

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

## **L'incidentalità sulle strade della provincia di Lodi**



*Novembre 2014*

*Per accedere al data-base dell'incidentalità stradale in Lombardia:  
[www.sisel.regione.lombardia.it](http://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](mailto: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](mailto:cmr@eupolislombardia.it), [statistica@eupolislombardia.it](mailto:statistica@eupolislombardia.it) e sito istituzionale: <http://www.eupolislombardia.it>

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

**Anno 2013**

*Milano, novembre 2014*



## 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	7
2.4 Ciclomotori	9
2.5 Velocipedi	10
3. I pedoni	12
4. I luoghi e la natura degli incidenti	14
5. La dimensione temporale dell'incidentalità	16

the first two years of life, and the third year of life is the most difficult for the child.

The first year of life is the most difficult for the child because the child is completely dependent on the mother for food, clothing, and shelter. The child is also completely dependent on the mother for love and affection. The child is also completely dependent on the mother for protection from harm.

The second year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to explore the world around him or her. The child is beginning to learn to walk, to talk, and to play. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The third year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her emotions. The child is beginning to learn to share, to cooperate, and to follow rules. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The fourth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her behavior. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The fifth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her thoughts. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The sixth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her actions. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The seventh year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her feelings. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The eighth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her behavior. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The ninth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her thoughts. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The tenth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her actions. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

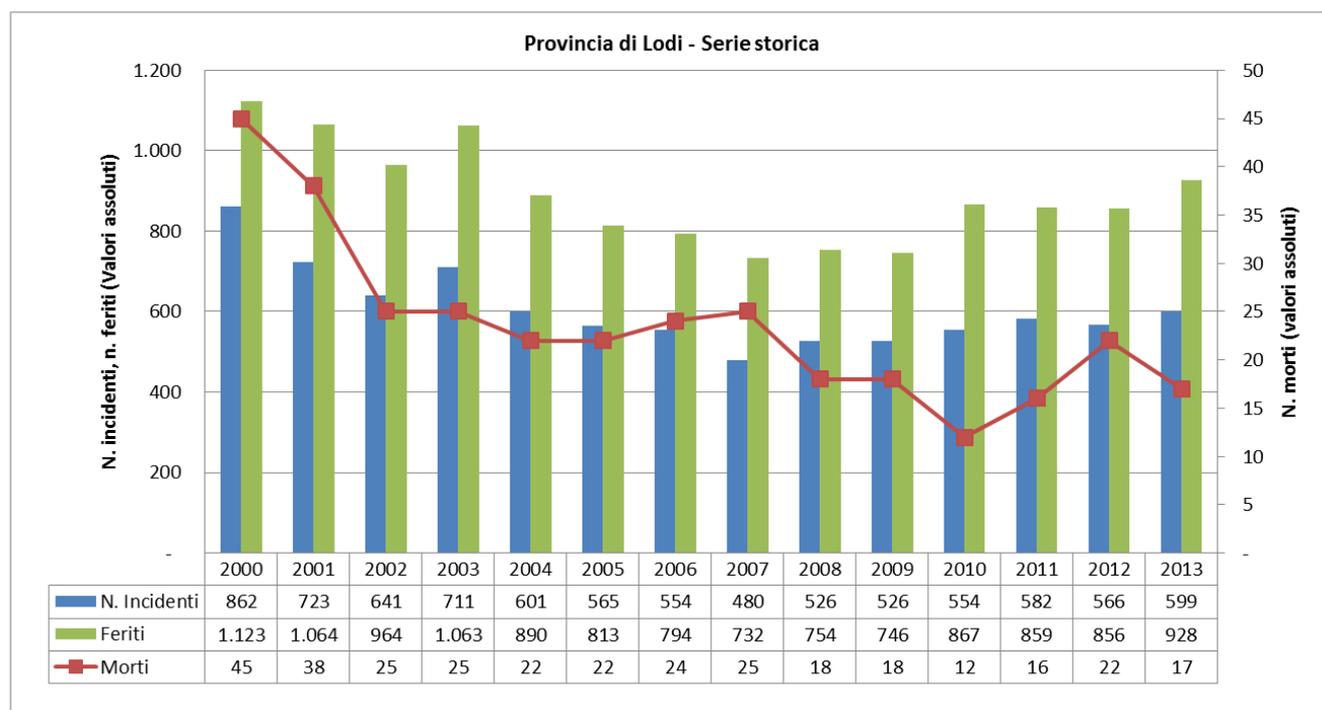
The eleventh year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her feelings. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The twelfth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her behavior. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

The thirteenth year of life is the most difficult for the child because the child is beginning to learn to control his or her thoughts. The child is beginning to learn to follow rules, to share, and to cooperate. The child is also beginning to learn to separate from the mother.

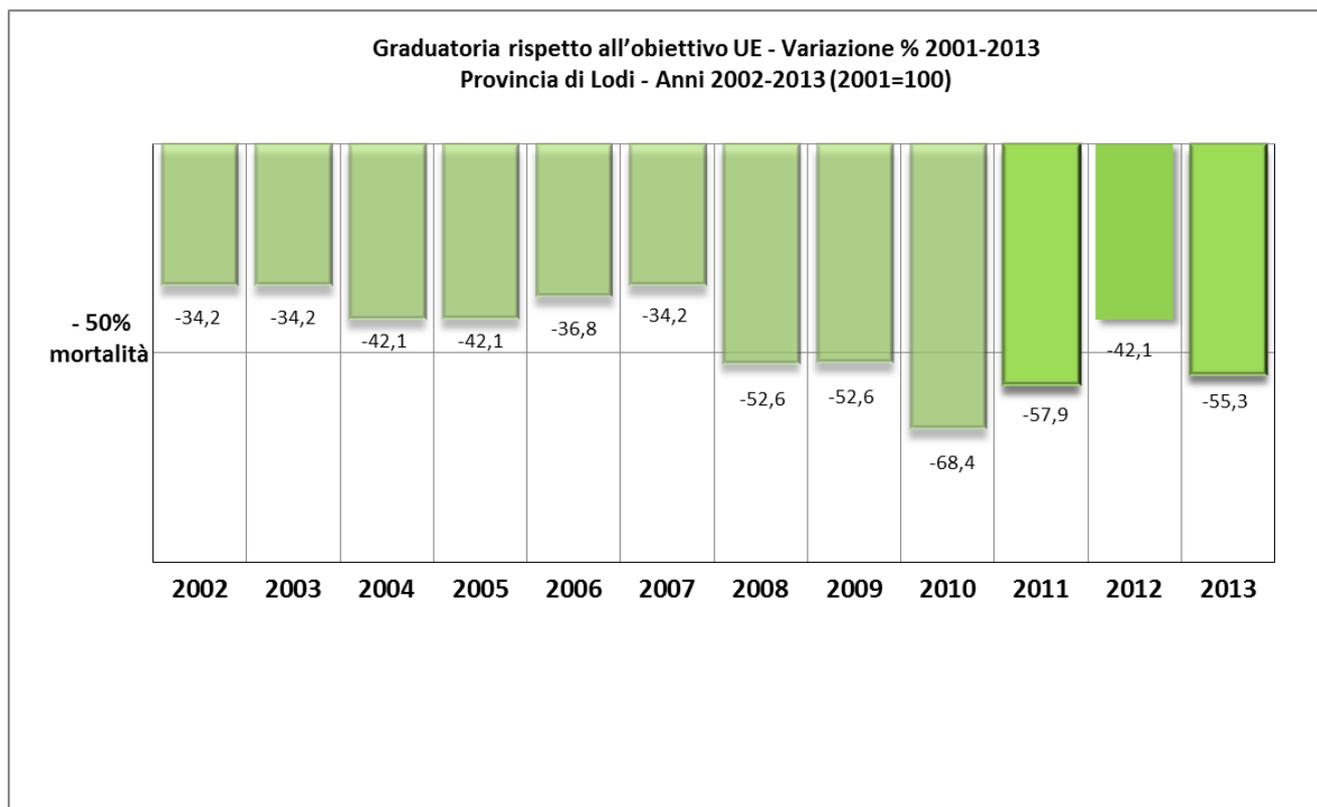
## 1. Inquadramento provinciale

L'analisi dell'incidentalità della provincia di Lodi con riferimento all'anno 2013, registra 599 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti (entro il 30° giorno) ammonta a 17, quello dei feriti a 928. Rispetto al 2012, nell'anno 2013 vi è un aumento del numero di incidenti stradali (33 incidenti in più) che del numero di feriti (72 feriti in più) mentre il numero dei morti diminuisce (22 deceduti nel 2012 mentre nel 2013 il numero si attesta a 17). L'analisi dell'incidentalità della provincia di Lodi nel lungo termine (serie storica 2000-2013) mostra come il numero di morti sia in controtendenza rispetto al numero degli incidenti e dei feriti: in valore assoluto si è passati da 45 morti nel 2000 a 17 morti nel 2013. La provincia di Lodi, al di là di comparazioni per estensione territoriale e per numero di abitanti, è quella che, insieme a Lecco (con 908 incidenti) e a Sondrio (con 426 incidenti) concentra il minor 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 Lodi, 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 già dal 2008 e fino al 2013, ad eccezione dell'anno 2012, in corrispondenza del quale la variazione percentuale dei morti si è attestata al 42,1%, non consentendo quindi di raggiungere l'obiettivo indicato.



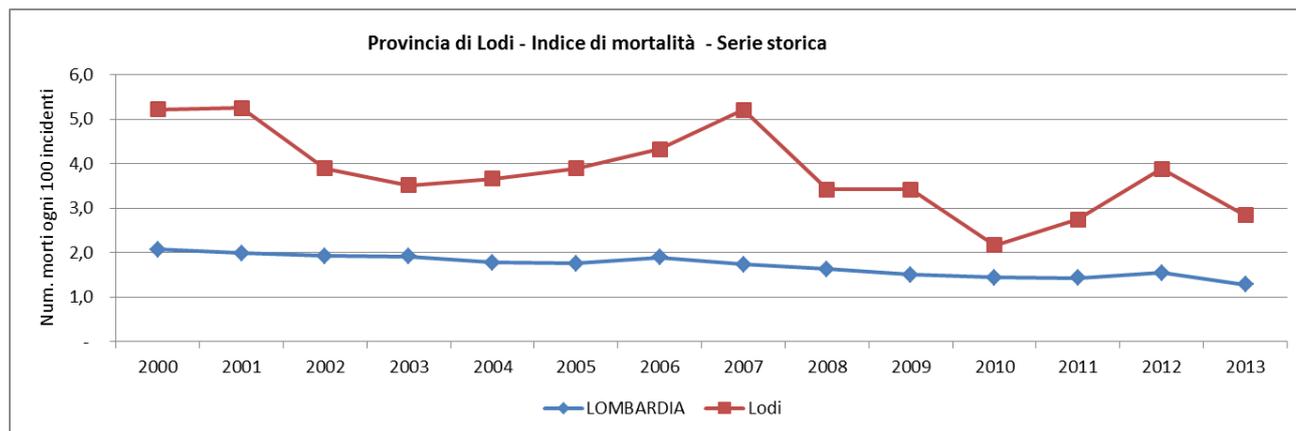
Provincia di Lodi		
Anni	Num. Morti	Var.% morti
2001	38	0,0
2002	25	-34,2
2003	25	-34,2
2004	22	-42,1
2005	22	-42,1
2006	24	-36,8
2007	25	-34,2
2008	18	-52,6
2009	18	-52,6
2010	12	-68,4
2011	16	-57,9
2012	22	-42,1
2013	17	-55,3

Si segnala inoltre che il numero dei morti registrati nel 2002 e nel 2003 non è variato, attestandosi a 25 decessi ed evidenziando dunque le medesime variazioni percentuali rispetto all'anno di riferimento, 2001. Analoga situazione si ha anche per gli anni 2004 e 2005 (dove il numero di decessi è il medesimo e si attesta a 22 morti) e per gli anni 2008 e 2009 (dove il numero di decessi è il medesimo e si attesta a 18 morti).

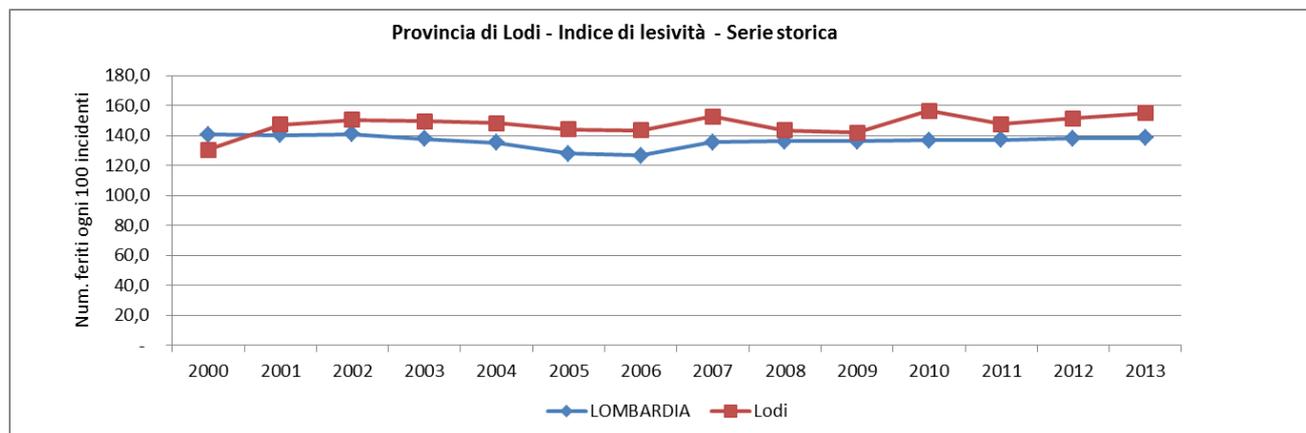
Tabella 1 - Provincia di Lodi - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti e variazione % 2001-2013

Considerando i principali indici di incidentalità, ossia quelli di mortalità e di lesività, si può osservare che nell'ultimo decennio tali indici per la provincia di Lodi presentano valori più elevati rispetto a quelli regionali.

L'indice di mortalità per l'anno 2013 (numero di morti ogni 100 incidenti), si attesta ad un valore di 2,84 che risulta essere superiore all'andamento dell'indice di mortalità regionale, ma inferiore al valore provinciale dell'anno 2000 (5,22).

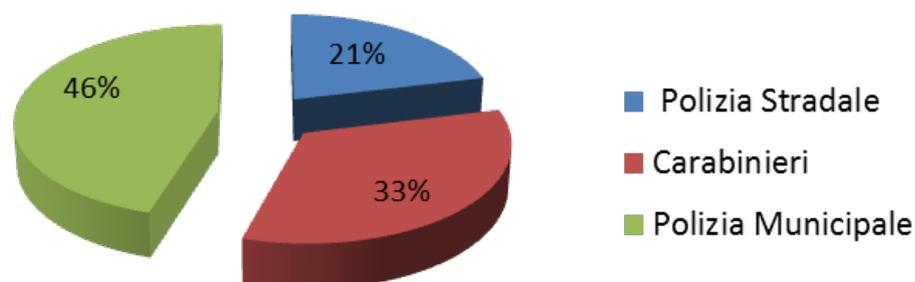


L'indice di lesività nel 2013 (numero di feriti ogni 100 incidenti), si mantiene leggermente superiore all'andamento dell'indice di lesività regionale. Per l'anno 2013 esso è pari a 154,9 ed è un valore superiore rispetto al dato provinciale del 2000 (130,3).



Per quanto riguarda il rilievo degli incidenti stradali nella provincia di Lodi evidenzia che la maggior parte dei rilievi sono stati effettuati dalla Polizia Municipale (il 46%); il 33% degli incidenti nel 2013 è stato rilevato dai Carabinieri, mentre il restante 21% degli incidenti è stato rilevato dalla Polizia Stradale.

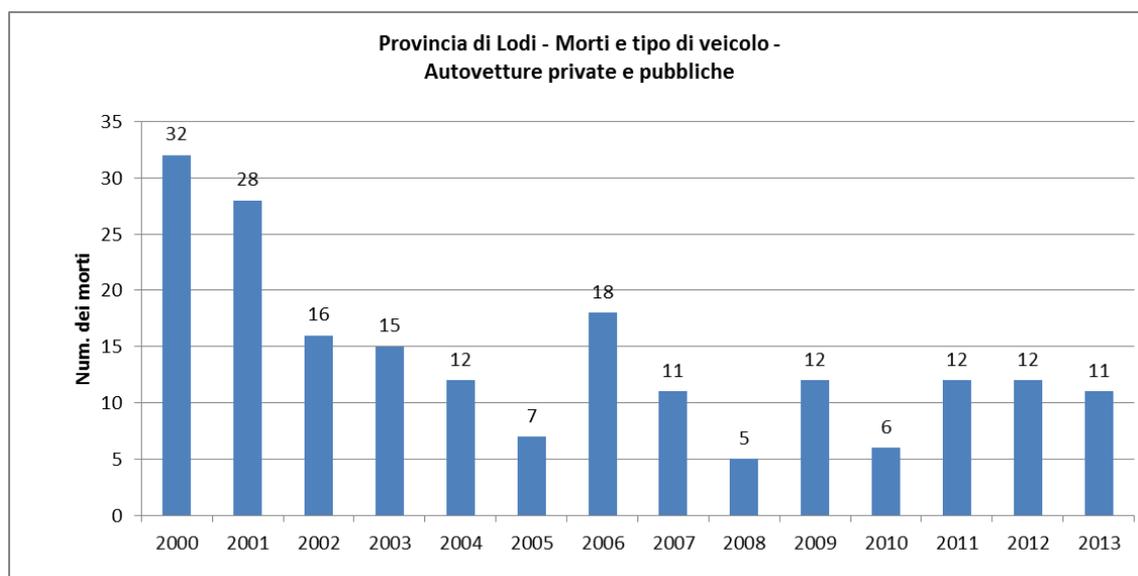
**Provincia di Lodi - Anno 2013**  
**N. Incidenti per organo rilevatore**



## 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 Lodi vi siano stati 11 morti associati a questa tipologia di veicolo. Se si analizza il dato a partire dall'anno 2000, si può notare come nell'ultimo triennio (2011-2013) il numero dei morti si attesti a valori pressoché costanti e comunque maggiori od uguali rispetto a quelli del triennio precedente (2008-2010).



Confrontando i valori di mortalità per tale macro-tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private) della provincia di Lodi e dell'intera regione lombarda, si può notare come nel 2013 i morti all'interno delle autovetture nella provincia in oggetto rappresentino più del 6% del corrispondente totale regionale.

Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti													
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
LODI	Autovetture private e pubbliche	32	28	16	15	12	7	18	11	5	12	6	12	12	11
Lombardia	Autovetture private e pubbliche	564	579	548	482	371	355	396	292	266	205	239	219	217	173

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

In provincia di Lodi, nell'anno 2013, quasi l'82% degli occupanti un'autovettura che sono morti in un incidente stradale sono conducenti, mentre il restante 18% risulta essere un passeggero.

Macro Tipologia Veicolo		Autovetture private e pubbliche	
		Conducente	Passeggero
Ruolo		Num. Morti	Num. Morti
Provincia	Anno		
LODI	2013	9	2

Tabella 3 - Provincia di Lodi - 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 31 deceduti nelle categorie giovani ed adulti, il 2013 vede il numero di giovani e adulti morti occupanti di un'autovettura pubblica e privata pari a 8. Da sottolineare inoltre come si registri, nel corso degli anni, un aumento del valore degli anziani deceduti occupante un'autovettura pubblica o privata.

Classe Età			Num. Morti				
			00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno					
LODI	Autovetture private e pubbliche	2000	1	0	17	14	0
		2001	1	0	12	14	1
		2002	0	0	7	9	0
		2003	1	0	9	4	1
		2004	0	1	7	4	0
		2005	0	0	1	5	1
		2006	1	0	9	6	2
		2007	0	0	4	1	6
		2008	1	0	1	2	1
		2009	0	0	6	5	1
		2010	0	0	2	3	1
		2011	0	0	7	4	1
		2012	0	0	3	7	2
		2013	0	0	1	7	3

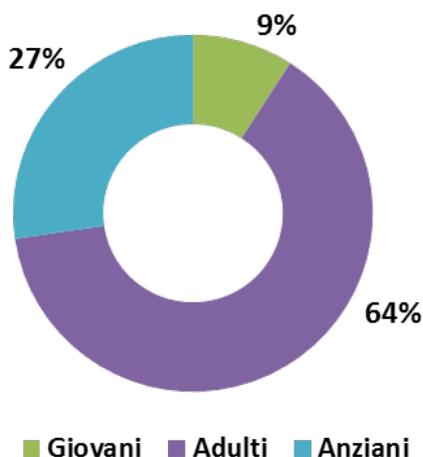
Tabella 4 - Provincia di Lodi - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private) suddivisi per fasce di età

In particolare, nell'anno 2013, si nota che il 64% degli occupanti di un'autovettura deceduti è un adulto (tra i 35 ed i 69 anni), mentre il 27% è un anziano (70 anni e oltre) ed il restante 9% è un giovane (tra i 18 ed i 34 anni).

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
LODI	Autovetture private e pubbliche	2013	0	0	1	7	3

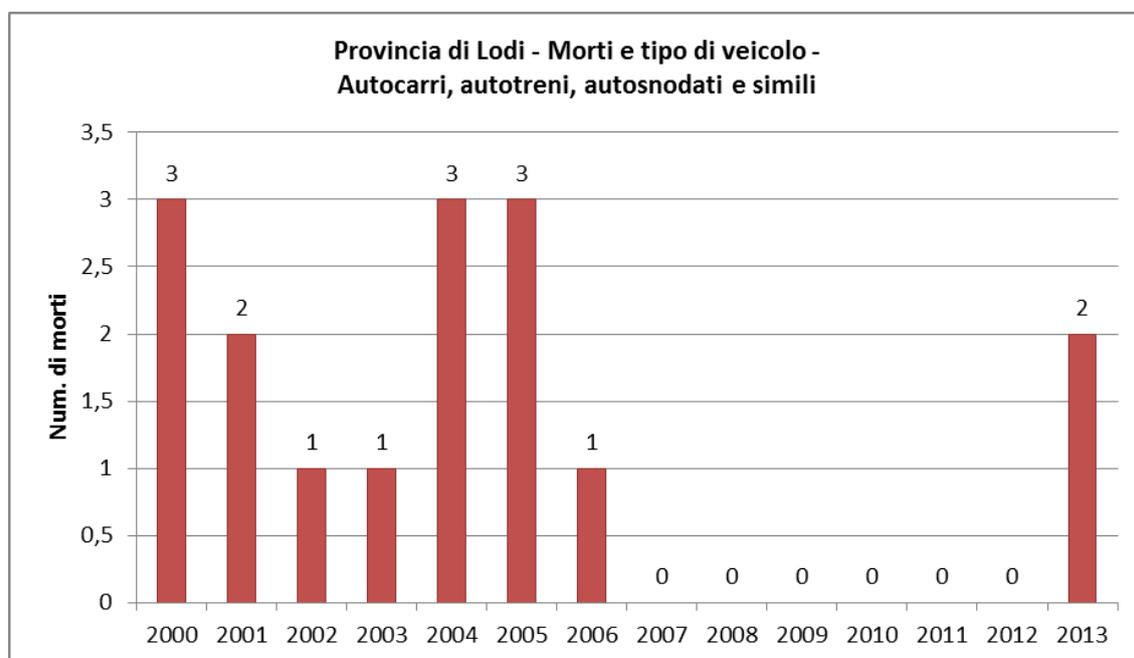
Tabella 5 - Provincia di Lodi - Anno 2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (autovetture pubbliche e private) suddivisi per fasce di età

#### Provincia di Lodi - 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 Lodi vi siano stati 2 morti associati a questa tipologia di veicolo dopo che dal 2007 fino al 2012 non si è verificato mai nessun decesso tra i conducenti o passeggeri di mezzi pesanti.



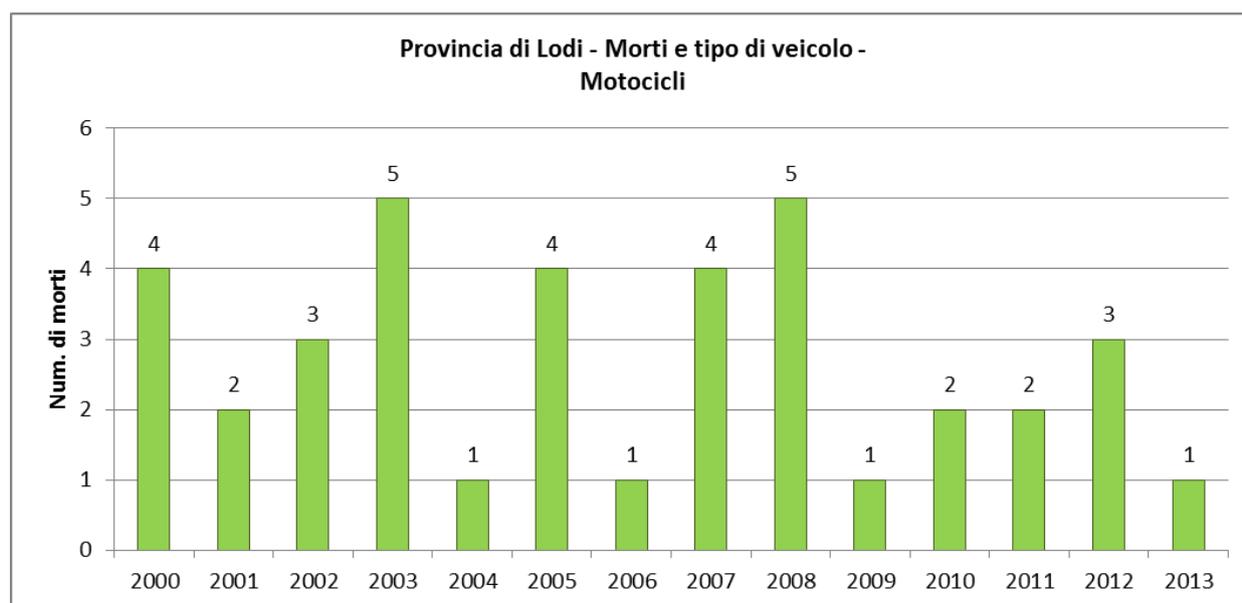
Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti													
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
LODI	Mezzi pesanti	3	2	1	1	3	3	1	0	0	0	0	0	0	2
Lombardia	Mezzi pesanti	36	49	46	44	32	46	34	27	28	23	21	15	18	18

Tabella 6 - Provincia di Lodi - 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 Lodi vi siano stato solo un morto riconducibile a questa tipologia di veicolo.

Se si analizza il dato a partire dall'anno 2000, si può notare un andamento alternato con due marcati incrementi, pari a 5 morti, in corrispondenza degli anni 2003 e 2008.



Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti													
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
LODI	Motocicli	4	2	3	5	1	4	1	4	5	1	2	2	3	1
Lombardia	Motocicli	129	139	149	161	190	181	204	196	175	173	134	125	156	102

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

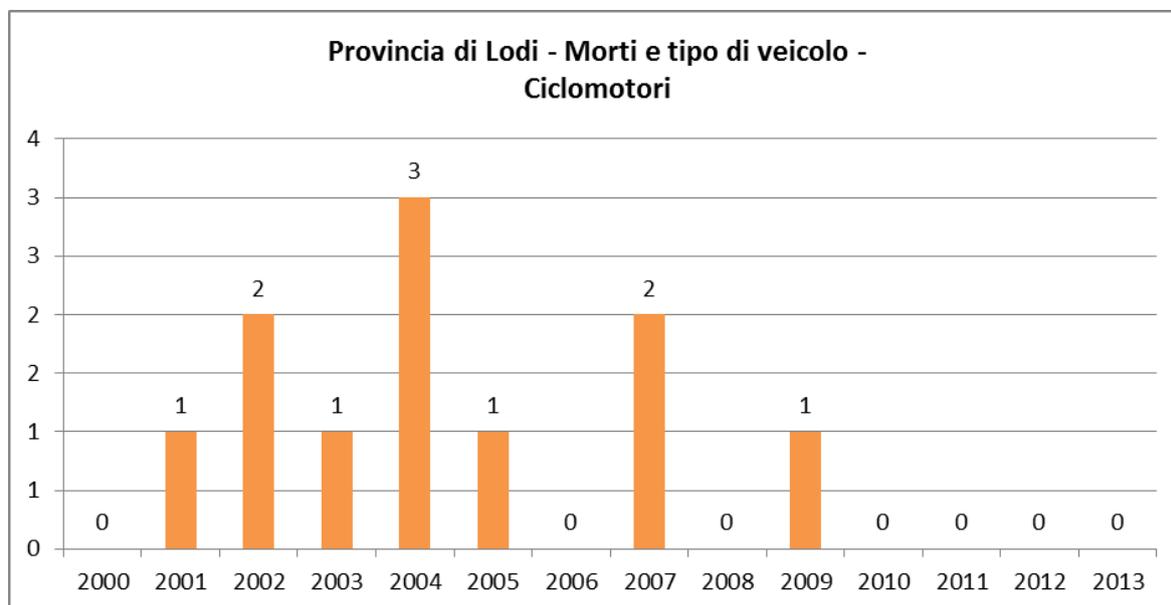
Per quanto riguarda l'analisi delle classi di età dei motociclisti deceduti, confrontando i valori del 2013 con quelli del 2000, è interessante notare come, a fronte di una diminuzione della mortalità tra i giovani (dai 18 ai 34 anni), il numero dei motociclisti deceduti in età adulta, dal 2010 al 2013, assume valori pari all'unità, ad eccezione dell'anno 2012 dove il valore è 2.

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

Tabella 8 - Provincia di Lodi - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (motocicli) suddivisi per fasce di età

## 2.4 Ciclomotori

Nell'analisi dei valori di mortalità relativi ai ciclomotori, si può notare come, negli ultimi 6 anni vi sia stato solo un decesso (anno 2009) riferito a questa tipologia di veicolo.



Di seguito la tabella di raffronto con i dati 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													
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
LODI	Ciclomotori	0	1	2	1	3	1	0	2	0	1	0	0	0	0
Lombardia	Ciclomotori	92	92	72	81	62	44	50	53	46	27	28	28	15	16

Tabella 9 - Provincia di Lodi - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (ciclomotori)

Viene riportata la suddivisione, per classi di età, dei ciclomotoristi deceduti in provincia di Lodi a partire dall'anno 2000.

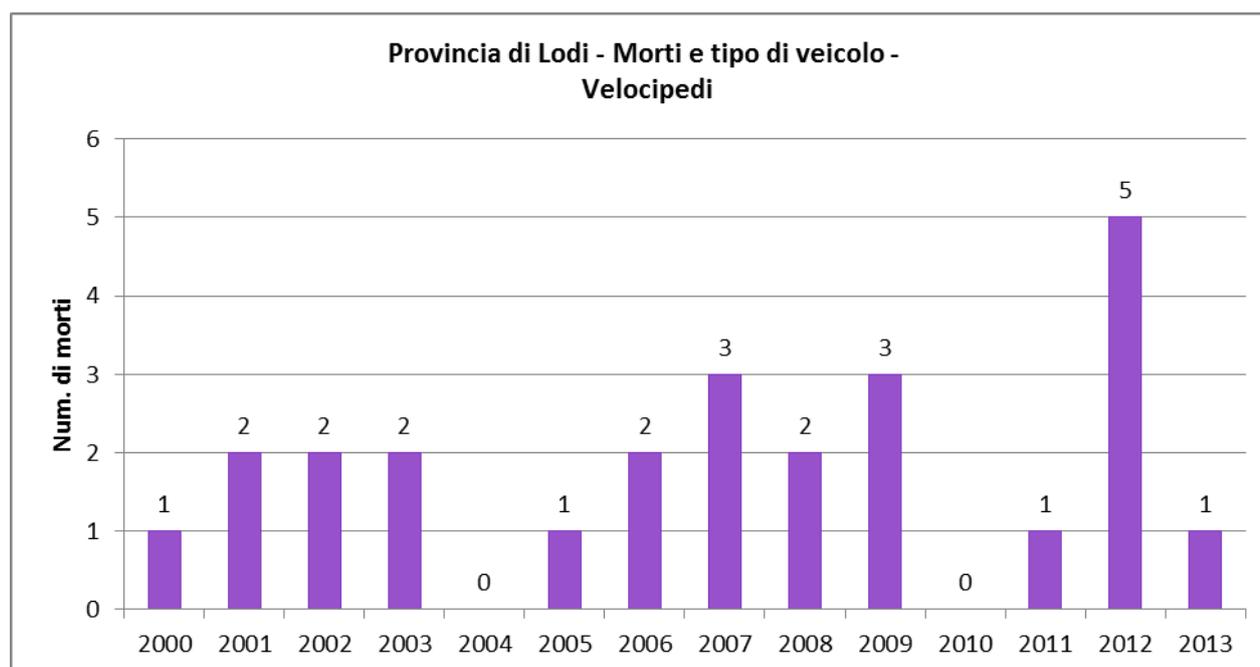
			Num. Morti				
Classe Età			00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno					
LODI	Ciclomotori	2000	0	0	0	0	0
		2001	0	0	0	1	0
		2002	1	0	1	0	0
		2003	0	1	0	0	0
		2004	1	0	1	1	0
		2005	0	0	0	1	0
		2006	0	0	0	0	0
		2007	0	0	0	1	1
		2008	0	0	0	0	0
		2009	0	0	1	0	0
		2010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

Tabella 10 – Provincia di Lodi - 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 2013, in provincia di Lodi, vi sia stato un solo deceduto riferito a questa tipologia di veicolo.

Se si analizza il dato a partire dall'anno 2000 si rileva un solo picco di valore elevato nel 2012 (5 morti), mentre alcune annualità hanno anche un valore nullo (2004 e 2010).



Di seguito la tabella di raffronto con i dati 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													
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
LODI	Velocipedi	1	2	2	2	0	1	2	3	2	3	0	1	5	1
Lombardia	Velocipedi	90	83	69	84	79	77	77	92	56	70	42	63	62	49

Tabella 11 - Provincia di Lodi - 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 del 2013 con quelli del 2000, è interessante notare come si registri un calo, nel corso degli anni, del numero di vittime ciclisti anziani (70 e oltre) a fronte di un aumento di ciclisti deceduti nella categoria adulti (35-69 anni).

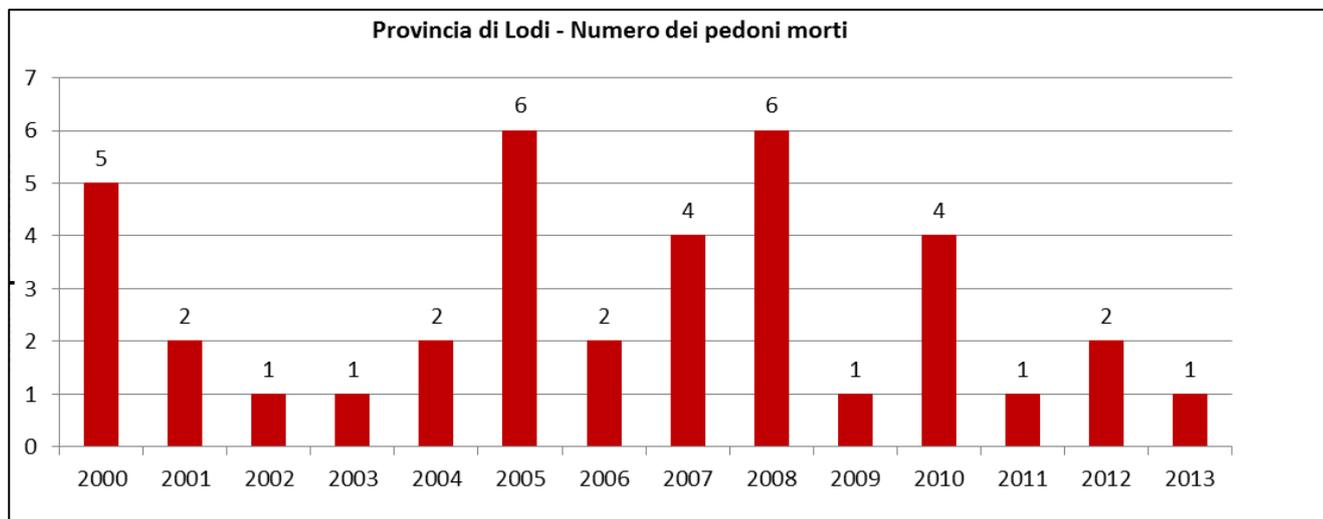
			Num. Morti				
Classe Età			00-13	14-17	18-34	35-69	70 anni e oltre
Provincia	Macro Tipologia Veicolo	Anno					
LODI	Velocipedi	2000	0	0	0	1	0
		2001	0	0	0	1	1
		2002	0	0	0	0	2
		2003	0	0	0	1	1
		2004	0	0	0	0	0
		2005	0	0	0	0	1
		2006	0	0	1	0	1
		2007	0	0	0	1	2
		2008	0	0	0	1	1
		2009	1	0	1	1	0
		2010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

Tabella 12 - Provincia di Lodi - Serie storica 2000-2013 - Numero di morti per tipologia di veicolo (velocipedi) suddivisi per fasce di età

### 3. I pedoni

Nel corso del 2013, è deceduto, in provincia di Lodi, un solo pedone.

Analizzando il dato a partire dall'anno 2000, emerge che i valori di mortalità più elevati sono presenti negli anni 2005 e 2008 (6 deceduti).

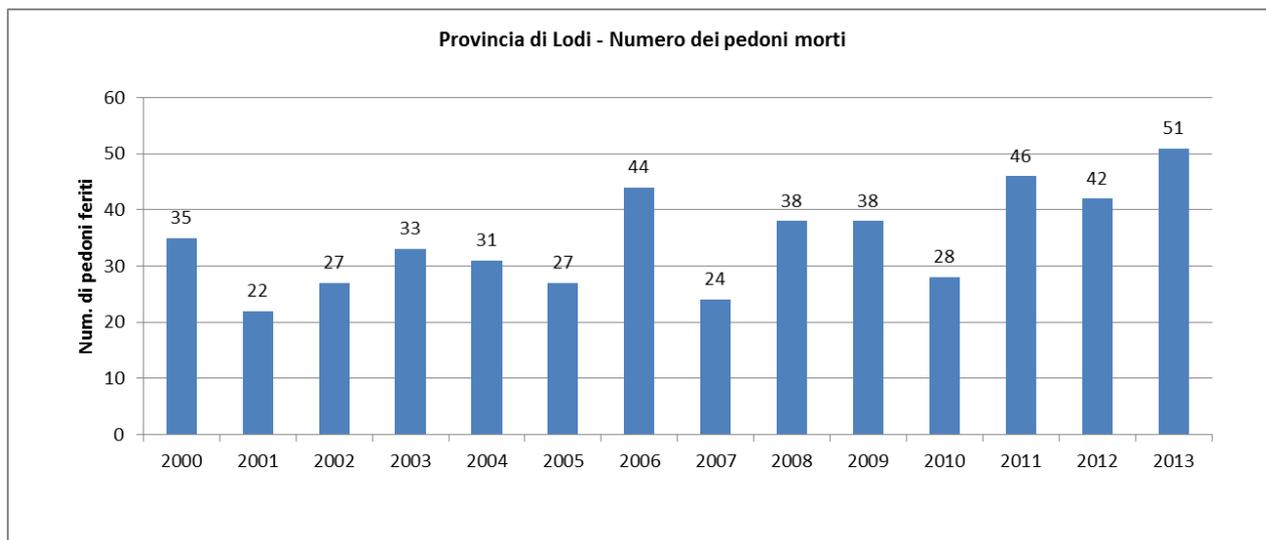


Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Morti													
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
LODI	Pedone	5	2	1	1	2	6	2	4	6	1	4	1	2	1
Lombardia	Pedone	158	125	151	119	117	111	108	110	101	99	97	77	79	73

Tabella 13 - Provincia di Lodi - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di pedoni morti

Nel corso del 2013, sono rimasti feriti in provincia di Lodi 51 pedoni. Tale valore, se rapportato al numero totale di feriti in provincia di Lodi per l'anno in oggetto (928 feriti), rappresenta una percentuale del 5,4%.

Come si evince dalla lettura del grafico, il valore dei feriti fra i pedoni è in aumento e proprio nel 2013 si rileva il picco di valore di numero di velocipedi feriti dell'intera serie storica dal 2000.



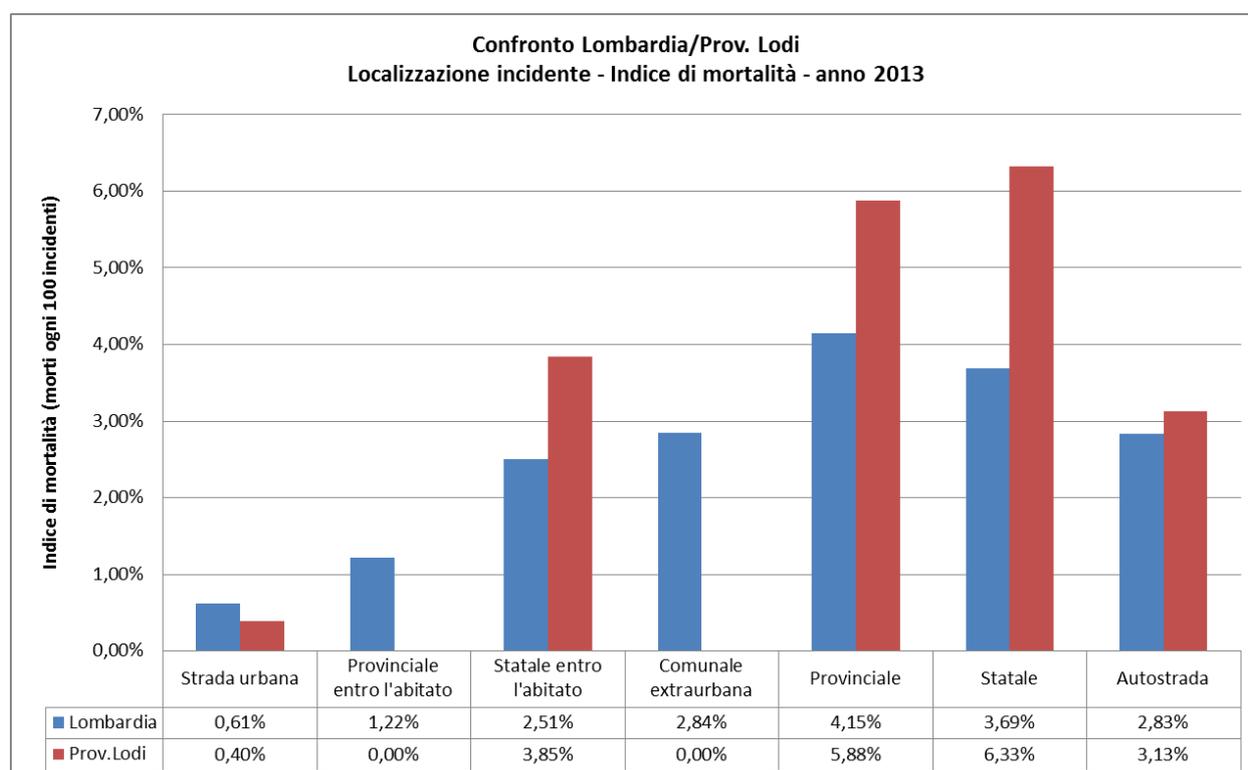
Anno Incidente		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
		Num. Feriti													
Provincia	Macro Tipologia Veicolo														
LODI	Pedone	35	22	27	33	31	27	44	24	38	38	28	46	42	51
Lombardia	Pedone	4326	4652	4385	4269	4117	4075	4171	4113	4184	3928	4168	3926	4013	4001

Tabella 14 - Provincia di Lodi - Regione Lombardia - Serie storica 2000-2013 - Numero di pedoni feriti

## 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 statale fuori dal centro abitato raggiungendo un picco di valore pari al 6,33% mentre a livello regionale l'indice di mortalità si attesta al 3,69%.

Oltre alle strade statali fuori dal centro abitato, il valore dell'indice di mortalità provinciale è maggiore dell'indice di mortalità regionale per le strade provinciali fuori dai centri abitati (indice di mortalità di Lodi pari a 5,88%), per le strade statali entro l'abitato (indice di mortalità di Lodi pari a 3,85%) e per le autostrade (indice di mortalità di Lodi pari a 3,13%).

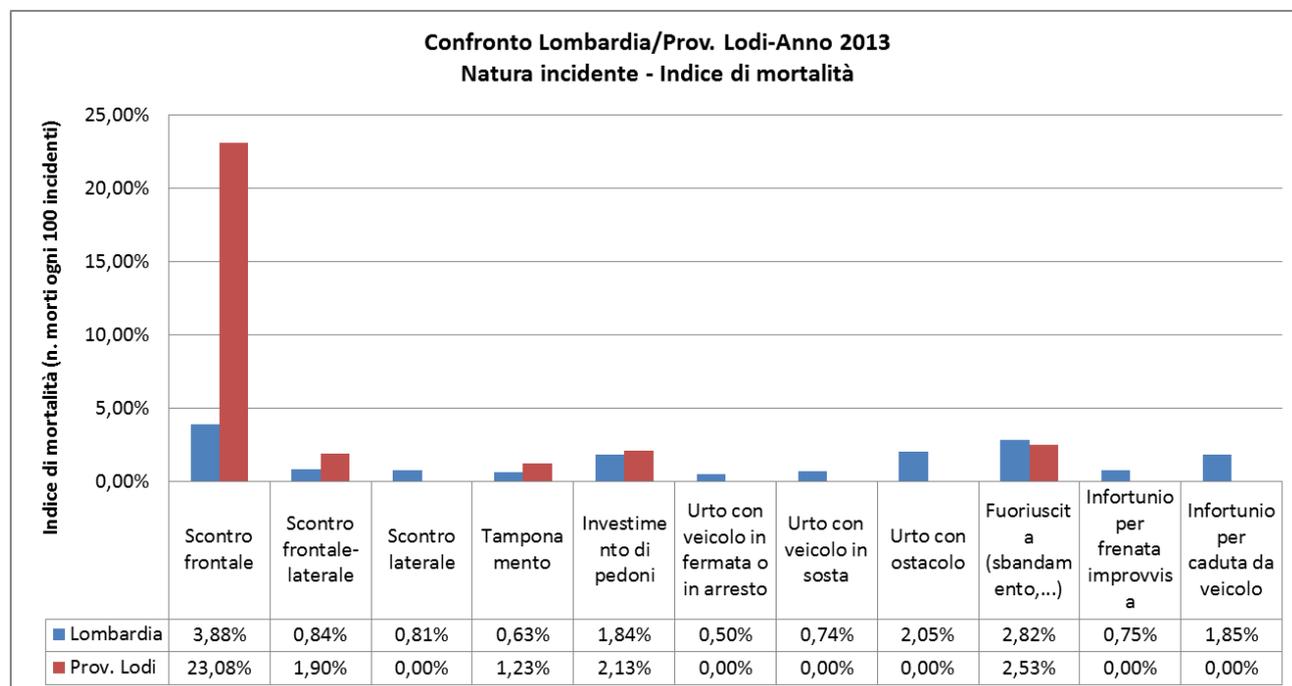


Nel 2013, l'indice di mortalità più elevato (6,94%) in provincia di Lodi è riferito agli incidenti avvenuti in prossimità di una curva; si evidenzia anche un valore di indice di mortalità pari al 3,00% in corrispondenza di un tratto di strada rettilineo che si attesta ad un valore pari al doppio del valore regionale (1,50%).

Anno Incidente	Lombardia			Prov. Lodi				
	Totale Incidenti	Totale Morti	Indice Mortalità	Totale Incidenti	Totale Morti	Indice Mortalità		
2013	Macro Intersezione	Intersezione						
	Intersezione	Incrocio	4475	10	1,01%	65	1	1,54%
		Rotatoria	1982	10	0,50%	50	0	0,00%
		Intersezione segnalata	4921	48	0,98%	65	1	1,54%
		Intersezione o vigile	4063	27	0,66%	35	1	2,86%
		Intersezione non segnalata	539	5	0,93%	3	0	0,00%
		Passaggio a livello	8	0	0,00%	0	0	0
	Subtotal: Intersezione		<b>15988</b>	<b>135</b>	<b>0,84%</b>	<b>218</b>	<b>3</b>	<b>1,38%</b>
	Non Intersezione	Rettilineo	14948	224	1,50%	300	9	3,00%
		Curva	2675	68	2,54%	72	5	6,94%
		Dosso, strettoia	154	0	0,00%	8	0	0,00%
		Pendenza	137	3	2,19%	1	0	0,00%
		Gall. illuminata	75	8	10,67%	0	0	0,00%
		Gall. non illuminata	15	0	0,00%	0	0	0,00%
Subtotal: Non Intersezione		<b>18004</b>	<b>303</b>	<b>1,68%</b>	<b>381</b>	<b>14</b>	<b>3,67%</b>	
<b>TOTALE</b>		<b>33992</b>	<b>438</b>	<b>1,29</b>	<b>599</b>	<b>17</b>	<b>2,84</b>	

Tabella 15 - Provincia di Lodi - Regione Lombardia - Anno 2013 - Numero di incidenti, numero di morti, indice di mortalità per luogo dell'incidente

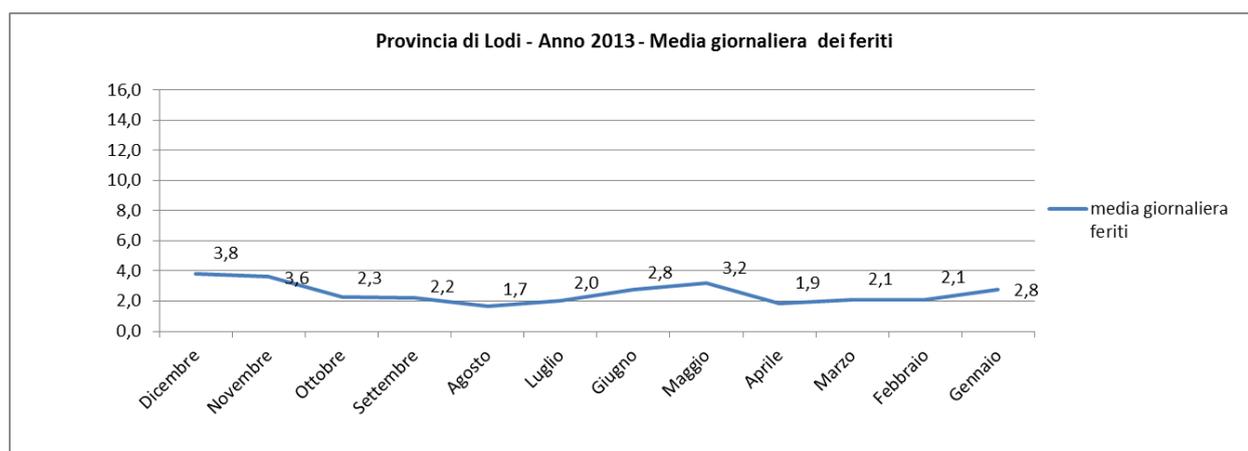
Analizzando i dati di incidentalità del 2013 per natura dell'incidente, ovvero per tipologia di sinistro più frequente, si evince che, per Lodi, il picco del valore dell'indice di mortalità si ha in corrispondenza di uno scontro frontale (dove il valore si attesta al 23,08%).



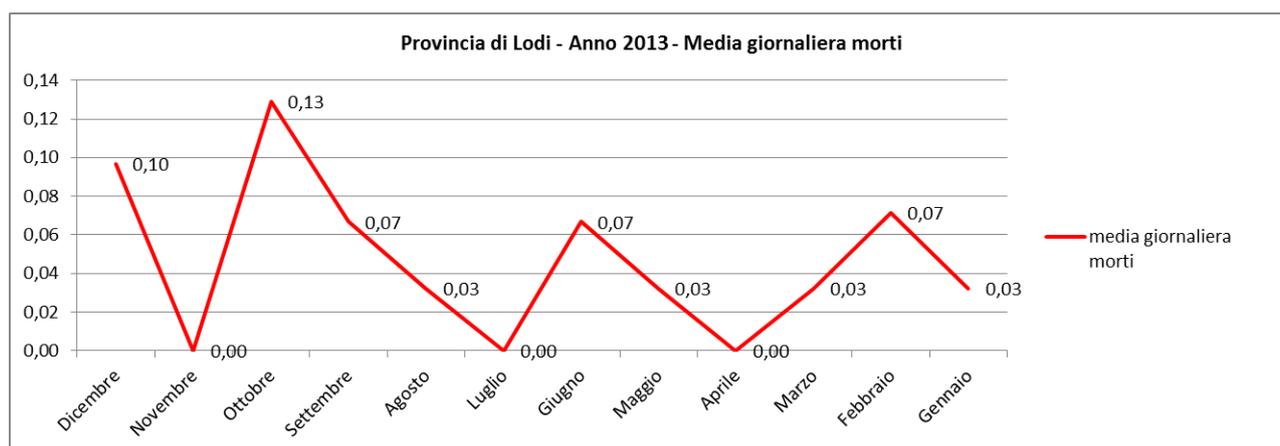
## 5. La dimensione temporale dell'incidentalità

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

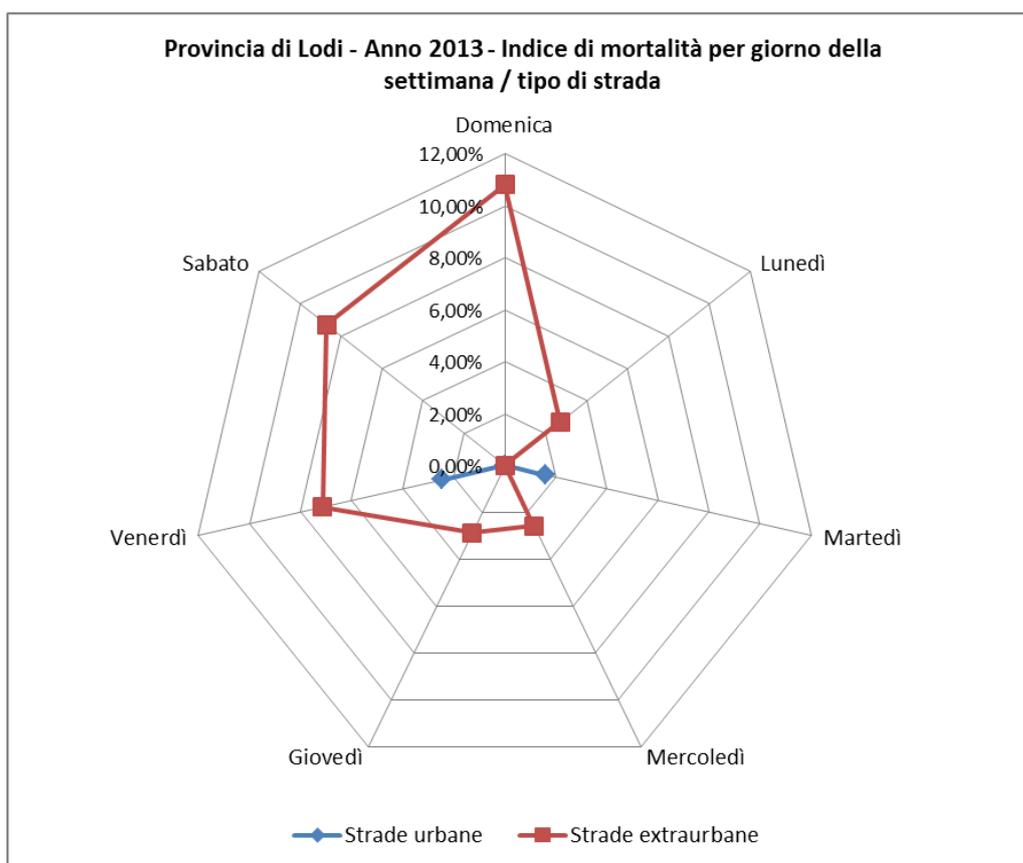
Il valore più elevato, rapportato alla dimensione temporale del dato, si registra nel mese di dicembre 2013 con una media giornaliera di feriti pari a 3,8. Oltre al mese di dicembre, tra i mesi maggiormente interessati dagli incidenti stradali con feriti nell'anno 2013, sono risultati il mese di maggio e di novembre con una media rispettivamente di 3,2 e 3,6.



La distribuzione media giornaliera dei morti (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 ottobre con un numero di decessi pari a 4 ed una media giornaliera pari a 0,13 morti al giorno.



Sulle strade extraurbane l'indice di mortalità raggiunge il valore massimo nel week-end, in particolare raggiunge il picco nella giornata di domenica (10,81%), attestandosi all'8,70% di sabato e al 7,14% di venerdì. Per quanto riguarda l'ambito urbano il picco di indice di mortalità più alto si registra nella giornata di venerdì (con un valore pari al 2,44%) e di martedì (con un valore pari all'1,59%).



Durante l'arco della giornata l'indice di mortalità per le strade extraurbane ha un picco tra mezzanotte e l'una (indice di mortalità pari a 40%) e si mantiene elevato sia nel corso della mattina (alle 8 e alle 10 del mattino il valore è uguale per entrambe le fasce orarie ed è pari a 16,67%) Per quanto riguarda l'ambito urbano invece, si evidenziano solo due valori: il più alto in corrispondenza della fascia oraria delle 21 (14,29%) e l'altro in corrispondenza delle 11 del mattino (4,00%).

