

*I dossier del Centro di Monitoraggio della Sicurezza Stradale di
Regione Lombardia*

L'incidentalità sulle strade della provincia di Milano



Novembre 2014

*Per accedere al data-base dell'incidentalità stradale in Lombardia:
www.sisel.regione.lombardia.it*

Pubblicazione non in vendita.

Nessuna riproduzione, traduzione o adattamento può essere pubblicata senza citarne la fonte.

Ulteriori informazioni, richieste, ecc. possono essere inviate a: CMR. Centro regionale di governo e monitoraggio della sicurezza stradale - Regione Lombardia:

presso D.G. Sicurezza, Protezione civile e Immigrazione, Piazza Città di Lombardia, 1, 20125 Milano - email: sicurezza@pec.regione.lombardia.it, sito istituzionale: <http://www.protezionecivile.regione.lombardia.it>

presso Éupolis Lombardia. Istituto superiore per la ricerca, la statistica e la formazione - Struttura Area territoriale Via Taramelli, 12 (ingresso F, piano 1) - 20124 Milano - Tel. +39 02 67507288, Fax. +39 02 66711701, email: cmr@eupolislombardia.it, statistica@eupolislombardia.it e sito istituzionale: <http://www.eupolislombardia.it>

**L'incidentalità sulle strade
della provincia di Milano**

Anno 2013

Milano, novembre 2014

the first two years of life. The first year of life is the most critical period for the development of the brain.

The second year of life is the most critical period for the development of the brain.

The third year of life is the most critical period for the development of the brain.

The fourth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The fifth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The sixth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The seventh year of life is the most critical period for the development of the brain.

The eighth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The ninth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The tenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The eleventh year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twelfth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The thirteenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The fourteenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The fifteenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The sixteenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The seventeenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The eighteenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The nineteenth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twentieth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twenty-first year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twenty-second year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twenty-third year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twenty-fourth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twenty-fifth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twenty-sixth year of life is the most critical period for the development of the brain.

The twenty-seventh year of life is the most critical period for the development of the brain.

INDICE

1. Inquadramento provinciale	1
2. Mortalità e tipo di veicolo	4
2.1 Autovetture pubbliche private	4
2.2 Mezzi pesanti	7
2.3 Motocicli	8
2.4 Ciclomotori	10
2.5 Velocipedi	12
3. I pedoni	14
4. I luoghi e la natura degli incidenti	16
5. La dimensione temporale dell'incidentalità	18

the 1990s. The 1990s have been characterized by a dramatic increase in the number of people who have been exposed to violence. The number of people exposed to violence has increased from 1.2 billion in 1980 to 2.1 billion in 2000. This increase is due to a number of factors, including the increasing number of wars and conflicts around the world, the increasing number of people who are living in conflict zones, and the increasing number of people who are being exposed to violence through the media.

The increasing number of people who have been exposed to violence has led to a number of negative consequences. For example, exposure to violence has been linked to a number of mental health problems, including post-traumatic stress disorder (PTSD), depression, and anxiety. Exposure to violence has also been linked to a number of physical health problems, including heart disease, high blood pressure, and diabetes. Additionally, exposure to violence has been linked to a number of social problems, including substance abuse, crime, and violence.

There is a need for more research on the effects of violence on mental health. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on physical health. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects physical health, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on physical health.

There is also a need for more research on the effects of violence on social problems. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects social problems, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on children.

The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

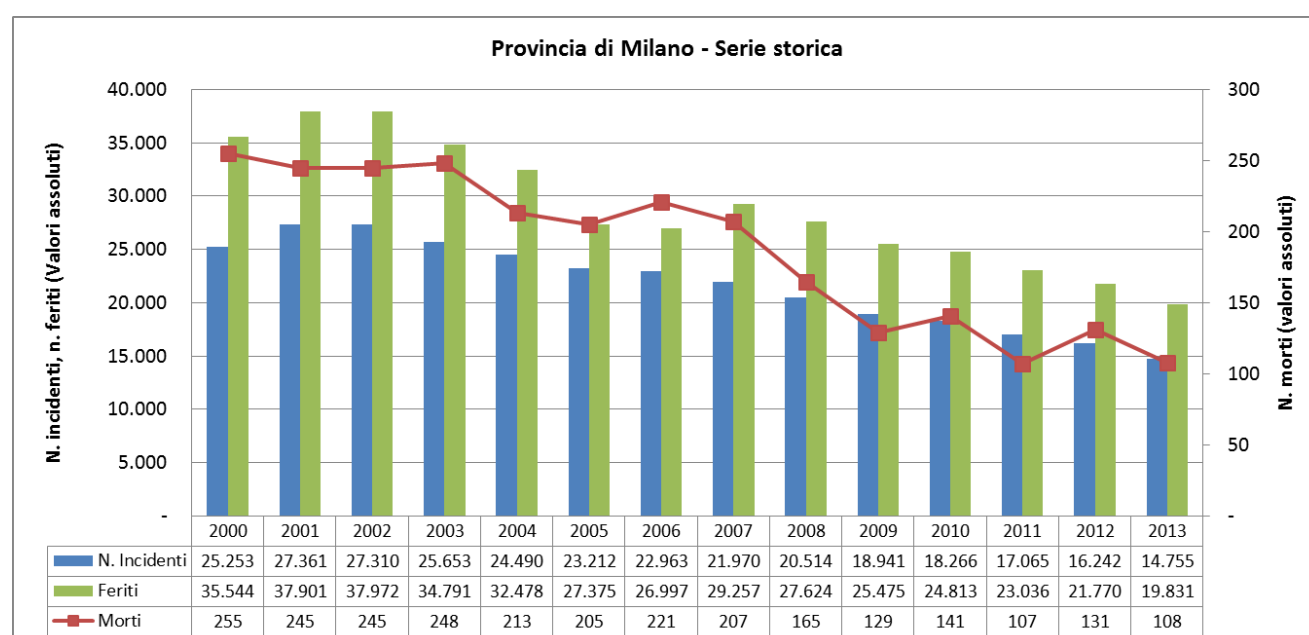
The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

The effects of violence on mental health are a complex and multifaceted issue. There is a need for more research on this issue, and on the effects of violence on physical health and social problems. Additionally, there is a need for more research on the effects of violence on children. This research should focus on understanding the mechanisms by which violence affects mental health, physical health, social problems, and children, and on developing interventions that can help to reduce the negative effects of violence on mental health, physical health, social problems, and children.

1. Inquadramento provinciale

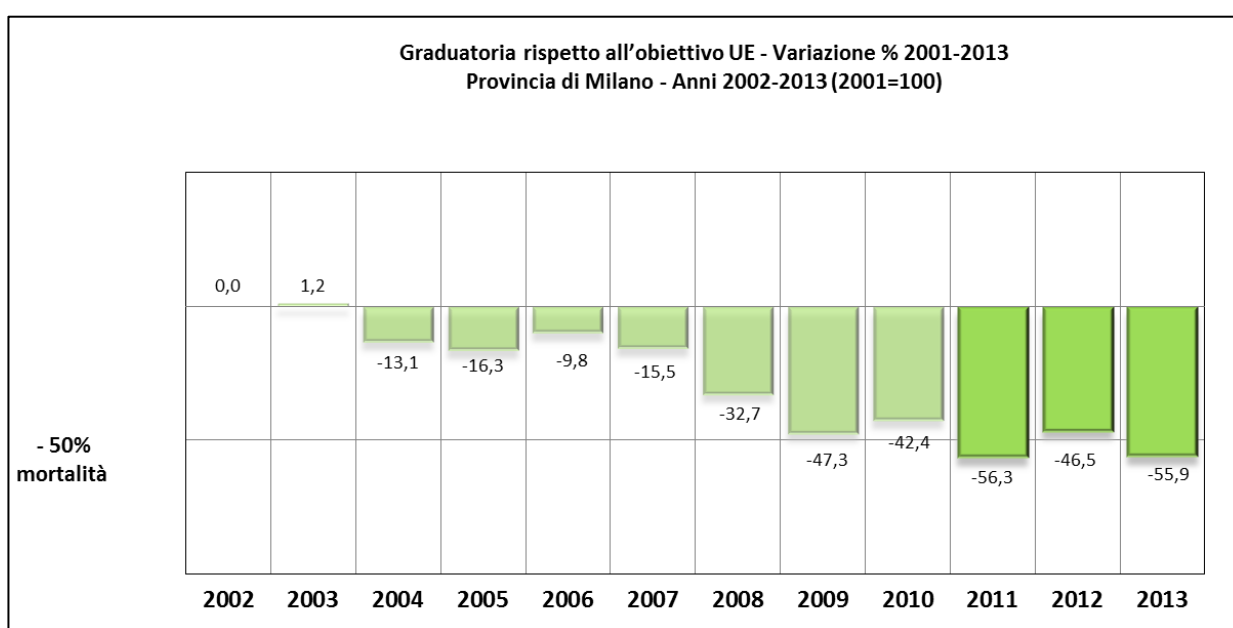
L'analisi dell'incidentalità della provincia di Milano con riferimento all'anno 2013, registra 14.755 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti (entro il 30° giorno) ammonta a 108, quello dei feriti a 19.831. Rispetto al 2012, nell'anno 2013 vi è una diminuzione sia del numero di incidenti stradali (1.487 incidenti in meno) sia del numero di feriti (1.939 feriti in meno) che del numero dei morti (23 morti in meno).

L'analisi dell'incidentalità della provincia di Milano nel lungo termine (serie storica 2000-2013) mostra come, a fronte di una sensibile diminuzione del numero di morti, vi sia una diminuzione meno marcata del numero di incidenti e del numero di feriti: in valore assoluto si è passati da 25.253 incidenti nel 2000 a 14.755 incidenti nel 2013, da 35.544 feriti nel 2000 a 19.831 feriti nel 2013 ed infine da 255 morti nel 2000 a 108 morti nel 2013. La provincia di Milano al di là di comparazioni per estensione territoriale e per numero di abitanti, è quella che, che concentra il maggior numero di incidenti stradali.



Il programma Europeo di azione per la sicurezza stradale promosso dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e dalla Commissione Europea, attraverso il Libro Bianco del 2001 prevede, per la nuova decade 2011-2020, un ulteriore dimezzamento del numero dei morti sulle strade in Europa e nel mondo entro il 2020 e una riduzione dei feriti gravi.

In provincia di Milano, il dato relativo alla variazione percentuale del numero dei morti, osservata a partire dal 2001 - anno di avvio della risoluzione comunitaria per perseguire il dimezzamento della mortalità per incidente stradale - conferma che il raggiungimento del risultato prefissato è stato ottenuto nel primo e nel terzo anno della nuova decade 2011-2020 (rappresentata in colore più marcato nel grafico sottostante). I valori raggiunti nei due anni in esame, 2011 e 2013, evidenziano entrambi una riduzione percentuale dei morti rispetto al 2001 rispettivamente pari al 56,3% e pari al 55,9%.



Provincia di Milano		
Anni	Num. Morti	Var.% morti
2001	245	0,0
2002	245	0,0
2003	248	1,2
2004	213	-13,1
2005	205	-16,3
2006	221	-9,8
2007	207	-15,5
2008	165	-32,7
2009	129	-47,3
2010	141	-42,4
2011	107	-56,3
2012	131	-46,5
2013	108	-55,9

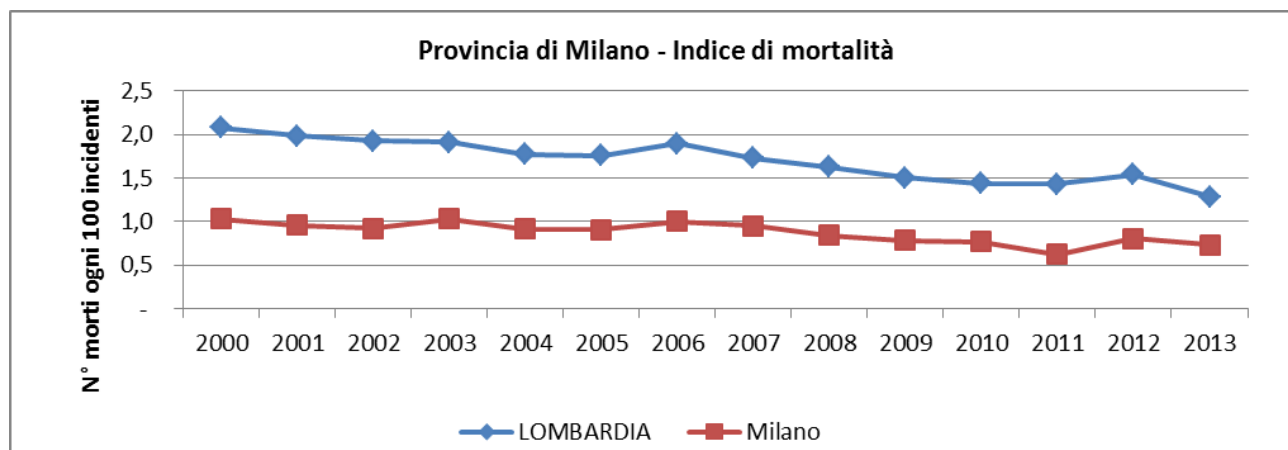
Si segnala inoltre che il dato percentuale pari allo 0% in corrispondenza dell'anno 2002, è conseguente al fatto che il numero dei morti registrati nel 2001 e nel 2002 non è variato, attestandosi a 245 decessi.

Inoltre, nell'anno 2003, vi è un incremento del numero dei morti rispetto all'anno di riferimento 2001 e la percentuale riferita a tale periodo assume pertanto un valore positivo: rispetto ai 245 decessi dell'anno 2001, nel 2003 ve ne sono stati 248 (3 in più rispetto al 2001).

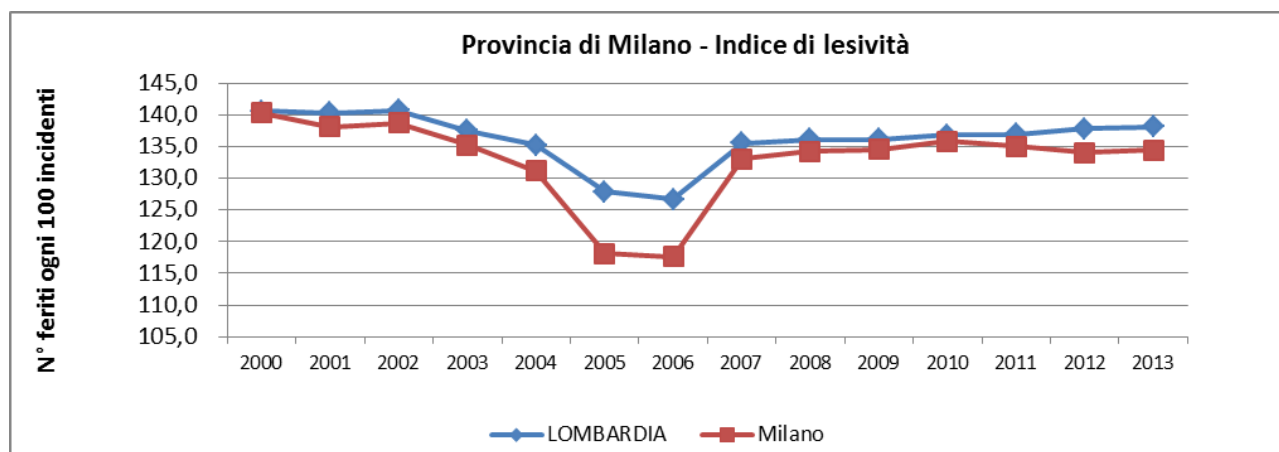
Tabella 1 - Provincia di Milano - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti e variazione % 2001-2013

Considerando i principali indici di incidentalità, ossia quelli di mortalità e di lesività, si può osservare che nel 2013 tali indici presentano valori inferiori rispetto a quelli regionali.

L'indice di mortalità per l'anno 2013 (numero di morti ogni 100 incidenti) per la provincia di Milano si attesta ad un valore di 0,73 e risulta essere inferiore sia all'andamento dell'indice di mortalità regionale del 2013 (pari a 1,30) che al valore dell'indice di mortalità della stessa provincia di Milano nell'anno 2000 (pari a 1,01).

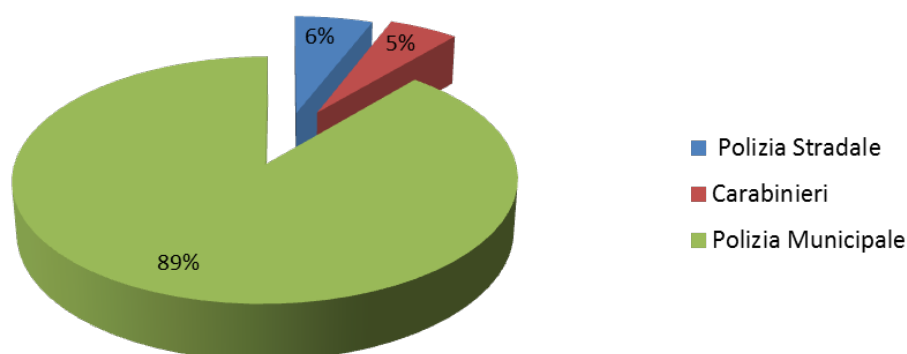


L'indice di lesività (numero di feriti ogni 100 incidenti), per la provincia di Milano, si mantiene inferiore all'andamento dell'indice di lesività regionale. Per l'anno 2013 per la provincia di Milano l'indice di lesività è pari a 134,4 mentre in regione Lombardia l'indice di lesività è pari a 138,1.



Per quanto riguarda il rilievo degli incidenti stradali nella provincia di Milano nel 2013, la maggior parte degli stessi sono stati rilevati dalla Polizia Municipale (ben l'89 % che corrisponde a quasi la totalità dei sinistri rilevati), il 6% degli incidenti è stato rilevato dalla Polizia Stradale, mentre il 5% degli incidenti è stato rilevato dai Carabinieri.

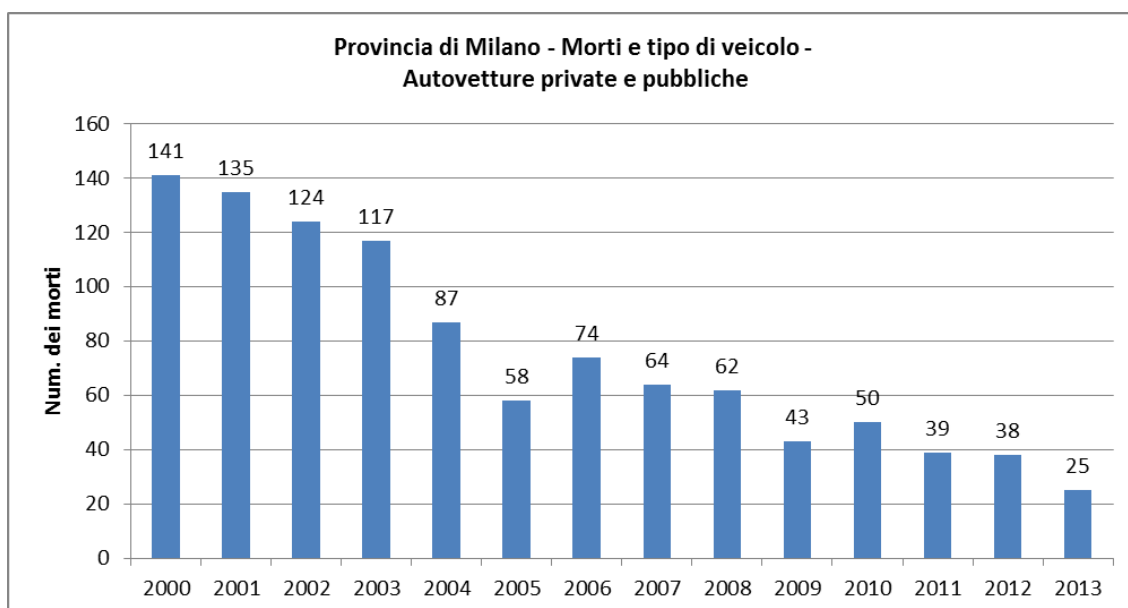
Provincia di Milano - Anno 2013
N. Incidenti per organo rilevatore



2. Mortalità e tipo di veicolo

2.1 Autovetture pubbliche private

Nell'analisi dei valori di mortalità relativi agli occupanti delle autovetture, si può notare come, nel corso del 2013, in provincia di Milano vi siano stati 25 morti associati a questa tipologia di veicolo. Se si analizza il dato storico a partire dall'anno 2000, si può notare una netta flessione del valore anche se le autovetture si confermano come la categoria di veicoli i cui occupanti risultano maggiormente coinvolti in incidenti stradali mortali.



Confrontando i valori di mortalità per tale macro-tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private) della provincia di Milano e dell'intera regione lombarda, si può notare come nel 2013 nella provincia in oggetto il dato rilevato rappresenti quasi il 14,4% del totale regionale.

Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
MILANO	Autovetture private e pubbliche	141	135	124	117	87	58	74	64	62	43	50	39	38	25
Lombardia	Autovetture private e pubbliche	564	579	548	482	371	355	396	292	266	205	239	219	217	173

Tabella 2 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private)

In provincia di Milano, nell'anno 2013, l'84% degli occupanti un'autovettura che sono morti in un incidente stradale erano conducenti, mentre il restante 16% risultavano essere passeggeri.

Macro Tipologia Veicolo		Autovetture private e pubbliche	
Ruolo		Conducente	Passeggero
		Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Anno		
MILANO	2013	21	4

Tabella 3 - Provincia di Milano - Anno 2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private) suddivisi per ruolo

Per quanto riguarda l'analisi delle classi di età degli occupanti delle autovetture deceduti, confrontando i valori del 2013 con quelli del 2000, è interessante notare come sia notevolmente calato il numero di vittime giovani tra gli occupanti delle autovetture pubbliche e private; mentre infatti nel 2000 si registravano ben 72 deceduti tra i 18 ed i 34 anni, il 2013 vede ridursi a 9 il numero di giovani morti occupanti di un'autovettura pubblica e privata.

Da sottolineare inoltre come il numero dei bambini e ragazzi tra gli 0 ed i 14 anni, deceduti in quanto passeggeri di autovetture, passi da un valore di 10 per l'anno 2000 ad un valore nullo per l'anno 2013.

Classe Età			Num. Morti				
			00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno					
MILANO	Autovetture private e pubbliche	2000	8	2	72	50	9
		2001	11	0	62	40	22
		2002	6	3	60	47	8
		2003	17	1	45	43	11
		2004	4	3	38	36	6
		2005	8	0	28	17	5
		2006	6	2	26	30	10
		2007	11	0	23	23	7
		2008	9	0	25	24	4
		2009	10	0	14	16	3
		2010	9	0	20	14	7
		2011	2	1	15	16	5
		2012	0	2	13	13	10
		2013	0	0	9	11	5

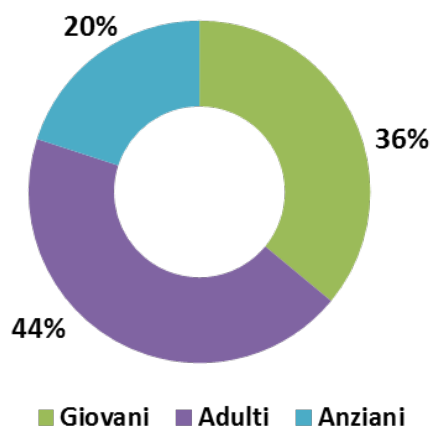
Tabella 4 - Provincia di Milano - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private) suddivisi per fasce di età

In particolare, nell'anno 2013, si nota che il 44% degli occupanti di un'autovettura deceduti è un adulto (tra i 35 ed i 69 anni), mentre il 36% è un giovane (tra i 18 ed i 34 anni) ed il restante 20% è un anziano.

Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno Incidente	00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Fasce di età			Bambini	Ragazzi	Giovani	Adulti	Anziani
MILANO	Autovetture private e pubbliche	2013	0	0	9	11	5

Tabella 5 - Provincia di Milano - Anno 2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private) suddivisi per fasce di età

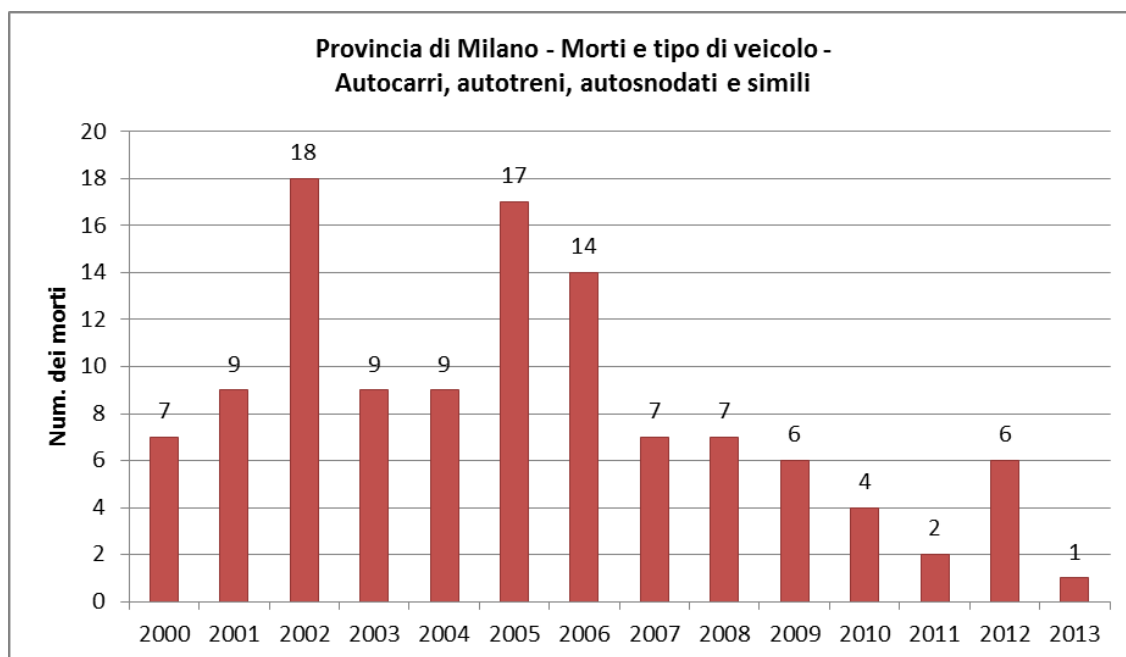
Provincia di Milano - Anno 2013 - Percentuale di morti per fasce di età nelle autovetture



2.2 Mezzi pesanti

Nell'analisi dei valori di mortalità relativi agli occupanti dei mezzi pesanti (autocarri, autotreni, autosnodati e simili), si può notare come, nel corso del 2013, in provincia di Milano vi sia stati solo 1 morto associato a questa tipologia di veicolo.

Analizzando il dato a partire dall'anno 2000, si registrano i valori più elevati in corrispondenza del 2002 (18 morti), del 2005 (17 morti) e del 2006 (14 morti).



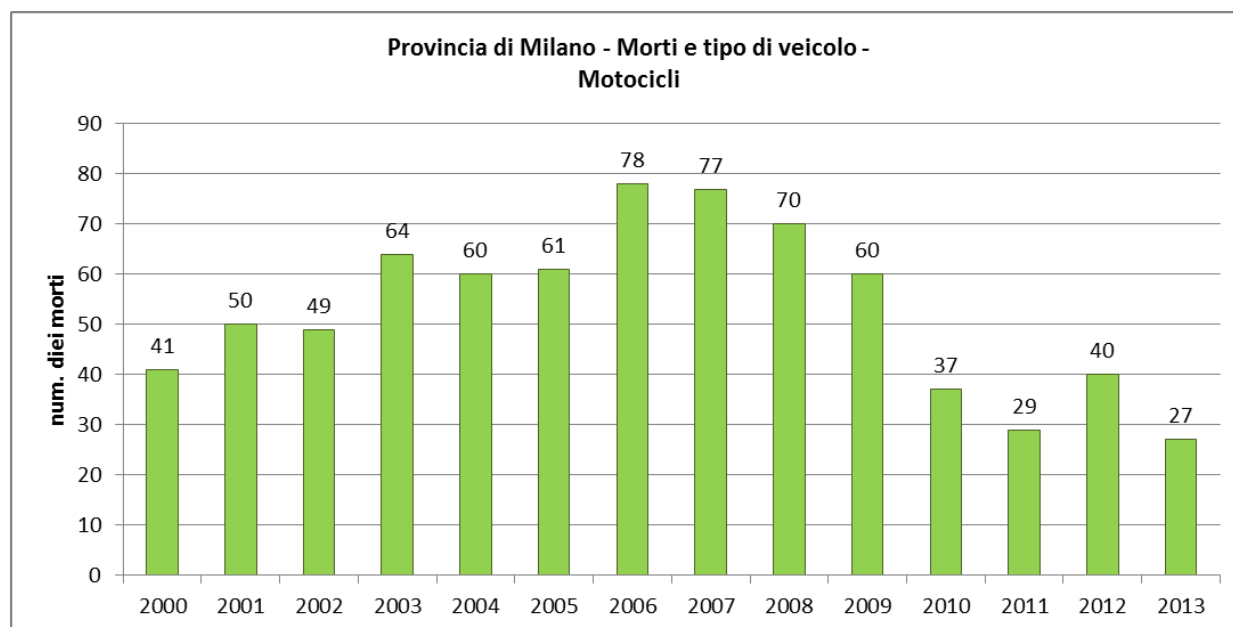
Confrontando i valori di mortalità per tale macro-tipologia di veicolo (autocarri, autotreni, autosnodati e simili) della provincia di Milano e dell'intera regione lombarda, si può notare come i morti del primo triennio di osservazione 2000-2002, in totale 34, si riducano a 9 nell'ultimo triennio 2011-2013.

Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
MILANO	Mezzi pesanti	7	9	18	9	9	17	14	7	7	6	4	2	6	1
Lombardia	Mezzi pesanti	36	49	46	44	32	46	34	27	28	23	21	15	18	18

Tabella 6 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (autocarri, autotreni, autosnodati e simili)

2.3 Motocicli

Nell'analisi dei valori di mortalità relativi ai motocicli, si può notare come, nel corso del 2013, in provincia di Milano vi siano stati ben 27 morti riferiti a questa tipologia di veicolo. Se si analizza il dato a partire dall'anno 2000, si può notare un andamento crescente del valore con picchi massimi nel 2006 (78 decessi) e nel 2007 (77 decessi), poi disceso a valori più ridotti a partire dal 2008.



Confrontando i valori di mortalità per tale macro-tipologia di veicolo (motocicli) della provincia di Milano e dell'intera regione lombarda, si può notare come nel 2013 nella provincia in oggetto il rischio di morire in sella ad un motociclo rappresenti quasi il 26,4% dei deceduti totali in regione Lombardia su tale veicolo.

Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
MILANO	Motocicli	41	50	49	64	60	61	78	77	70	60	37	29	40	27
Lombardia	Motocicli	129	139	149	161	190	181	204	196	175	173	134	125	156	102

Tabella 7 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (motocicli)

In provincia di Milano, nell'anno 2013, dei 27 motociclisti morti in incidenti stradali solo 1 era un passeggero, gli altri 26 erano conducenti.

Macro Tipologia Veicolo		Motocicli	
Ruolo		Conducente	Passeggero
		Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Anno		
MILANO	2013	26	1

Tabella 8 - Provincia di Milano - Anno 2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (motocicli) suddivisi per ruolo

Per quanto riguarda l'analisi delle classi di età dei motociclisti deceduti, confrontando i valori del 2013 con quelli del 2000, è interessante notare come, a fronte di un azzeramento della mortalità tra i bambini e ragazzi (da 0 a 17 anni), si registra un valore in diminuzione dei motociclisti deceduti in età giovane e adulta (dai 18 ai 69 anni) negli ultimi anni.

Classe Età			Num. Morti				
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno	00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
MILANO	Motocicli	2000	0	0	24	17	0
		2001	1	1	29	19	0
		2002	1	0	26	22	0
		2003	2	0	35	26	1
		2004	3	0	31	26	0
		2005	3	2	31	25	0
		2006	0	2	41	35	0
		2007	4	2	32	38	1
		2008	1	1	32	36	0
		2009	3	1	23	32	1
		2010	0	1	14	22	0
		2011	0	1	12	15	1
		2012	0	1	18	20	1
		2013	0	0	11	16	0

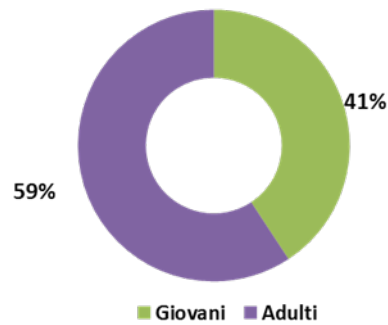
Tabella 9 - Provincia di Milano - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (motocicli) suddivisi per fasce di età

In particolare, nell'anno 2013, si nota che il 59% dei motociclisti è un adulto mentre il restante 41% è un giovane.

Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno Incidente	00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Fasce di età			Bambini	Ragazzi	Giovani	Adulti	Anziani
MILANO	Motocicli	2013	0	0	11	16	0

Tabella 10 - Provincia di Milano - Anno 2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (motocicli) per classi di età

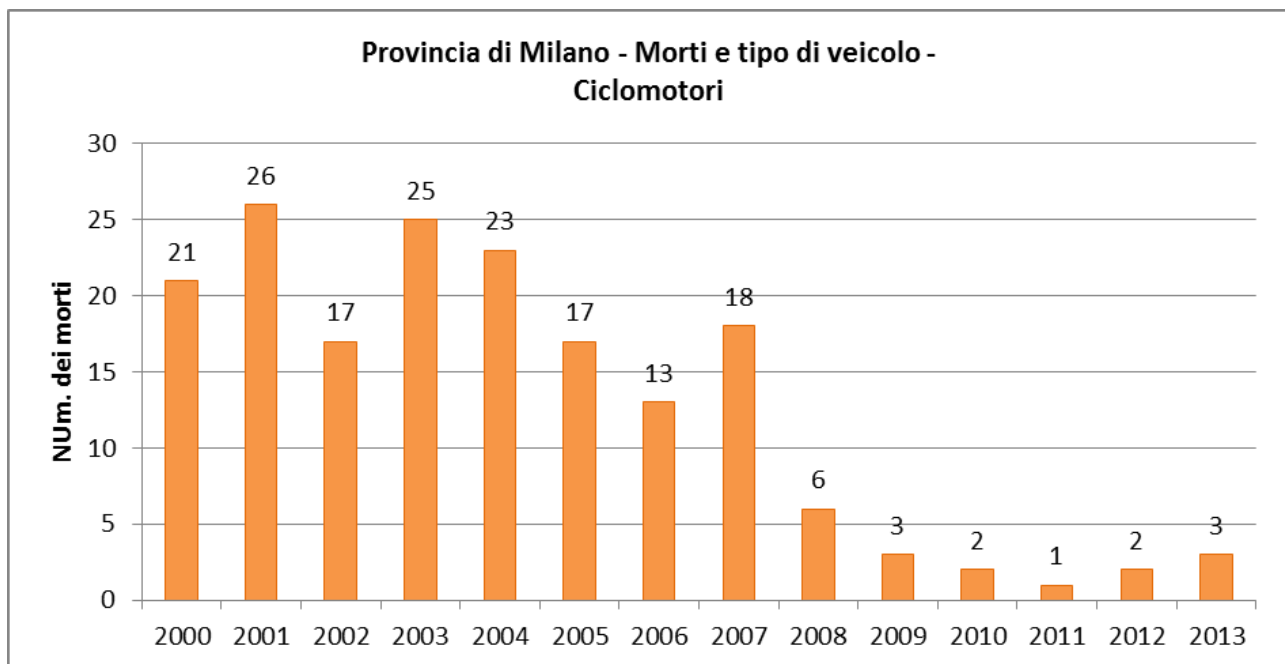
Provincia di Milano - Anno 2013 - Percentuale di morti per fasce di età nei motocicli



2.4 Ciclomotori

Nell'analisi dei valori di mortalità relativi ai ciclomotori, si può notare come, nel corso del 2013, in provincia di Milano, vi siano stati 3 morti riferiti a questa tipologia di veicolo.

Se si analizza il dato a partire dall'anno 2000, si può notare una sensibile diminuzione (soprattutto a partire dal 2008).



Confrontando i valori di mortalità per tale macro-tipologia di veicolo (ciclomotori) della provincia di Milano e dell'intera regione lombarda, si può notare come nel 2013 nella provincia in oggetto il valore rappresenti quasi il 19% del totale regionale.

Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
MILANO	Ciclomotori	21	26	17	25	23	17	13	18	6	3	2	1	2	3
Lombardia	Ciclomotori	92	92	72	81	62	44	50	53	46	27	28	28	15	16

Tabella 11 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (ciclomotori)

In provincia di Milano, nell'anno 2013, i 3 ciclomotoristi morti in incidenti stradali sono per la totalità conducenti.

Macro Tipologia Veicolo		Ciclomotori	
Ruolo		Conducente	Passeggero
		Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Anno		
MILANO	2013	3	0

Tabella 12 - Provincia di Milano - Anno 2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (ciclomotori) suddivisi per ruolo

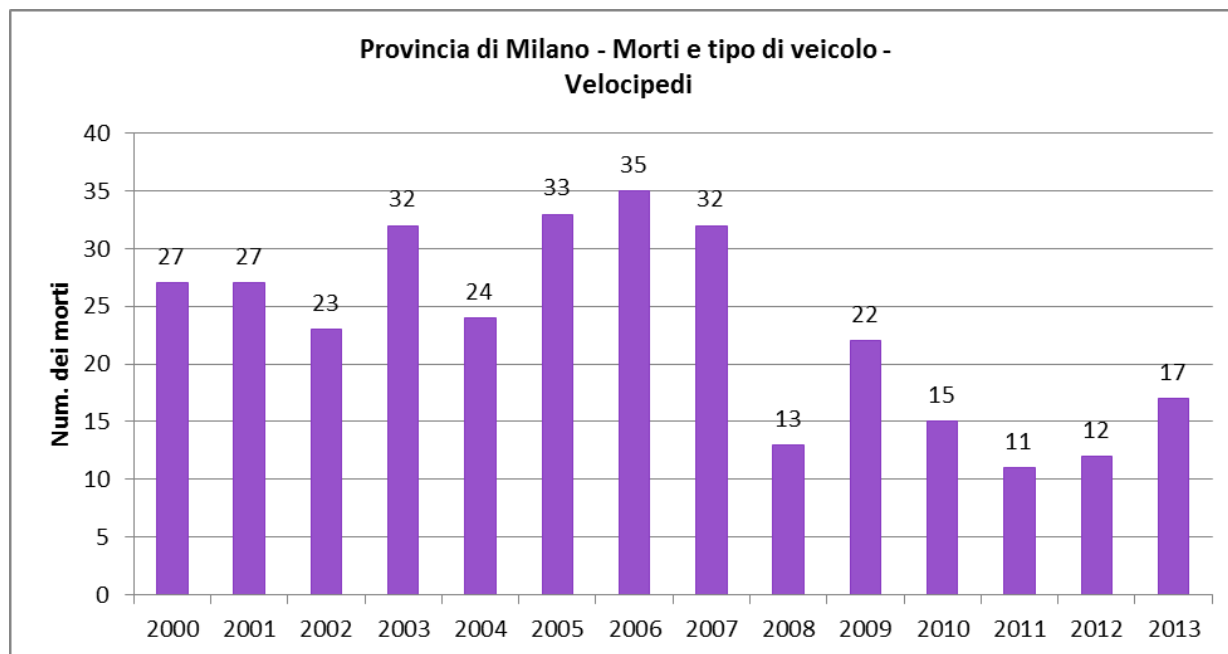
Per quanto riguarda l'analisi delle classi di età dei ciclomotoristi deceduti, confrontando i valori del 2013 con quelli del 2000, si rileva una diminuzione della mortalità tra i ragazzi (dai 14 ai 17 anni) 7 deceduti tra i 14 ed i 17 anni nel 2000 e nessun deceduto nell'anno 2013.

Classe Età			Num. Morti				
			00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno					
MILANO	Ciclomotori	2000	0	7	7	6	1
		2001	1	2	18	4	1
		2002	2	2	10	3	0
		2003	0	2	13	7	3
		2004	3	7	6	7	0
		2005	0	4	6	7	0
		2006	1	1	5	6	0
		2007	0	1	8	8	1
		2008	0	1	2	3	0
		2009	0	2	0	1	0
		2010	0	0	1	0	1
		2011	0	0	0	1	0
		2012	0	0	1	1	0
		2013	0	0	1	0	2

Tabella 13 - Provincia di Milano - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (ciclomotori) suddivisi per fasce di età

2.5 Velocipedi

Nell'analisi dei valori di mortalità relativi ai velocipedi, si può notare come, nel corso del 2013, in provincia di Milano vi siano stati 17 morti riferiti a questa tipologia di veicolo ed il valore sia in aumento rispetto agli anni precedenti (2010, 2011 e 2012).



Confrontando i valori di mortalità per tale macro-tipologia di veicolo (velocipedi) della provincia di Milano e dell'intera regione lombarda, si può notare come nel 2013 nella provincia in oggetto il dato rilevato rappresenti quasi il 35% del totale di ciclisti deceduti in regione Lombardia.

Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
MILANO	Velocipedi	27	27	23	32	24	33	35	32	13	22	15	11	12	17
Lombardia	Velocipedi	90	83	69	84	79	77	77	92	56	70	42	63	62	49

Tabella 14 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (velocipedi)

Per quanto riguarda l'analisi delle classi di età dei ciclisti deceduti, confrontando i valori storici dal 2000 al 2013, è interessante notare come dopo una rilevante riduzione a partire dal 2008, nel 2013 sia nuovamente aumentato il numero di vittime anziani (70 anni e oltre).

Da sottolineare inoltre come sia in aumento, negli ultimi anni, il numero di velocipedi morti di età compresa tra gli 0 ed i 17 anni.

Classe Età			Num. Morti				
			00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno					
MILANO	Velocipedi	2000	0	0	2	14	11
		2001	0	0	2	14	11
		2002	2	0	3	13	5
		2003	3	1	3	15	10
		2004	0	1	2	9	12
		2005	2	1	1	14	15
		2006	1	1	2	21	10
		2007	1	0	3	13	15
		2008	0	0	1	5	7
		2009	1	0	2	11	8
		2010	0	0	1	7	7
		2011	1	1	0	4	5
		2012	0	1	2	1	8
		2013	1	0	3	3	10

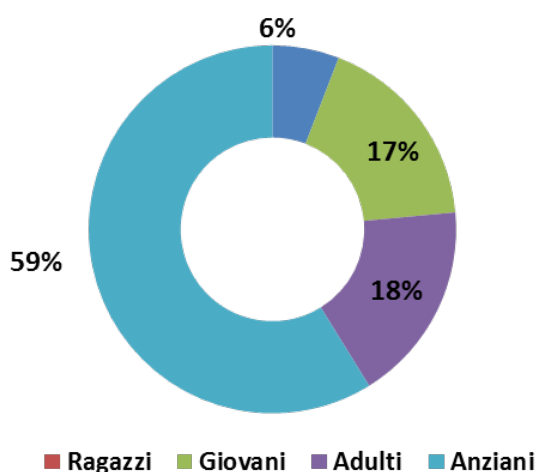
Tabella 15 - Provincia di Milano - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (velocipedi) suddivisi per fasce di età

In particolare, nell'anno 2013, si nota che il 59% ciclisti deceduti sono anziani.

Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno Incidente	00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Fasce di età			Bambini	Ragazzi	Giovani	Adulti	Anziani
MILANO	Velocipedi	2013	1	0	3	3	10

Tabella 16 - Provincia di Milano - Anno 2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (velocipedi) per fasce di età

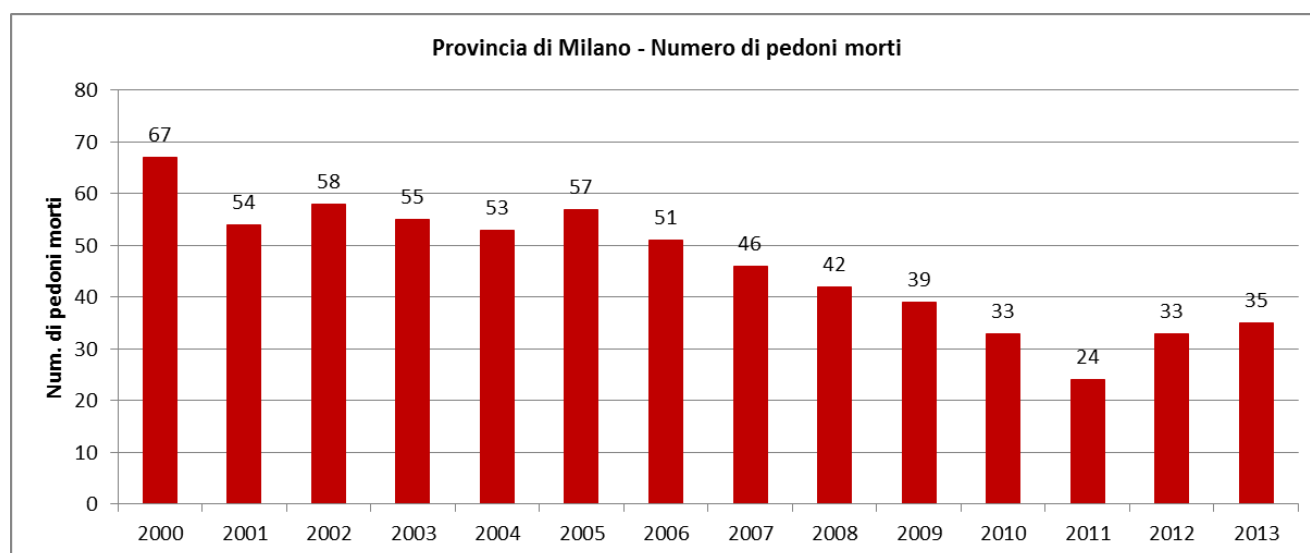
Provincia di Bergamo - Anno 2013 - Percentuale di morti per fasce di età nei velocipedi



3. I pedoni

Nel corso del 2013, sono complessivamente deceduti in provincia di Milano 35 pedoni. Tale valore, se rapportato al numero totale di morti in provincia di Milano per l'anno in oggetto (108 morti), rappresenta una percentuale del 32,4%.

Come si evince dalla lettura del grafico, la mortalità fra i pedoni è stato tendenzialmente in calo fino al 2011, per poi rialzarsi nel 2012 e 2013.

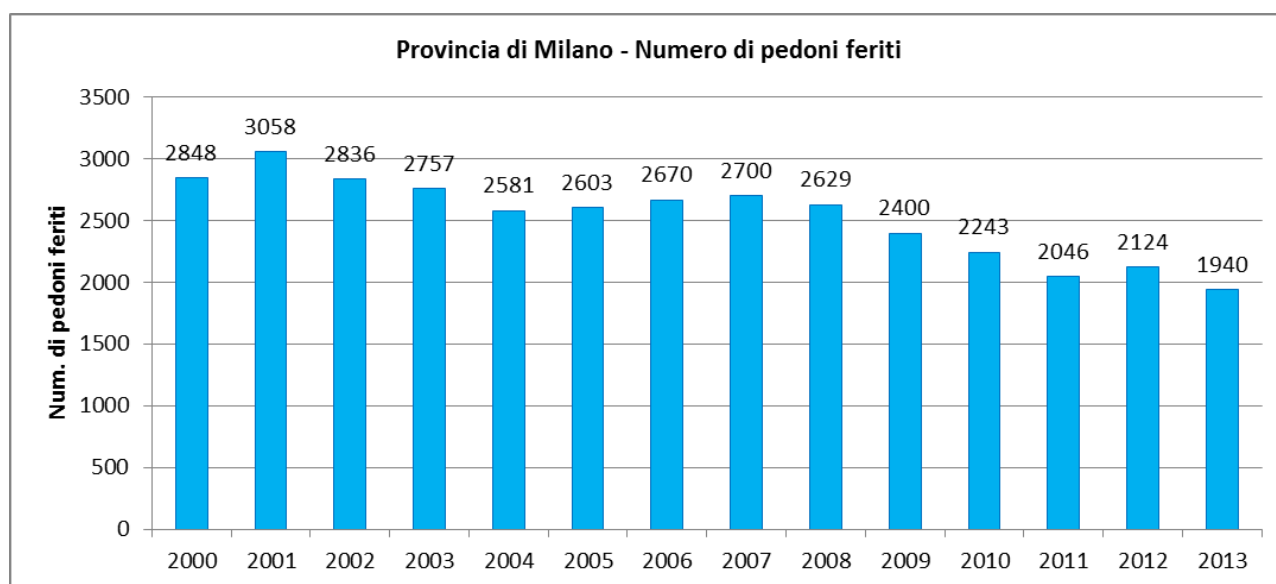


Confrontando i valori di mortalità per i pedoni della provincia di Milano e dell'intera regione lombarda, si può notare come nel 2013 nella provincia in oggetto il valore registrato rappresenti quasi il 48% del totale di pedoni deceduti in regione Lombardia.

Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
MILANO	Pedone	67	54	58	55	53	57	51	46	42	39	33	24	33	35
Lombardia	Pedone	158	125	151	119	117	111	108	110	101	99	97	77	79	73

Tabella 17 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di pedoni morti

Nel corso del 2013, sono rimasti feriti in provincia di Milano 1940 pedoni. Tale valore, se rapportato al numero totale di feriti in provincia di Milano per l'anno in oggetto (4.001 feriti), rappresenta una percentuale del 48,4%.



Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti	Num. Feriti
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
MILANO	Pedone	2848	3058	2836	2757	2581	2603	2670	2700	2629	2400	2243	2046	2124	1940
Lombardia	Pedone	4326	4652	4385	4269	4117	4075	4171	4113	4184	3928	4168	3926	4013	4001

Tabella 18 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di pedoni feriti

Per quanto riguarda l'analisi delle classi di età dei pedoni deceduti, confrontando i valori del 2013 con quelli storici dal 2000, si registra una costante e rilevante presenza di pedoni morti di età compresa tra 35 anni fino a 70 e oltre.

			Num. Morti				
Classe Età			00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno					
MILANO	Pedoni	2000	2	1	11	26	27
		2001	5	2	5	6	36
		2002	17	0	8	18	15
		2003	12	0	6	19	18
		2004	10	1	7	14	21
		2005	9	0	9	17	22
		2006	3	1	7	17	23
		2007	3	0	8	13	22
		2008	3	0	3	11	25
		2009	0	0	5	14	20
		2010	1	0	7	13	12
		2011	0	3	2	8	11
		2012	1	0	3	13	16
		2013	4	1	5	11	14

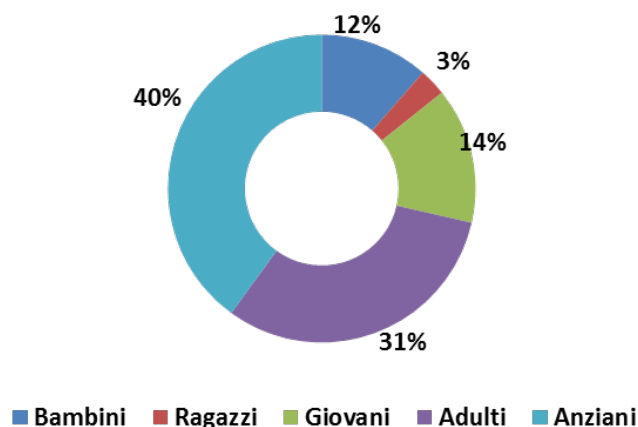
Tabella 19 - Provincia di Milano - Serie storica 2000-2013 - Numero di pedoni morti suddivisi per fasce di età

In particolare, nell'anno 2013, si nota che il 40% dei pedoni deceduti sono anziani, il 31% sono adulti, il 14% sono giovani, il 12% bambini ed il restante 3% ragazzi.

Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno Incidente	00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Fasce di età			Bambini	Ragazzi	Giovani	Adulti	Anziani
MILANO	Pedone	2013	4	1	5	11	14

Tabella 20 - Provincia di Milano - Anno 2013 - Numero di pedoni morti per fasce di età

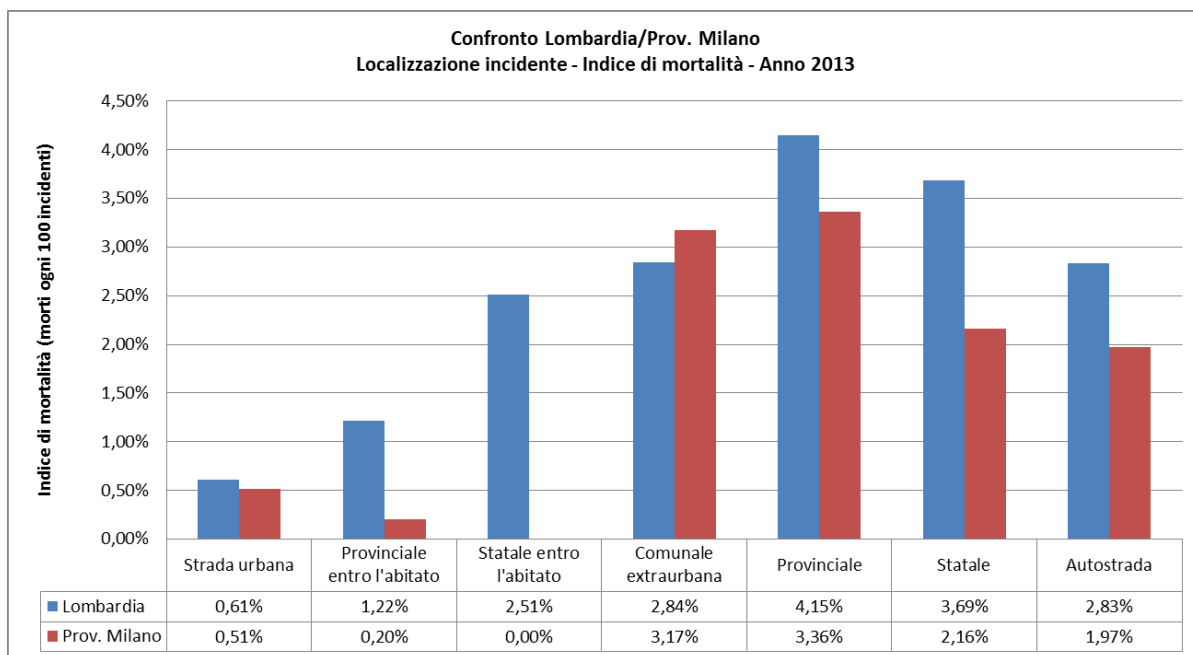
Provincia di Milano - Anno 2013 - Percentuale di pedoni morti per fasce di età



4. I luoghi e la natura degli incidenti

L'analisi per tipologia di strada mostra come nel 2013, l'indice di mortalità più elevato (numero di morti ogni 100 incidenti) si riferisce agli incidenti avvenuti su strada provinciale fuori dal centro abitato raggiungendo un picco di valore pari al 3,36% mentre a livello regionale il medesimo indice di mortalità si attesta a 4,15%.

Va sottolineato che solo nel caso di incidenti lungo una strada comunale extraurbana, il valore dell'indice di mortalità provinciale (3,17%) risulta essere maggiore dell'indice di mortalità regionale (2,84%).

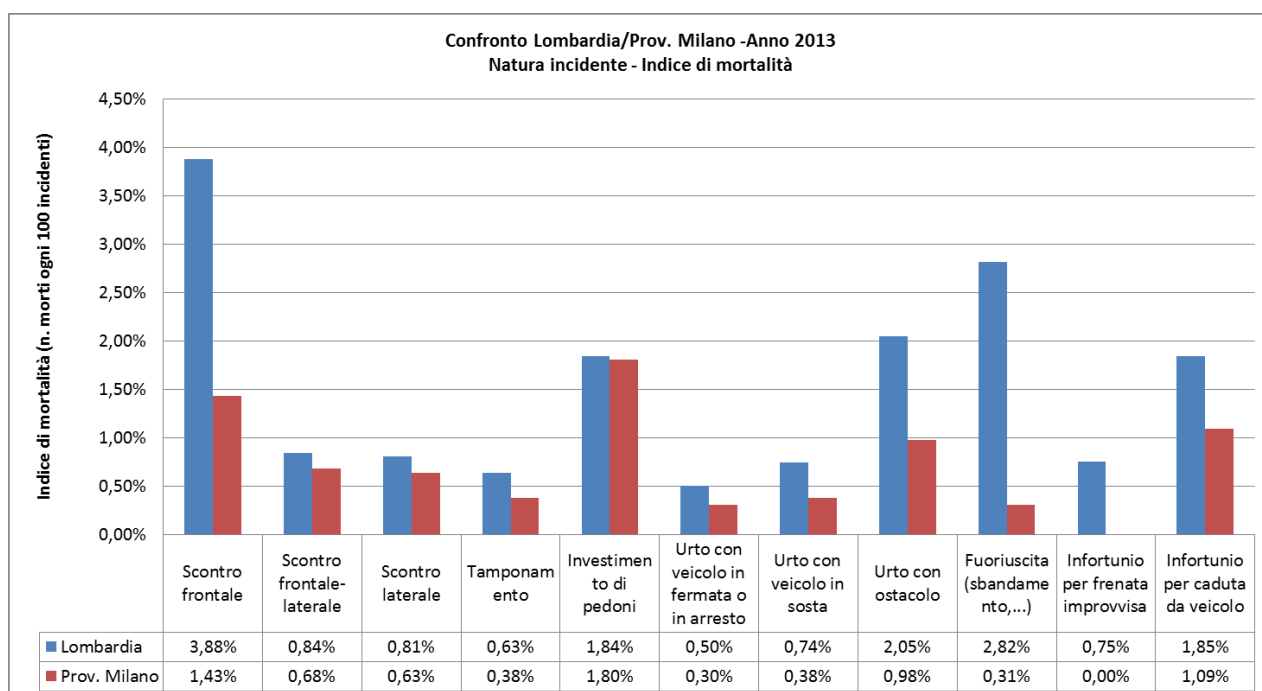


Nel 2013, l'indice di mortalità più elevato (1,12%) in provincia di Milano è riferito ad incidenti avvenuti in prossimità di una curva; tale dato a livello regionale si attesta ad un valore più alto (2,54%).

	Anno Incidente		Lombardia			Prov. Milano		
			Totale Incidenti	Totale Morti	Indice Mortalità	Totale Incidenti	Totale Morti	Indice Mortalità
2013	Macro Intersezione	Intersezione						
	Intersezione	Incrocio	4475	10	1,01%	1355	11	0,81%
		Rotatoria	1982	10	0,50%	584	1	0,17%
		Intersezione segnalata	4921	48	0,98%	2229	12	0,54%
		Intersezione o vigile	4063	27	0,66%	2840	15	0,53%
		Intersezione non segnalata	539	5	0,93%	203	0	0,00%
		Passaggio a livello	8	0	0,00%	0	0	0,00%
	Subtotal: Intersezione		15988	135	0,84%	7211	39	0,54%
	Non Intersezione	Rettilineo	14948	224	1,50%	6727	61	0,91%
		Curva	2675	68	2,54%	716	8	1,12%
		Dosso, strettoia	154	0	0,00%	63	0	0,00%
		Pendenza	137	3	2,19%	11	0	0,00%
		Gall. illuminata	75	8	10,67%	23	0	0,00%
		Gall. non illuminata	15	0	0,00%	4	0	0,00%
Subtotal: Non Intersezione		18004	303	1,68%	7544	69	0,91%	
TOTALE		33992	438	1,29	14755	108	0,73%	

Tabella 21 - Provincia di Milano - Regione Lombardia - Anno 2013 - Numero di incidenti, numero di morti, indice di mortalità per luogo dell'incidente

Confrontando gli indicatori di mortalità e la natura degli incidenti, si evince che gli indici di mortalità riferiti alla provincia di Milano sono pressoché uguali di dati regionali (per regione Lombardia l'indice di mortalità riferito all'investimento pedoni è 1,84%, per la provincia di Milano è 1,80%). In tutti gli altri casi in cui vengono affiancati i valori regionali a quelli provinciali si può notare che gli indici di mortalità della provincia di Milano, per ciascuna natura dell'incidente, hanno dei valori inferiori rispetto a quelli della regione lombarda.



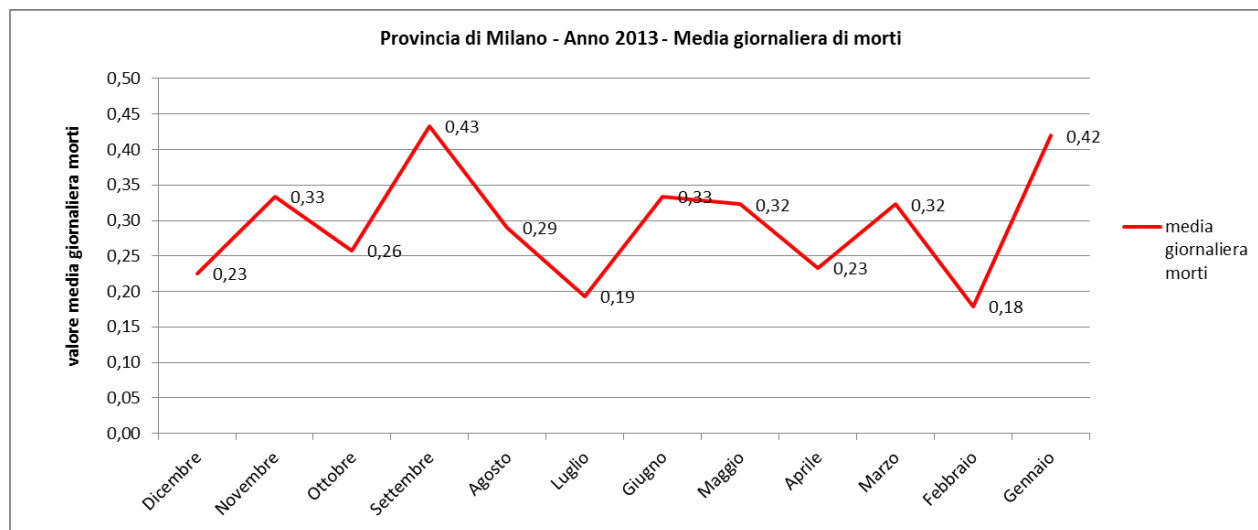
5. La dimensione temporale dell'incidentalità

Il grafico in esame rappresenta la distribuzione media giornaliera dei feriti nel corso dell'anno 2013 (definita come il rapporto tra il numero di feriti in incidenti stradali in un determinato mese ed il numero di giorni in quel mese).

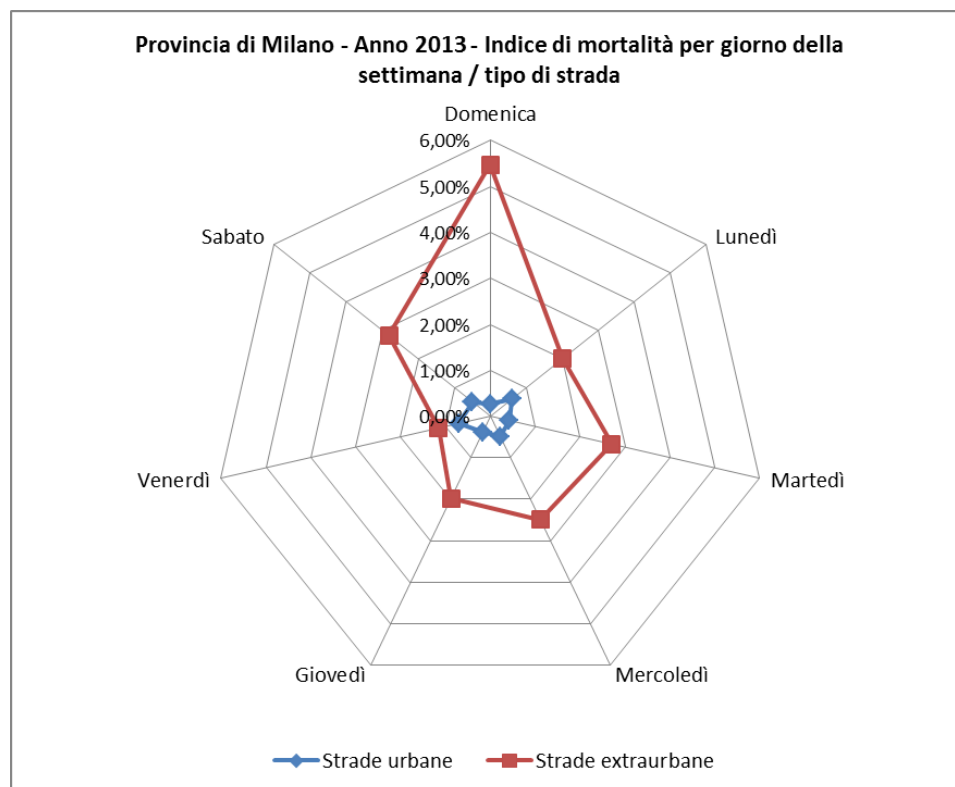
Il valore più elevato, rapportato alla dimensione temporale del dato, si registra nel mese di giugno 2013 con una media giornaliera di feriti pari a 64,40. Oltre al mese di giugno, tra i mesi maggiormente interessati dagli incidenti stradali nell'anno 2013, sono risultati il mese di maggio e di ottobre con una media rispettivamente di 63,10 e 63,35.



La distribuzione media giornaliera dei morti nel 2013 (definita come il rapporto tra il numero di morti in incidenti stradali in un determinato mese ed il numero di giorni per quel mese) assume il valore più elevato nei mesi di settembre e di giugno con un numero di decessi, rispettivamente, pari a 13 e 10 morti ed una media giornaliera, rispettivamente, pari a 0,43 morti al giorno (per settembre) e 0,33 morti (per giugno).



Sulle strade extraurbane l'indice di mortalità raggiunge il valore massimo nella giornata di domenica (5,46%), il secondo picco si registra nella giornata di sabato (2,82%) ed il terzo nella giornata di martedì (2,70%). Per quanto riguarda l'ambito urbano il picco più alto dell'indice di mortalità si registra nella giornata di venerdì (con un valore pari allo 0,70%) e nella giornata di lunedì (con un valore pari allo 0,61%).



Durante l'arco della giornata l'indice di mortalità sulle strade extraurbane si mantiene elevato sia tra le 4 e le 5 della notte (indice di mortalità pari a 17,86%) che dalle 23 alla mezzanotte (indice di mortalità pari a 11,63%).

Per quanto riguarda l'ambito urbano il picco si manifesta nelle ore notturne (dalle 23 alle 24) con un indice di mortalità pari all'1,07%.

