



Bollettino Incidenti Stradali al 31/12/2018

Incidenti stradali

Comune di Rimini





Sommario

1. Glossario.....	4
2. Incidenti stradali nel comune di Rimini.....	5
3. Serie Storica degli Incidenti Stradali	6
4. Obiettivo Futuro	8
5. Costo Sociale	9
6. Parco Veicolare del Comune di Rimini.....	10
7. Tipologia di veicoli coinvolti. Anni 2014-2018.....	11
8. Morti e feriti per tipologia di veicolo ed utente della strada: 2014-2018.....	12
9. Feriti per sesso e classe di età. Anni 2014-2018	13
10. Morti per sesso e classe di età. Anni 2014-2018	14
11. Feriti tra gli utenti vulnerabili per serie storica e classi di età: 2014-2018	15
12. Morti tra gli utenti vulnerabili per serie storica e classi di età: 2014-2018.....	16
13. Incidentalità motocicli e ciclomotori ed età dei conducenti.....	17
14. Incidentalità di altre categorie di veicoli ed età dei conducenti.....	17
15. Tipologie di incidenti e comportamenti a rischio.	18
16. Incidenti stradali, morti e feriti per mese e giorno della settimana.....	20
17. Incidenti stradali, morti e feriti per condizioni meteo	22
18. Incidenti stradali, morti e feriti per tipo di strada.....	23
19. Incidenti stradali, morti e feriti per quartiere.....	24
20. Prime 10 strade per numero di incidenti.....	25
21. Primi 10 incroci per numero di incidenti.....	26
22. Prime 10 strade per rapporto tra sinistri e Km.....	27



La ricerca e l'elaborazione dei dati sugli incidenti stradali avvenuti nel Comune di Rimini a partire dall'anno 2000, sono uno strumento fondamentale a servizio della pianificazione delle politiche per la sicurezza stradale.

La lettura dei dati sull'incidentalità in modalità dettagliata e minuziosa sulle cause, sui comportamenti degli utenti, sullo stato e la funzionalità delle strade, sulla localizzazione del sinistro, permettono di conoscere, capire e indicare le scelte prioritarie e motivate per il raggiungimento dell'obiettivo dichiarato all'interno del PUMS, il piano strategico sulla mobilità adottato dalla Giunta Comunale, per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, curando in maniera particolare le aree urbane e la protezione degli "utenti deboli", riducendo sia il numero degli incidenti, sia il numero di feriti e dei decessi.

In piena sintonia con l'obiettivo della Commissione europea che ha fissato per il 2020 un "taglio" delle vittime degli incidenti stradali del 50% rispetto al 2010, ma anche con il più difficile ma doveroso obiettivo di "incidenti zero", soprattutto nelle cosiddette "zone residenziali-zone30".

I dati delle forze dell'ordine coinvolte (Polizia Locale e Polizia Stradale) reperiti, grazie ad una preziosa collaborazione, sono opportunamente analizzati, normalizzati, elaborati e inseriti all'interno di un software di gestione.

I dati presi in considerazione per ogni incidente sono:

1. data, ora, luogo (fondamentale per la georeferenziazione del territorio), fondo stradale, condizioni atmosferiche;
2. veicoli coinvolti negli incidenti, e per ciascun veicolo i dati relativi al conducente: sesso, età e condizioni fisiche (non ferito/ferito/deceduto);
3. infrazioni, cause;
4. i passeggeri, rilevando il sesso, età e condizioni fisiche (non ferito/ferito/deceduto).

La fase successiva al reperimento dei dati è stata quella di georeferenziare gli incidenti e di elaborare apposite statistiche, fornendo un quadro interpretativo ben preciso sull'incidentalità a Rimini.

La georeferenziazione degli incidenti, tramite strumenti GIS, costituisce forse l'aspetto più innovativo della comunicazione statistica, fondamentale per uno studio mirato delle iniziative realizzate e/o realizzabili in futuro.

La georeferenziazione consiste nella rappresentazione puntuale sulla mappa del luogo in cui è avvenuto ogni singolo incidente, associando contestualmente tutti i dati reperiti in modo da individuare i punti critici sul territorio ed avere indicazioni sugli incidenti avvenuti.

I dati riportati in questa pubblicazione sono:

- la lettura generale dell'incidentalità sull'intero territorio comunale, suddivisa con diverse statistiche
- la conoscenza di dettaglio sull'incidentalità in ogni singola strada, intersezione e quartiere, che costituisce l'informazione più operativa e concreta per valutare gli interventi puntuali e raggiungere l'effettiva e documentata riduzione degli incidenti in ogni singolo luogo.

Consultabile sul sito del comune di Rimini al link mobilità della sezione "Statistiche e open data"

<http://www.comune.rimini.it/comune-e-citta/comune/statistiche-e-open-data/mobilita>



I. Glossario

L'incidente stradale: viene definito come «quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno e/o feriti)»

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 lesività: numero di feriti ogni 100 incidenti: $(F/I)*100$.

Indice di mortalità: numero di morti ogni 100 incidenti: $(M/I)*100$.

Indice di gravità: è dato dal rapporto tra il numero dei decessi ed il numero degli infortunati (pari alla somma del numero di morti e del numero dei feriti) per 100. E' un indicatore di pericolosità più granulare del tasso di mortalità: $(M/M+F)*100$

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: $(\text{morti} * \text{€}1\ 503\ 990) + (\text{n}^\circ \text{ feriti} * \text{€}42\ 219) + (\text{n}^\circ \text{ incidenti} * \text{€}10\ 986)$. 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: L'art.3, comma 53 bis del Nuovo codice della strada definisce "Utente debole della strada" i pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.



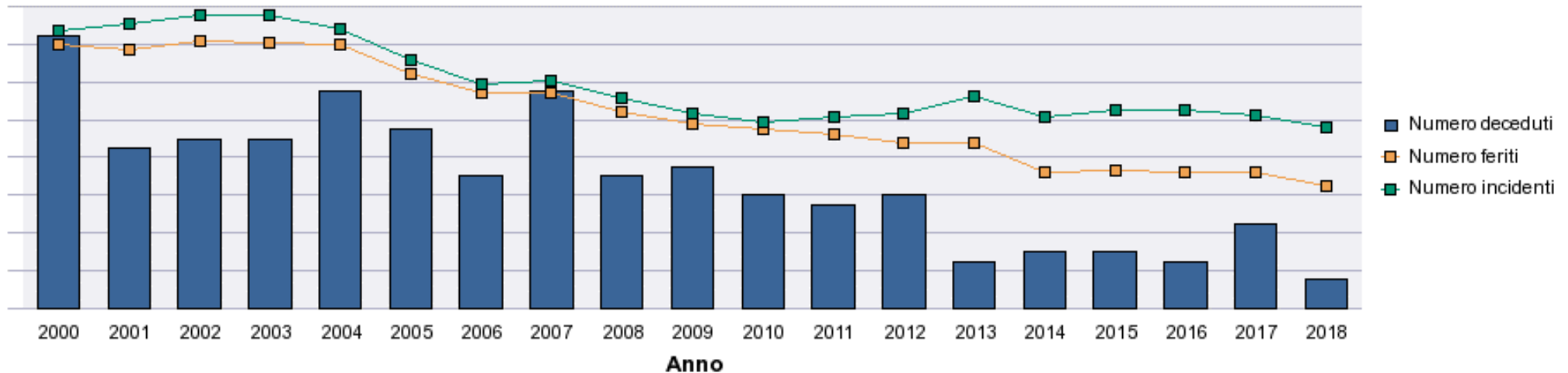
2. Incidenti stradali nel comune di Rimini nell'anno 2018

- Nel comune di Rimini si sono verificati 1.674 incidenti stradali con infortunati, 122 in meno rispetto al 2017, in media 4.6 incidenti al giorno.
- Le persone decedute sono 3, il numero più basso dal 2000 ad oggi, 6 in meno rispetto al 2017.
- Le persone che hanno riportato lesioni sono 1.141 con una diminuzione rispetto all'anno precedente di 125 feriti.
- I ciclisti feriti sono 201, 14 unità in meno rispetto l'anno 2017. Nessun deceduto rispetto ai 3 dell'anno scorso
- I pedoni feriti sono 133, 7 unità in meno rispetto al 2016, senza alcun decesso.
- I mesi estivi, Giugno, Luglio e Agosto sono i mesi con il maggior numero di sinistri, 174, 188 e 182 rispettivamente.
- Martedì è il giorno con un maggior numero d'incidenti (268) e di feriti (190).
- Nei giorni lavorativi, le fasce orarie più critiche sono legate agli spostamenti in uscita dai luoghi di studio/lavoro, la mattina tra le 8 e le 9 e nel pomeriggio dalle 16 alle 19
- L'80% degli incidenti avviene in contesto urbano, quasi il 18% su strade statali e provinciali ed il rimanente in ambito extra-urbano, un contesto poco rappresentato nei grandi capoluoghi.
- Il 50% degli incidenti avvengono su incrocio-rotatoria-intersezione.
- Il costo sociale sostenuto dalla collettività a causa della morte o del ferimento di persone in seguito ad un incidente è stato quantificato pari a 71.074.413 migliaia di euro, con un decremento nell'ultimo anno del 18%



3. Serie Storica degli Incidenti Stradali

Anno	Incidenti	Differenza %	Feriti	Differenza %	Deceduti	Indice di lesività	Indice di mortalità	Indice di gravità
2000	2.585		2.448		29	94,7	1,12	1,17
2001	2.645	2,32	2.405	-1,76	17	90,93	0,64	0,7
2002	2.717	2,72	2.489	3,49	18	91,61	0,66	0,72
2003	2.720	0,11	2.474	-0,60	18	90,96	0,66	0,72
2004	2.588	-4,85	2.446	-1,13	23	94,51	0,89	0,93
2005	2.304	-10,97	2.172	-11,20	19	94,27	0,82	0,87
2006	2.080	-9,72	2.003	-7,78	14	96,3	0,67	0,69
2007	2.113	1,59	1.994	-0,45	23	94,37	1,09	1,14
2008	1.952	-7,62	1.828	-8,32	14	93,65	0,72	0,76
2009	1.805	-7,53	1.711	-6,40	15	94,79	0,83	0,87
2010	1.726	-4,38	1.661	-2,92	12	96,23	0,7	0,72
2011	1.778	3,01	1.618	-2,59	11	91	0,62	0,68
2012	1.804	1,46	1.543	-4,64	12	85,53	0,67	0,77
2013	1.964	8,87	1.544	0,06	5	78,62	0,25	0,32
2014	1.783	-9,22	1.268	-17,88	6	71,12	0,34	0,47
2015	1.846	3,53	1.284	1,26	6	69,56	0,33	0,47
2016	1.833	-0,70	1.267	-1,32	5	69,12	0,27	0,39
2017	1.796	-2,02	1.266	-0,08	9	70,49	0,5	0,71
2018	1.674	-6,79	1.141	-9,87	3	68,16	0,18	0,26



Dai dati esposti in tabella e nel grafico e dal confronto con gli anni precedenti, emerge chiaramente un netto calo dell'incidentalità stradale sul territorio riminese.

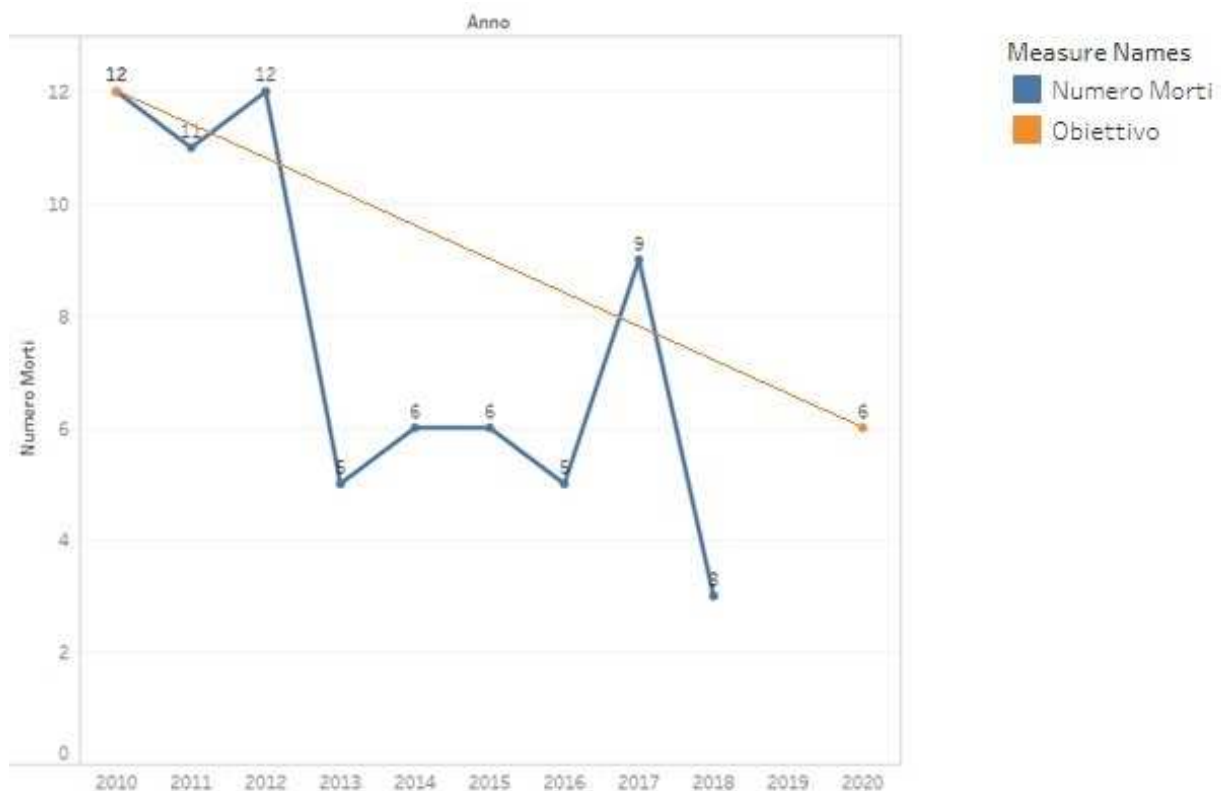
L'anno 2018 registra i livelli più bassi in assoluto di incidenti e persone coinvolte a partire dall'anno 2000, punto di partenza dell'indagine.

A differenza dello scorso anno, si nota una significativa diminuzione anche del tasso di mortalità e gravità, con livelli al minimo storico.

In particolare si registra un calo degli incidenti rispetto all'anno 2000, passando da 2.585 a 1.674 (il 35% in meno), da 2.448 a 141 feriti (il 52% in meno) e da 29 a 3 deceduti (l'82% in meno).

4. Obiettivo Futuro

Nel periodo 2011-2020 la Commissione Europea ha fissato l'obiettivo di dimezzare il numero dei morti per incidente stradale: tale traguardo all'interno del Comune di Rimini è stato, al momento, raggiunto in anticipo avendo con una riduzione della mortalità pari al 75% anziché del 50%. Infatti siamo passati dai 12 morti del 2010 ai 3 del 2018.

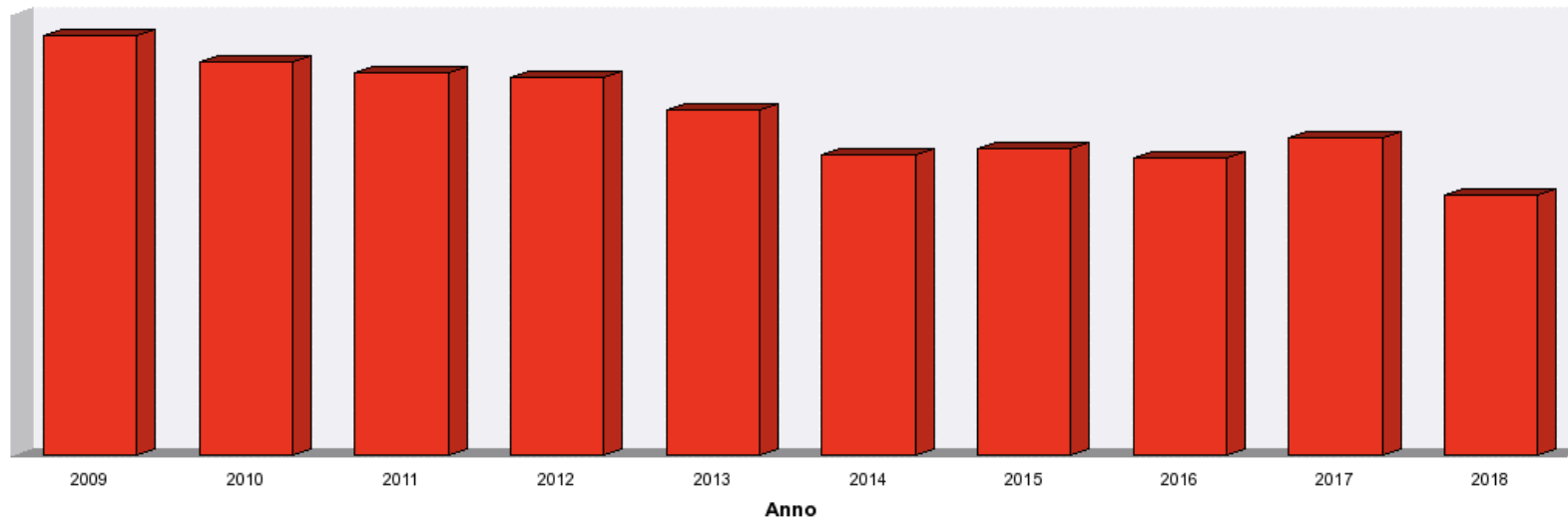


5. Costo Sociale

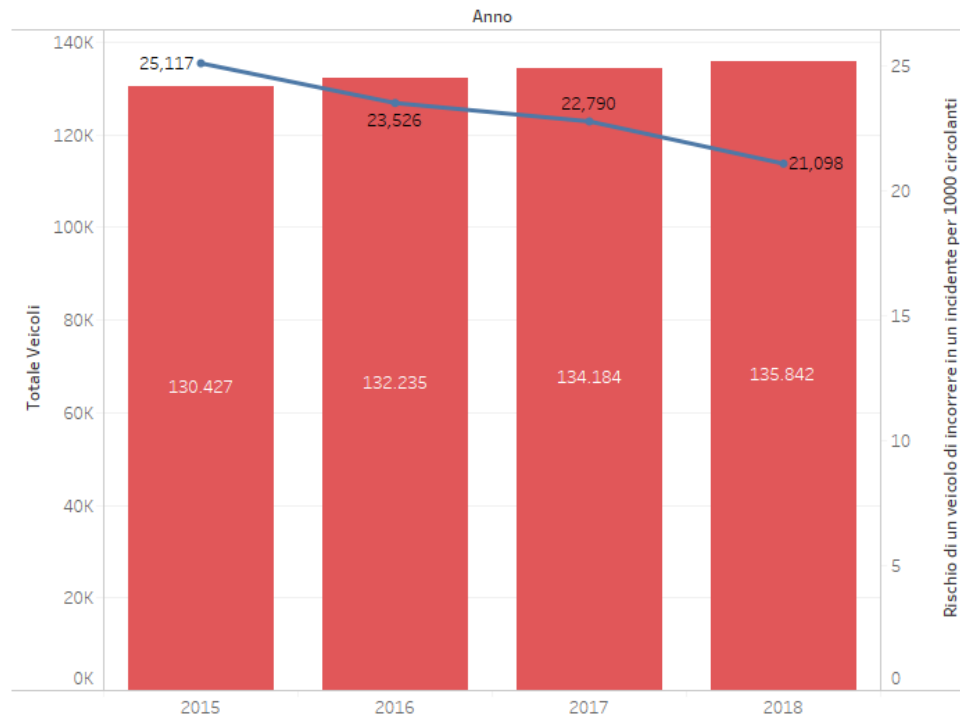
Anno	Costo Sociale €
2009	114.626.289
2010	107.135.475
2011	104.387.340
2012	103.010.541
2013	94.282.590
2014	82.145.670
2015	83.513.292
2016	81.148.761
2017	86.716.020
2018	71.074.413

Nel 2018 il costo sociale sostenuto dalla collettività a causa della morte o del ferimento delle persone in seguito ad un incidente stradale è stato pari a **71.074.413 €**, in diminuzione rispetto all'anno precedente del 18 %.

Nel periodo 2009-2017 il costo sociale è diminuito del 38%, pari a **43.666.502 €**



6. Parco Veicolare del Comune di Rimini



L'analisi dei veicoli coinvolti in incidente stradale rispetto ai veicoli circolanti sulle strade dell'area comunale, ci mostra come negli ultimi anni il rapporto tra veicoli incorsi in incidente stradale per 1.000 veicoli circolanti è tendenzialmente in calo.

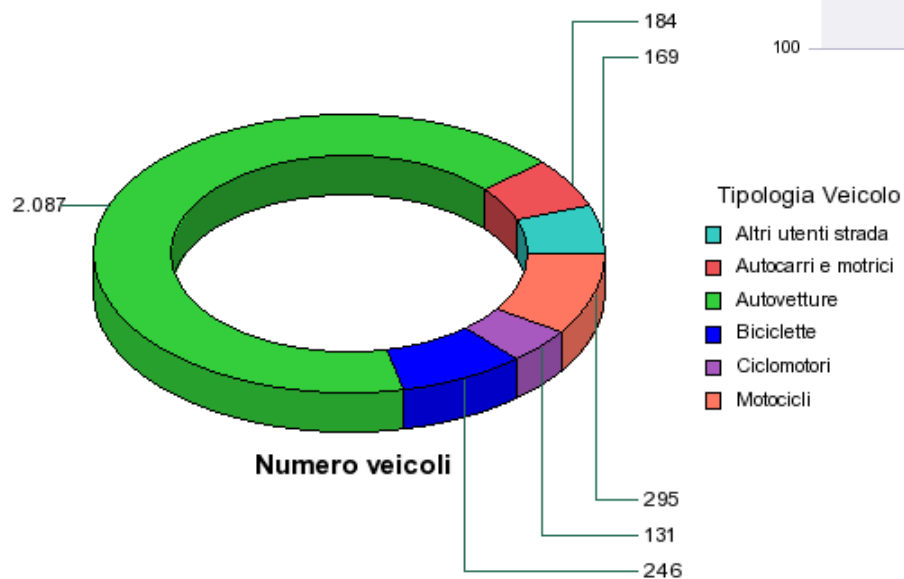
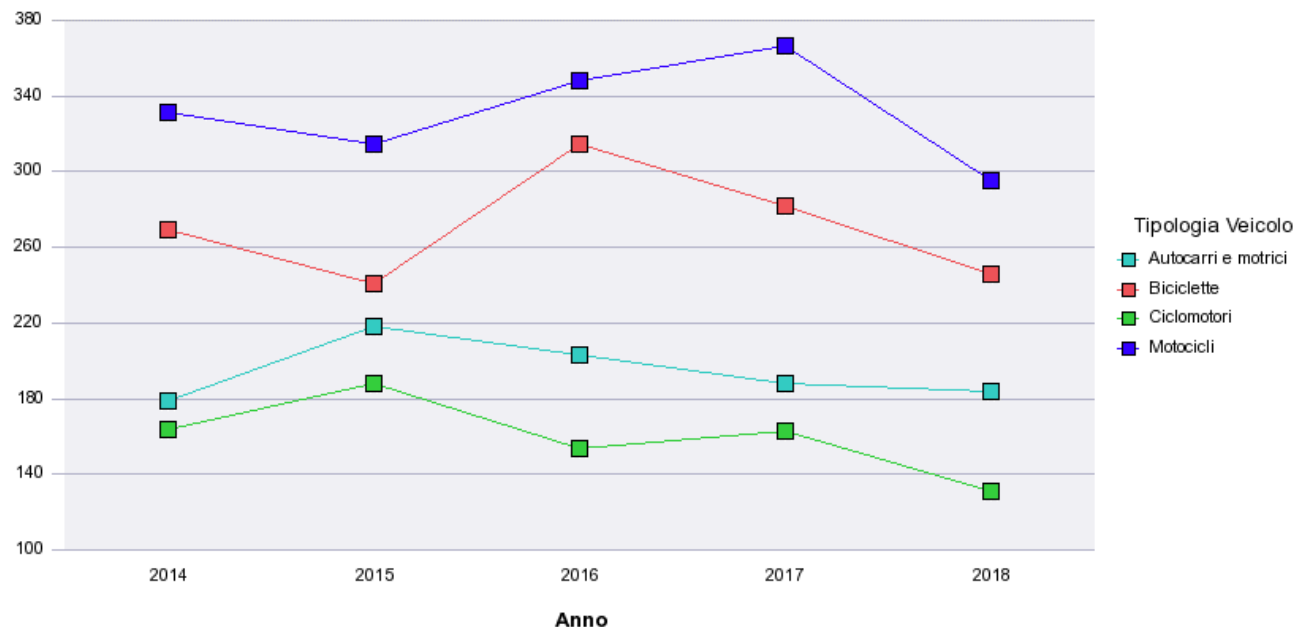
Nel Comune di Rimini per ogni 1.000 veicoli circolanti il 21.09 % incorrono in incidente stradale.

Si ricorda comunque che gli incidenti non coinvolgono solo veicoli di persone residenti nel territorio metropolitano, ambito di riferimento del dato sui circolanti.

Anno	Comune	Autobus	Autocarri trasporto Merci	Autoveicoli speciali specifici	Autovetture	Motocicli	Motocarri e quadricicli trasporto merci	Motoveicoli e quadricicli speciali/ specifici	Rimorchi e semirimorchi trasporto merci	Rimorchi e semirimorchi speciali/ specifici	Trattori stradali o motrici	Totale
2018	RIMINI	162	8.853	2.170	90.796	32.427	337	167	434	149	347	135.842
2017	RIMINI	128	8.842	2.174	89.688	31.995	341	174	383	149	310	134.184
2016	RIMINI	122	8.668	2.119	88.290	31.672	356	172	385	137	314	132.235
2015	RIMINI	117	8.556	2.121	86.905	31.453	362	173	342	131	267	130.427

7. Tipologia di veicoli coinvolti. Anni 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Autovetture	2.251	2.405	2.264	2.172	2.087
Autocarri e motrici	179	218	203	188	184
Biciclette	269	241	315	282	246
Ciclomotori	164	188	154	163	131
Motocicli	331	315	348	367	295
Altri utenti strada	152	150	142	168	169
Somma:	3.346	3.517	3.426	3.340	3.112

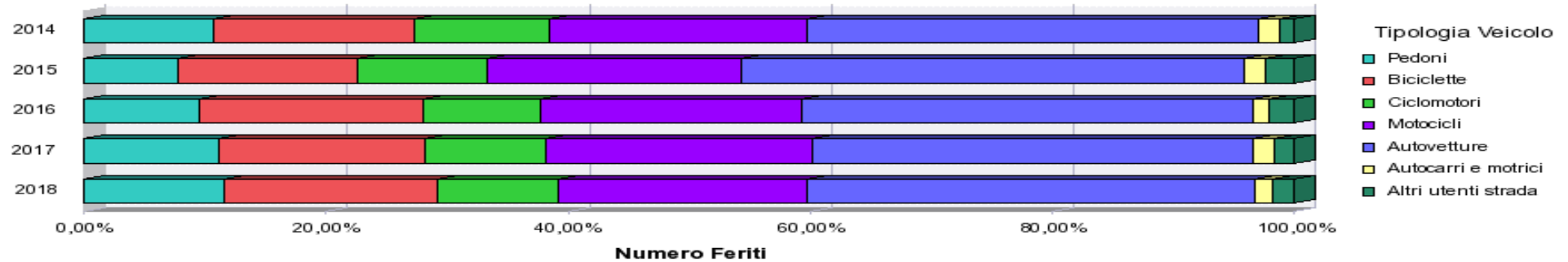
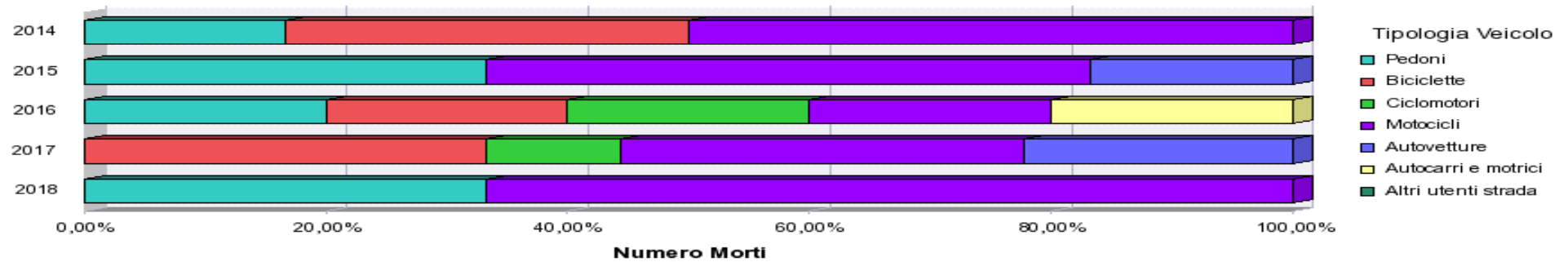


Nel 2018 sono **3.113** i veicoli coinvolti in incidente nell'area comunale, 228 in meno rispetto all'anno precedente.

Le autovetture rappresentano il 67%, i motocicli il 10 %, gli autocarri e motrici il 6%, le biciclette l'8 %, i ciclomotori il 4 %, altre tipologie di veicoli il 5%.

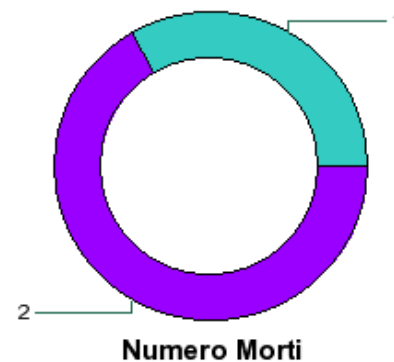
Dal 2014 al 2018, solo le autovetture coinvolte sono costantemente in calo, con una diminuzione complessiva pari al 7% (da 2.251 a 2.087 nel 2018). Rispetto all'anno 2017 è netto il calo delle biciclette coinvolte, da 282 a 246 (il 13% in meno) e dei motocicli da 367 a 295 (il 19% in meno)

8. Morti e feriti per tipologia di veicolo ed utente della strada (2014-2018)



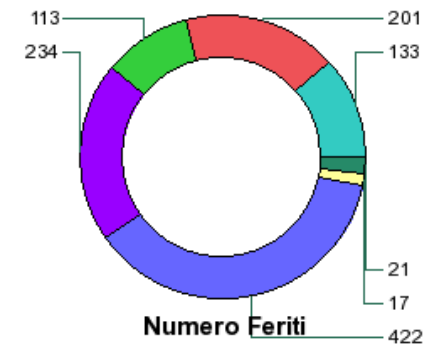
Tra le 3 persone decedute in incidente stradale nel 2018, 2 di esse sono motociclisti, categoria che nell'ultimo quinquennio risulta la più coinvolta negli incidenti mortali.

La quota di feriti per tipologia di veicolo evidenzia percentuali maggiori sempre tra gli automobilisti, seguite dai motociclisti e dai ciclisti.



Anno / Tipologia Veicolo

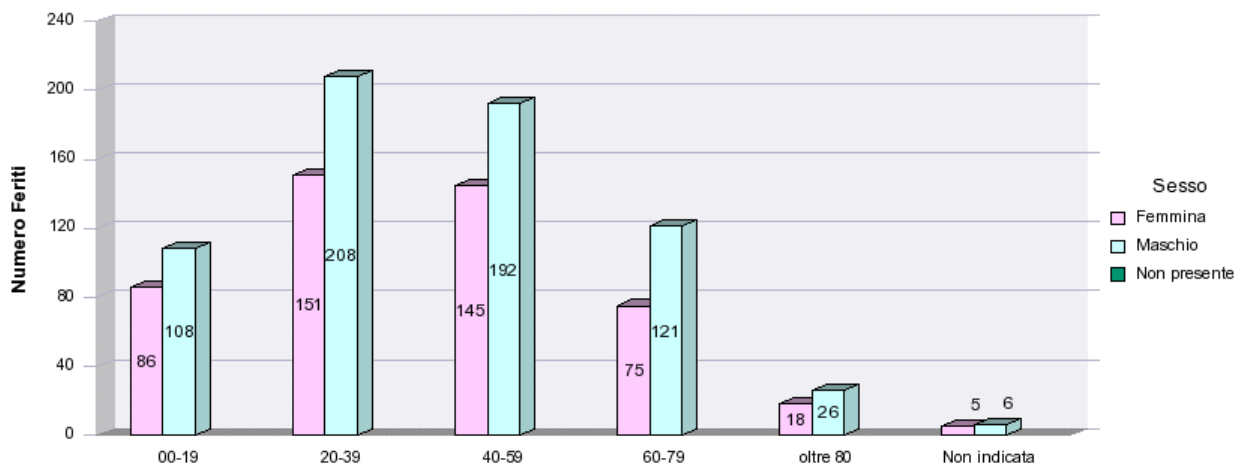
- 2018 / Pedoni
- 2018 / Biciclette
- 2018 / Ciclomotori
- 2018 / Motocicli
- 2018 / Autovetture
- 2018 / Autocarri e motrici
- 2018 / Altri utenti strada



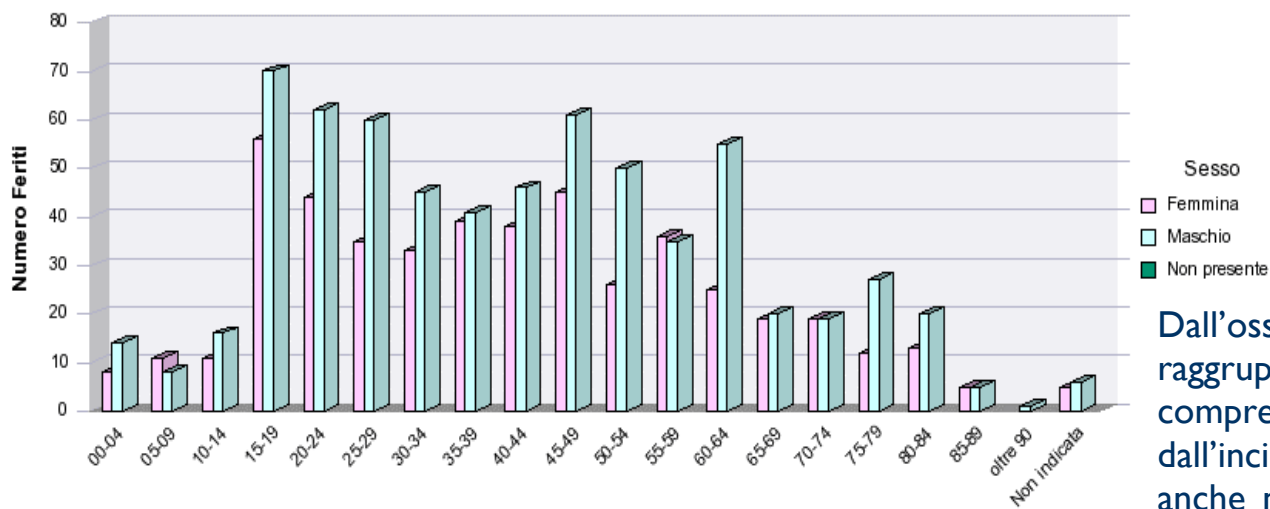


9. Feriti per sesso e classe di età. Anni 2014-2018

Istogramma Anno 2018



Fascia Età



Micro Classi

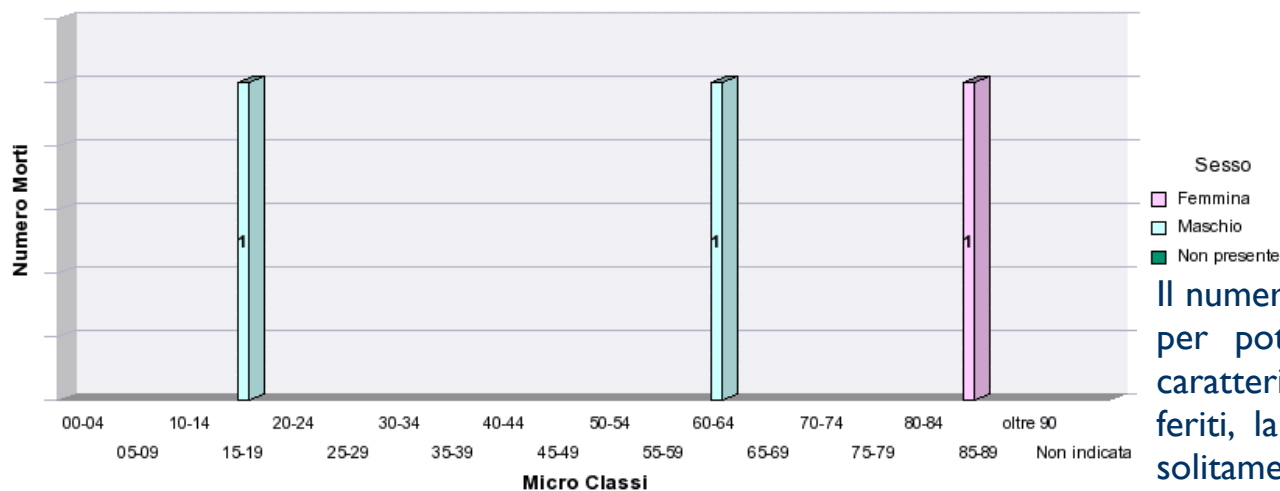
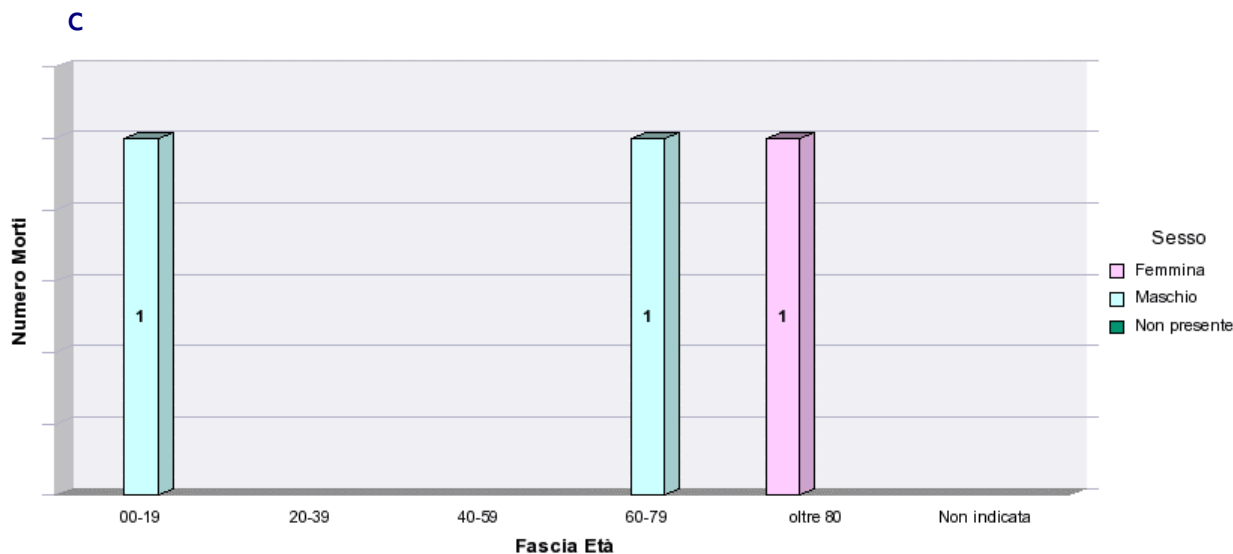
Maschi	2014	2015	2016	2017	2018
00-19	107	111	111	106	108
20-39	248	273	276	261	208
40-59	245	228	229	249	192
60-79	102	103	99	93	121
oltre 80	26	30	26	30	26
Non indicata	3	10	11	8	6
Somma:	731	755	752	747	661

Femmine	2014	2015	2016	2017	2018
00-19	79	98	68	85	86
20-39	205	188	173	182	151
40-59	177	160	166	143	145
60-79	60	60	84	87	75
oltre 80	9	12	17	17	18
Non indicata	7	11	7	5	5
Somma:	537	529	515	519	480

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 interessata dall'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.



10. Morti per sesso e classe di età. Anni 2014-2018



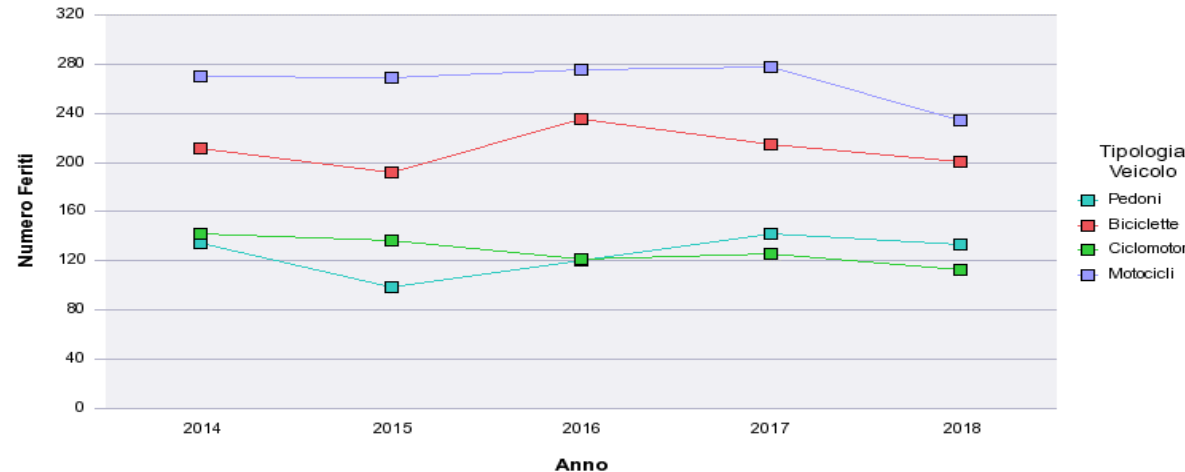
Maschi	2014	2015	2016	2017	2018
00-19	1				1
20-39	3	1		4	
40-59	1	2	2	1	
60-79			2	1	1
oltre 80		1		1	
Non indicata					
Somma:	5	4	4	7	2

Femmine	2014	2015	2016	2017	2018
00-19					
20-39			1		
40-59		1		2	
60-79	1				
oltre 80		1			1
Non indicata					
Somma:	1	2	1	2	1

Il numero dei decessi, dal punto di vista statistico, è esiguo per poterne estrapolare un comportamento legato a caratteristiche demografiche e comunque, come per i feriti, la classe di età compresa tra i 20 ed i 39 anni è solitamente più coinvolta, soprattutto a livello maschile. In ogni classe di età le femmine sono rappresentate in misura minore rispetto ai maschi.



II. Feriti tra gli utenti vulnerabili per serie storica e classi di età: 2014-2018

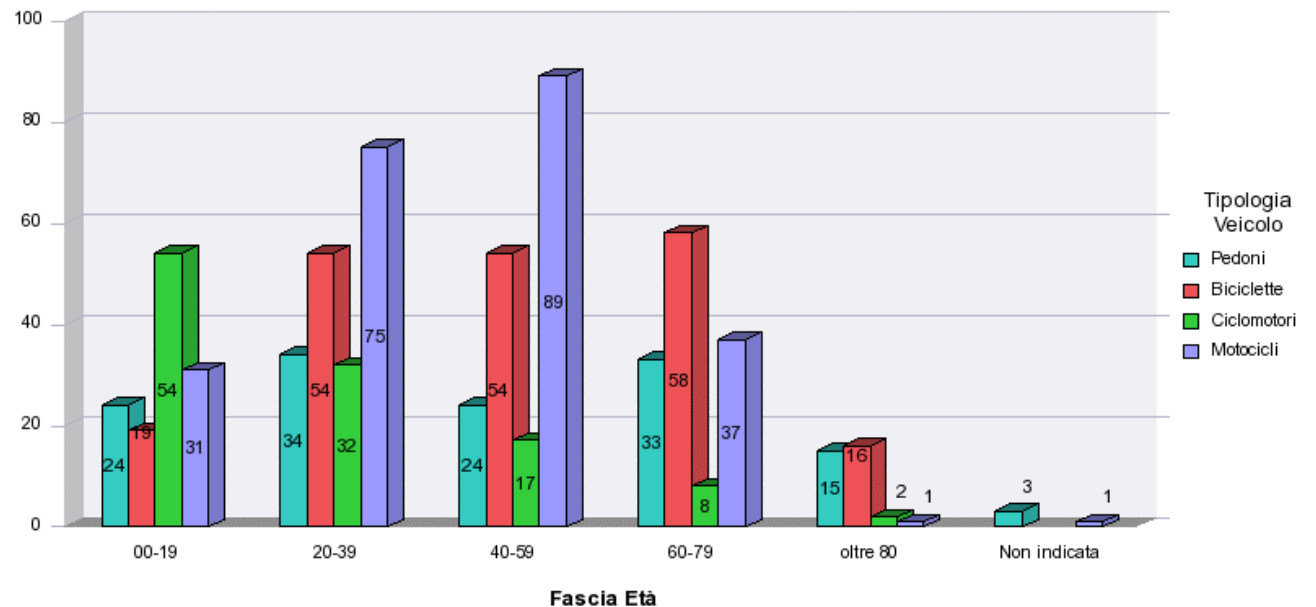


	2014	2015	2016	2017	2018
Pedoni	135	99	120	142	133
Biciclette	211	192	235	215	201
Ciclomotori	142	137	122	126	113
Motocicli	270	269	275	278	234
Somma:	758	697	752	761	681

Ponendo una particolare attenzione agli utenti vulnerabili, ovvero i conducenti o passeggeri di veicoli a due ruote e pedoni, questi nel 2018 rappresentano il 60% dei feriti.

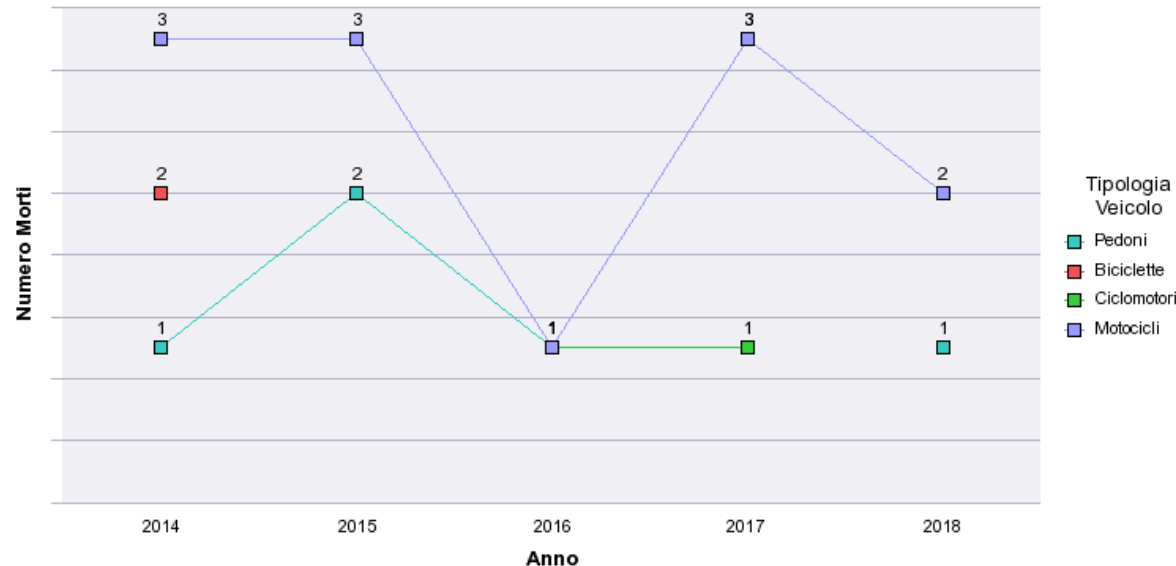
I motociclisti sono prevalenti nella fascia d'età che va dai 20 ai 59 anni, i conducenti di ciclomotori sino ai 19 anni mentre la bicicletta diventa il mezzo più coinvolto dai 60 anni in poi, pur restando costante in tutte le fasce d'età.

I pedoni sono coinvolti nelle diverse età, ma è dagli 80 anni in poi che diventano prevalenti.





12. Morti tra gli utenti vulnerabili per serie storica e classi di età: 2014-2018



	2014	2015	2016	2017	2018
Pedoni	1	2	1		1
Biciclette	2		1	3	
Ciclomotori			1	1	
Motocicli	3	3	1	3	2
Somma:	6	5	4	7	3

Sono 3 i deceduti nel 2018 a causa di un incidente stradale (6 in meno rispetto al 2017) di cui 2 maschi e 1 femmine. Tutti gli incidenti mortali hanno coinvolto utenti deboli e precisamente un pedone femmina e due motociclisti maschi. Ancora una volta occorre constatare che gli utenti deboli sono la categoria che paga il tributo più alto sia per lesioni riportate che per esiti letali. Tuttavia, tenuto conto del costante incremento del traffico, dei veicoli e del reticolo stradale in progressiva estensione, se si paragona il risultato dell'esame sull'incidentalità dell'ultimo decennio, risalta una significativa riduzione della pericolosità delle nostre strade, misurabile con parametri oggettivi quali della tabella laterale.

Incidenti - media giornaliera	4,59
Conteggio decessi	3
Feriti - media giornaliera	3,13

Sono dati incoraggianti che coronano l'impegno sinergico sia delle forze di vigilanza stradale che dell'Amministrazione Comunale, la quale è responsabile delle opere e della messa in sicurezza della rete viaria.

13. Incidentalità motocicli e ciclomotori ed età dei conducenti

(Pericolosità in relazione all'età del conducente)

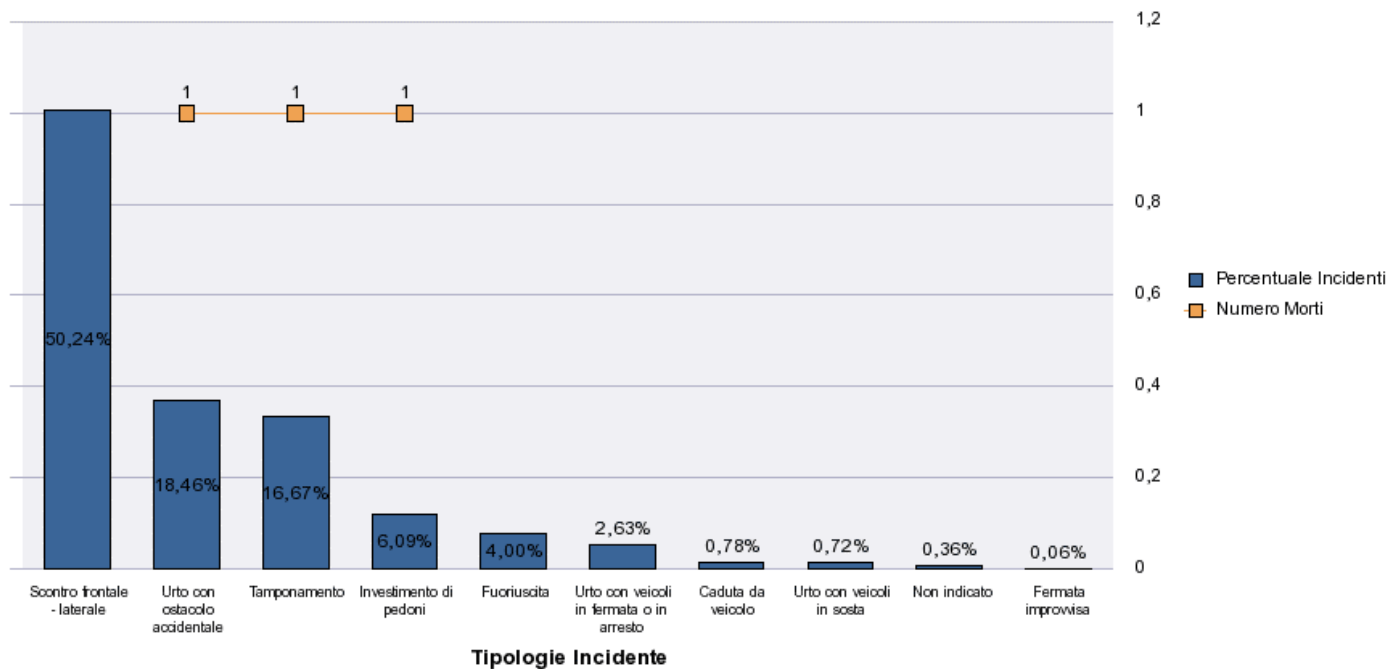
Fascia	Numero incidenti	% incidenti su totale classe veicolo	Numero incolumi	Numero feriti	Numero morti	Numero feriti per 100 incidenti
Fino a 17	52	12,53%	11	42		80,77%
Da 18 a 25	89	21,45%	25	64	1	71,91%
Da 26 a 35	58	13,98%	14	44		75,86%
Da 36 a 45	54	13,01%	19	35		64,81%
Da 46 a oltre	162	39,04%	46	120	1	74,07%
Somma:	415	100,00%	115	305	2	

14. Incidentalità di altre categorie di veicoli ed età dei conducenti

(Pericolosità in relazione all'età del conducente)

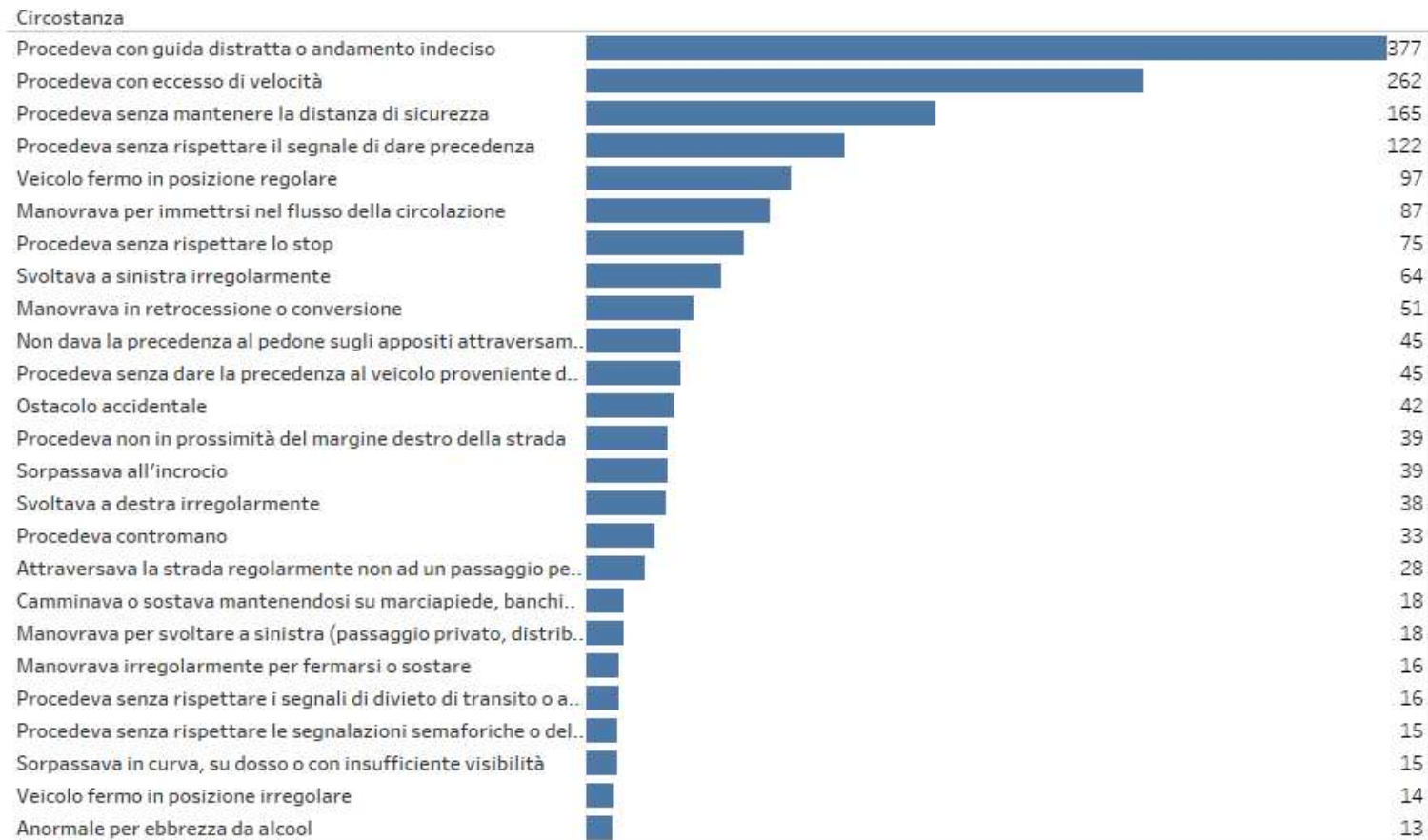
Fascia	Numero incidenti	% incidenti su totale classe veicolo	Numero incolumi	Numero feriti	Numero morti	Numero feriti per 100 incidenti
Fino a 17	25	1,14%	8	17		68,00%
Da 18 a 25	312	14,29%	261	68		21,79%
Da 26 a 35	423	19,37%	368	77		18,20%
Da 36 a 45	467	21,38%	413	96		20,56%
Da 46 a oltre	957	43,82%	931	239		24,97%
Somma:	2.184	100,00%	1.981	497		

15. Tipologie di incidenti e comportamenti a rischio.



Tipologie Incidente	Numero Incidenti
Scontro frontale - laterale	841
Urto con ostacolo accidentale	309
Tamponamento	279
Investimento di pedoni	102
Fuoriuscita	67
Urto con veicoli in fermata o in arresto	44
Caduta da veicolo	13
Urto con veicoli in sosta	12
Non indicato	6
Fermata improvvisa	1
Somma:	1.674

La maggior parte degli incidenti stradali avviene tra due o più veicoli (70 %); la tipologia di incidente più diffusa è lo scontro frontale-laterale (841 casi), seguita dall'urto con ostacolo accidentale (309 casi) e dal tamponamento (279 casi). Le tipologie più pericolose sono l'investimento di pedone, il tamponamento e l'urto con ostacolo accidentale; entrambe fanno registrare un decesso.



Tra le cause degli incidenti le responsabilità del conducente sono prevalenti, a partire dalla guida distratta ed indecisa (377 casi), l'eccesso di velocità (262 casi), il mancato rispetto della distanza di sicurezza (165 casi).

Da segnalare le 45 verbalizzazioni di mancata precedenza al pedone in regolare attraversamento sulle apposite strisce stradali.



16. Incidenti stradali, morti e feriti per mese e giorno della settimana

Giorno	Numero Incidenti	Numero Feriti	Numero Morti	Tasso di lesività	Tasso di mortalità	Tasso di gravità
Lunedì	240	145		60,42		
Martedì	268	190	1	70,9	0,37	0,52
Mercoledì	237	171	1	72,15	0,42	0,58
Giovedì	231	159		68,83		
Venerdì	251	171		68,13		
Sabato	233	158		67,81		
Domenica	214	147	1	68,69	0,47	0,68
Somma:	1.674	1.141	3			

Nel 2018, il maggior numero di incidenti si sono verificati nei mesi di giugno e luglio e agosto, nel periodo della stagione estiva con le sue 7.460.844 presenze turistiche, con un' incidentalità pari a 544 casi; agosto è anche il mese che fa registrare ben due decessi. L'altro in settembre.

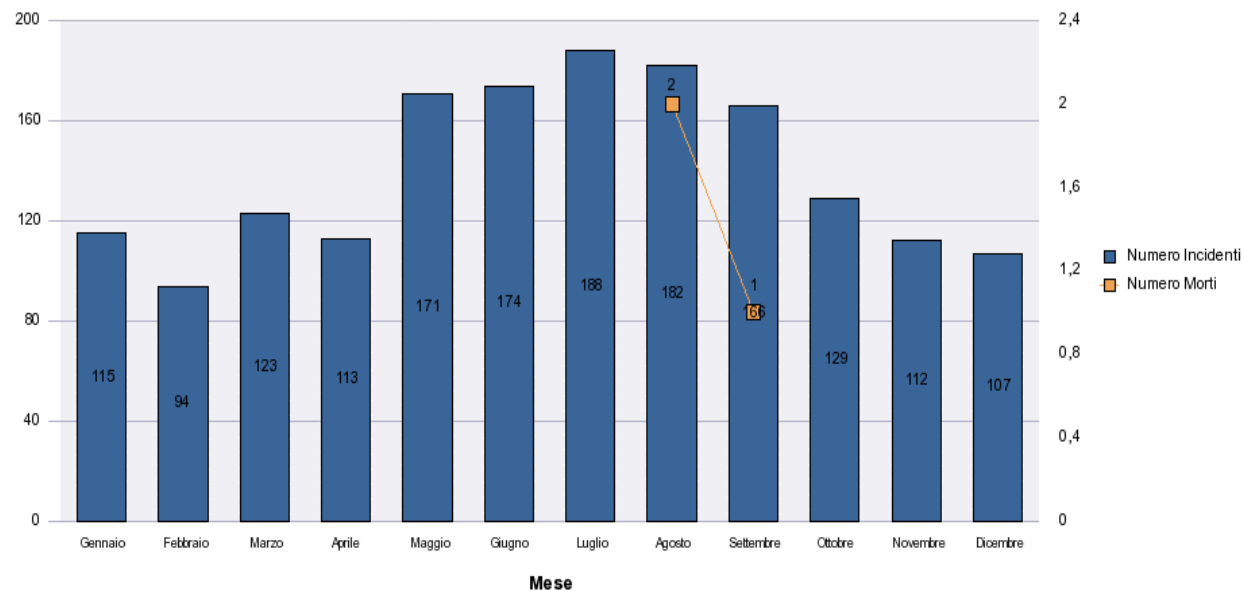
Febbraio è invece caratterizzato da un minor numero di sinistri.

Martedì è il giorno della settimana con il maggior numero d'incidenti, ben 268, e con un numero di feriti pari a 190.

Da segnalare come la domenica sia la giornata con il più alto tasso di gravità e di mortalità.



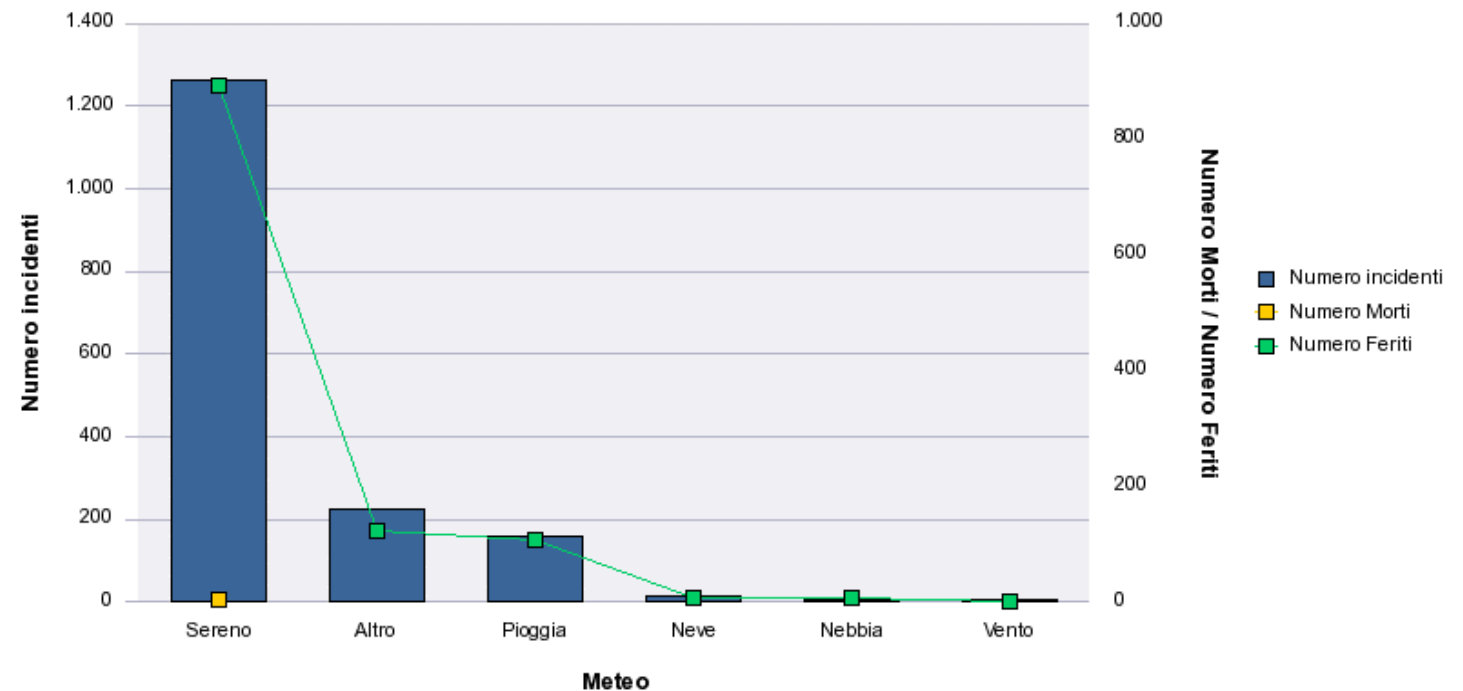
Mese	Numero Incidenti	Numero Feriti	Numero Morti	Tasso di lesività	Tasso di mortalità	Tasso di gravità
Gennaio	115	62		53,91		
Febbraio	94	59		62,77		
Marzo	123	63		51,22		
Aprile	113	65		57,52		
Maggio	171	109		63,74		
Giugno	174	125		71,84		
Luglio	188	146		77,66		
Agosto	182	124	2	68,13	1,1	1,59
Settembre	166	134	1	80,72	0,6	0,74
Ottobre	129	100		77,52		
Novembre	112	74		66,07		
Dicembre	107	80		74,77		
Somma:	1.674	1.141	3			



17. Incidenti stradali, morti e feriti per condizioni meteo

Meteo	Numero incidenti	Numero Feriti	Numero Morti	Tasso di lesività	Tasso di gravità	Tassi di mortalità
Sereno	1.262	893	3	70,76	0,33	0,24
Altro	226	124		54,87		
Pioggia	160	109		68,13		
Neve	13	8		61,54		
Nebbia	8	6		75		
Vento	5	1		20		
Somma:	1.674	1.141	3			

Con il tempo sereno nel 2018 si sono verificati 1.262 incidenti pari al 75 % del totale con 3 morti (100 %) e 893 feriti (78%). Con la pioggia gli incidenti rilevati sono stati 160, pari al 9,6%, con 124 feriti (11%). Eppure le giornate di pioggia, specie d'inverno sono frequenti. Quindi questi dati, e gli altri che seguono per le condizioni di neve e nebbia, sembrano indicare una maggiore prudenza dei conducenti quando le condizioni atmosferiche non sono ideali.



18. Incidenti stradali, morti e feriti per tipo di strada

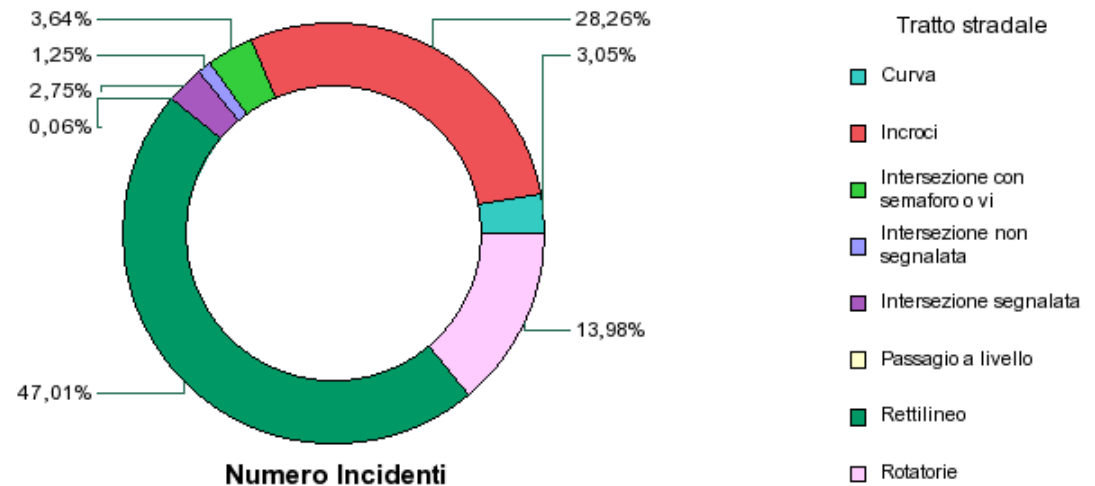
Localizzazione incidenti	Numero Incidenti	Percentuale Incidenti sul totale	Numero Feriti	Percentuale Feriti sul totale	Numero Morti	Percentuale Morti sul totale	Tasso di mortalità	Tasso Di lesività	Tasso Di gravità	Costo Sociale
Strada urbana	1.345	80,35%	886	77,65%	2	66,67%	0,15	65,87	0,23	55.190.184
Strada Statale	257	15,35%	204	17,88%				79,38		11.436.078
Strada Provinciale	41	2,45%	25	2,19%	1	33,33%	2,44	60,98	3,85	3.009.891
Strada comunale extraurbana	31	1,85%	26	2,28%				83,87		1.438.260
Somma:	1.674		1.141		3					71.074.413

L'80% degli incidenti avviene in contesto urbano, quasi il 18% su strade statali e provinciali ed il rimanente in ambito extra-urbano.

Il 50% degli incidenti in ambito urbano avviene su incrocio-rotatoria-intersezione.

Per quanto riguarda gli incidenti mortali, sulle strade comunali sono decedute 2 persone, un deceduto invece su strada provinciale.

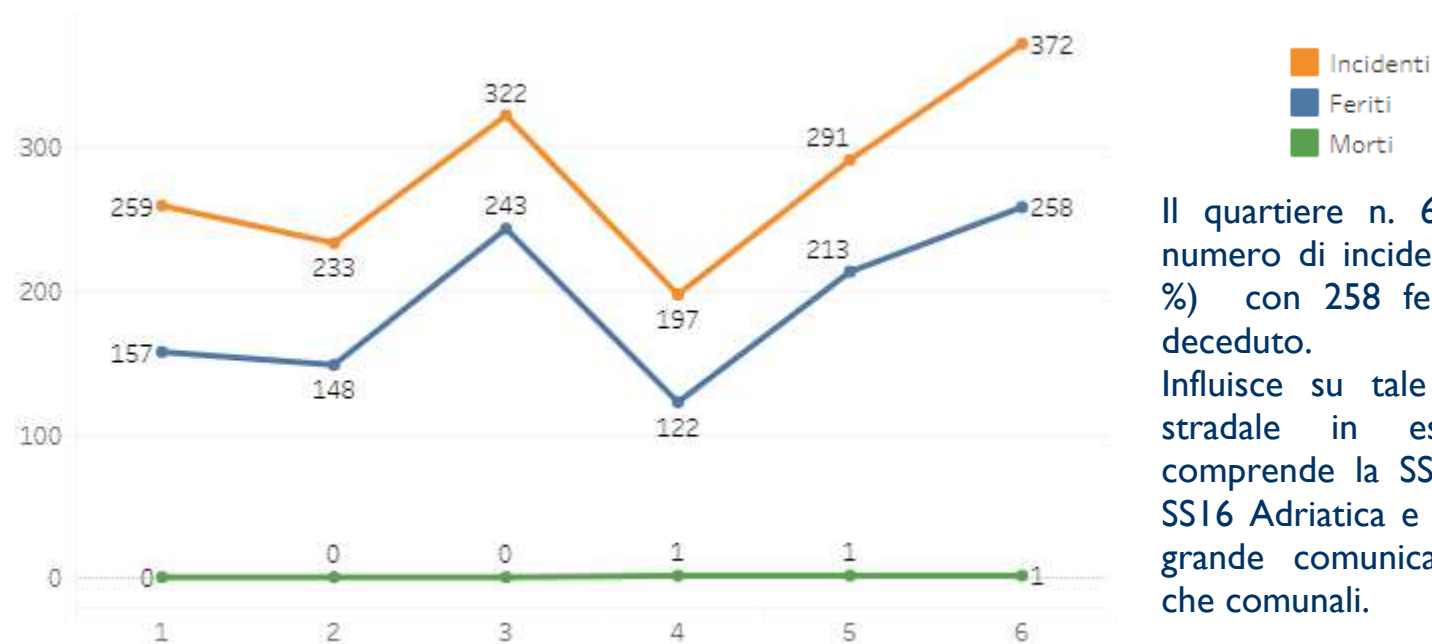
Tratto stradale	Numero Incidenti	Percentuale Incidenti sul totale
Rettilineo	787	47,01%
Incroci	473	28,26%
Rotatorie	234	13,98%
Intersezione con semaforo o vi	61	3,64%
Curva	51	3,05%
Intersezione segnalata	46	2,75%
Intersezione non segnalata	21	1,25%
Passaggio a livello	1	0,06%
Somma:	1.674	





19. Incidenti stradali, morti e feriti per quartiere

Quartiere	Descrizione	N. incidenti	%	N. Feriti	%	N. morti
1	Centro Storico - Marina Centro – S. Giuliano	259	15,47	157	13,76	0
2	Borgo San Giovanni - Lagomaggio - Marina Lido	233	13,92	148	12,97	0
3	Bellariva - Miramare	322	19,24	243	21,30	0
4	Borgo Mazzini - Ina Casa - Vergiano - Corpolo	197	11,77	122	10,69	1
5	Celle - Viserba - S. Vito - S. Giustina	291	17,38	213	18,67	1
6	V Peep - Grotta Rossa - Gaiofana	372	22,22	258	22,61	1



Il quartiere n. 6 registra il più alto numero di incidenti, ben 372 (il 22,22 %) con 258 feriti (il 22,61%) e un deceduto.

Influisce su tale risultato il reticolo stradale in esso presente, che comprende la SS72 di San Marino, la SSI6 Adriatica e una serie di strade di grande comunicazione sia provinciali che comunali.

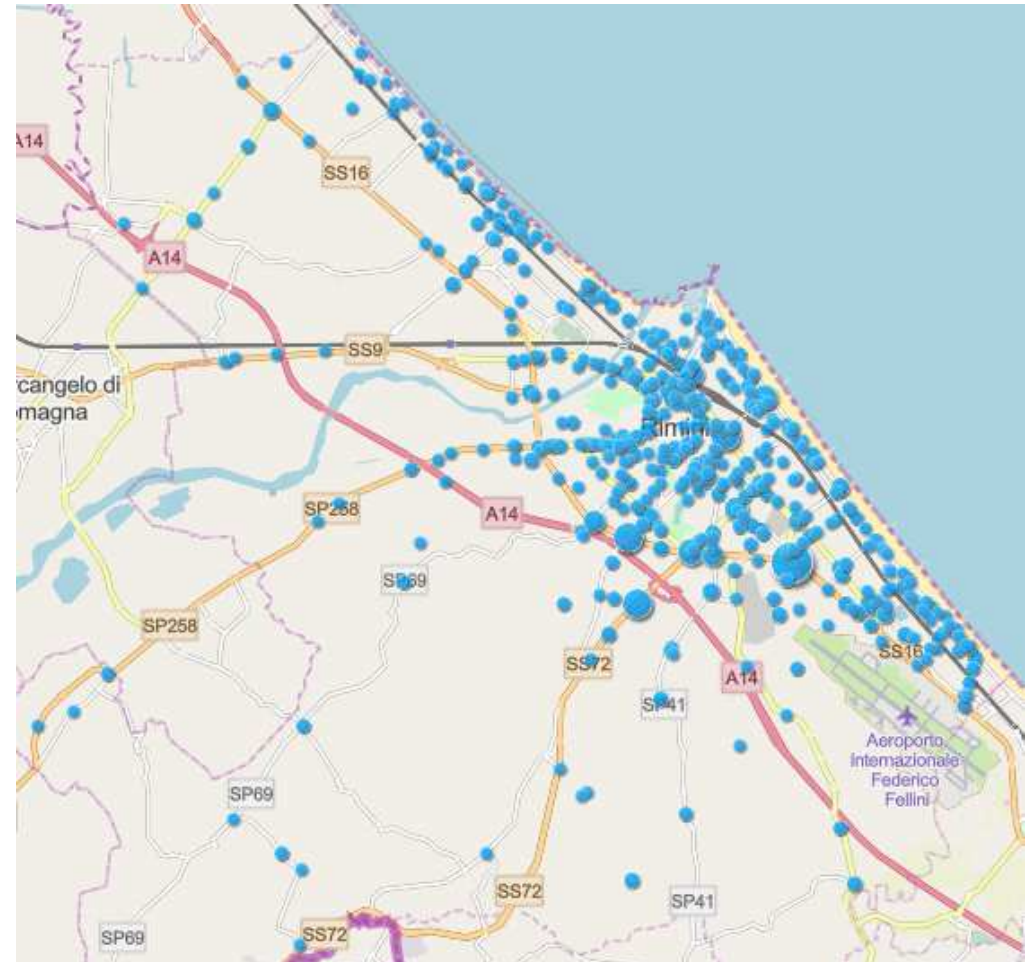
20. Prime 10 strade per numero di incidenti

Descrizione via	Numero incidenti	Numero Feriti	Numero Morti
Via Flaminia	87	76	
via Marecchiese	48	29	1
via Circonvallazione Nuova	44	29	
via Popilia	35	34	
via Emilia	34	31	
viale Tripoli	23	18	
via Roma	19	16	
S.S. Consolare Rimini-San Marino	16	14	
viale Regina Margherita	16	12	
via Coriano	15	12	
viale Matteotti Giacomo	15	16	



21. Primi 10 incroci per numero di incidenti

Descrizione incrocio	Numero incidenti	Numero Feriti
via Vittime dell' 11 Settembre \ via Circ. Nuova \ Via Flaminia	20	7
via della Fiera \ via Circ. Nuova \ via della Grotta Rossa \ via dello Scoiattolo	12	5
via della Gazzella \ S.S. Cons. RSM \ via Barattona	12	17
viale Bassi Ugo \ via Roma \ viale Tripoli	12	6
via Circ. Nuova \ S.S. Cons. RSM \ viale della Repubblica	10	11
viale Regina Elena \ p.zza Marvelli \ viale Tripoli \ viale Vespucci	9	8
Via Flaminia \ via Gueritti B. \ viale Tripoli \ via XX Settembre 1870	8	4
Viale Dalla Chiesa C.A. \ Via Flaminia \ via Fada A.	8	4
via Circ. Meridionale \ via Bramante D. \ L.go Unità d'Italia	7	10
via Coriano \ via Flaminia Conca \ via Montescudo \ via Circ. Nuova	7	3
via Covignano \ via Circ. Nuova	7	1
via dei Martiri \ via Giordani P. \ via Ambrosoli	7	7
viale Euterpe \ via della Fiera \ via Panzini A.	7	6
viale P. Amedeo \ viale Matteucci C. \ viale Perseo	7	8





22. Prime 10 strade per rapporto tra sinistri e Km

Descrizione via	Numero incidenti	Numero Feriti	Numero Morti	Lunghezza in metri	Sinistri/Km
largo Martiri d'Ungheria	2	2		36	55,56
via Solferino	1	1		29	34,48
viale Matteotti Giacomo	15	16		645	23,26
via dei Mille	3			145	20,69
viale Don Bosco Giovanni	2	2		101	19,8
largo Giulio Cesare	1			51	19,61
viale Longarone	1			51	19,61
p.le Battisti Cesare	6	5		313	19,17
via delle Fosse	2	1		107	18,69
via Roma	19	16		1.068	17,79