



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA
Divisione Circolazione stradale

5 marzo 2024

Statistiche sugli incidenti stradali 2023

Relazione sui principali sviluppi

Numero del documento: ASTRA-D-B0D73401/730



ASTRA-D-B0D73401/730

1 Introduzione

La presente relazione presenta una panoramica delle statistiche relative alle persone decedute e gravemente ferite (cosiddetti infortunati gravi) a seguito di incidente stradale nel 2023. Dopo una breve descrizione dell'incidentalità nel 2023 e un'analisi contrastiva con il 2022 (punto 2), segue una disamina suddivisa per mezzo di trasporto (punto 3) e una sezione relativa alle autostrade e semiautostrade (punto 4); in allegato sono riportate le note statistiche.

2 Infortunati gravi sulle strade svizzere

Nel 2023 sono state 236 le persone che hanno perso la vita sulle strade svizzere e 4096 hanno riportato lesioni serie, corrispondenti rispettivamente a 5 unità in meno e 94 in più rispetto all'anno precedente. Si registra dunque un aumento del numero di infortunati gravi, passati da 4243 nel 2022 a 4332 nel 2023.

3 Suddivisione per modalità di trasporto

3.1 Autovetture

Il numero di decessi fra gli occupanti di autovetture è sceso a 75 unità (12 in meno rispetto al 2022) e il numero di feriti gravi a 719 (49 in meno). La diminuzione più significativa del totale degli infortunati gravi si è registrata nella fascia di età compresa tra i 25 e i 34 anni (-30) e tra gli over 75 (-18; cfr. figura 1).

In tre casi su quattro, gli incidenti in cui il conducente è deceduto o ha riportato lesioni gravi (594 persone in totale; 200 infortunati gravi erano passeggeri) hanno avuto come responsabile principale il conducente stesso. Di questi, 99 guidavano in stato di ebbrezza (+10 rispetto al 2022) e 81 viaggiavano a una velocità non adeguata (+20). Rispetto all'anno precedente, spossatezza e sonnolenza (inclusi i colpi di sonno) nonché fattori medici (p. es. debolezza, guida sotto l'effetto di stupefacenti) figurano tendenzialmente meno spesso tra le cause principali di sinistri con infortunio grave del conducente.

Le contrazioni più consistenti rispetto all'anno precedente si registrano nelle tipologie sbandamento o perdita di controllo (412 persone, -34), tamponamento (90; -26) e attraversamento della carreggiata (19; -8).

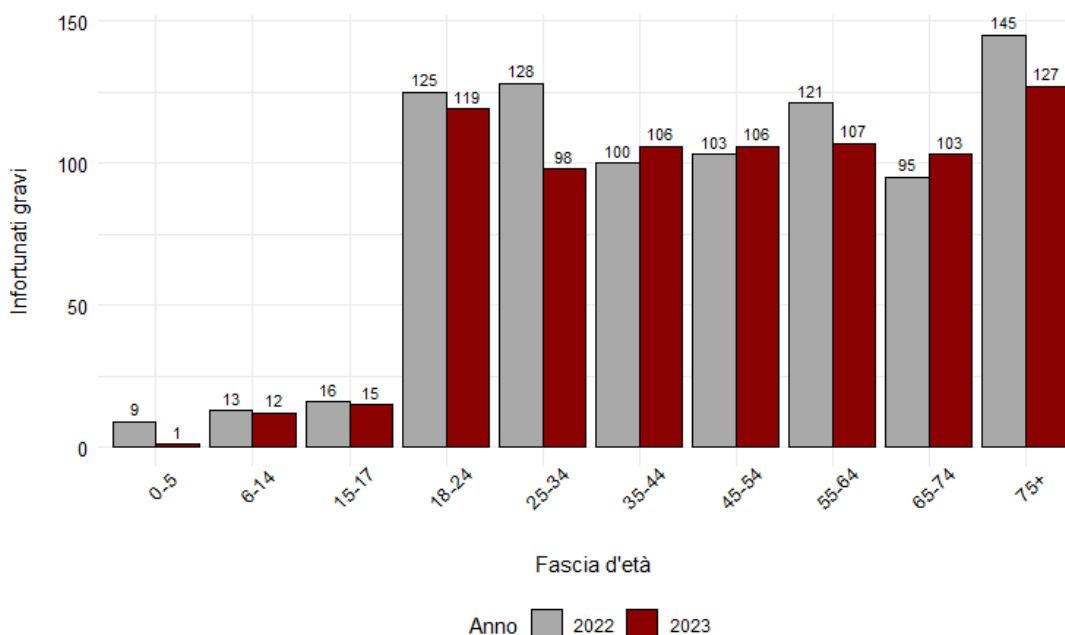


Figura 1: Ripartizione per fascia di età degli occupanti di autovetture vittime di infortunio grave per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

3.2 Motoveicoli

Nel 2023 hanno perso la vita 50 motociclisti (+4 rispetto al 2022) e 1160 hanno riportato ferite gravi (+97). L'aumento degli infortunati gravi si osserva soprattutto tra gli adolescenti e i giovani adulti (fascia 15–17 anni: +32; fascia 18–24: +43; cfr. figura 2). La diminuzione più significativa interessa i 65–74enni (-14).

Dei 1169 motociclisti rimasti vittime di infortunio grave mentre erano alla guida, il 67% circa è stato responsabile dell'incidente (41 infortunati gravi erano passeggeri). Le cause principali più frequenti sono state, ancora una volta, velocità (208 motociclisti, +12 rispetto al 2022) seguita da disattenzione e distrazione (194, +43).

Sbandamento o perdita di controllo continua a essere la dinamica predominante in questa categoria di sinistri (530; +15 rispetto al 2022). Un incremento importante si registra però anche per altre due tipologie: tamponamenti (159 infortunati gravi; +22) e sorpasso/cambio di corsia (109; +34).

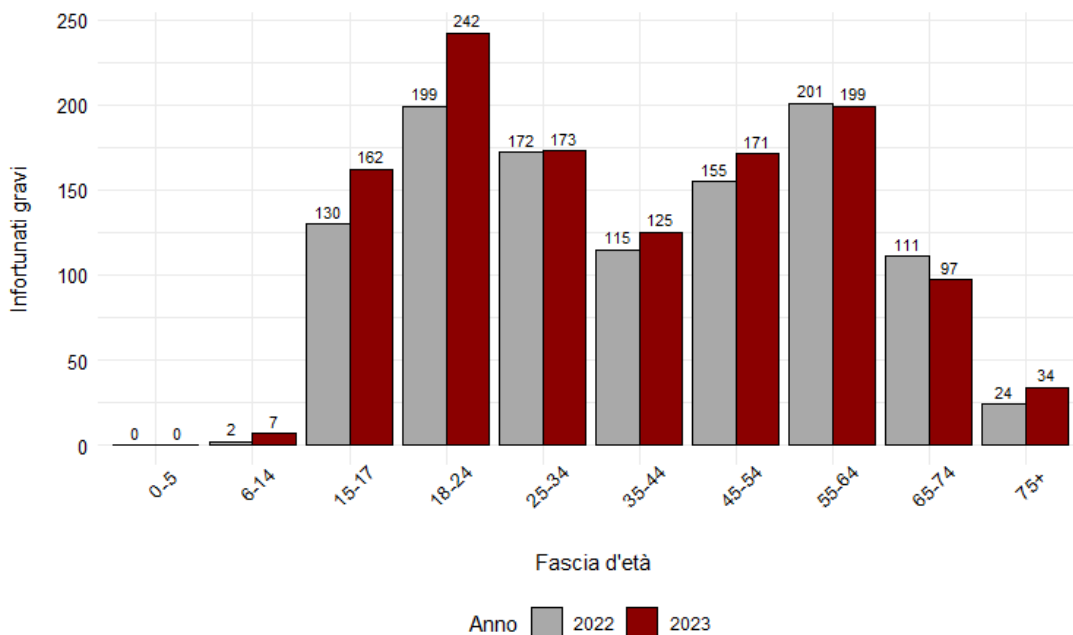


Figura 2: Ripartizione per fascia di età dei motociclisti vittime di infortunio grave per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

3.3 Biciclette

Nel 2023 26 ciclisti hanno perso la vita (+7 rispetto al 2022) e 733 sono rimasti gravemente feriti (-36). In confronto all'anno precedente, il calo più significativo interessa le fasce di età tra i 15 e i 17 anni (-15) e tra i 45 e i 64 anni (-29; cfr. figura 3). Per contro, è aumentato il dato relativo alla fascia 25–34 anni (+15).

Dei 759 ciclisti alla guida vittime di infortunio grave, poco meno del 66% sono risultati essere responsabili del sinistro (nessun infortunato grave tra i passeggeri). In testa alle cause principali si registra disattenzione e distrazione (96 ciclisti gravemente infortunati). È aumentato il numero di incidenti per eccesso di velocità (74 ciclisti gravemente infortunati; +23), mentre hanno subito una flessione quelli per guida in stato di ebbrezza (57; -13) e quelli dovuti al mancato rispetto della precedenza (33; -13).

Anche nel 2023 la tipologia predominante in questa categoria è stata lo sbandamento o perdita di controllo (398 infortunati gravi; -23).

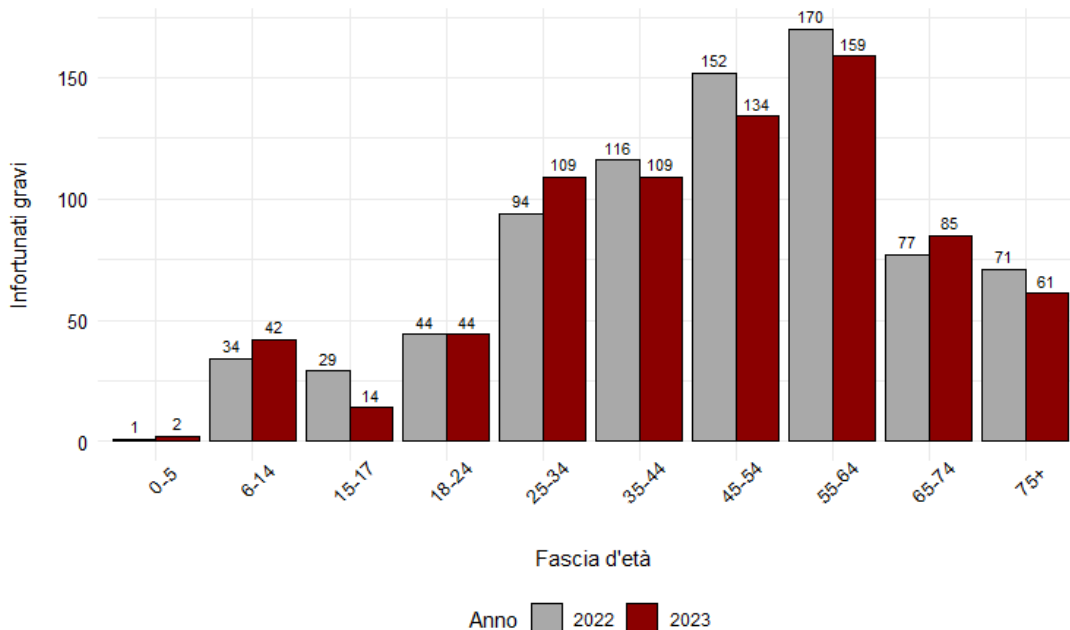


Figura 3: Ripartizione per fascia di età dei ciclisti vittime di infortunio grave per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

3.4 E-bike

Nel 2023 16 elettrociclisti sono morti (-7 rispetto al 2022) e 595 sono rimasti gravemente feriti (+35). Sul totale dei 611 infortunati gravi, 496 viaggiavano su un'e-bike lenta (+36) e 115 su un modello veloce (-8). Fra i primi, il 60% circa aveva 55 anni o più (cfr. figura 4); tra i secondi, il 71% circa aveva un'età compresa tra i 35 e i 64 anni (cfr. figura 5).

Dei 609 conducenti di e-bike gravemente infortunati (2 infortunati gravi erano passeggeri), poco meno del 73% è risultato essere responsabile dell'incidente. Tra le cause principali più frequenti figurano guida sotto l'effetto dell'alcol (83 infortunati gravi, +21), disattenzione e distrazione (88, +9), comportamento errato dell'e-biker (67, -1) ed eccesso di velocità (54, +15).

Il 64% circa degli elettrociclisti gravemente infortunati sono rimasti coinvolti in eventi sinistrosi dovuti a sbandamento o perdita di controllo.

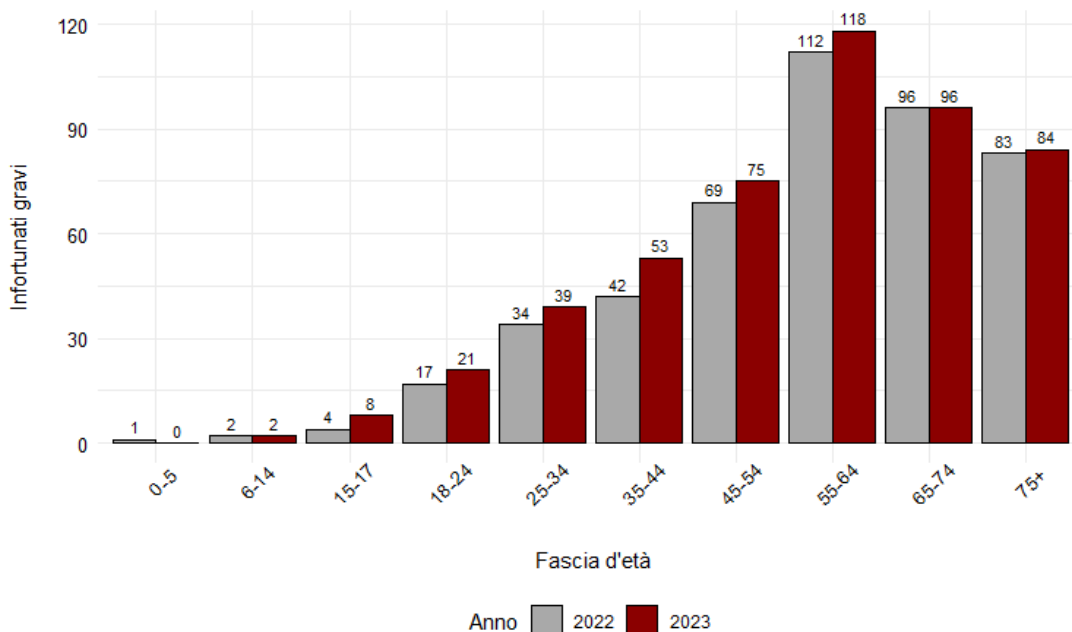


Figura 4: Ripartizione per fascia di età degli infortunati gravi su e-bike lenta per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

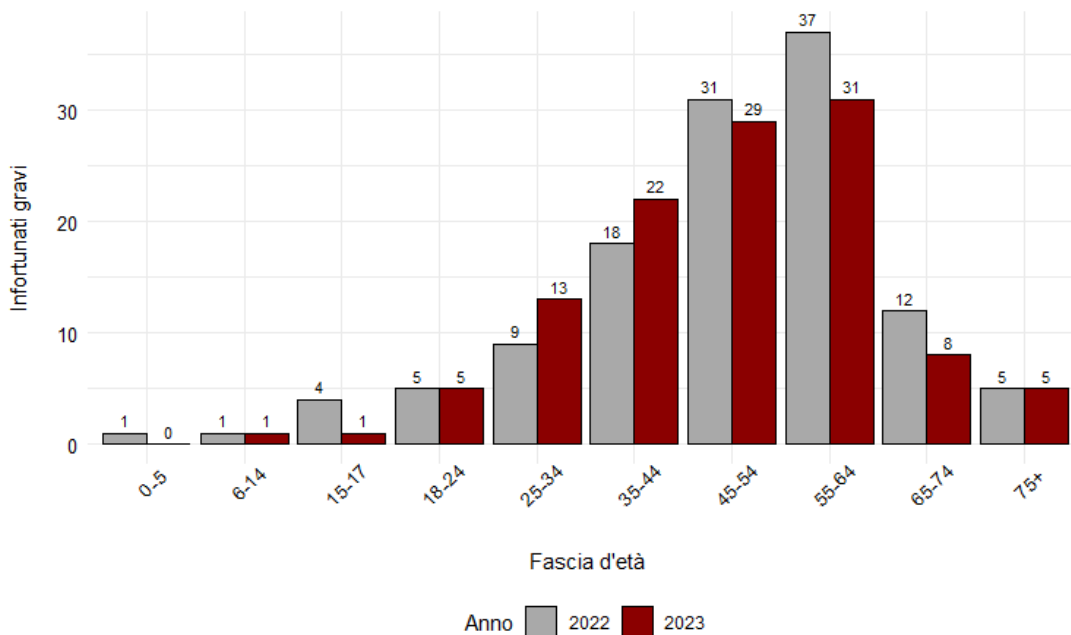


Figura 5: Ripartizione per fascia di età degli infortunati gravi su e-bike veloce per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

3.5 Pedoni

Nel 2023 sulle strade svizzere hanno perso la vita 42 pedoni (+6 rispetto al 2022), di cui 24 sulle strisce pedonali (+15). Se nel 2022 quest'ultimo dato è stato incredibilmente basso (9 deceduti), nel 2023 è risultato sorprendentemente elevato. I pedoni gravemente feriti sono stati 476 (+31), 212 dei quali su attraversamenti pedonali (-1). Mentre il numero degli infortunati gravi è diminuito tra i bambini piccoli (fino a 5 anni) e tra gli over 75 (-13 e -16 rispettivamente, per un totale di 13 e 116), nella fascia di età tra i 55 e i 64 anni si è registrato un incremento di 22 unità, per un totale di 76 infortunati gravi (cfr. figura 6). L'aumento dei morti sulle strisce pedonali ha interessato in particolare gli over 65 (18 dei 24 complessivi).

Il 26% circa dei pedoni gravemente infortunati sono stati direttamente responsabili dell'evento sinistoso. In quasi il 73% dei casi, la causa principale risiede nel comportamento errato del pedone (100 infortunati gravi; +35 rispetto al 2022) e in particolare nell'attraversamento imprudente della carreggiata.

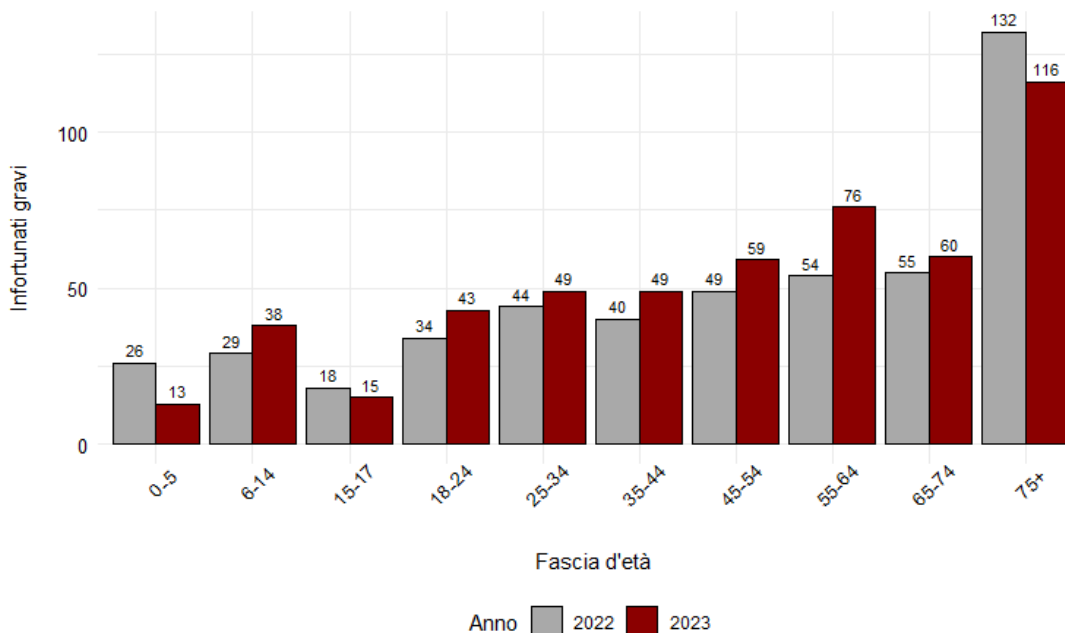


Figura 6: Ripartizione per fascia di età dei pedoni vittime di infortunio grave per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

3.6 Monopattini elettrici

Nel 2023 hanno perso la vita 2 persone a bordo di monopattini elettrici (1 in meno rispetto al 2022), mentre 121 hanno riportato ferite gravi (+7), facendo così registrare un nuovo aumento degli infortunati gravi in questa categoria. Tale incremento riguarda soprattutto la fascia di età 45–54 anni (32 infortunati gravi, +13; cfr. figura 7). Cifre in calo invece per gli adulti tra i 18 e i 44 anni.

Nell'88% dei casi il conducente rimasto gravemente infortunato (120 in totale, 3 infortunati gravi erano passeggeri) è stato direttamente responsabile del sinistro. Effetto dell'alcol (circa un terzo di questi incidenti), disattenzione e distrazione nonché comportamento errato sono state le cause principali più frequenti.

Il 72% circa degli incidenti in questa categoria sono dovuti a sbandamento o perdita di controllo.

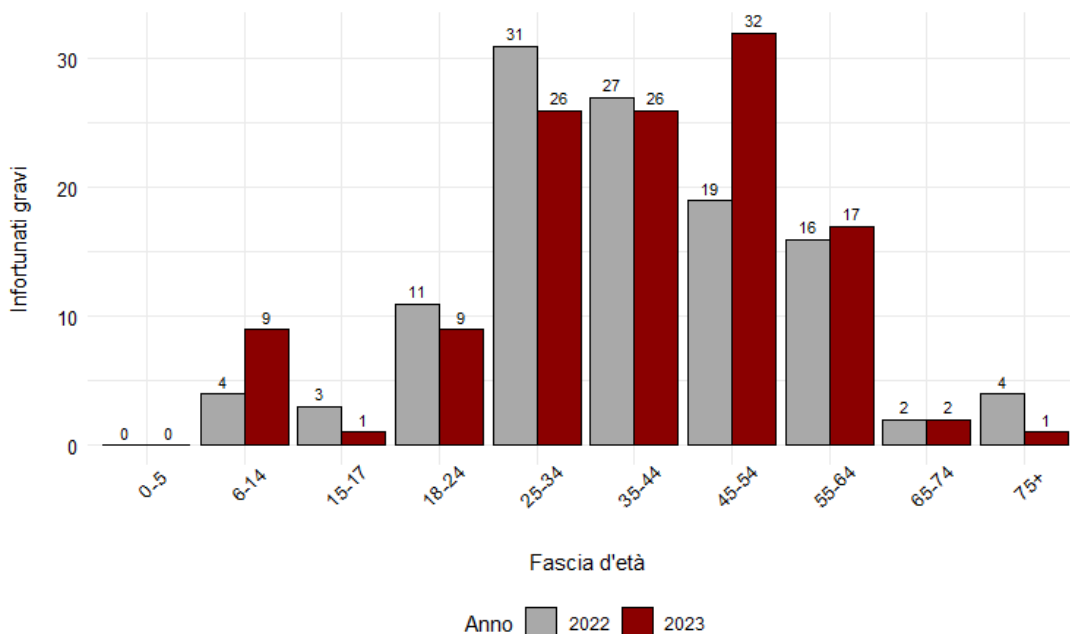


Figura 7: Ripartizione per fascia di età degli utenti di monopattini elettrici vittime di infortunio grave per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

3.7 Mezzi simili a veicoli

Nel 2023 4 persone sono morte in seguito a incidente stradale mentre viaggiavano su un mezzo simile a veicolo (MSV; numero invariato rispetto al 2022) e 46 sono rimaste gravemente ferite (-6). Sul totale degli infortunati gravi, 27 (ovvero più della metà) erano bambini e ragazzi di età non superiore ai 14 anni (+6 rispetto al 2022; cfr. figura 8). Nel 76% circa dei casi, il MSV era un monopattino tradizionale (senza trazione elettrica).

La responsabilità dell'incidente è attribuibile per il 64% dei casi alle persone coinvolte, per lo più a causa di comportamento non consono.

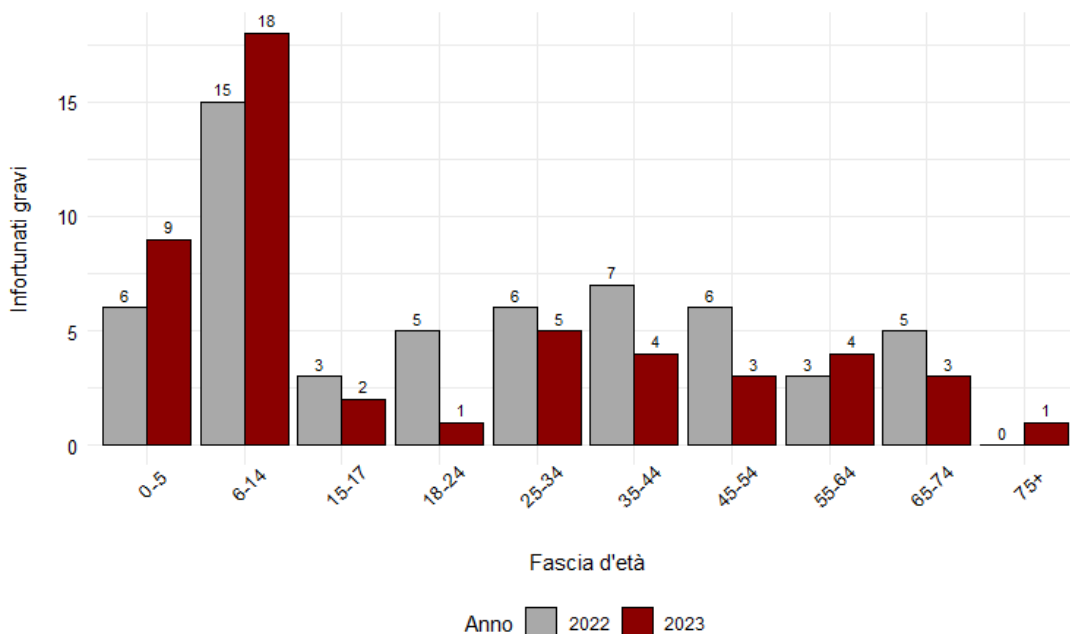


Figura 8: Ripartizione per fascia di età degli utenti di MSV vittime di infortunio grave per gli anni 2022 e 2023 (fonte: USTRA, 2024)

4 Infortunati gravi su autostrade e semiautostrade

Nel 2023 su autostrade e semiautostrade hanno perso la vita 28 persone (numero invariato rispetto al 2022) e 239 sono rimaste gravemente ferite (+8). 167 dei morti e feriti gravi erano occupanti di autovetture (-5), altri 73 motociclisti (-9), 5 pedoni (numero invariato rispetto al 2022).

Tra le cause principali più frequenti si annoverano disattenzione e distrazione (66 infortunati gravi, +19), velocità non adeguata (36, -3) e avvicinamento eccessivo al veicolo che precede (30, +2).

Se si considera la suddivisione per tipologia, le persone hanno perso la vita o riportato lesioni gravi per lo più in seguito a incidenti causati da sbandamento o perdita di controllo (108 infortunati gravi, +8) e da tamponamenti (95 nel 2022 e nel 2023).

Allegato: Note statistiche

La statistica annuale degli incidenti stradali si basa sui dati contenuti nell'apposito sistema informativo dell'USTRA, in cui sono registrati tutti i sinistri segnalati dalla polizia verificatisi su strade e piazze pubbliche con coinvolgimento di almeno un veicolo motorizzato, una bicicletta o un mezzo simile a veicolo. Nella categoria «morti» rientrano le persone decedute sul luogo dell'incidente o nei 30 giorni successivi in seguito alle lesioni riportate.

I monopattini elettrici non sono mezzi simili a veicoli (MSV), ma vengono registrati nelle categorie «ciclomotori» o «altri veicoli motorizzati» a seconda delle caratteristiche tecniche specifiche. Una rilevazione differenziata è possibile solo da novembre 2019; in collaborazione con gli organi di polizia cantonali, l'USTRA ha ricostruito i dati sugli incidenti con monopattini elettrici dal 1° gennaio 2019.

In concomitanza con le presenti statistiche, l'USTRA ha aggiornato il portale <http://www.datiincidenti.ch>, contenente tabelle corredate di grafici e altre informazioni utili, nonché una dashboard interattiva <http://www.astra.admin.ch/dashboard>, che tramite una cartina, diversi diagrammi e vari filtri consente di analizzare in autonomia i dati sugli incidenti con lesioni a persone registrati dal 2011. Inoltre sul geoportale della Confederazione è disponibile una cartina con le stesse informazioni, organizzate per aree tematiche: <https://map.datiincidenti.ch>. I dati grezzi sono reperibili come Open Government Data (OGD) sull'omonimo portale della Confederazione <https://opendata.swiss> anche sotto forma di dati collegati (*linked data*) su <https://geo.ld.admin.ch>.