenti-morti-e-feriti>

Confronto incidenti stradali e indice di mortalità nel Comune di Bologna, Città metropolitana di Bologna, Regione Emilia-Romagna e Italia.- Anni 2009-2018

Osservando l'andamento dell'incidentalità stradale a livello nazionale, regionale, della Città metropolitana e del comune capoluogo, si nota una progressiva diminuzione in tutte le scale territoriali. In particolare, la variazione percentuale degli incidenti registrati nel 2018 rispetto a quelli avvenuti del 2009, evidenzia una diminuzione per tutti gli ambiti, più marcata e pari al 19% nella regione, più modesta e pari al 13%, nel comune capoluogo. La variazione percentuale nell'ultimo anno per l'Italia e la Regione Emilia Romagna e la Città metropolitana di Bologna evidenzia rispettivamente una diminuzione dei sinistri dell'1,5%, del 4,4% e del 2,2%, ed un incremento nel comune capoluogo dell'1,8%

Anno	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	var.% 2018/2017	var.% 2018/2009
Comune Bologna	2.288	2.164	2.262	1.944	1.924	1.944	1.872	1.924	1.964	2.000	1,8%	-13%
Città metropolitana di Bologna	4.472	4.261	4.342	3.767	3.901	3.887	3.794	3.898	3.905	3.810	-2,4%	-15%
Emilia Romagna	20.411	20.153	20.415	18.321	18.136	17.455	17.385	17.404	17.363	16.471	-5,1%	-19%
Italia	215.405	212.997	205.638	188.228	181.660	177.031	174.539	175.791	174.933	172.344	-1,5%	-20%

Confrontando gli andamenti dell'indice di mortalità nazionale, della regione Emilia-Romagna, della Città metropolitana di Bologna e del comune di Bologna, si nota un andamento discontinuo a livello locale, dove la numerosità più esigua evidenzia la variabilità nei diversi anni. A livello nazionale il tasso oscilla tra l'1,9 ed il 2%.

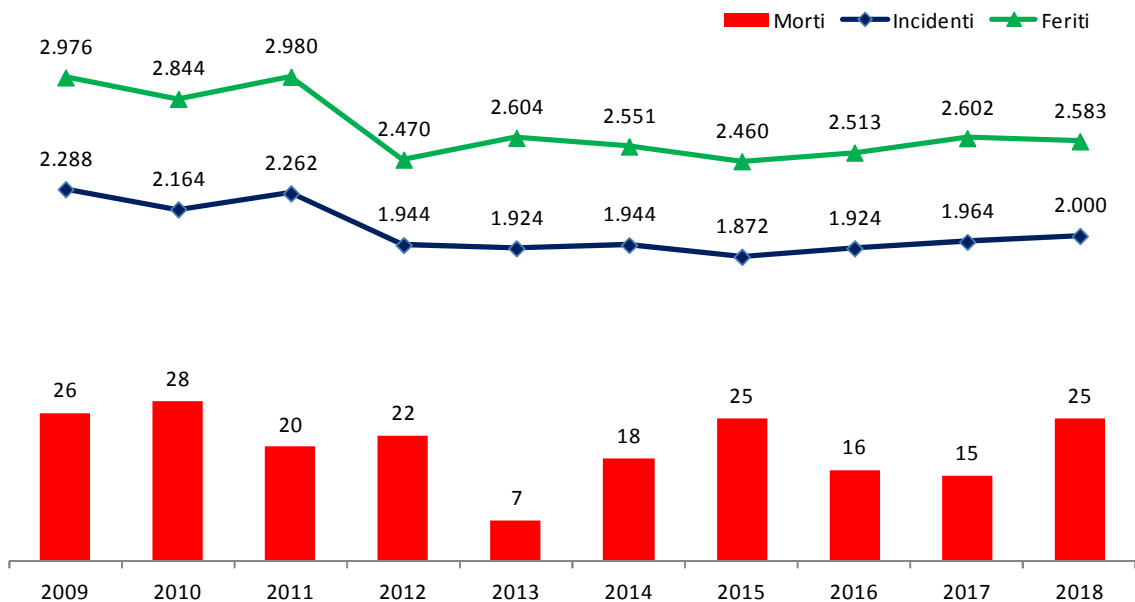


Comune Bologna	1,1	1,3	0,9	1,1	0,4	0,9	1,3	0,8	0,8	1,3
Città metropolitana di Bologna	2,2	2,0	1,8	1,9	1,6	2,1	1,7	1,7	2,1	2,0
Emilia Romagna	2,1	2,0	2,0	2,1	1,9	1,9	1,9	1,8	2,2	1,9
Italia	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	1,9	1,9	1,9

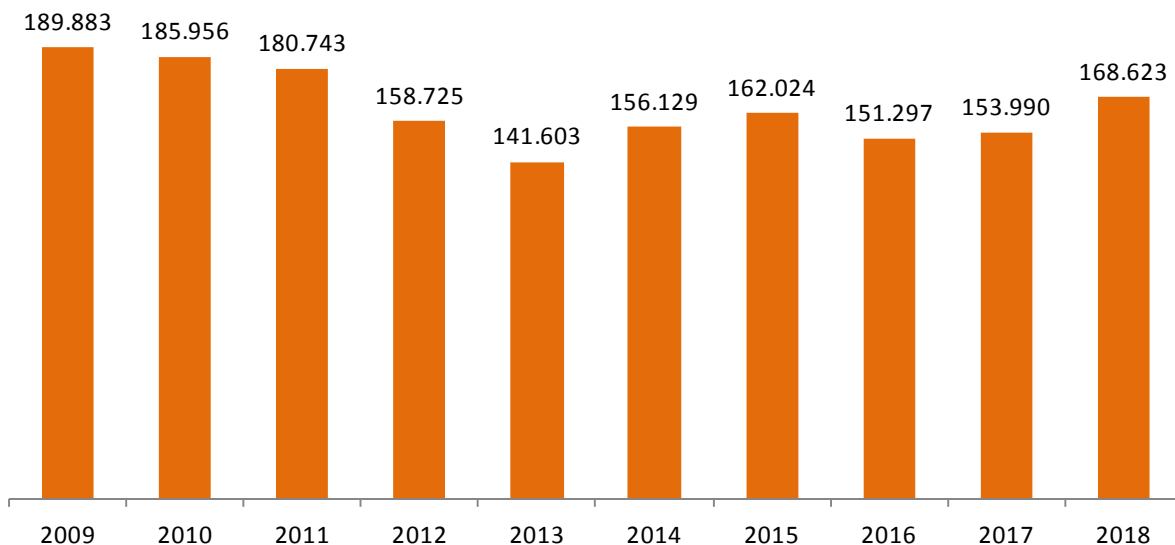
Approfondimento sull'incidentalità stradale nel comune di Bologna - Anno 2018

- ❑ Nel comune di Bologna si sono verificati 2.000 incidenti stradali con infortunati, 36 in meno rispetto al 2017, in media 5,5 incidenti al giorno. Nell'ultimo decennio l'incidentalità tende a diminuire, ma negli ultimi quattro anni l'incidentalità è in lieve aumento
- ❑ Le persone decedute sono 25, 10 in più rispetto al 2017, ben 22 di loro sono maschi, 8 di loro hanno un'età superiore agli 80 anni.
- ❑ Le persone che hanno riportato lesioni sono 2.583 con una diminuzione rispetto all'anno precedente di 19 feriti; anche tra i feriti la maggioranza è di sesso maschile, più del doppio delle femmine.
- ❑ Il costo sociale sostenuto dalla collettività a causa della morte o del ferimento di persone in seguito ad un incidente è stato quantificato in poco meno di 169 milioni di euro, con un incremento nell'ultimo anno del 9,5%.
- ❑ I ciclisti feriti sono 257 (2 in più) e quelli deceduti 4, come nel precedente anno. Le età comprese tra i 20 ed i 59 anni includono la maggior parte delle vittime.
- ❑ I pedoni feriti sono 333, 23 in più rispetto al 2017, quelli deceduti sono 9, 4 in più rispetto al precedente anno. Hanno complessivamente un'età superiore ai 60 anni.
- ❑ Si verificano più incidenti nei mesi di ottobre e giugno, rispettivamente 210 e 197, agosto è caratterizzato da un minor numero di sinistri. Ad una più elevata incidentalità, non corrisponde la maggior mortalità, registrata infatti nel mese di agosto con 5 decessi. Il giorno della settimana con un maggior numero d'incidenti e di feriti è venerdì mentre la domenica è caratterizzata dal più alto indice di lesività: avvengono meno incidenti ma con effetti più rilevanti per numero di feriti.
- ❑ Il 91% degli incidenti avviene in contesto urbano, l'8% su autostrada o tangenziale ed il rimanente in ambito extra-urbano. Il 48% degli incidenti in ambito urbano avviene su incrocio-rotatoria-intersezione.
- ❑ La maggior parte degli incidenti avviene tra due o più veicoli e la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro: frontale, frontale-laterale e laterale, (967casi, 7 vittime e 1.261 feriti), seguita dal tamponamento (402 casi, 6 decessi e 614 persone ferite)

Incidenti stradali, morti, feriti e costo sociale nel Comune di Bologna - Anni 2009-2018



Nel comune capoluogo, nell'anno 2018, si sono verificati **2.000** incidenti stradali con infortunati che hanno causato **2.583** feriti e **25** morti; mediamente circa 5,5 incidenti stradali con 7 feriti al giorno. Rispetto al 2017 si registra un aumento del numero di sinistri pari al 1,8%, una diminuzione dei feriti dello 0,7% e 10 decessi in più. L'indice di lesività, numero di feriti ogni 100 incidenti, nel 2018 è pari a 129,2, in diminuzione di 3,3 punti rispetto al 2017, segnale che gli incidenti hanno causato un minor numero di infortunati.



Nel 2018 il costo sociale sostenuto dalla collettività bolognese a causa della morte o del ferimento delle persone in seguito ad un incidente è stato pari a quasi 169 milioni di euro, in aumento rispetto all'anno precedente del 9,5%.

nel 2017 → € 159.990 (migliaia di euro)

nel 2016 → € 151.297 (migliaia di euro)

...

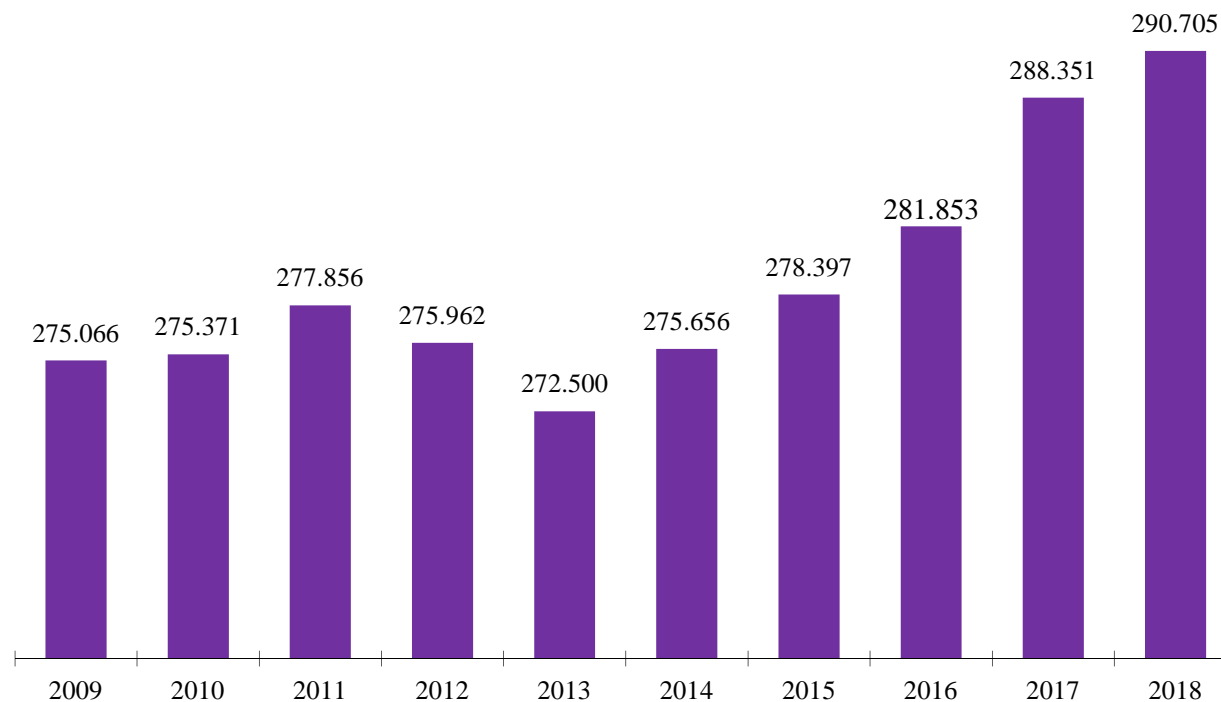
nel 2009 → € 189.883 (migliaia di euro)

Nel periodo 2009-2018 il costo sociale è diminuito di oltre 21 milioni di euro.

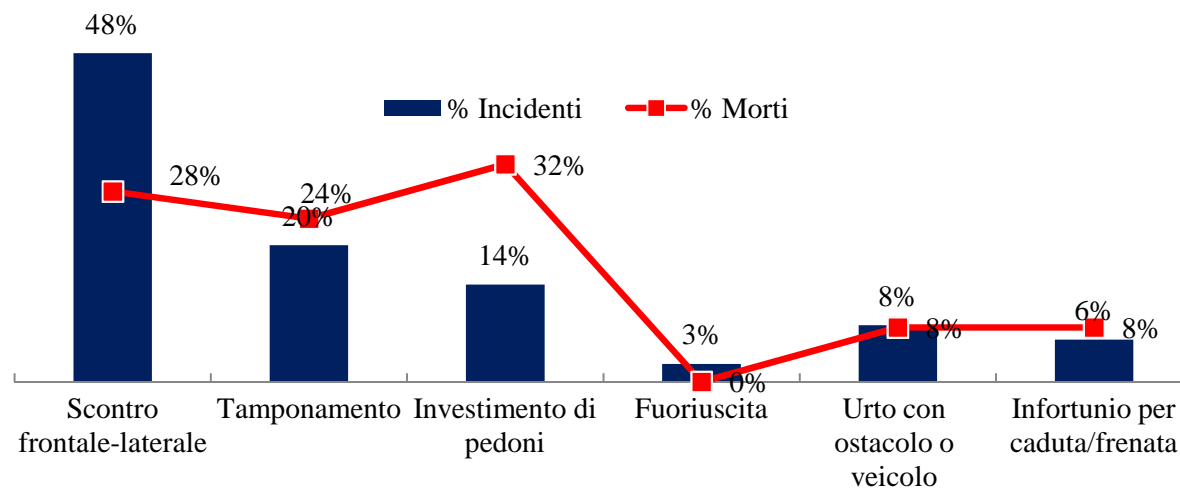
Nota: Si fa presente che le informazioni statistiche relative all'incidente avvenuto il 6 Agosto 2018 a Bologna, tengono in considerazione soltanto i soggetti direttamente coinvolti nello scontro (2 morti, 4 feriti); a causa della successiva deflagrazione, hanno però subito lesioni fisiche numerose altre persone le quali, pur trovandosi a distanza dal luogo dell'incidente, sono state tuttavia investite dalla intensa ondata di calore che ne è seguita, per un numero di feriti che, complessivamente, ammonta a 142.

Parco veicolare e modalità di accadimento dell'incidente. Comune di Bologna - Anni 2009-2018

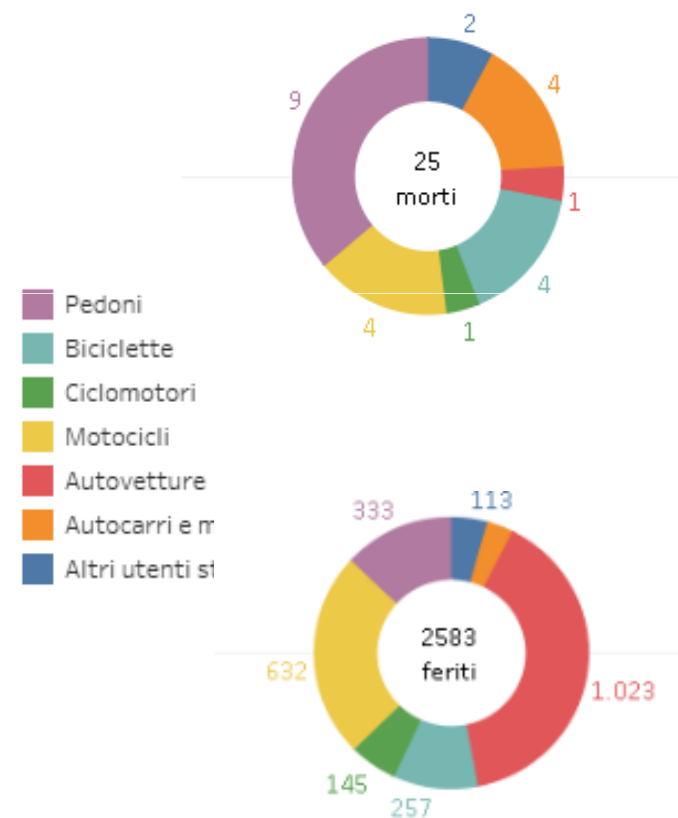
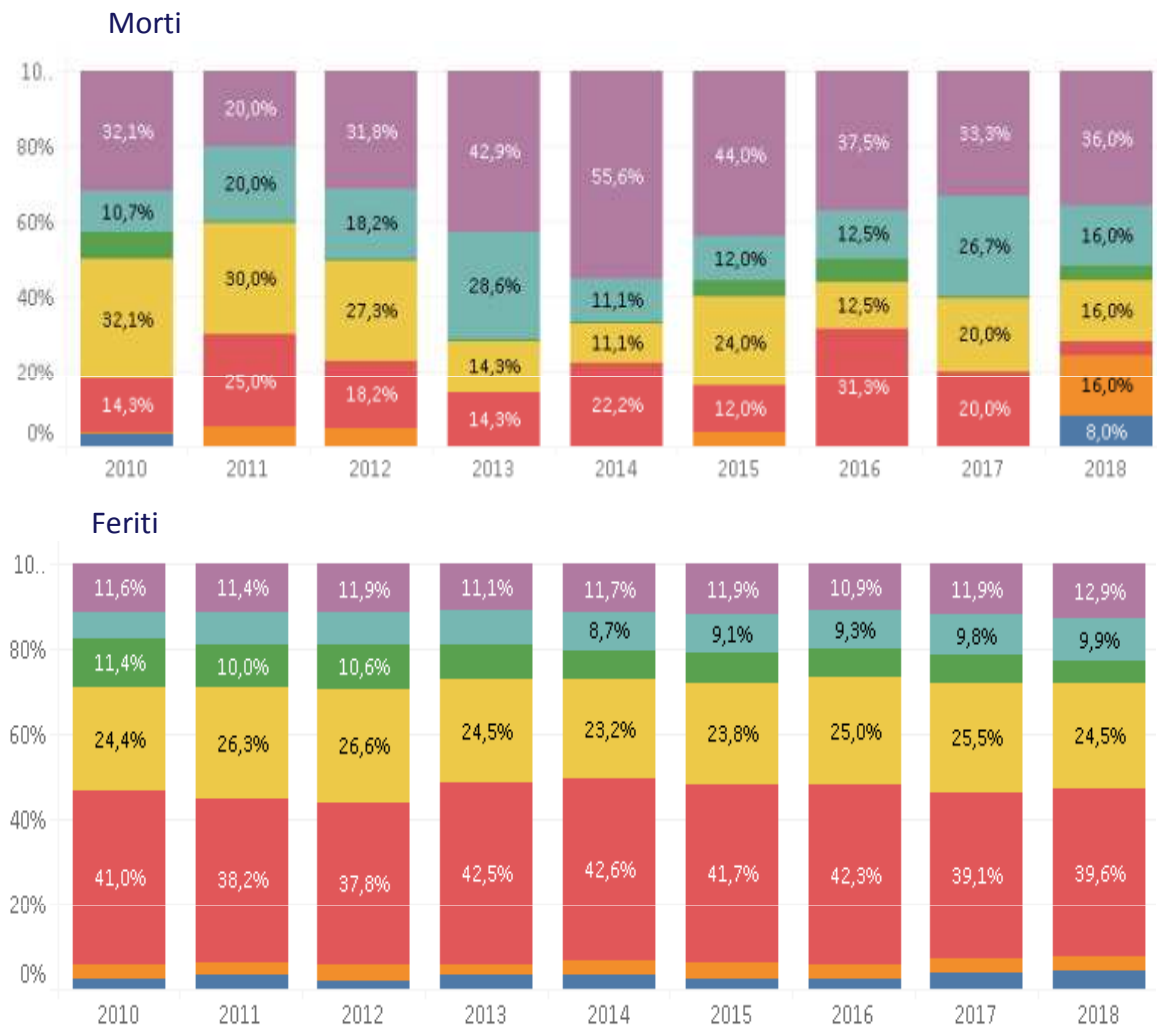
Prosegue l'aumento dei veicoli circolanti: sono 290.705 quelli registrati per i residenti nel comune capoluogo, lo 0,8% in più rispetto al 2017. Sono invece 3.702 i veicoli coinvolti in incidente stradale: facendo il rapporto ogni 100 circolanti, 1,3 veicoli incorrono in incidente. Poiché gli incidenti non coinvolgono solo veicoli di persone residenti nel territorio comunale, ambito di riferimento del dato sui circolanti, il rapporto è certamente inferiore.



La maggior parte degli incidenti avviene tra due o più veicoli e la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro: frontale, frontale-laterale e laterale, (967 casi, 7 vittime e 1.261 feriti), seguita dal tamponamento (402 casi, 6 decessi e 614 persone ferite). La tipologia più pericolosa è l'investimento di pedone.



Morti e feriti per tipologia di veicolo ed utente della strada. Comune di Bologna - Anni 2010-2018



Tra le 25 persone decedute in incidente stradale nel 2018, il 4% è a bordo di auto ed il 36% sono pedoni, categoria che negli anni è sempre rappresentata al di sopra del 30%. Rilevante è anche la quota di motociclisti e ciclisti deceduti: 4 persone in entrambe le tipologie, pari ognuna al 16% della mortalità.

Tra i 2.583 feriti, la componente più rilevante è tra gli automobilisti, quasi il 40%, seguiti da un 24,5% a carico dei motociclisti.

Morti e feriti per classe d'età e sesso. Comune di Bologna – Anni 2012-2018

Il numero dei decessi, dal punto di vista statistico, è esiguo per poterne estrapolare un comportamento legato a caratteristiche demografiche, a parte l'osservazione per sesso che vede le femmine coinvolte in incidente sempre in misura decisamente minore rispetto ai maschi.

Tra i feriti, la fascia di età compresa tra i 20 ed i 39 anni e di sesso maschile, è quella che risente maggiormente dell'incidentalità stradale, non solo nell'ultimo anno, ma anche negli anni precedenti. Per quanto riguarda l'analisi per genere, le femmine sono coinvolte in misura nettamente minore rispetto ai maschi in ogni classe di età.

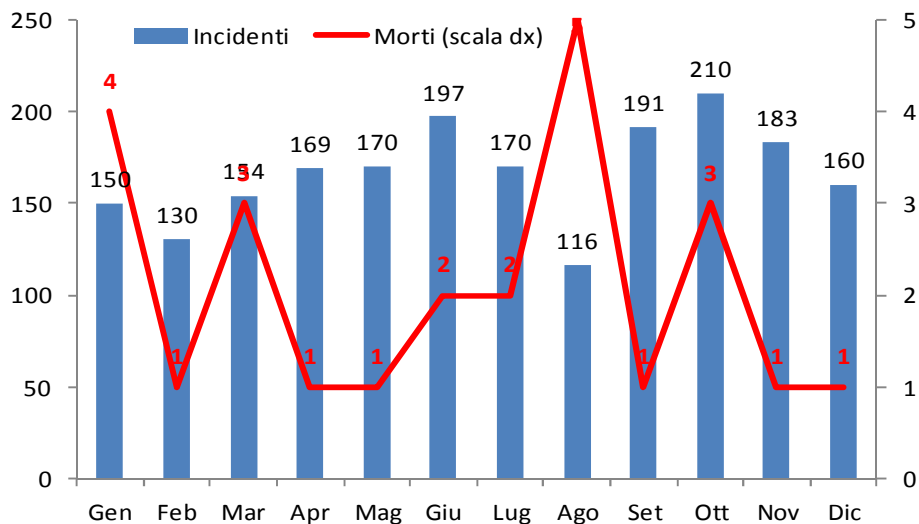
Morti per classi di età

	Maschi							Femmine						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0-19	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
20-39	5	1	1	4	3	2	5	1	0	0	3	2	1	0
40-59	2	0	2	3	4	1	4	0	1	3	1	0	1	1
60-79	7	4	4	5	2	5	4	0	0	0	1	1	1	1
oltre 80	5	0	5	5	4	2	8	2	1	2	2	0	2	0
N.D.	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Totale	19	5	12	18	13	10	22	3	2	6	7	3	5	3

Feriti per classi di età

	Maschi							Femmine						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0-19	138	141	143	130	119	141	141	74	92	80	73	77	70	93
20-39	781	707	685	649	677	711	774	383	405	405	364	360	364	298
40-59	466	545	522	532	553	604	591	259	276	292	272	312	273	265
60-79	175	206	158	225	204	199	196	100	115	137	101	113	101	111
oltre 80	43	43	47	45	43	46	49	26	26	30	28	23	37	36
N.D.	14	23	27	23	20	30	14	11	25	25	18	12	26	14
Totale	1.617	1.665	1.582	1.604	1.616	1.731	1.765	853	939	969	856	897	871	817

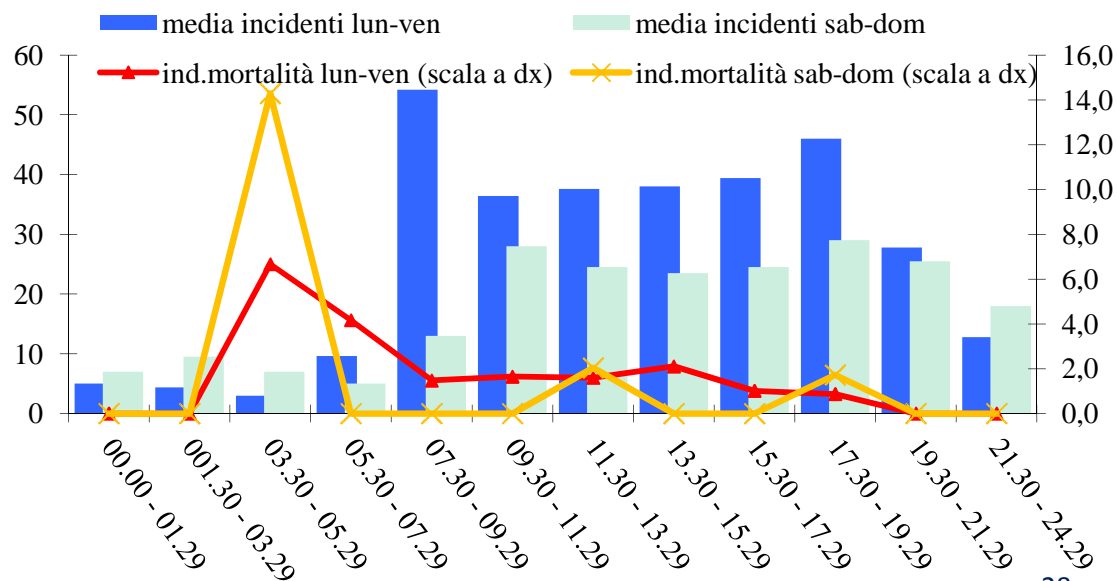
Incidenti stradali, morti e feriti per mese, giorno della settimana e ora. Comune di Bologna – Anno 2018



	Incidenti stradali	Feriti	Incidenti mortali	Morti	Indice di mortalità	Indice di Lesività	Indice di infortunio
Lunedì	289	371	5	6	2,1	128,4	130,4
Martedì	313	398	3	3	1,0	127,2	128,1
Mercoledì	306	400	4	4	1,3	130,7	132,0
Giovedì	312	399	3	3	1,0	127,9	128,8
Venerdì	351	417	5	5	1,4	118,8	120,2
Sabato	238	329	1	1	0,4	138,2	138,7
Domenica	191	269	3	3	1,6	140,8	142,4
Totale	2.000	2.583	24	25	1,3	129,2	130,4

Nel 2018, il maggior numero di incidenti si sono verificati nei mesi di ottobre e giugno, rispettivamente con 210 e 197 incidenti ed agosto è caratterizzato da un minor numero di sinistri. Ad una più elevata incidentalità, non corrisponde la maggior mortalità, registrata infatti nel mese di agosto con 5 decessi. Il giorno della settimana con un maggior numero d'incidenti e di feriti è venerdì mentre la domenica è caratterizzata dal più alto indice di lesività: avvengono meno incidenti ma con effetti più rilevanti per numero di feriti.

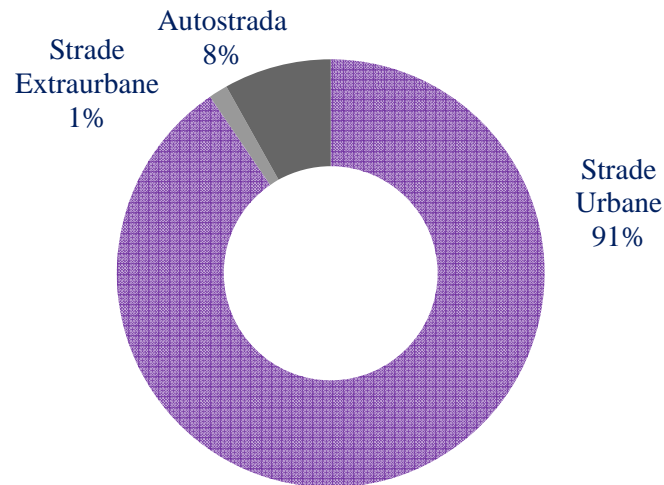
Mediamente, nei giorni di sabato e domenica vi è un aumento degli incidenti nelle ore serali e notturne dalle 21.30 fino alle 5.30 del mattino. Gli incidenti nei giorni lavorativi prevalgono nelle fasce orarie legate agli spostamenti per studio e lavoro, nella mattinata dalle 7.30 alle 9.30 e nel pomeriggio dalle 17.30 alle 19.30. L'indice di mortalità più elevato si è registrato durante la fine settimana nelle prime ore mattutine, dalle 3.30 alle 5.30, la stessa fascia oraria evidenzia il più elevato indice di mortalità anche per i giorni lavorativi.



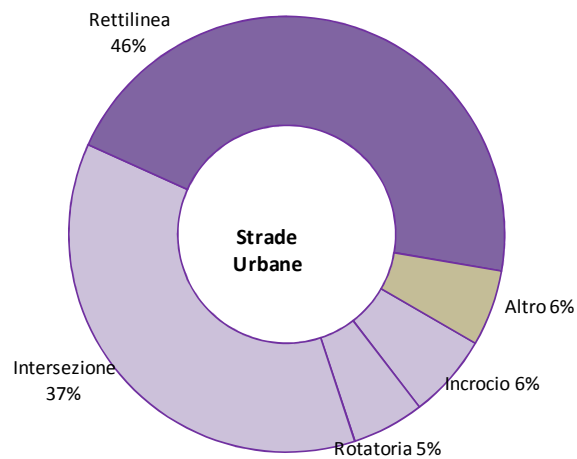
Incidenti stradali, morti e feriti per tipo di strada. Comune di Bologna – Anno 2018

Il 91% degli incidenti avviene in contesto urbano, l'8% su autostrada o tangenziale ed il rimanente in ambito extra-urbano, un contesto poco rappresentato nei grandi capoluoghi. Il 48% degli incidenti in ambito urbano avviene su incrocio-rotatoria-intersezione.

Per quanto riguarda gli incidenti mortali, sulle strade comunali sono morte 19 persone, in autostrada, tangenziale o raccordo, 6.



Tipo strada	Incidenti		Feriti		Morti	
	v.a	%	v.a	%	v.a	%
Strada comunale urbana ed extra-urbana	1825	91,3	2282	88,3	19	76,0
Provinciale	12	0,6	17	0,7	0	0,0
Statale	1	0,1	1	0,0	0	0,0
Autostrada/Tangenziale/Raccordi	162	8,1	283	11,0	6	24,0
Totale	2.000	100,0	2.583	100,0	25	100,0



Tipo strada	Incrocio	Rotatoria	Intersezione	Rettilinea	Altro	Nd	Totale
Strade Urbane	113	97	666	831	102	0	1.809
Strade Extraurbane	0	2	5	16	5	1	29
Autostrada	0	0	0	127	34	1	162
Totale	113	99	671	974	141	2	2.000