



Osservatorio Sardo sulla Sicurezza Stradale



CIREM - UNIVERSITÀ DI CAGLIARI



ASS.LAVORI PUBBLICI - RAS

adessobasta



UNICApres
Università degli studi di Cagliari

2025

A cura di:



**CIREM - CENTRO INTERUNIVERSITARIO
RICERCHE ECONOMICHE E MOBILITÀ**

Università degli Studi di Cagliari

Responsabile tecnico scientifico

Prof. Ing. Gianfranco Fancello

Elaborazioni tecniche e analisi

Ing. Simone Podda (UNICA)

Ing. Michele Pinna (UNICA)



ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

Regione Autonoma della Sardegna

Ing. Massimiliano Ponti (RAS)

Ing. Edoardo Porcu (RAS)

Ing. Maria Grazia Carta (RAS)

Con il supporto e il patrocinio:

adessobasta
Organizzazione no-profit

Sono consentiti l'uso e la riproduzione della pubblicazione citando espressamente la fonte:
"Assessorato Regionale LLPP, CIREM Unica ed AdessoBasta - Osservatorio Sardo sulla Sicurezza Stradale".

Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa

© Authors and UNICApres

CC-BY-SA 4.0 license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)

Cagliari, UNICApres, 2025 (<http://unicapres.unica.it>)

e-ISBN: 978-88-3312-202-1

DOI: <https://doi.org/10.13125/unicapres.978-88-3312-202-1>



UNICApres

Università degli studi di Cagliari

Foto di copertina: Valter Cirillo (tratta da Pixabay)

Dicembre, 2025



Obiettivo e struttura del lavoro

L'obiettivo è quello di fornire una descrizione dello stato attuale dell'incidentalità stradale, riflettendo anche sull'evoluzione delle casistiche rispetto al passato. Il documento fornisce prima di tutto un inquadramento della situazione a livello europeo, passando per quelli che erano e sono gli obiettivi comuni di riduzione di morti e feriti a causa dei sinistri stradali. Dopo una descrizione del dato a livello nazionale, si passa ad un'analisi più approfondita della casistica nella Regione Sardegna. In particolare, vengono descritti i dati a livello provinciale e per i grandi centri urbani, evidenziando le strade che presentano un maggior livello di incidentalità e localizzazione di punti neri, ovvero di quei tratti stradali dove si osserva una concentrazione elevata di sinistri. Per rendere la consultazione rapida ed intuitiva, questo documento è redatto in forma sintetica e predilige l'uso di infografiche. I dati più aggiornati si riferiscono all'anno 2024.

Il **paragrafo 1** fornisce un inquadramento generale dell'incidentalità a livello europeo, aggiornato al 2024, anno di riferimento per gli ultimi dati disponibili per i singoli Paesi membri. L'analisi fornisce anche un andamento dell'incidentalità nel corso degli anni, le aspettative e gli obiettivi futuri che si intendono perseguire al 2030.

Il **paragrafo 2** sposta l'attenzione sul contesto italiano, dove i dati risultano allineati con l'andamento europeo. Anche in questo caso sono analizzati dati relativi al 2023-2024 e descritte le caratteristiche principali dei sinistri stradali, come ad esempio le classi d'età maggiormente coinvolte, le tipologie di mezzi, ecc.

Il **paragrafo 3** si concentra sul contesto regionale e fornisce una descrizione delle diverse variabili che sono state trattate anche nei due paragrafi precedenti (dati al 2023-2024).

Il **paragrafo 4** rappresenta un approfondimento sul dato regionale (2023), con l'analisi di dati locali, relativi alle Strade Statali e Provinciali, e l'individuazione dei principali punti neri nelle Strade Statali.

Il **paragrafo 5** riporta il quadro sulle risorse economiche stanziare per la costruzione, adeguamento e manutenzione della rete stradale sarda (dati 2021).

I dati sono stati acquisiti da diverse fonti, che sono citate mediante note a piè di pagina. Tra queste, le principali sono i database ISTAT e ACI.



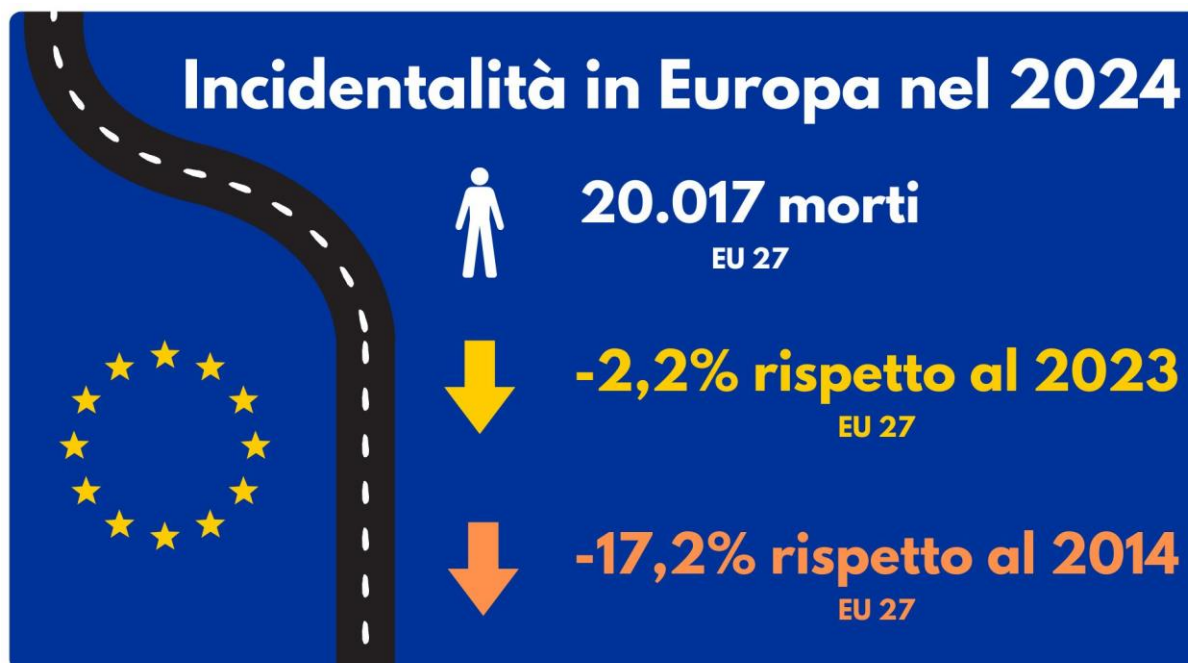
PARAGRAFO 1

Dati Europei sull'incidentalità

- 1.1 Incidentalità in Europa nel 2024
- 1.2 Dati relativi ai singoli Paesi
- 1.3 Aspettative al 2030

1.1. Incidentalità in Europa¹ nel 2024

Le informazioni² sull'incidentalità nel 2024 nell'UE mostrano:



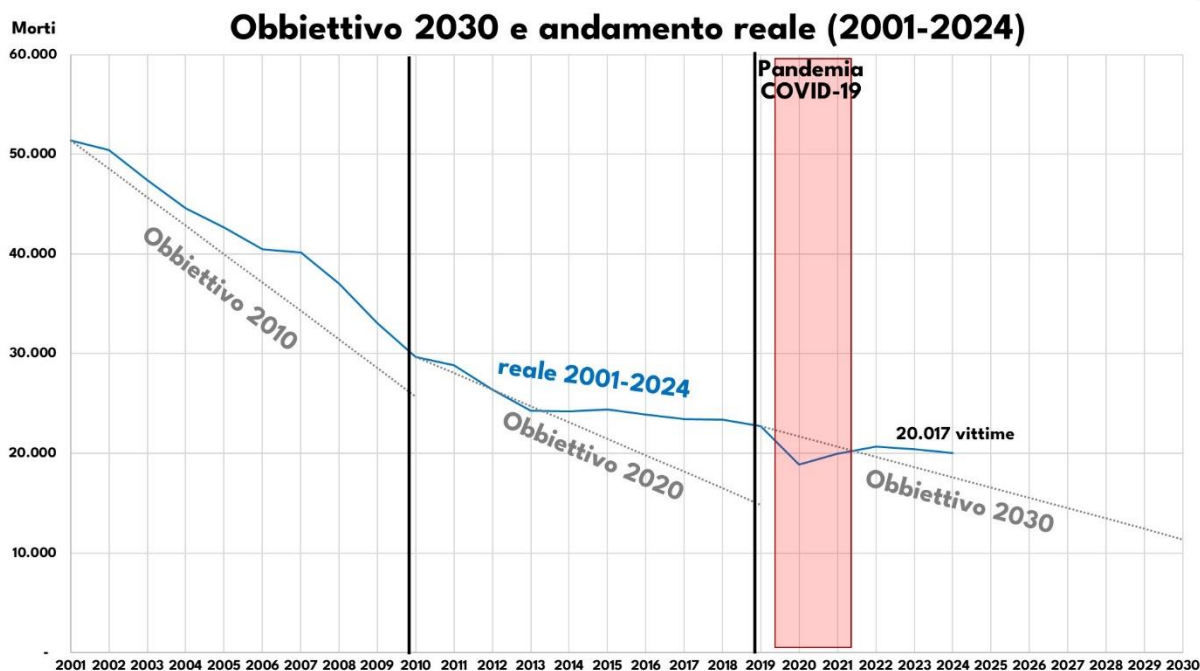
Fonte: Elaborato da 19th Road Safety Performance Index Report (relativo a EU27).

Il valore medio per milione di abitanti, negli anni, è stato il seguente:



¹Si parla di EU27, considerando escluso il Regno Unito (UK), uscito ufficialmente dall'Unione Europea il 31 gennaio 2020. Non si considerano inoltre i Paesi della European Free Trade Area, ovvero Svizzera e Norvegia. Non sono inclusi nemmeno Israele e Serbia (candidata a membro).

²19th Road Safety Performance Index Report. European Transport Safety Council. 2025



La linea tratteggiata grigia rappresenta l'obiettivo che la Unione Europea si è posta all'inizio di ogni decennio finalizzato a ridurre del 50% il numero di morti sulle strade europee.

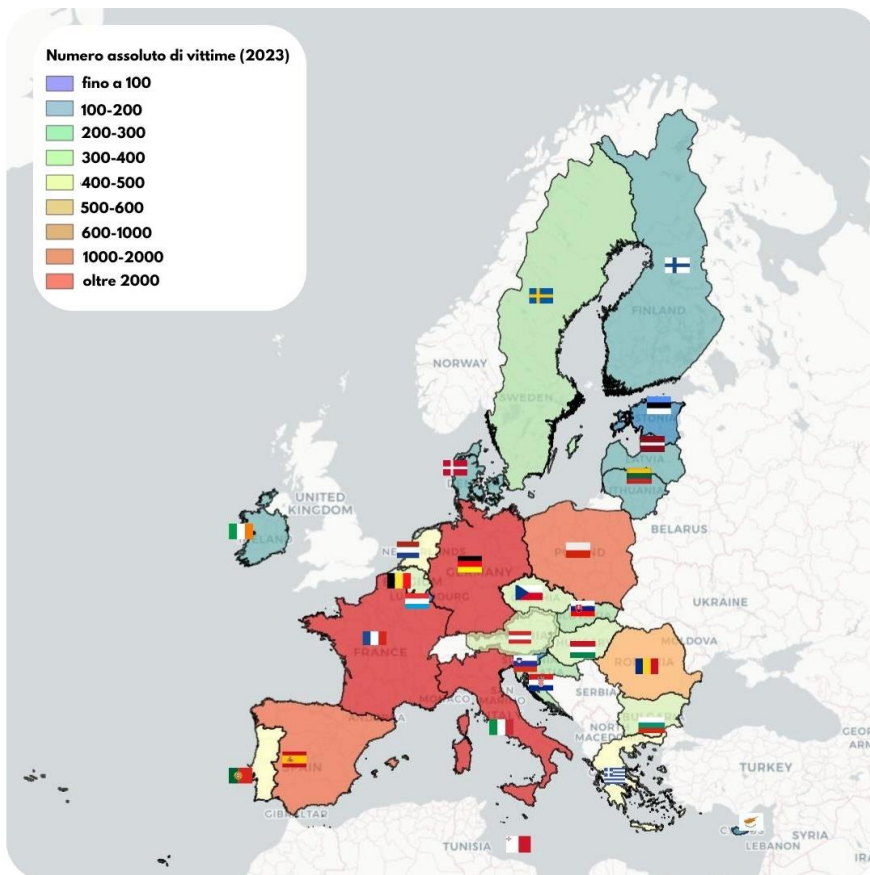
La linea blu (reale 2001-2024) rappresenta l'andamento reale dei morti.

Per riallinearsi all'obiettivo 2030 occorre diminuire il numero dei morti del 9.30%³ per ogni anno (e non del 2.17% come accade dal 2019)

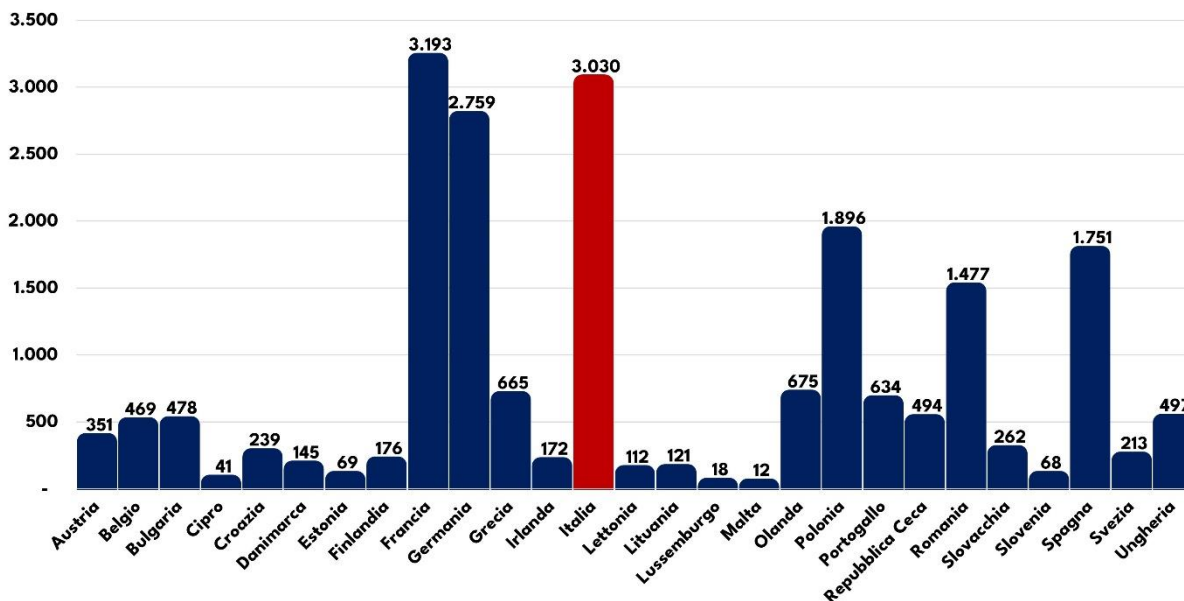
³ Per raggiungere il target nel periodo di riferimento 2019-2030 sarebbe stata necessaria una diminuzione annua del 4.5%.

1.2. Dati relativi ai singoli Paesi

In materia di sicurezza stradale, i dati degli Stati stanno convergendo, ma ci sono ancora Paesi con un numero dei morti molto elevato rispetto ad altri più virtuosi.

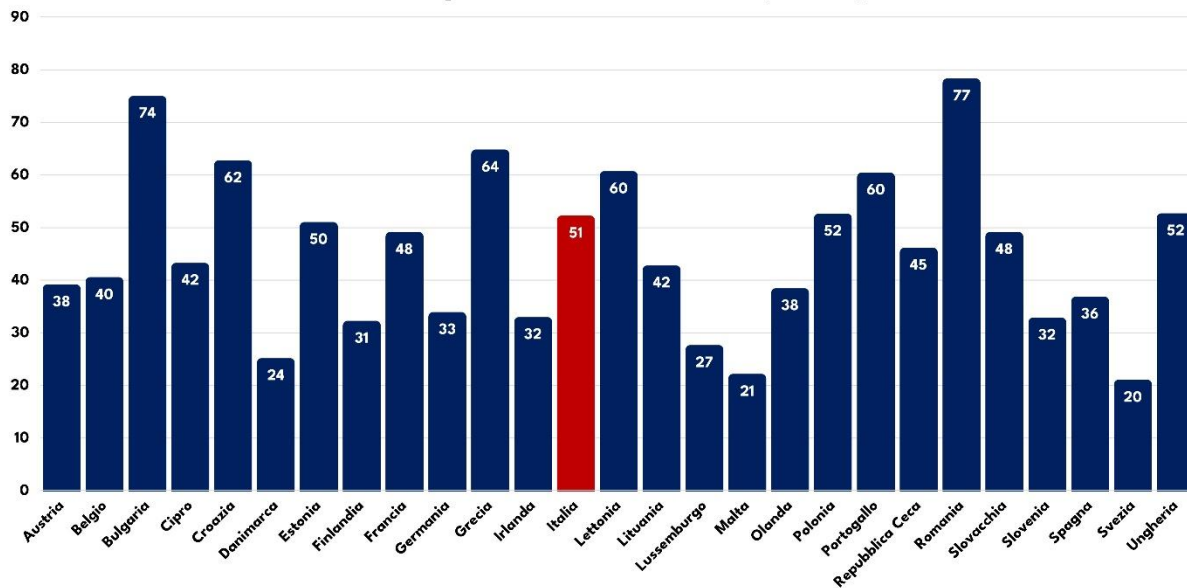


Morti in valore assoluto per paese (2024)

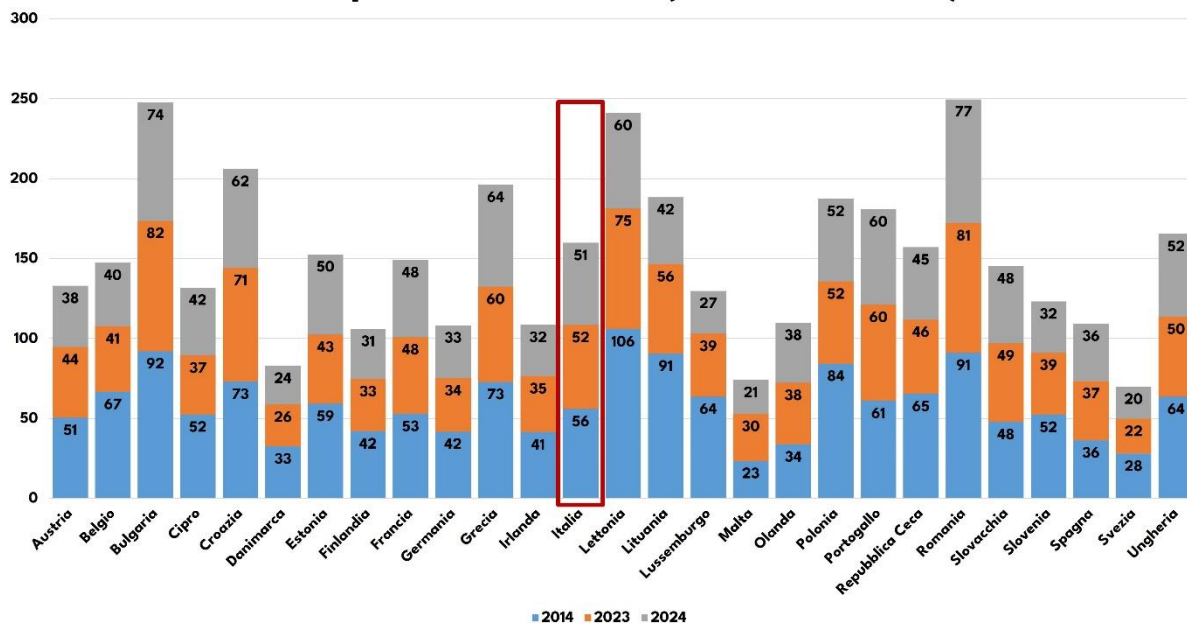




Morti per mln di abitanti (2024)



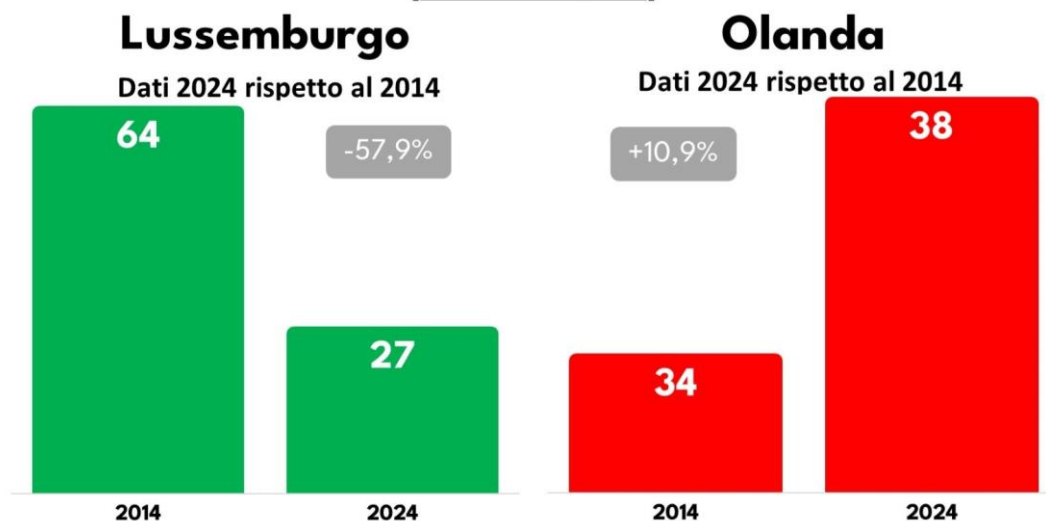
Morti per mln di abitanti (2014-2023-2024)



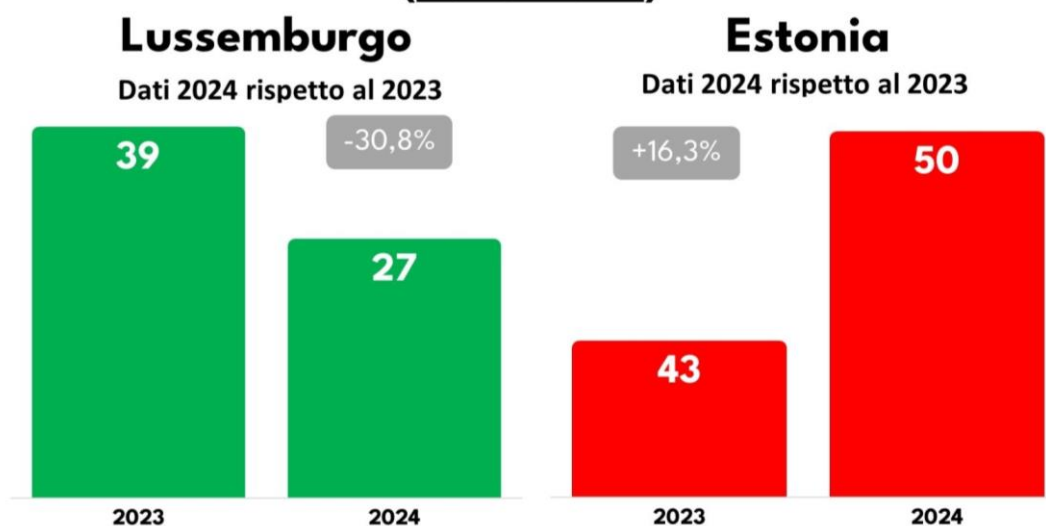


Considerando la variazione % del numero di morti per milione di abitanti, sono riportati solo il caso migliore (verde) e quello peggiore (rosso).

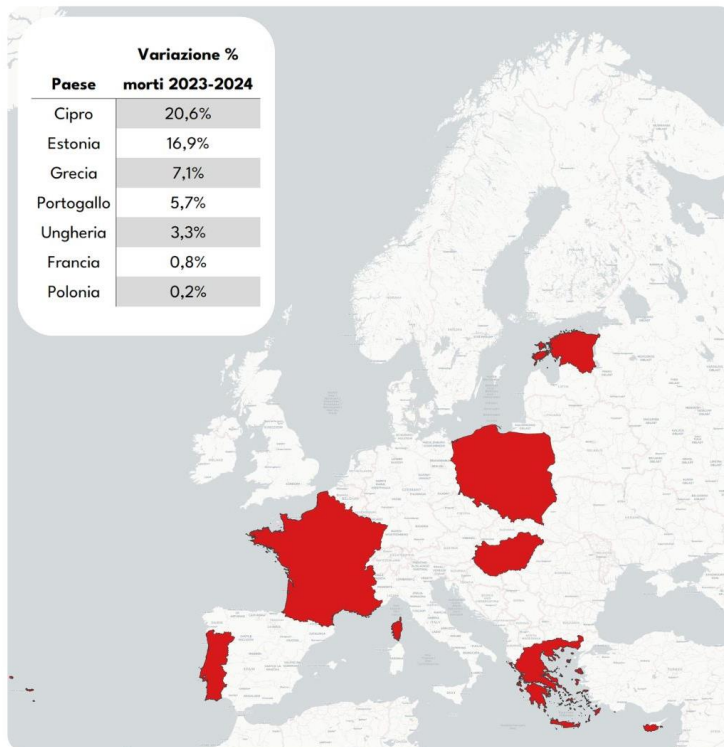
Variazione % del n. morti per milione di abitanti (2014-2024)



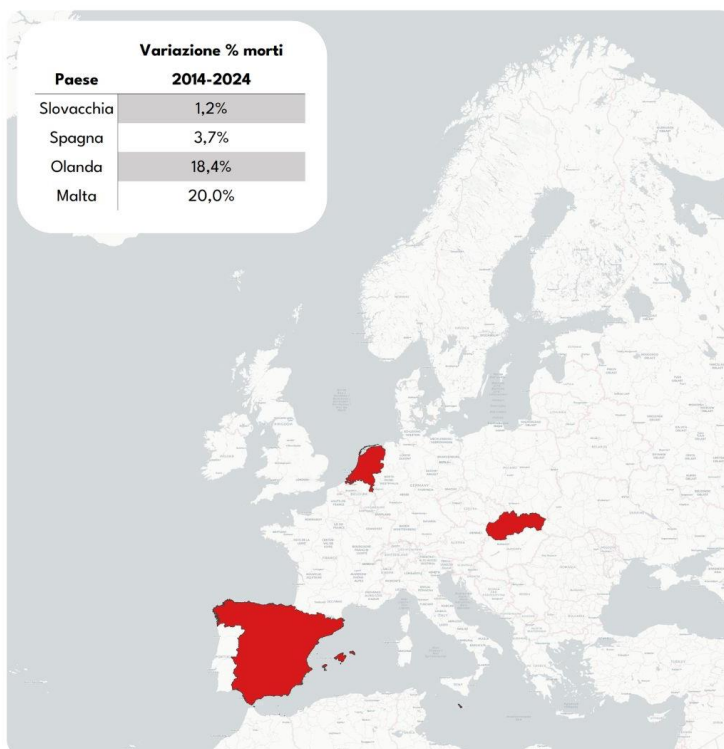
Variazione % del n. morti per milione di abitanti (2023-2024)



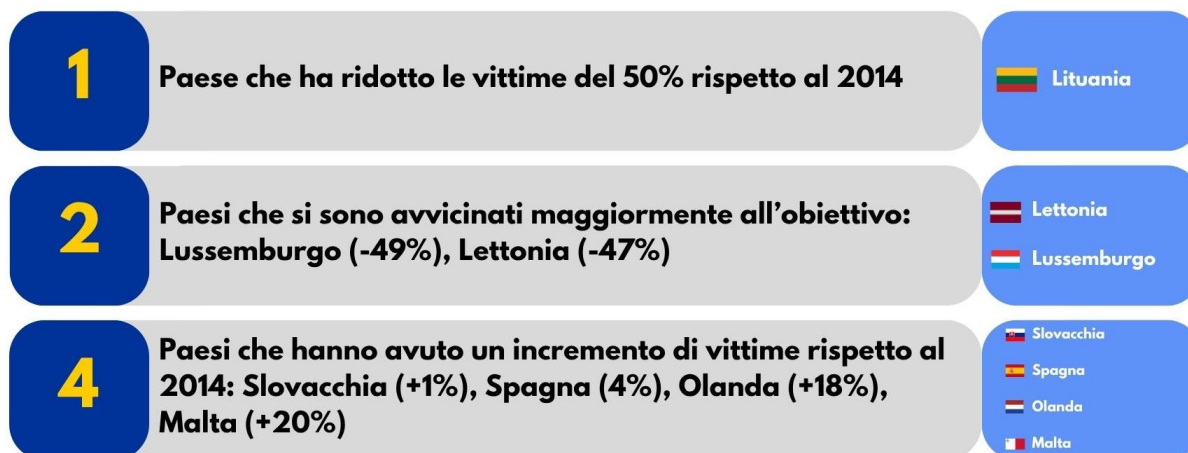
Rispetto al 2023 (l'anno precedente), 7 Paesi hanno incrementato il numero di morti (in valore assoluto):



Rispetto al 2014, 4 Paesi hanno incrementato il numero di morti:



In sintesi, nel 2024, rispetto al 2014:



Passando ai feriti con lesioni gravi, i dati⁴ Europei relativi al 2024 mostrano oltre 140 mila feriti gravi: considerando il dato annuale sui morti (20.017 decessi) risulta che fra morti e feriti vi è un rapporto di circa 1:7



⁴Si parla di persone rimaste gravemente ferite sulla base della comune definizione dell'UE: "un paziente ricoverato con un livello di lesione MAIS3 o più".



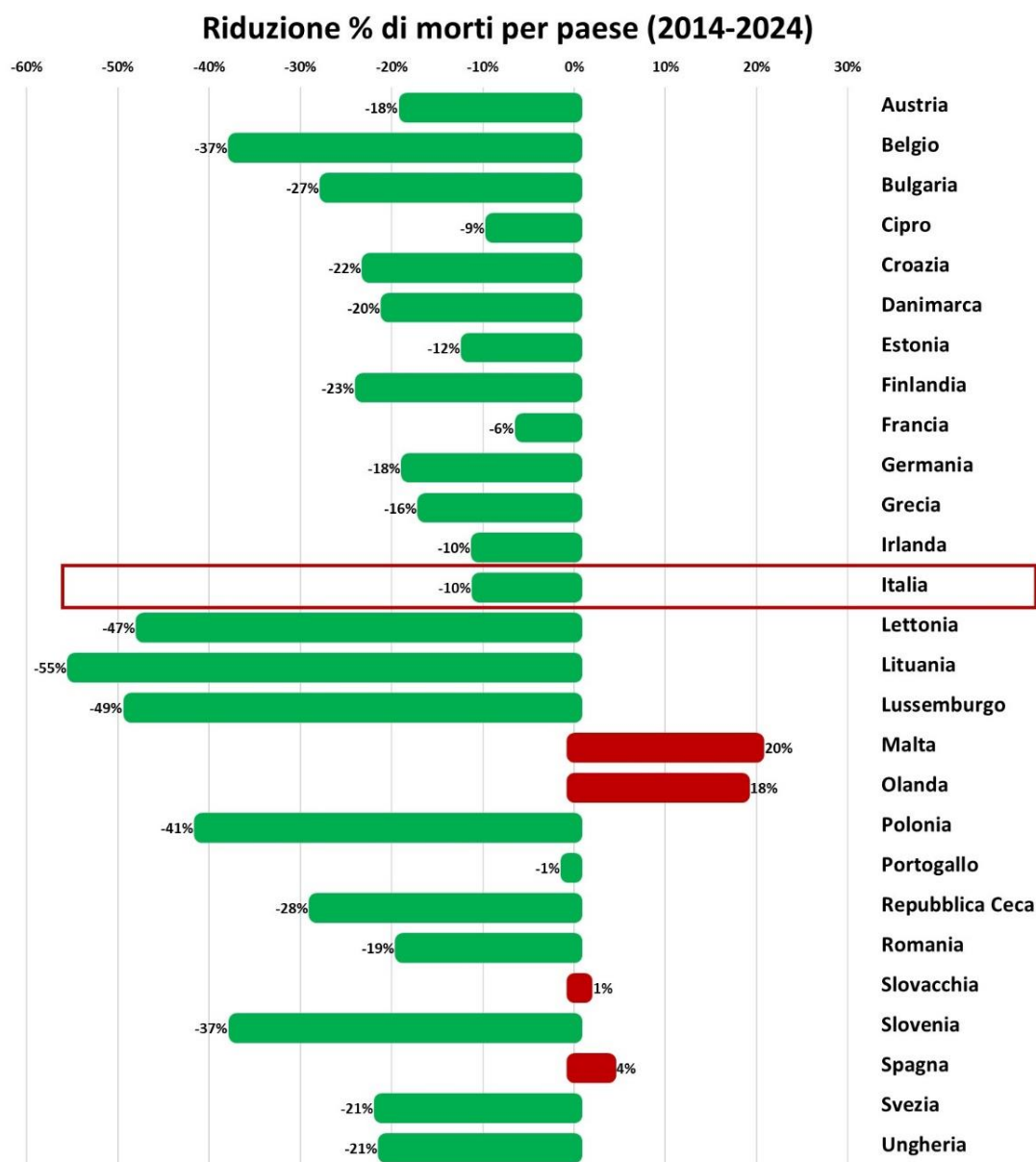
1.3. Aspettative 2030.

L'obiettivo che l'Unione Europea si era imposta, ovvero quello di dimezzare (-50%) il numero di morti della strada in un decennio, non risulta raggiunto nel periodo tra il 2014 e il 2024.





La riduzione % del numero di morti (2014-2024) per singolo Paese, è stata:



Poiché nel 2019⁵ i morti sono stati 22.761, il nuovo target⁶ da raggiungere entro il 2030 è:



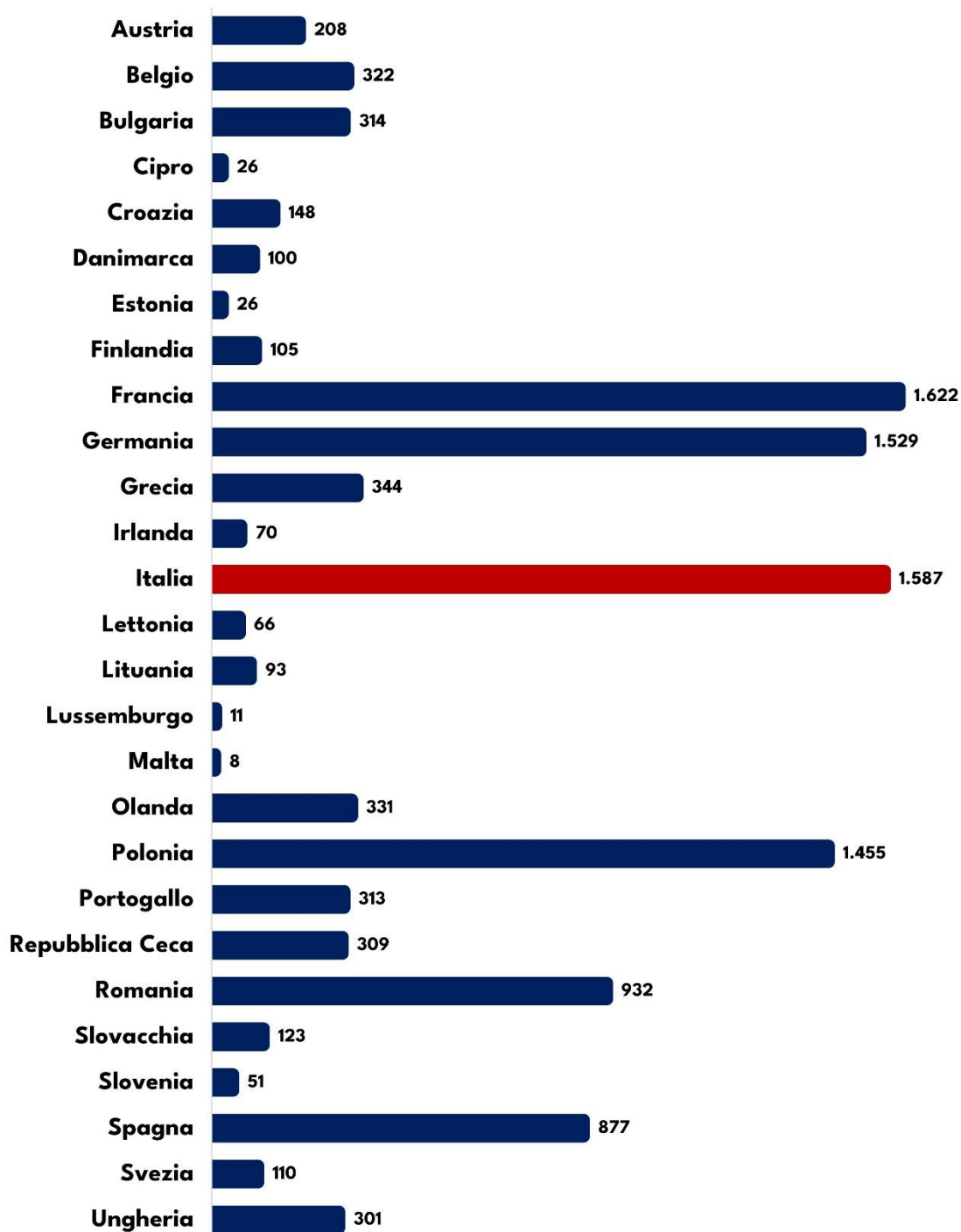
⁵ Non si è considerato l'anno 2020 in quanto il dato era condizionato dalla pandemia Covid-19

⁶ Annunciato dalla Commissione Europea nel 2018 con il Piano d'azione strategico dell'UE per la sicurezza stradale.



Ovvero, per Paese, dovrebbe essere:

Numero di morti previsti al 2030 (condizione di rispetto per obiettivo 2030)



7

⁷ i dati sono stati ri-calcolati in base 2019 approssimandoli all'intero più vicino.

PARAGRAFO 2

Dati Italiani sull'incidentalità

- 2.1 Inquadramento generale
- 2.2 Sinistri per modalità di trasporto
- 2.3 Sinistri per tipologia
- 2.4 Sinistri per periodo dell'anno
- 2.5 Sinistri per giorni della settimana
- 2.6 Sinistri per fascia oraria
- 2.7 Sinistri in base al genere dei morti
- 2.8 Sinistri per fascia d'età

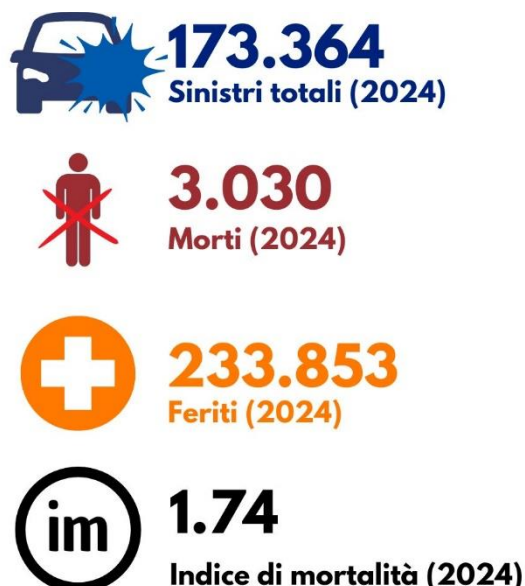


2.1. Inquadramento generale

Come detto, l'obiettivo della UE imponeva di dimezzare (-50%) il numero di morti sulla strada nel decennio di riferimento: nel periodo 2014-2024 tale obiettivo non risulta raggiunto.



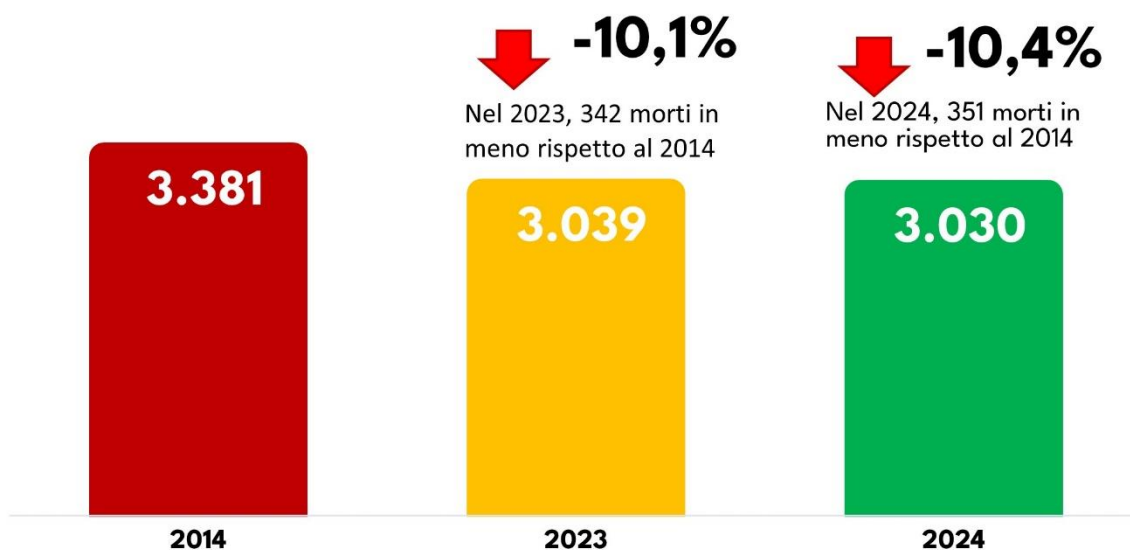
I dati a livello nazionale, per il 2024⁸, sono i seguenti:



⁸Fonte ISTAT – Istituto Nazionale di Statistica.

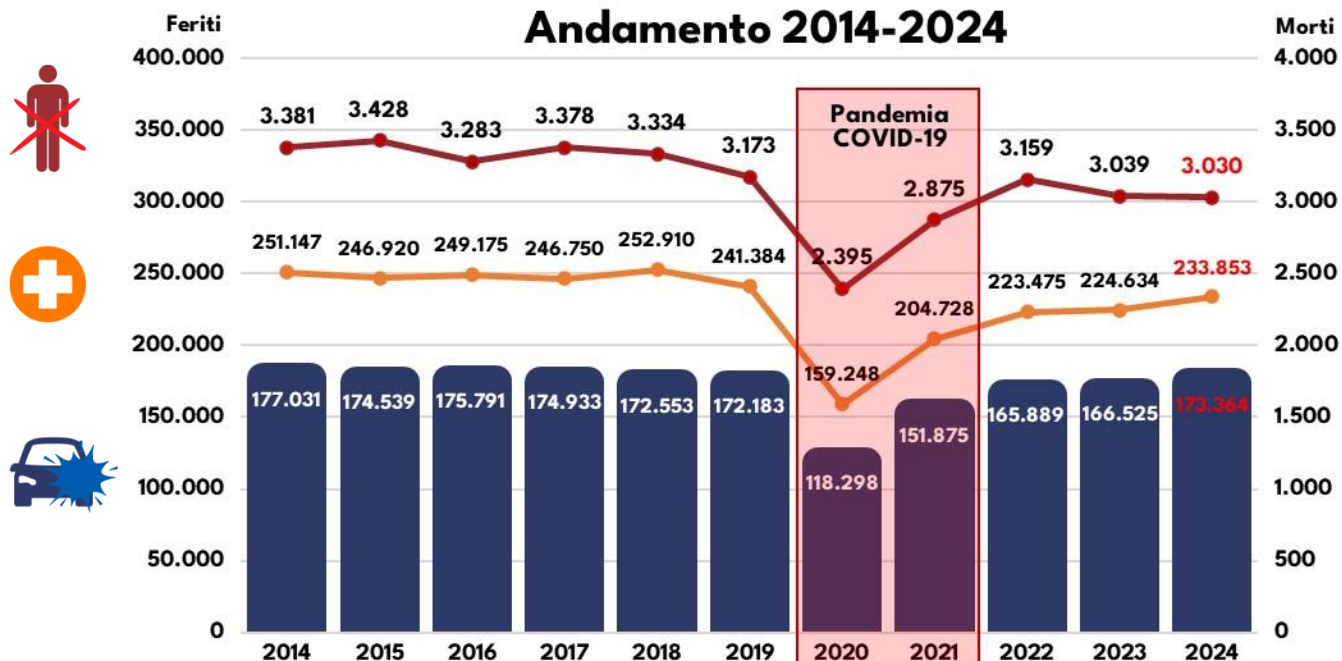
⁹ L'indice di mortalità calcolato come: $\text{indice di mortalità} = \frac{\text{numero di morti per sinistro stradale}}{\text{numero di sinistri stradali}} * 100$

Riduzione morti 2014-2023-2024



In generale, morti, feriti e sinistri si sono ridotti in valore assoluto nell'ultimo decennio:

Andamento 2014-2024



Nello specifico, la riduzione % dei morti, rispetto al 2014, è ben lontana da portare all'obiettivo europeo del 50% di morti in meno.



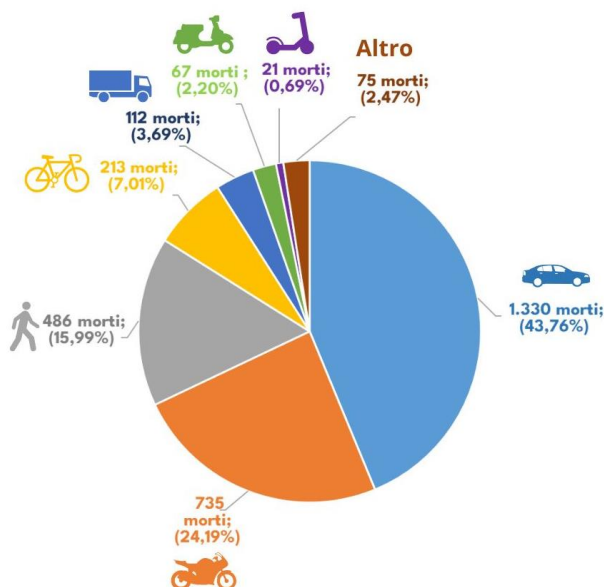
Da questo punto in poi le elaborazioni sui dati italiani nei paragrafi successivi necessitano l'utilizzo dei microdati ISTAT. Essendo quest'ultimi non disponibili ad oggi per l'anno 2024, le elaborazioni successive riguarderanno il decennio 2013-2023.

Si ricorda che nel 2023 si sono registrati 166.525 sinistri totali, 3.039 morti e 224.634 feriti.

2.2. Sinistri per modalità di trasporto

La maggior parte dei morti è correlata all'utilizzo del mezzo di trasporto privato.

Morti per modo di trasporto (2023)



2.3. Sinistri per tipologia

L'ISTAT suddivide i sinistri in: sinistri che vedono coinvolti due o più veicoli tra loro o sinistri con veicoli isolati. Per il 2023 la situazione è la seguente:

Sinistri con 2 o più veicoli coinvolti



118.389
Sinistri totali (2023)



1.633
Morti (2023)



169.603
Feriti (2023)

Sinistri con veicoli isolati



48.136
Sinistri totali (2023)



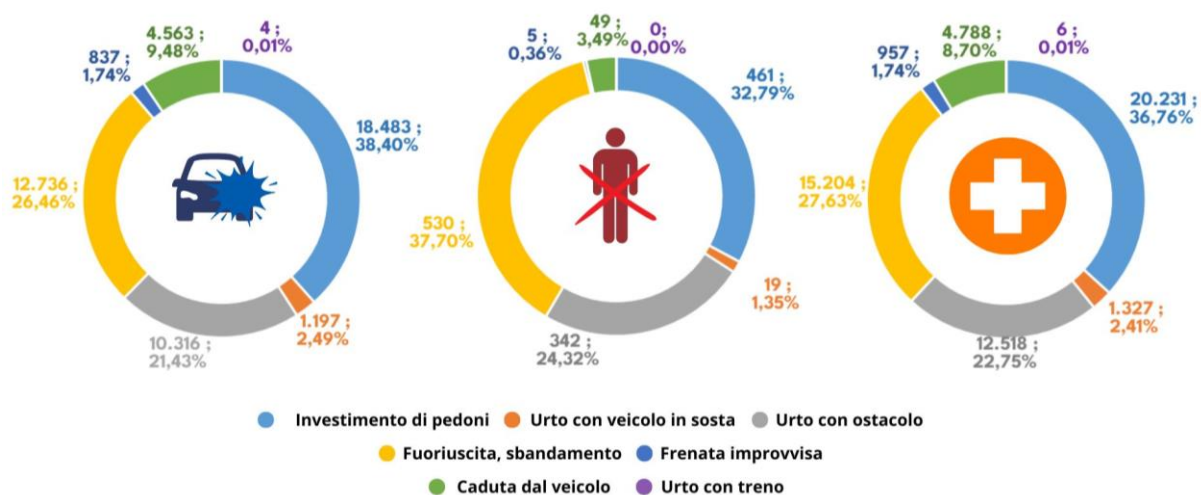
1.406
Morti (2023)



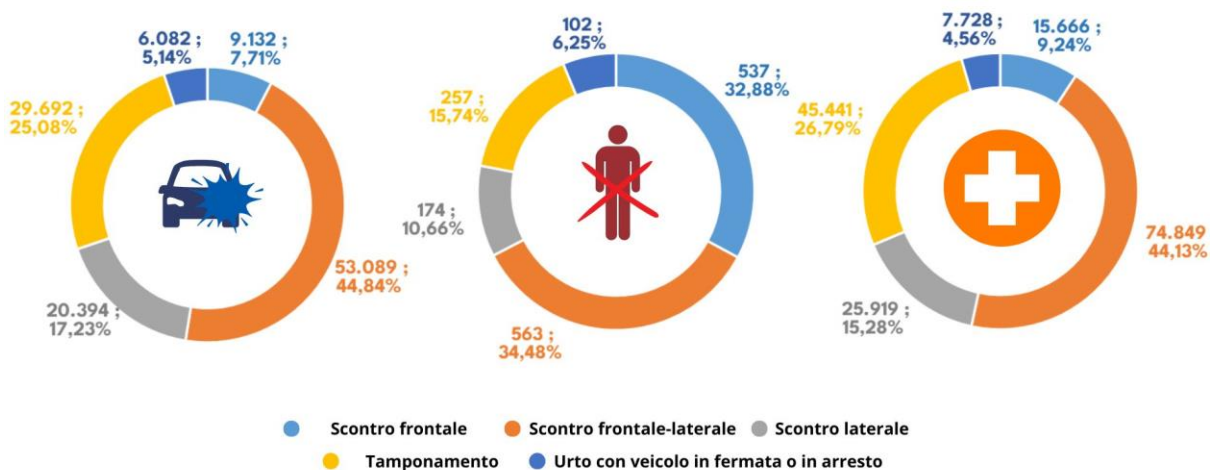
55.031
Feriti (2023)

Le dinamiche ricorrenti, per entrambi i casi, sono così ripartite:

Dinamiche sinistri per veicoli isolati (2023)

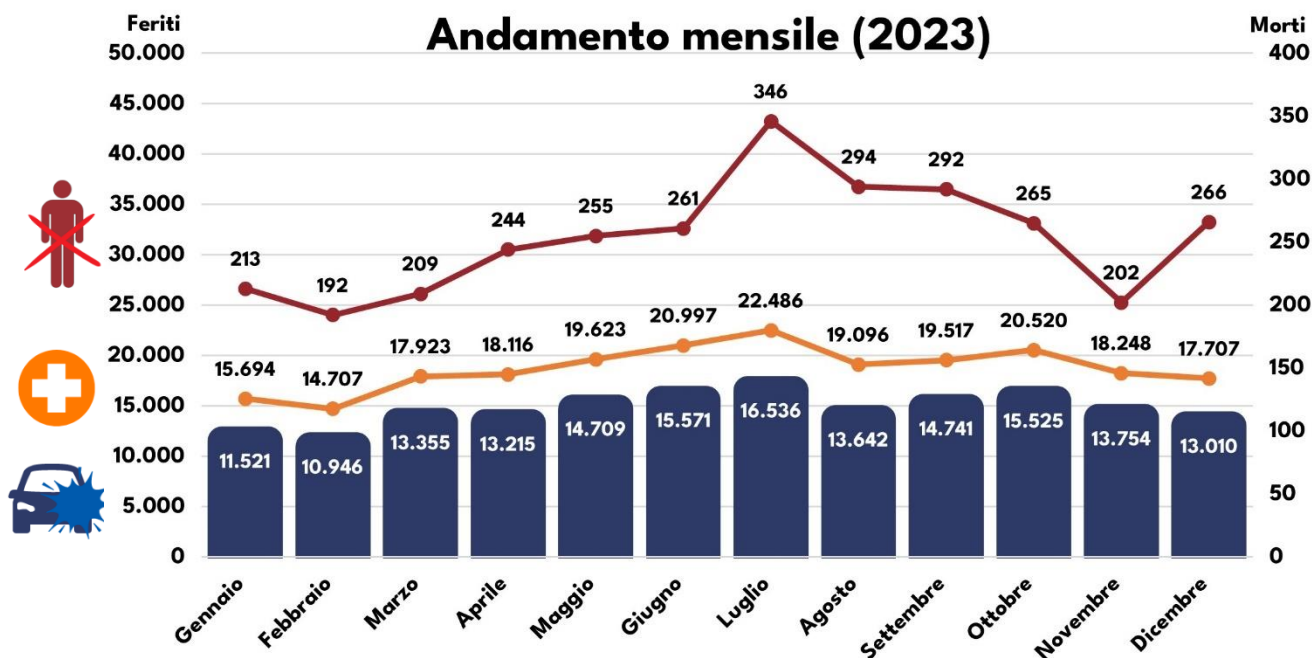


Dinamiche sinistri con 2 o più veicoli (2023)



2.4. Sinistri per periodo dell'anno

L'andamento mensile dell'incidentalità, per il 2023, è il seguente:

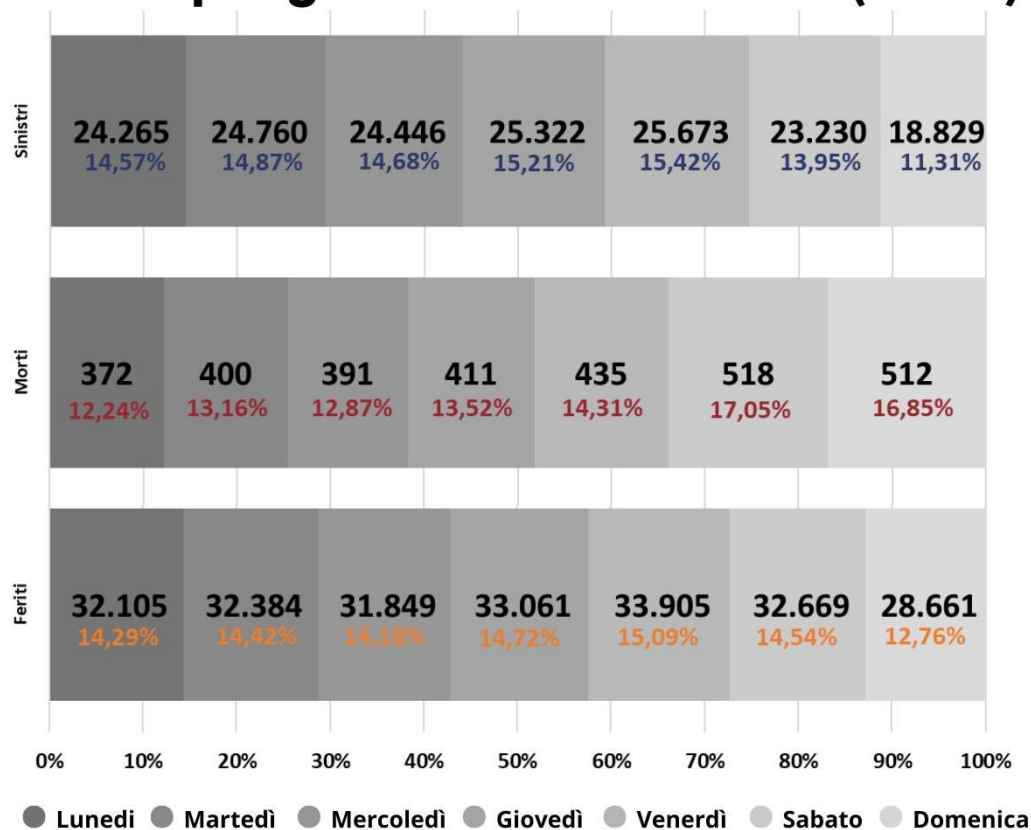




2.5. Sinistri per giorno della settimana

L'andamento dell'incidentalità rilevato nell'arco della settimana, per l'anno 2023, è il seguente:

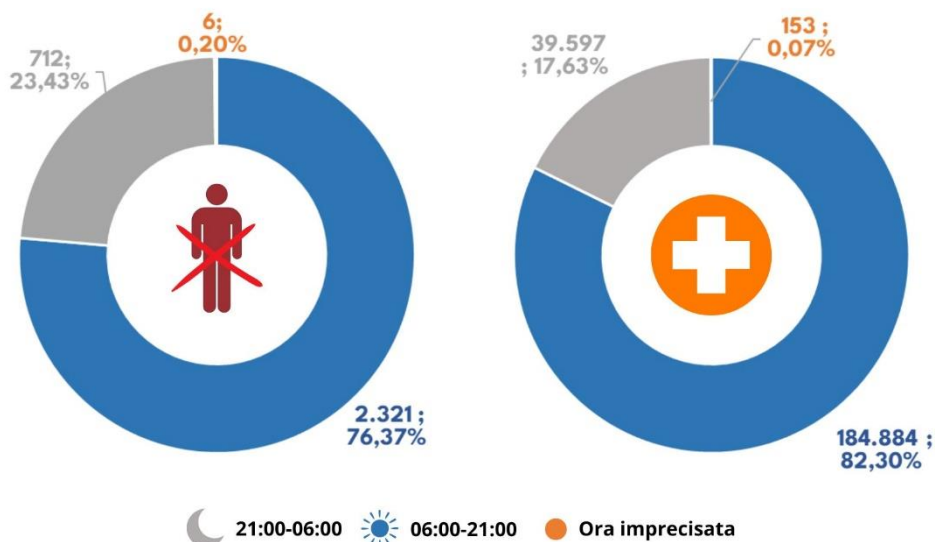
Sinistri per giorno della settimana (2023)



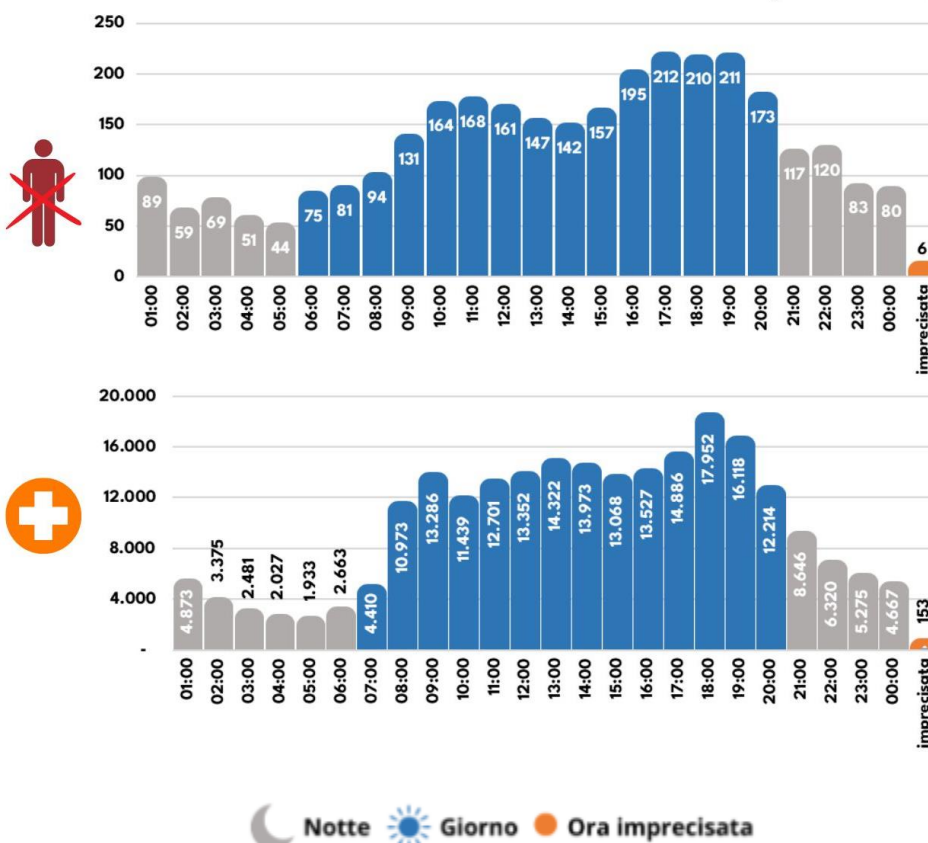
2.6. Sinistri per fascia oraria

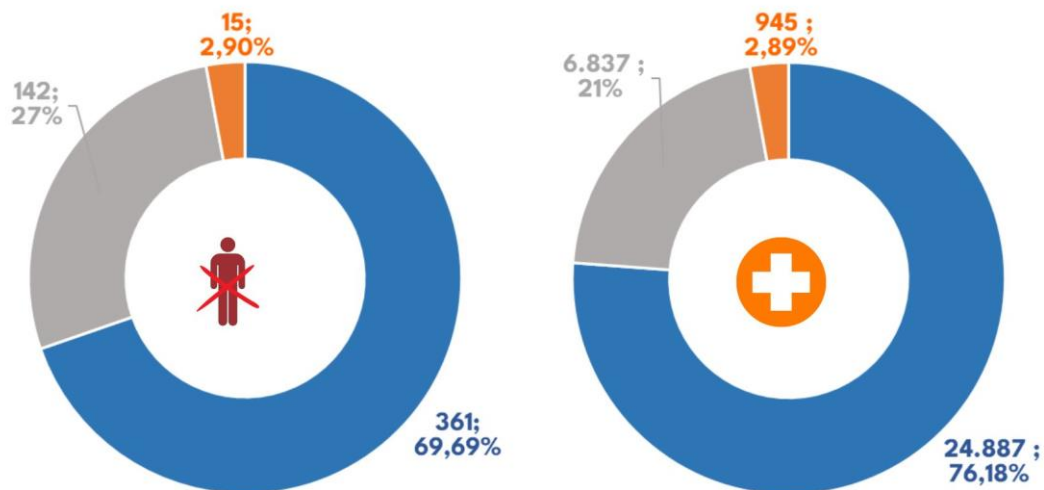
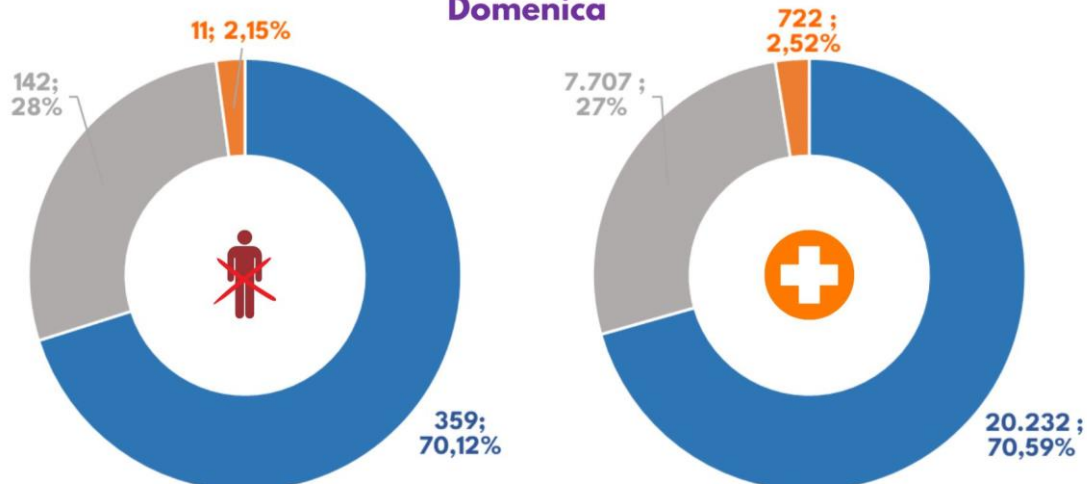
Tra le ore diurne e notturne, i dati su morti e feriti sono così ripartiti:

Morti e feriti per fascia oraria (2023)



Morti e feriti nelle 24 ore (2023)



Morti e feriti per fascia oraria e giorno della settimana (2023)**Sabato****Domenica**

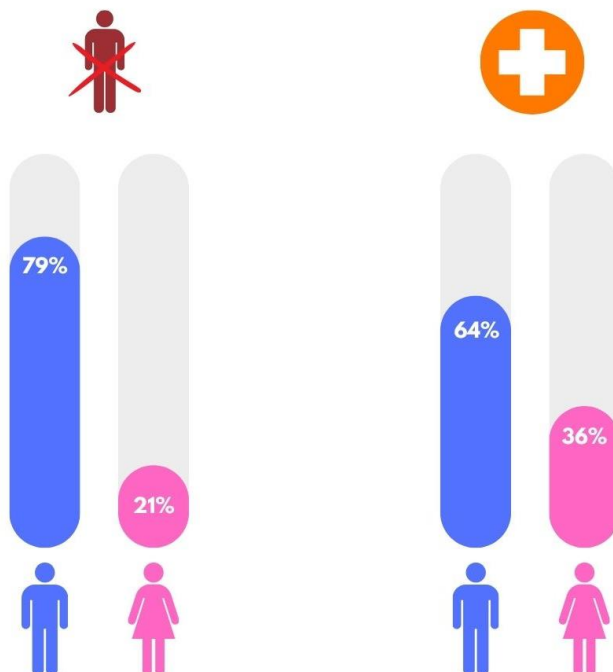
☾ 21:00-06:00 ☀ 06:00-21:00 ● Ora imprecisata

Sabato e domenica**1.030 morti; 34% del totale****61.330 feriti; 27% del totale**



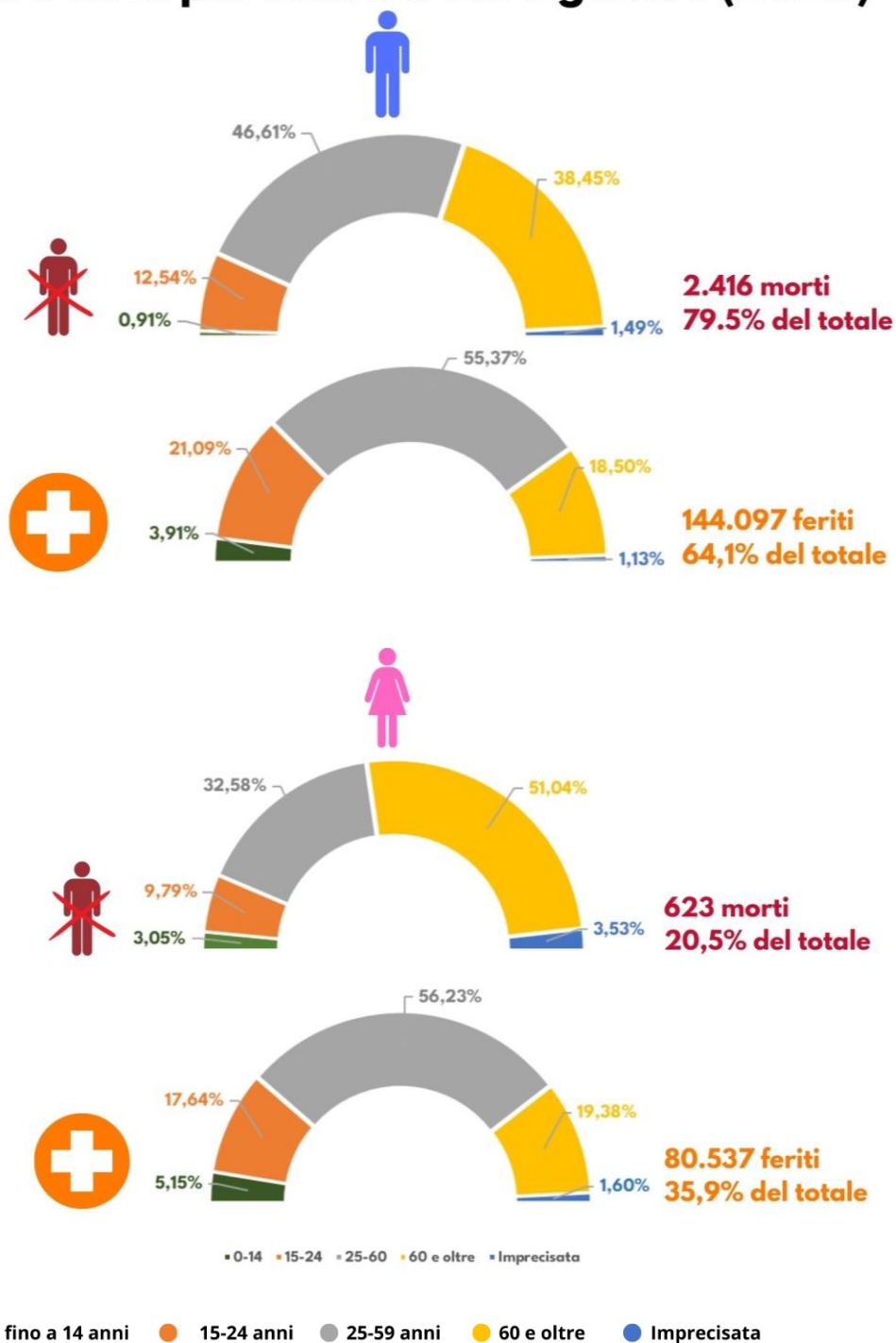
2.7. Sinistri in base al genere dei morti

Morti e feriti per genere (2023)



2.8. Sinistri per fascia d'età

Morti e feriti per fascia d'età e genere (2023)





PARAGRAFO 3

Dati Regionali sull'incidentalità

- 3.1 Inquadramento regione Sardegna
- 3.2 Inquadramento regionale a livello nazionale
- 3.3 Sinistri in Sardegna per modalità di trasporto
- 3.4 Sinistri in Sardegna per tipologia
- 3.5 Sinistri in Sardegna per periodo dell'anno
- 3.6 Sinistri in Sardegna per giorni della settimana
- 3.7 Sinistri in Sardegna per fascia oraria
- 3.8 Sinistri in Sardegna in base al sesso delle vittime
- 3.9 Morti e feriti in Sardegna per fascia d'età
- 3.10 Sinistri, morti e feriti in Sardegna per Province



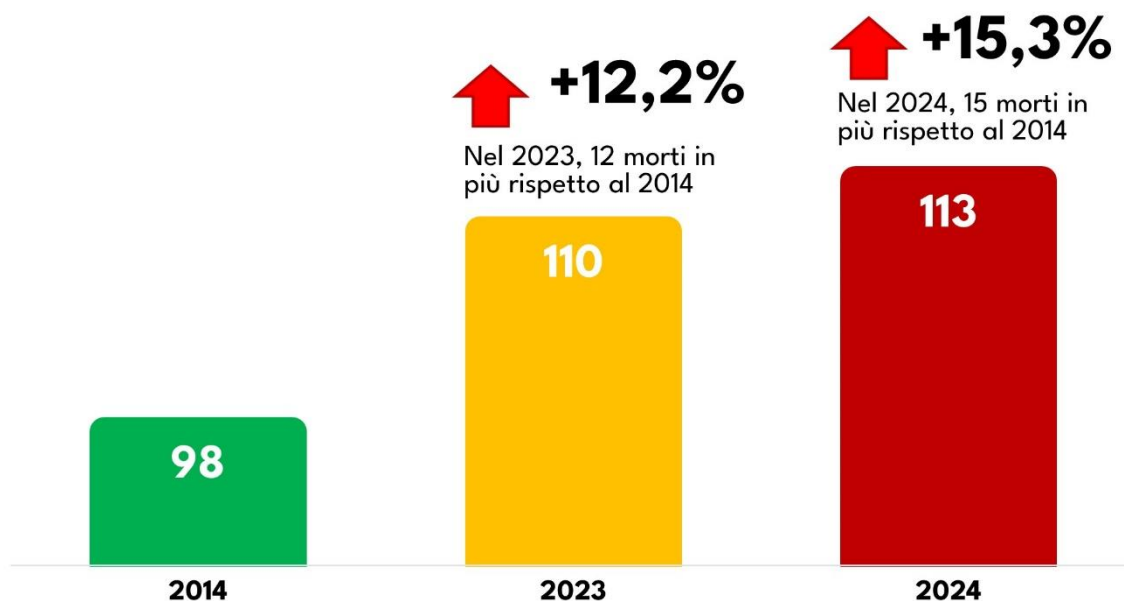
3.1 Inquadramento Regione Sardegna

I dati, relativi alla Sardegna, nel 2024, sono i seguenti:



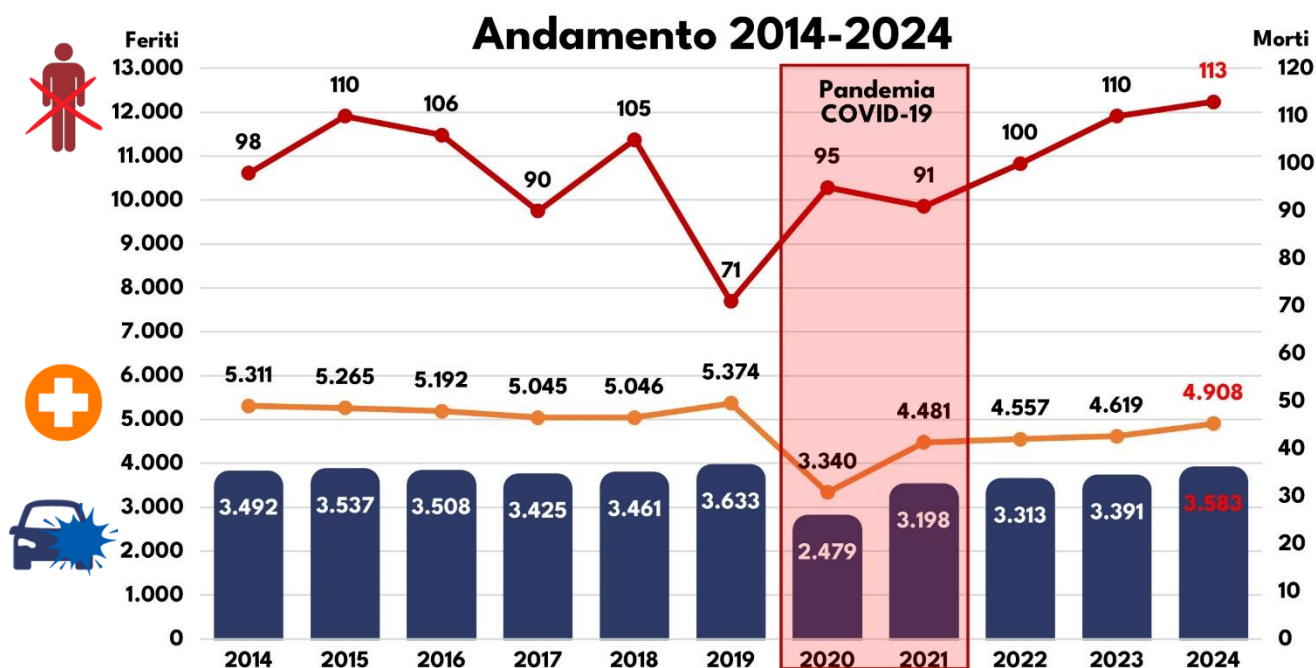
In linea al trend riscontrato a livello nazionale, non è stato raggiunto l'obiettivo del dimezzamento (-50%) del numero dei morti.

Riduzione morti 2014-2023-2024





In linea generale, anche se morti, feriti e sinistri si sono ridotti negli ultimi dieci anni, la riduzione % dei morti rispetto al 2014, è tuttavia ben lontana dall'obiettivo Europeo (- 50% di morti).

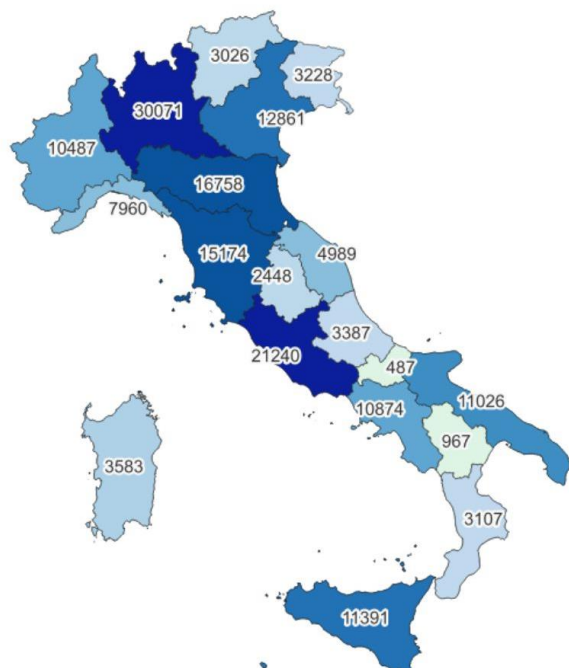


3.2 Inquadramento regionale a livello nazionale

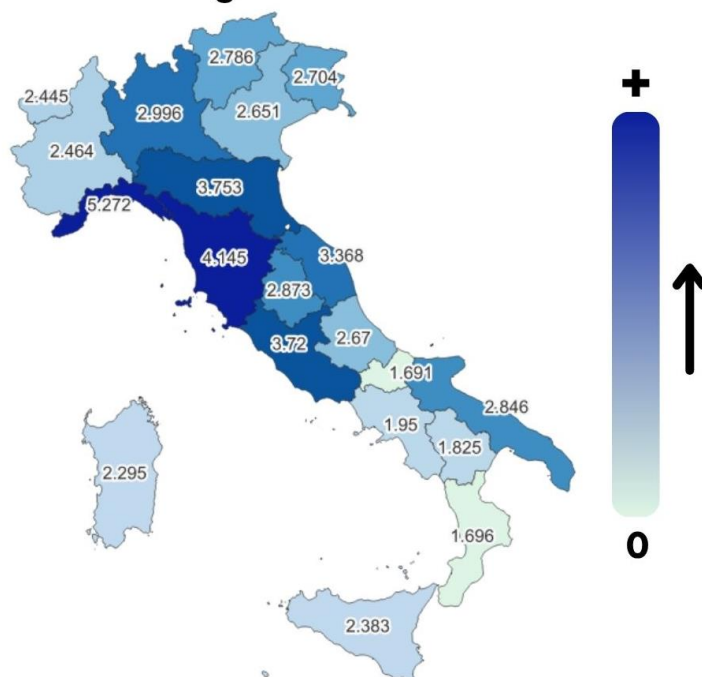
L'inquadramento della regione Sardegna rispetto al resto della penisola è il seguente:

Numero di sinistri per regione (2024)

Valori assoluti



Sinistri ogni 1.000 abitanti

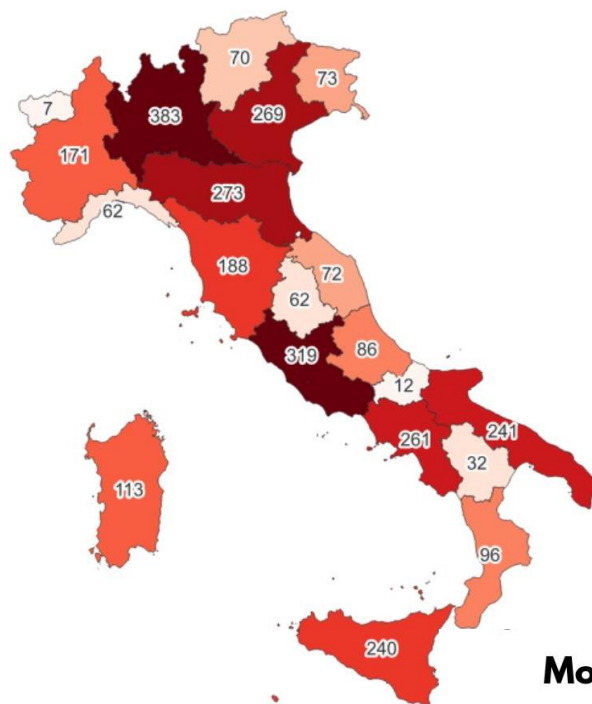


¹⁰ **ERRATA CORRIGE**

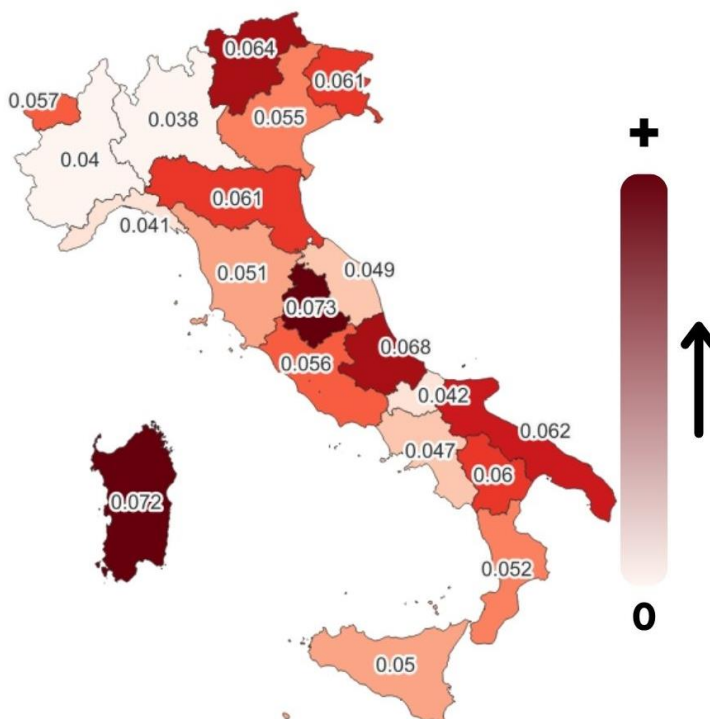
Nel Report pubblicato lo scorso anno, **OSSS 2024**, i dati sui sinistri ogni 1.000 abitanti delle regioni contenevano dei refusi. Per la Sardegna il dato corretto relativo al 2023 risulta essere pari a 2,159.

Numero di morti per regione (2024)

Valori assoluti



Morti ogni 1.000 abitanti

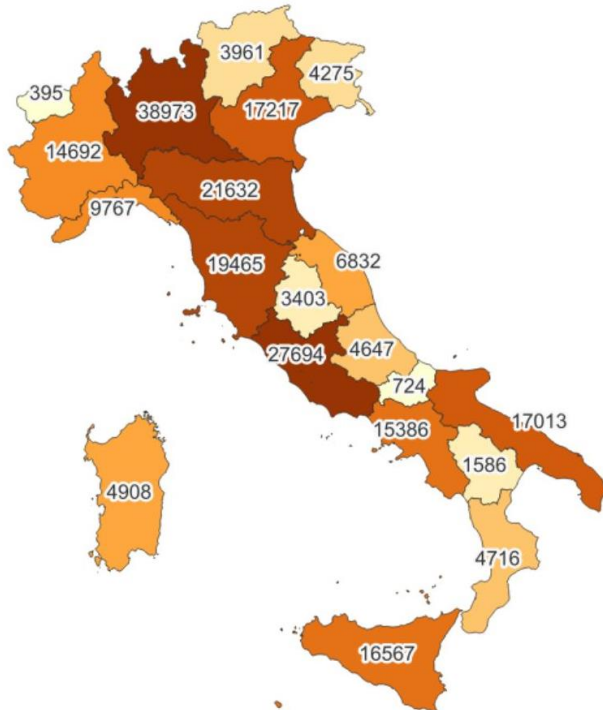


¹¹ **ERRATA CORRIGE**

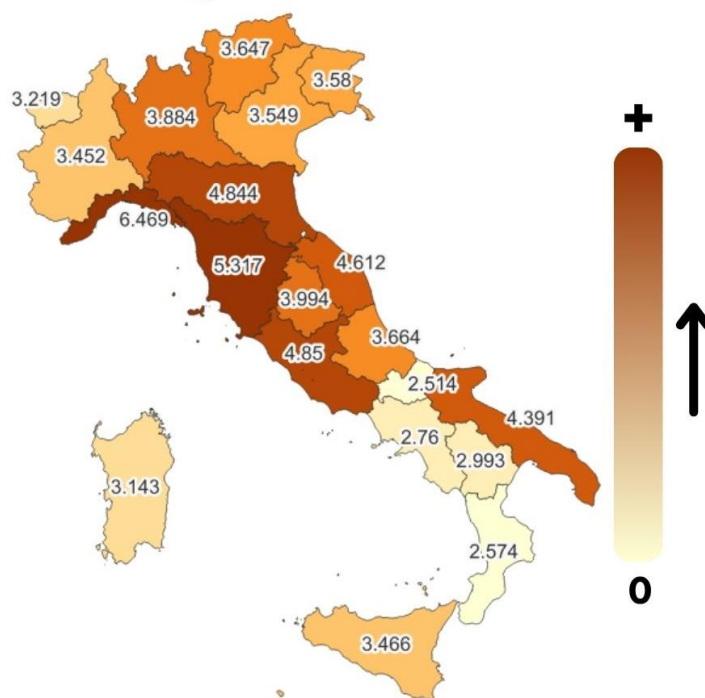
Nel Report pubblicato lo scorso anno, **OSSS 2024**, i dati sui morti ogni 1.000 abitanti delle regioni contenevano dei refusi. Per la Sardegna il dato corretto relativo al 2023 risulta essere pari a 0,070.

Numero di feriti per regione (2024)

Valori assoluti



Feriti ogni 1.000 abitanti



¹² **ERRATA CORRIGE**

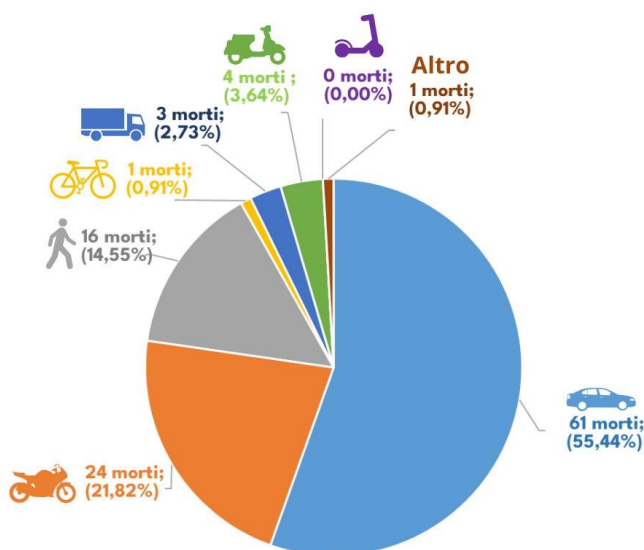
Nel Report pubblicato lo scorso anno, **OSSS 2024**, i dati sui feriti ogni 1.000 abitanti delle regioni contenevano dei refusi. Per la Sardegna il dato corretto relativo al 2023 risulta essere pari a 2,941.

Le elaborazioni sui dati sardi nei paragrafi successivi necessitano l'utilizzo dei microdati ISTAT. Essendo quest'ultimi non disponibili ad oggi per l'anno 2024, le elaborazioni successive riguarderanno il decennio 2013-2023.

Si ricorda che nel 2023 i dati risultavano: 3.391 sinistri, 110 morti e 4.619 feriti.

3.3 Sinistri in Sardegna per modalità di trasporto

Morti per modo di trasporto (2023)



3.4 Sinistri in Sardegna per tipologia

I sinistri sono distinti tra: quelli che hanno coinvolto due o più veicoli e quelli che hanno coinvolto un solo veicolo. Per il 2023 la situazione è la seguente:

Sinistri con 2 o più veicoli coinvolti

2.207
Sinistri totali (2023)

53
Morti (2023)

3.274
Feriti (2023)

Sinistri con veicoli isolati

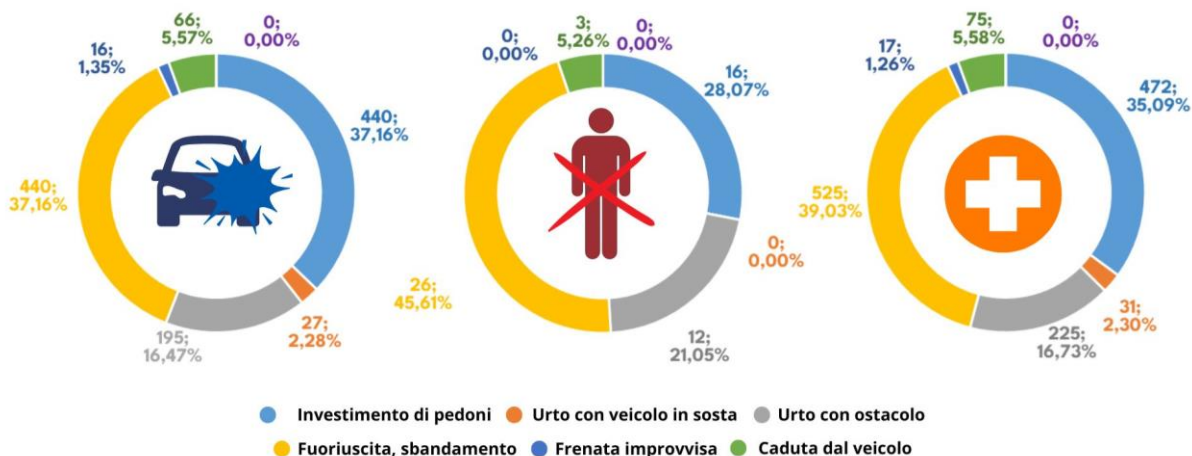
1.184
Sinistri totali (2023)

57
Morti (2023)

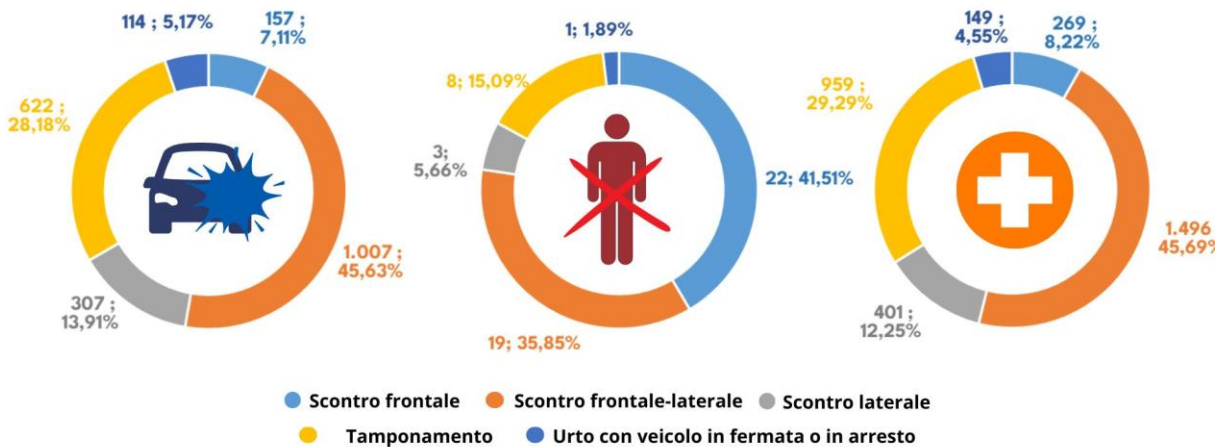
1.345
Feriti (2023)

Le dinamiche ricorrenti, per entrambi i casi sono così ripartite:

Dinamiche sinistri per veicoli isolati (2023)



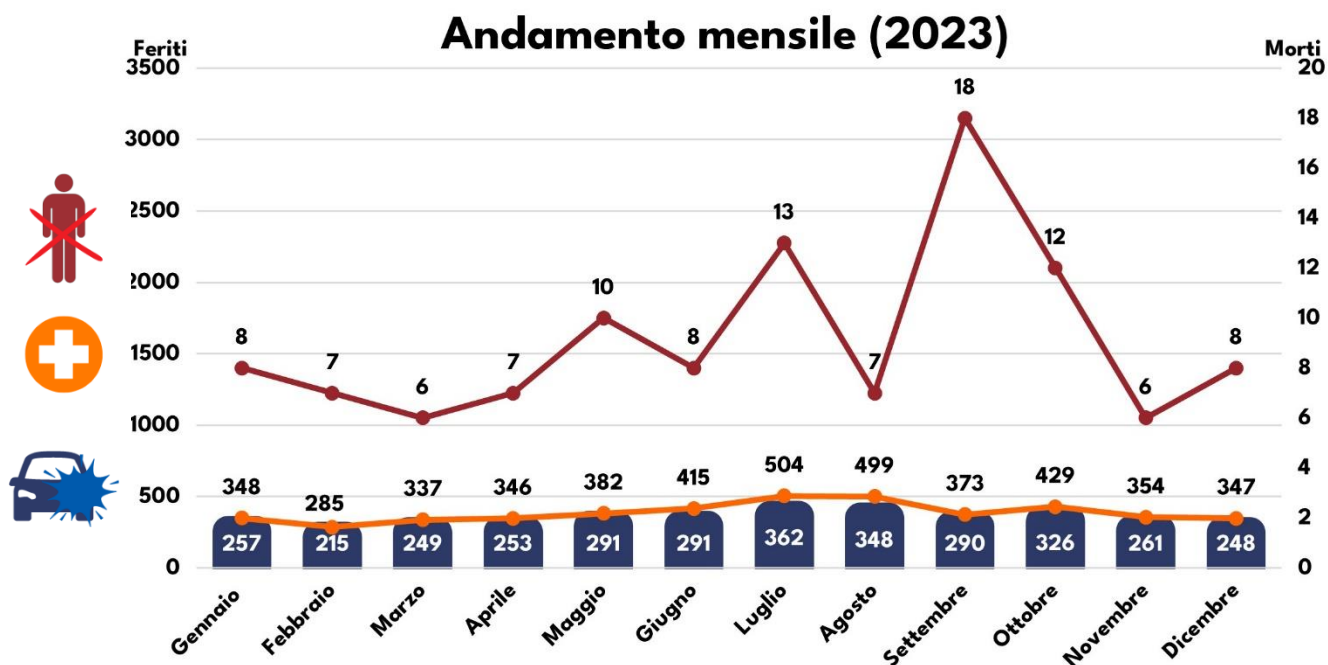
Dinamiche sinistri con 2 o più veicoli (2023)





3.5 Sinistri in Sardegna per periodo dell'anno

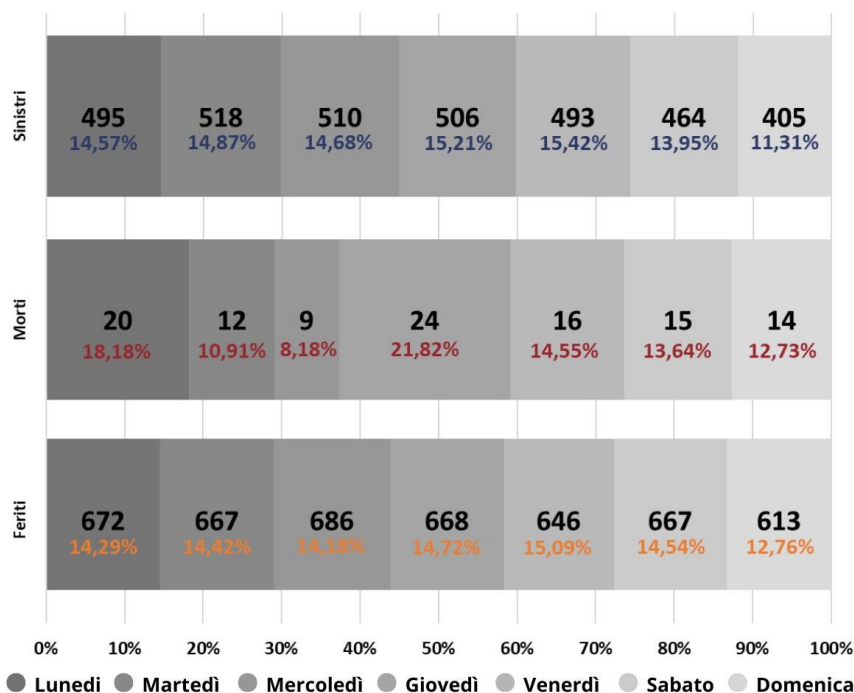
La distribuzione mensile dei sinistri a livello regionale, nel 2023, era la seguente:



3.6 Sinistri in Sardegna per giorni della settimana

L'andamento nell'arco della settimana, per il 2023, era il seguente:

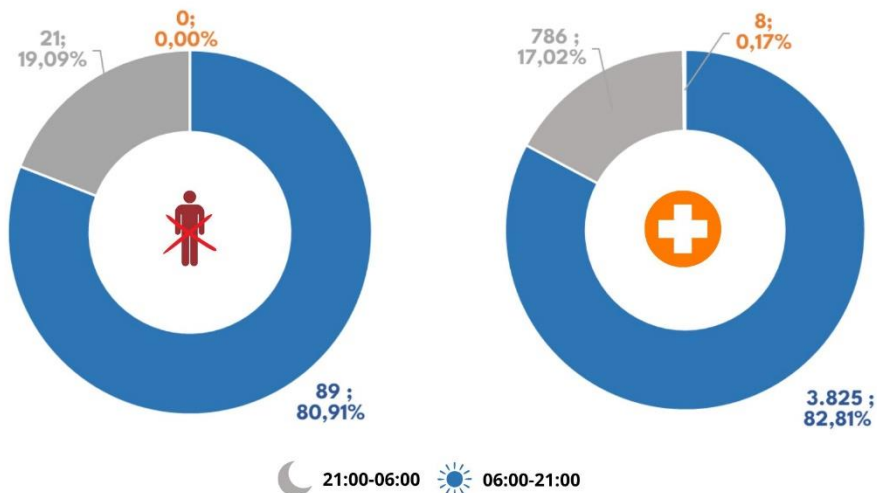
Sinistri per giorno della settimana (2023)



3.7 Sinistri in Sardegna per fascia oraria

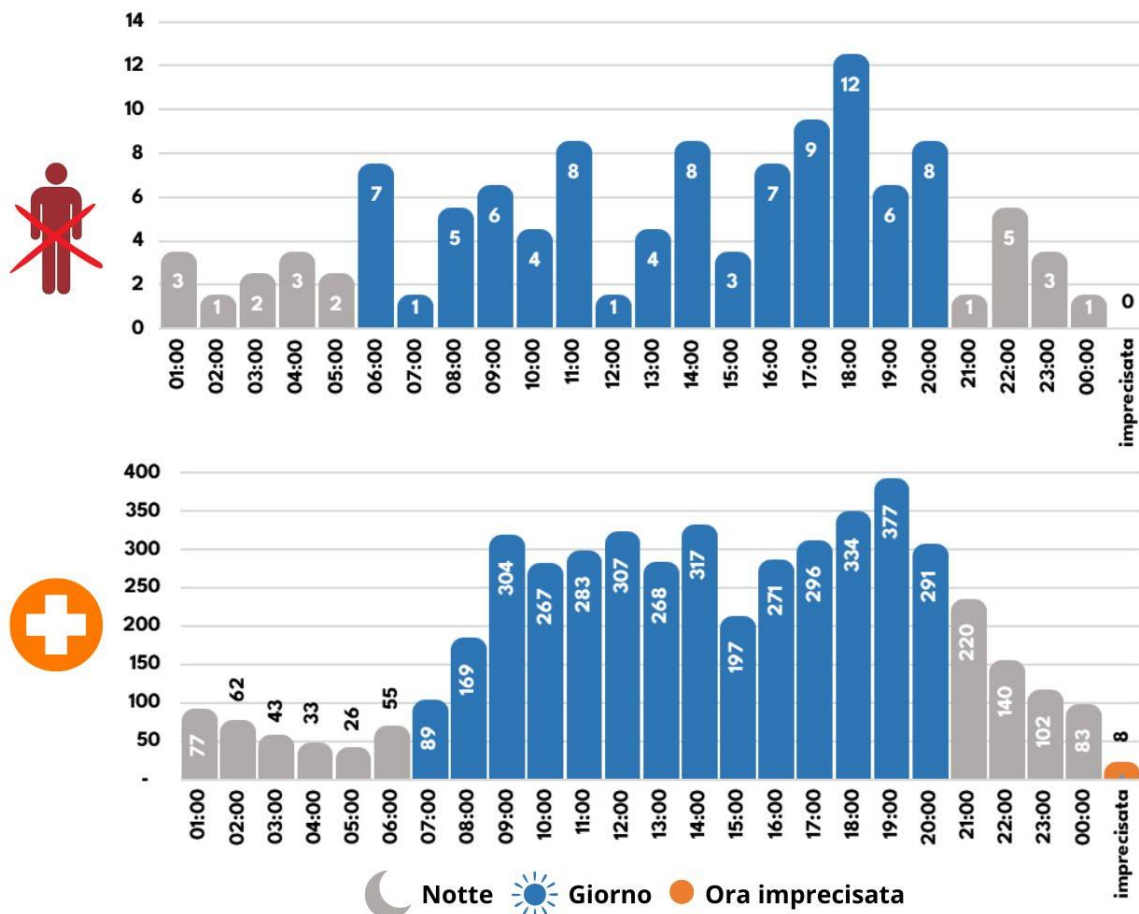
Tra le ore diurne e notturne le differenze rilevate sono:

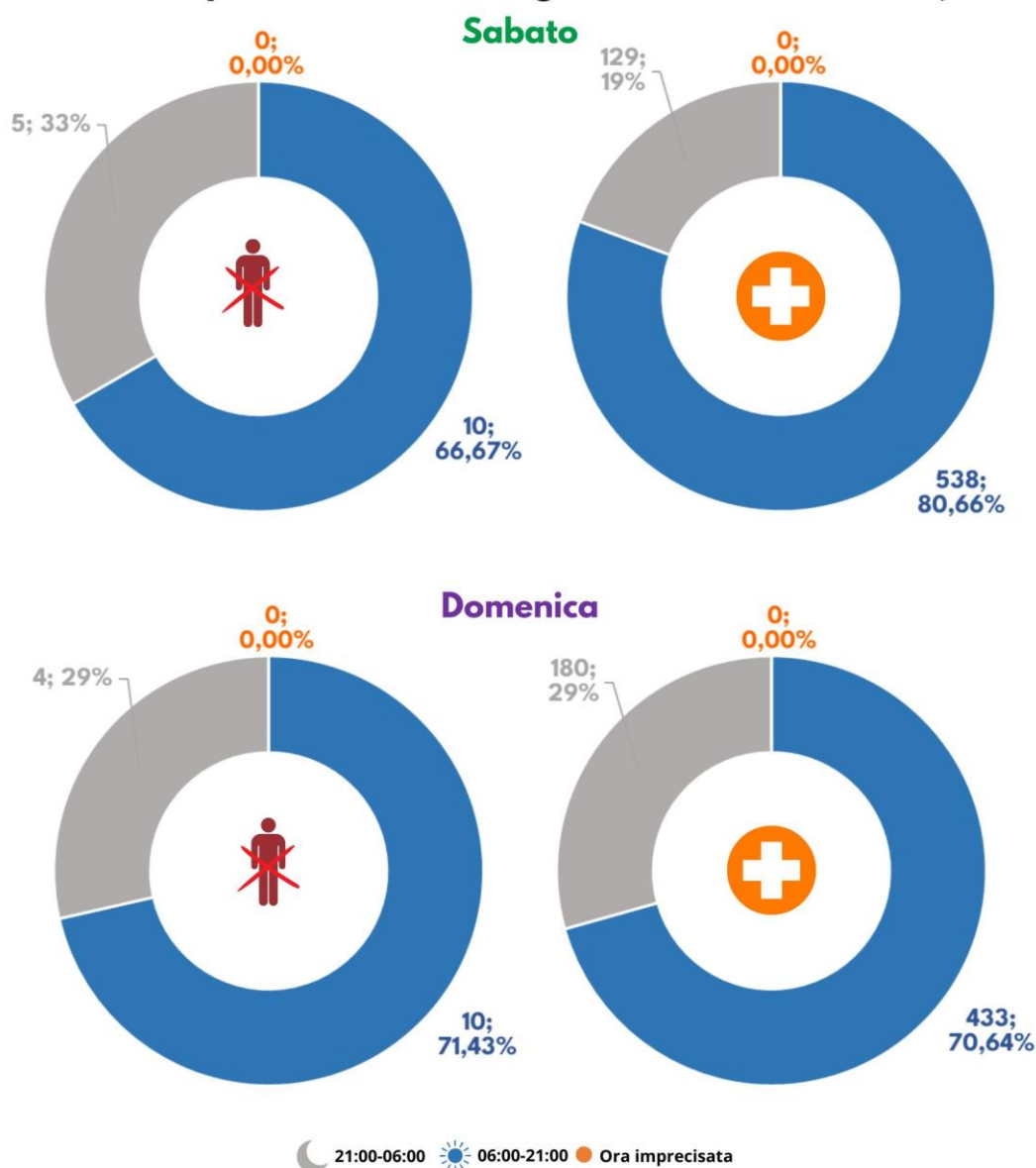
Morti e feriti per fascia oraria (2023)





Morti e feriti nelle 24 ore (2023)



Morti e feriti per fascia oraria e giorno della settimana (2023)

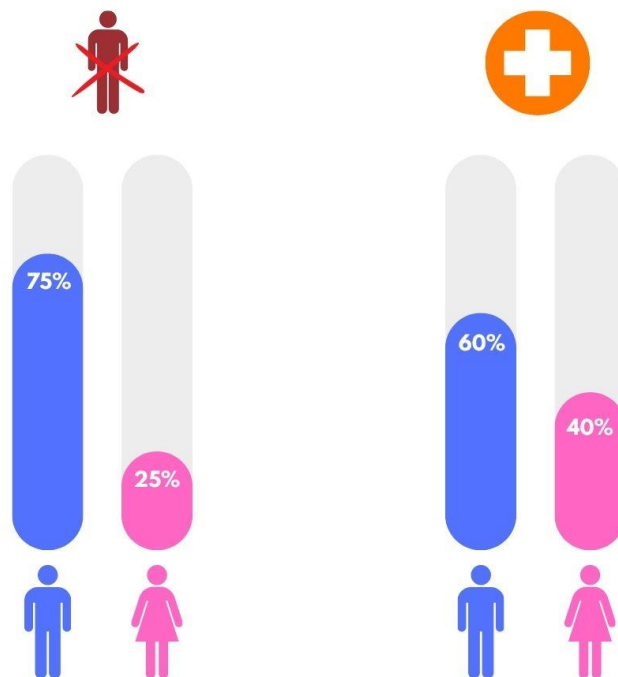
Sabato e domenica
29 morti; 26% del totale
1.280 feriti; 28% del totale



3.8 Sinistri in Sardegna in base al genere delle vittime

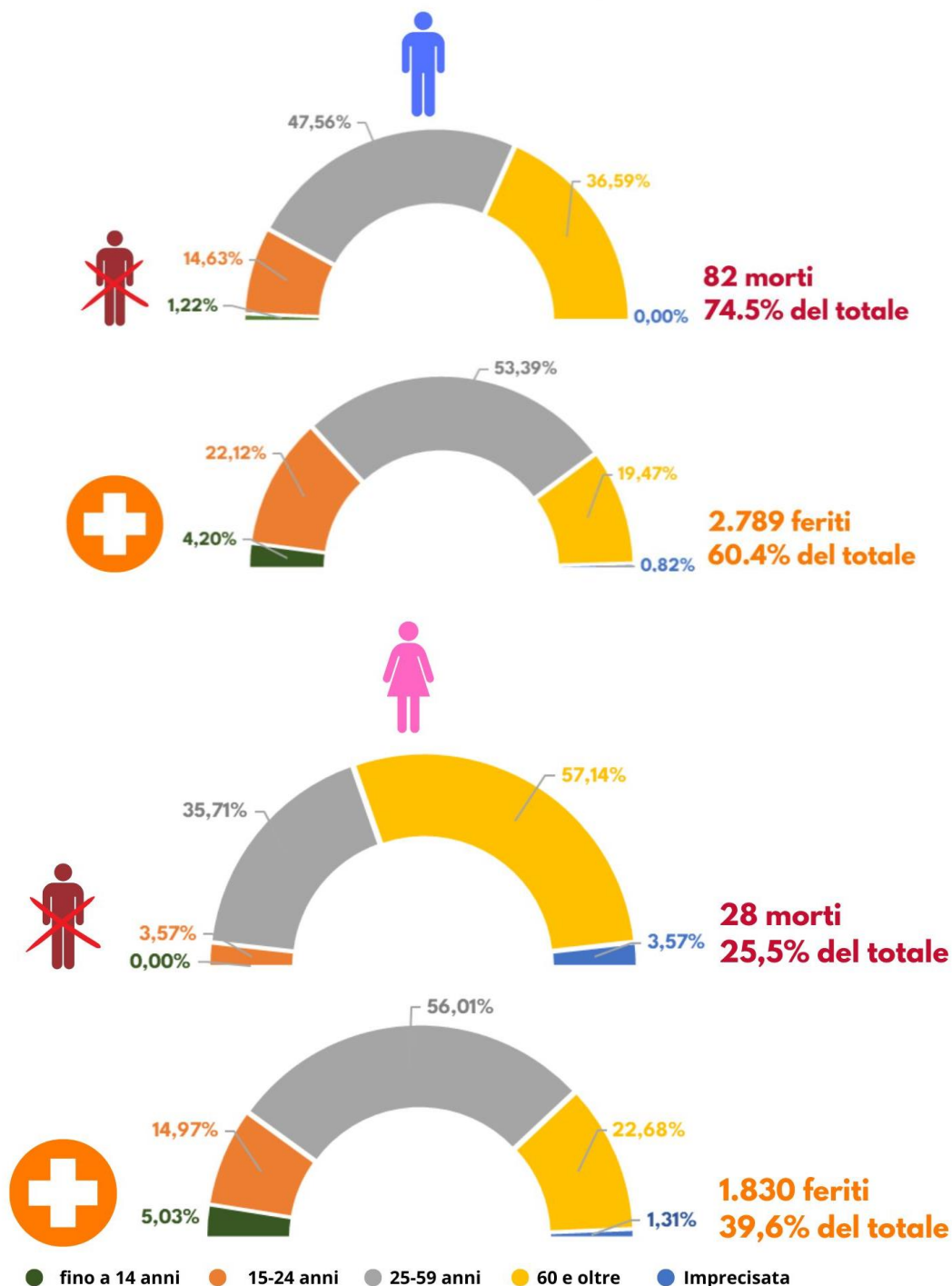
Anche i dati a livello regionale confermano differenze elevate per genere:

Morti e feriti per genere (2023)



3.9 Morti e feriti in Sardegna per fascia d'età

Morti e feriti per fascia d'età e genere (2023)



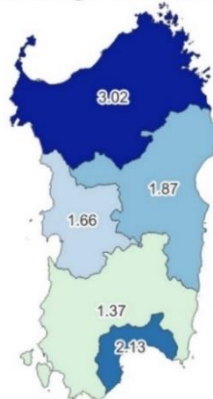
3.10 Sinistri, morti e feriti in Sardegna per Province¹³

Numero di sinistri per provincia (2023)

Valori assoluti

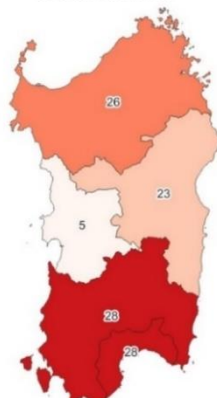


Sinistri ogni 1.000 abitanti

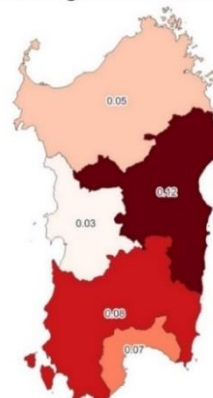


Numero di morti per provincia (2023)

Valori assoluti

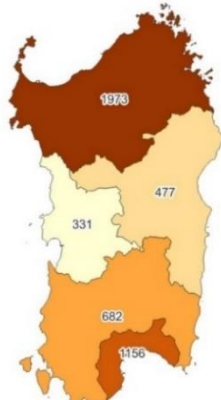


Morti ogni 1.000 abitanti



Numero di feriti per provincia (2023)

Valori assoluti



Feriti ogni 1.000 abitanti



¹³ **ERRATA CORRIGE**

Nel Report pubblicato lo scorso anno, **OSSS 2024**, i dati relativi a queste carte contenevano dei refusi.

I dati corretti 2022 sui sinistri ogni 1.000 abitanti risultano: SS = 2,94; NU = 1,66; CA = 2,03; OR = 1,91; SU = 1,34.

I dati corretti 2022 sui morti ogni 1.000 abitanti risultano: SS = 0,06; NU = 0,09; CA = 0,05; OR = 0,09; SU = 0,05.

I dati corretti 2022 sui feriti ogni 1.000 abitanti risultano: SS = 4,07; NU = 2,34; CA = 2,58; OR = 2,56; SU = 2,06.



Paragrafo 4

Localizzazione stradale dei dati Regionali

- 4.1 Sinistri stradali mortali su Strade Sarde
- 4.2 Sinistri stradali mortali su Strade Statali
- 4.3 Localizzazione dei sinistri stradali mortali su Strade Provinciali
- 4.4 Sinistri su Strade Provinciali suddivisi per Provincia
- 4.5 Sinistri, morti e feriti sulle strade urbane, per Comuni con oltre 10.000 abitanti

4.1 Sinistri stradali mortali su Strade Sarde

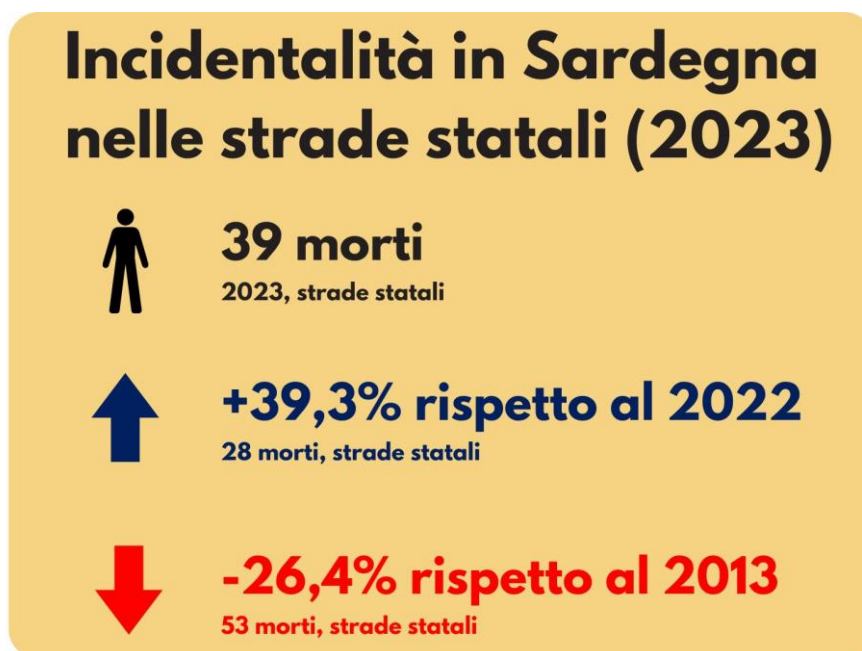
In generale l'incidentalità nelle strade sarde al 2023 è descritta come segue:

Incidentalità in Sardegna nelle strade sarde (2023)



4.2 Sinistri stradali mortali su Strade Statali

I morti per sinistri stradali sulle Strade Statali¹⁴ sarde, nel 2023, sono così distribuiti:



¹⁴ Considerando un'estensione di circa 2.943 km di Strade Statali.



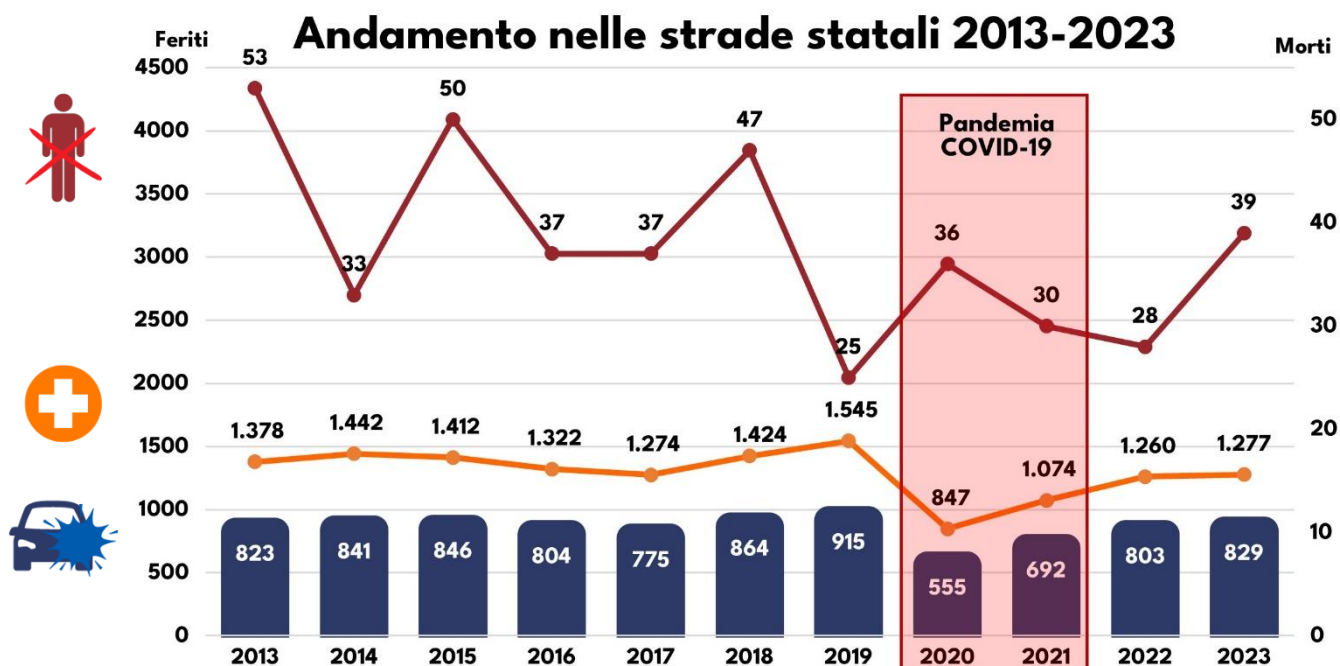
 **829**
Sinistri totali (2023)

 **39**
Morti (2023)

 **1.277**
Feriti (2023)

 **4.27**
Indice di mortalità (2023)

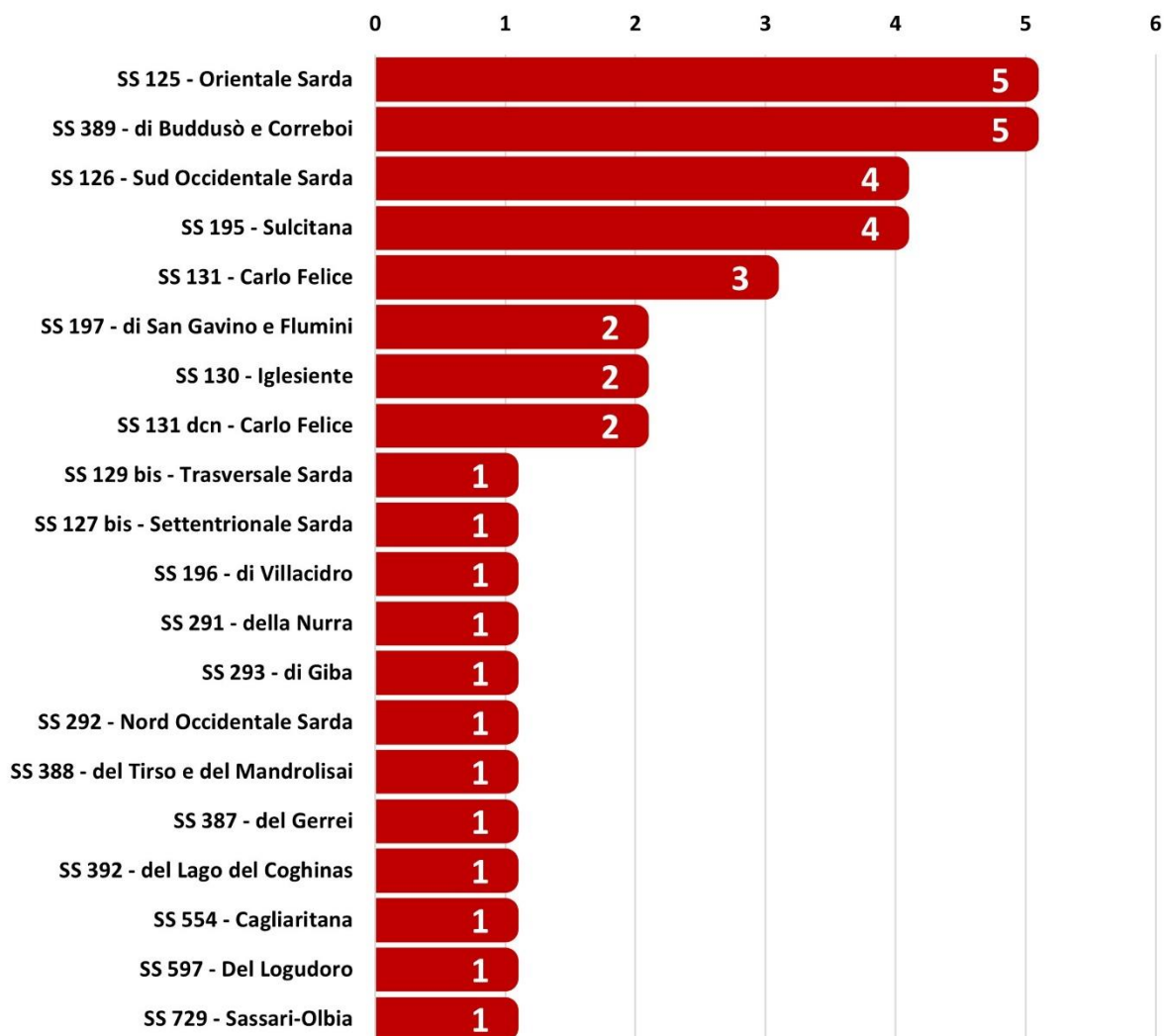
Tra il 2013 e il 2023, l'andamento nelle Strade Statali è stato il seguente:





Nel 2023, le Strade Statali interessate da sinistri stradali mortali, sono state 21¹⁵:

Morti su Strade Statali in valore assoluto (2023)

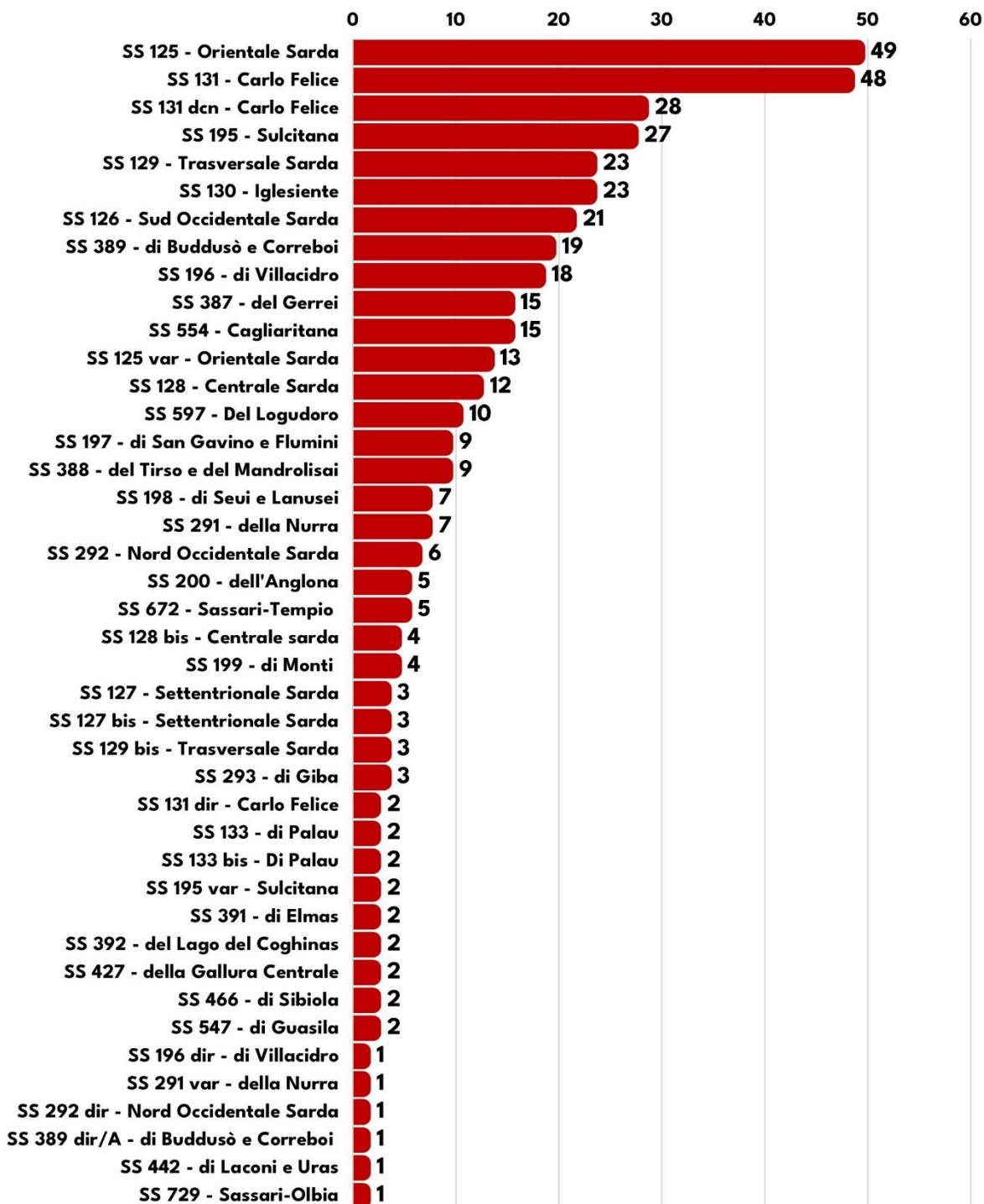


¹⁵ In questo caso si parla di SS125VAR, intendendo la Nuova Orientale.



Le strade, nelle quali è avvenuto il maggior numero di decessi, tra il 2013 e il 2023, sono le seguenti¹⁶:

Morti su Strade Statali in valore assoluto (2013-2023)

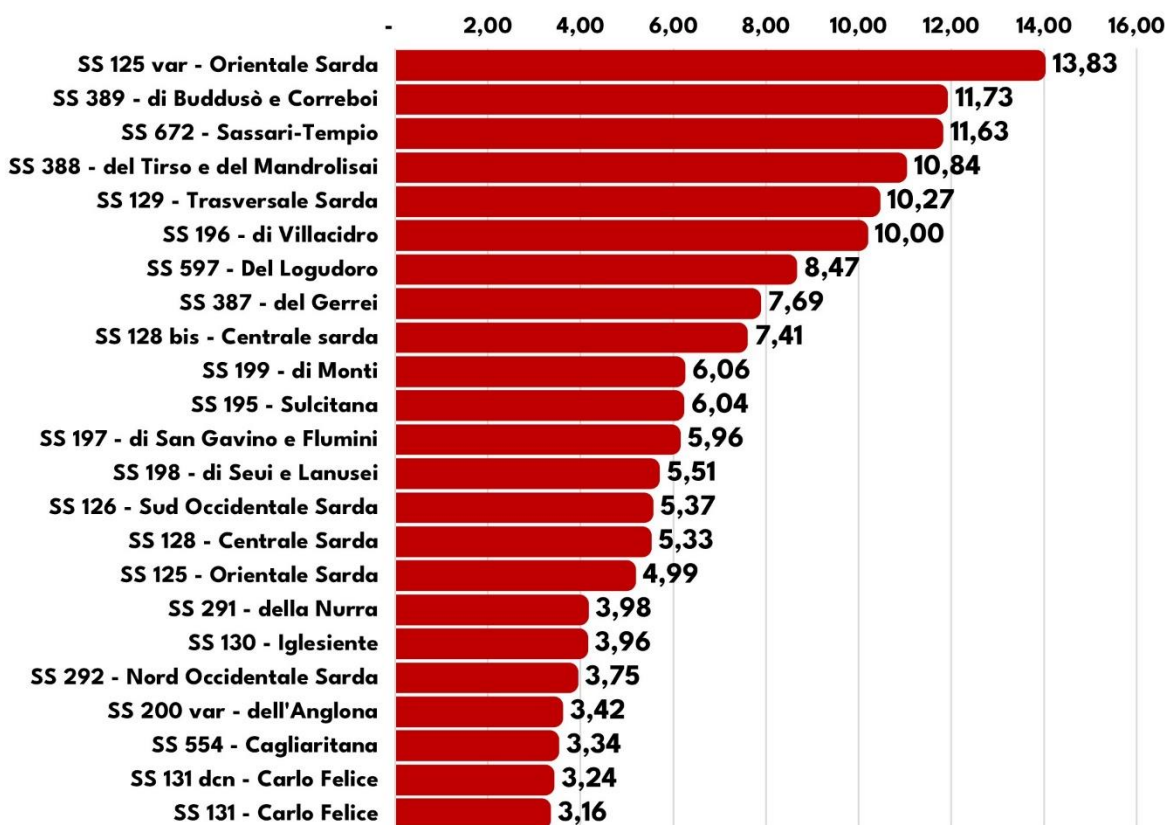


¹⁶ Non è stato possibile localizzare 2 morti nel 2018



Per le Strade Statali nelle quali si sono verificati quattro¹⁷ o più sinistri stradali mortali in dieci anni, è indicato l'indice di mortalità e anche il numero di morti per chilometro:

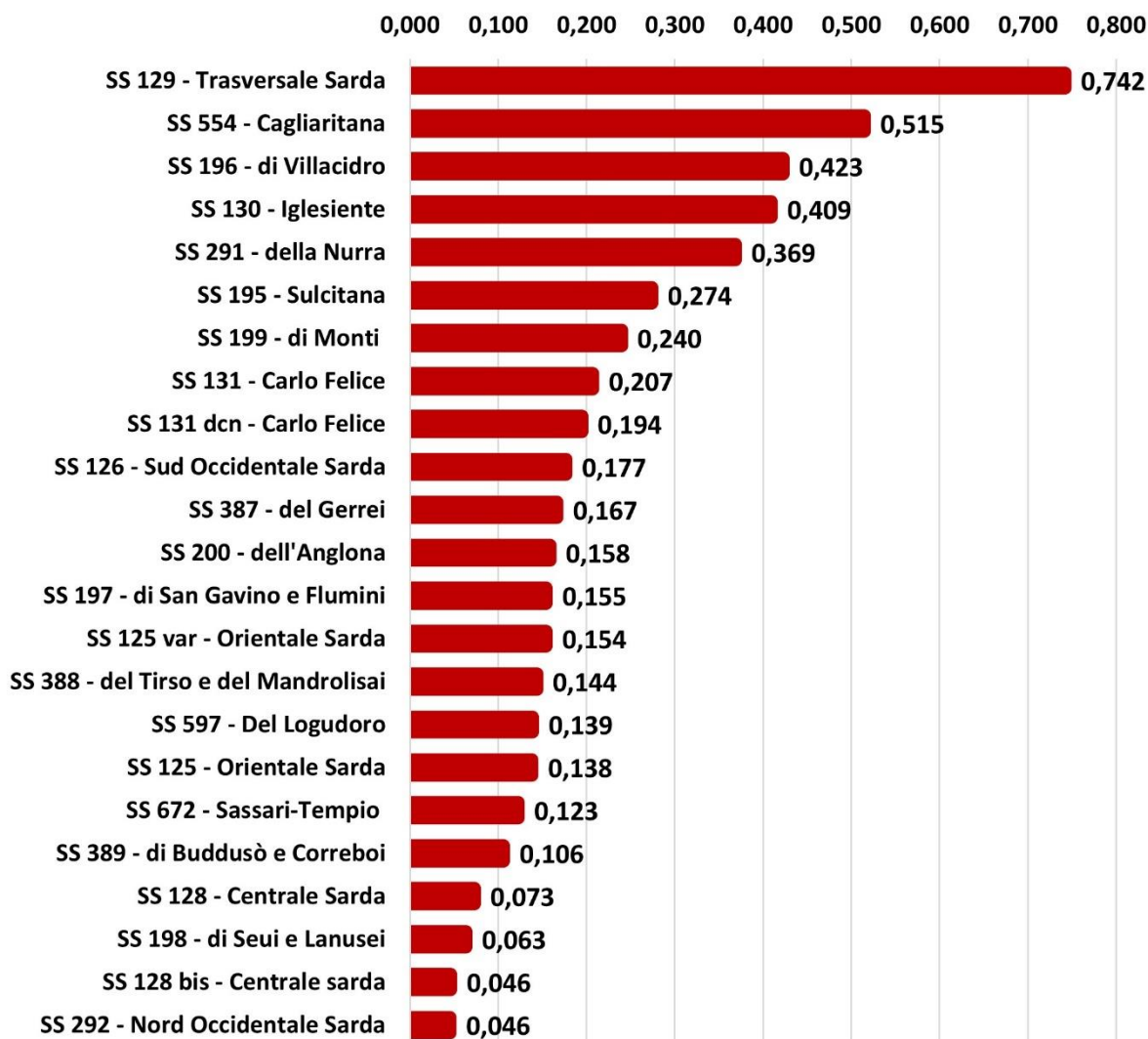
Indice di mortalità Strade Statali (2013-2023)



¹⁷ Al di sotto dei quattro morti, i dati potrebbero essere falsati, soprattutto su strade con ridotta estensione.

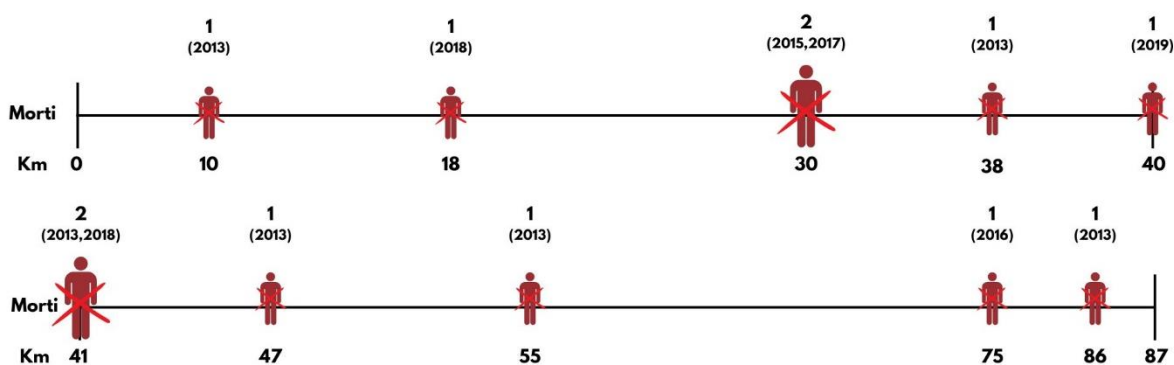


Numero di decessi in funzione della lunghezza su Strade Statali [morti/km] (2013-2023)

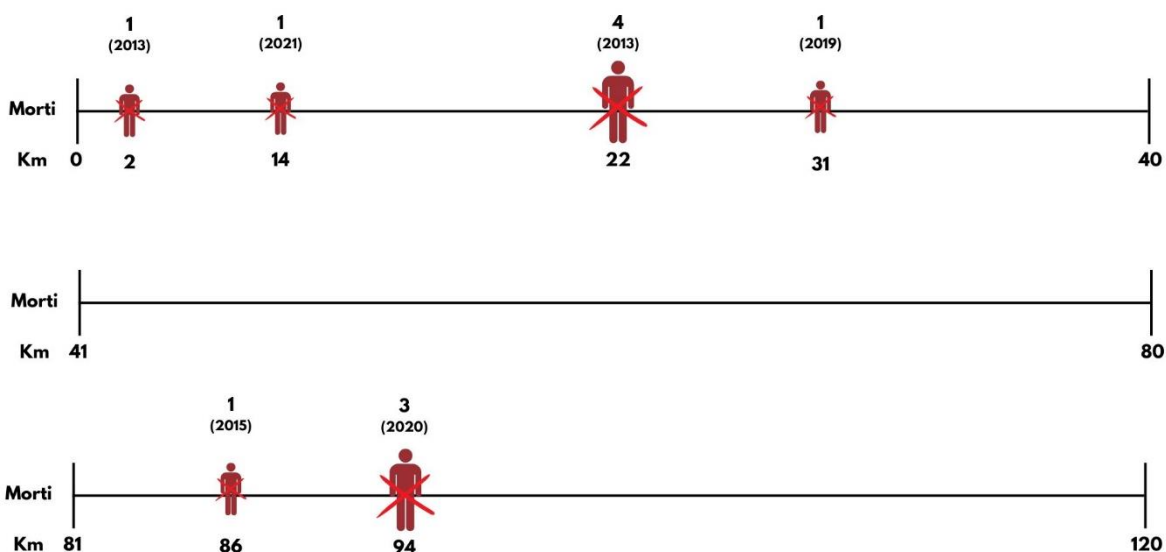


Di seguito si riporta¹⁸ la chilometrica e le relative strade nelle quali sono avvenute le morti per sinistro stradale (periodo 2013-2023)¹⁹.

- **Ex SS 125 (12 morti)**²⁰



- **SS 125 + SS 125 VAR (39 morti)**²¹



¹⁸ Fonte km localizzazione sinistri: ACI.

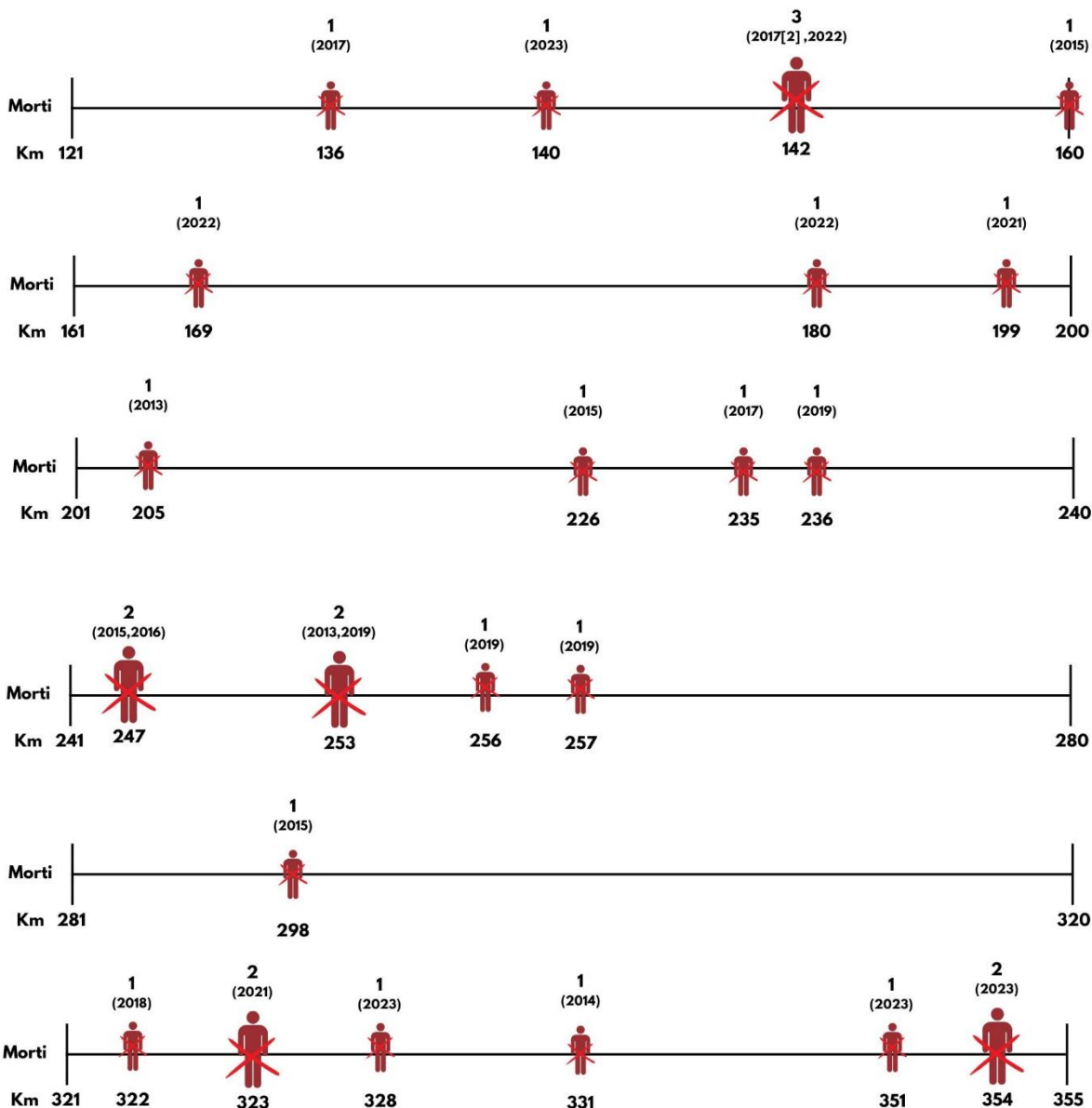
¹⁹ Per alcune di esse manca la localizzazione relativamente a qualche anno in particolare. In questo caso saranno presenti le note a piè di pagina esplicative.

²⁰ Con ex SS125 si intende il tratto della vecchia SS125 tra il km 0 e km 87 (percorso per Campu Omu).

²¹ Per quanto riguarda la tratta Cagliari-Tortolì, l'itinerario comprende sia la SS125 VAR che la SS 125 (in quest'ultimo caso escluso il tratto della ex SS 125 di cui sopra, quanto totalmente realizzato).

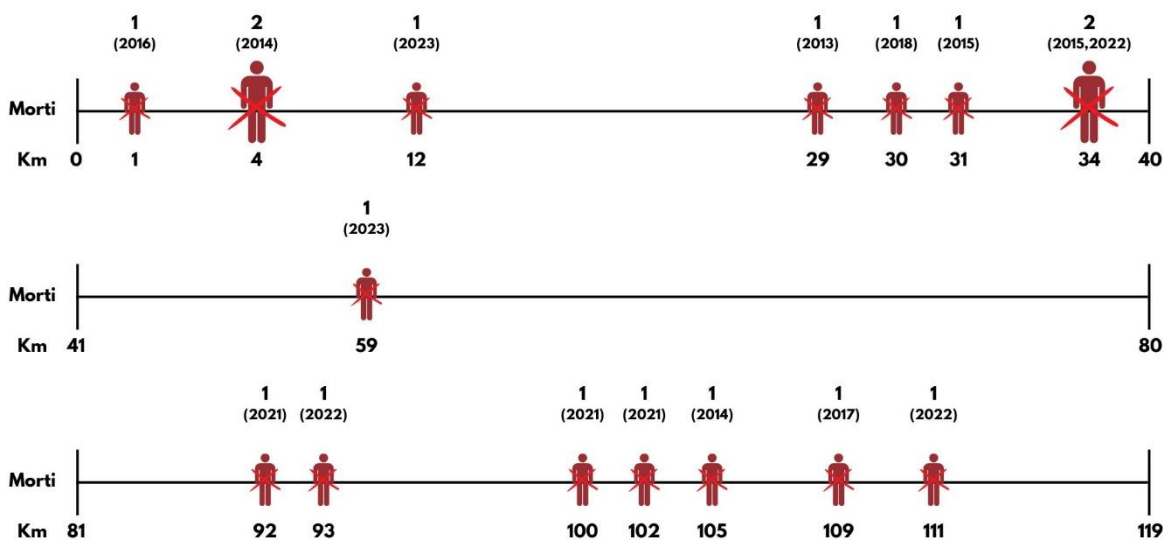
Per quanto riguarda i dati sull'incidentalità della **SS125** è stato impossibile localizzare 8 morti (2 nel 2013, 1 nel 2014, 3 nel 2015, 1 nel 2018, 1 nel 2021).

Per quanto riguarda i dati sull'incidentalità della **SS125 VAR** è stato impossibile localizzare 2 morti (1 nel 2016, 1 nel 2021).

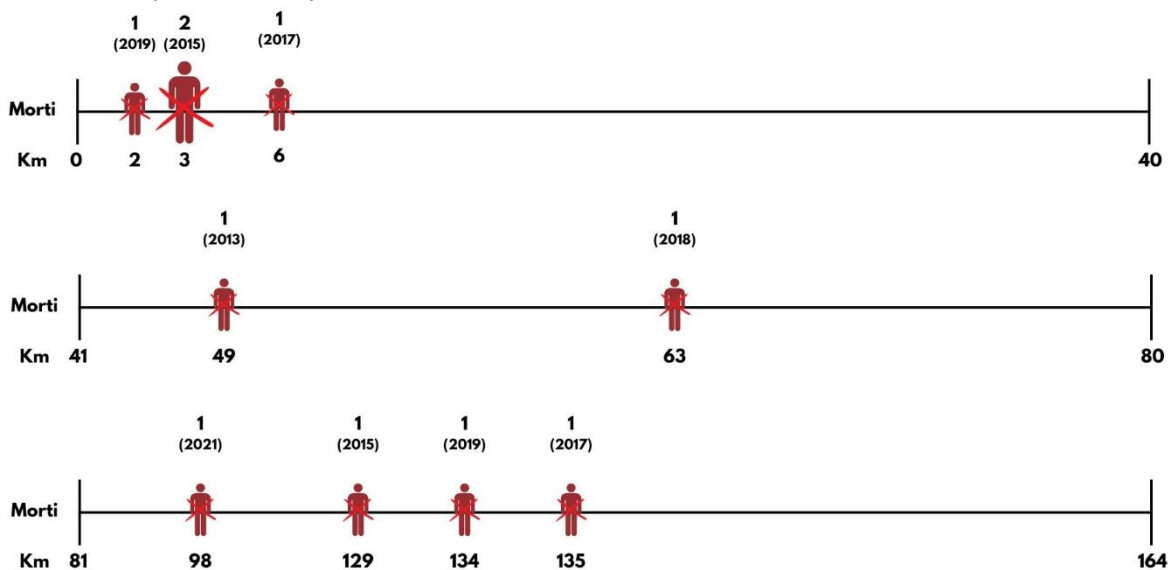




• SS 126 (17 morti²²)



• SS 128 (10 morti²³)

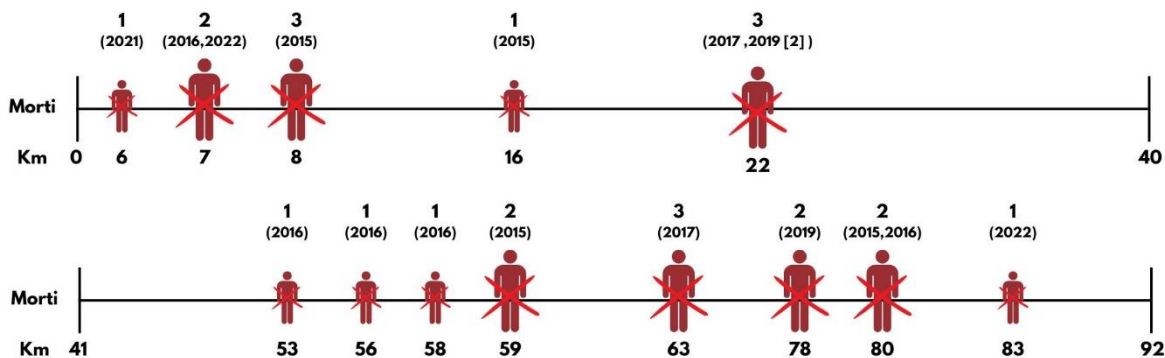


²² I morti totali nella SS126 sono 21, ma 4 non sono stati correttamente localizzati (1 nel 2014, 1 nel 2021, 2 nel 2023).

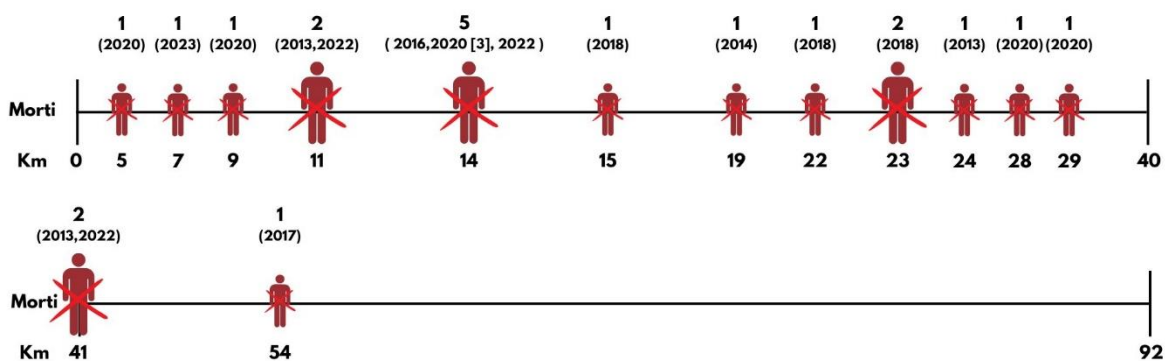
²³ I morti totali nella SS128 sono 12, ma 1 non è stato correttamente localizzato (1 nel 2017).



• SS 129 (23 morti)



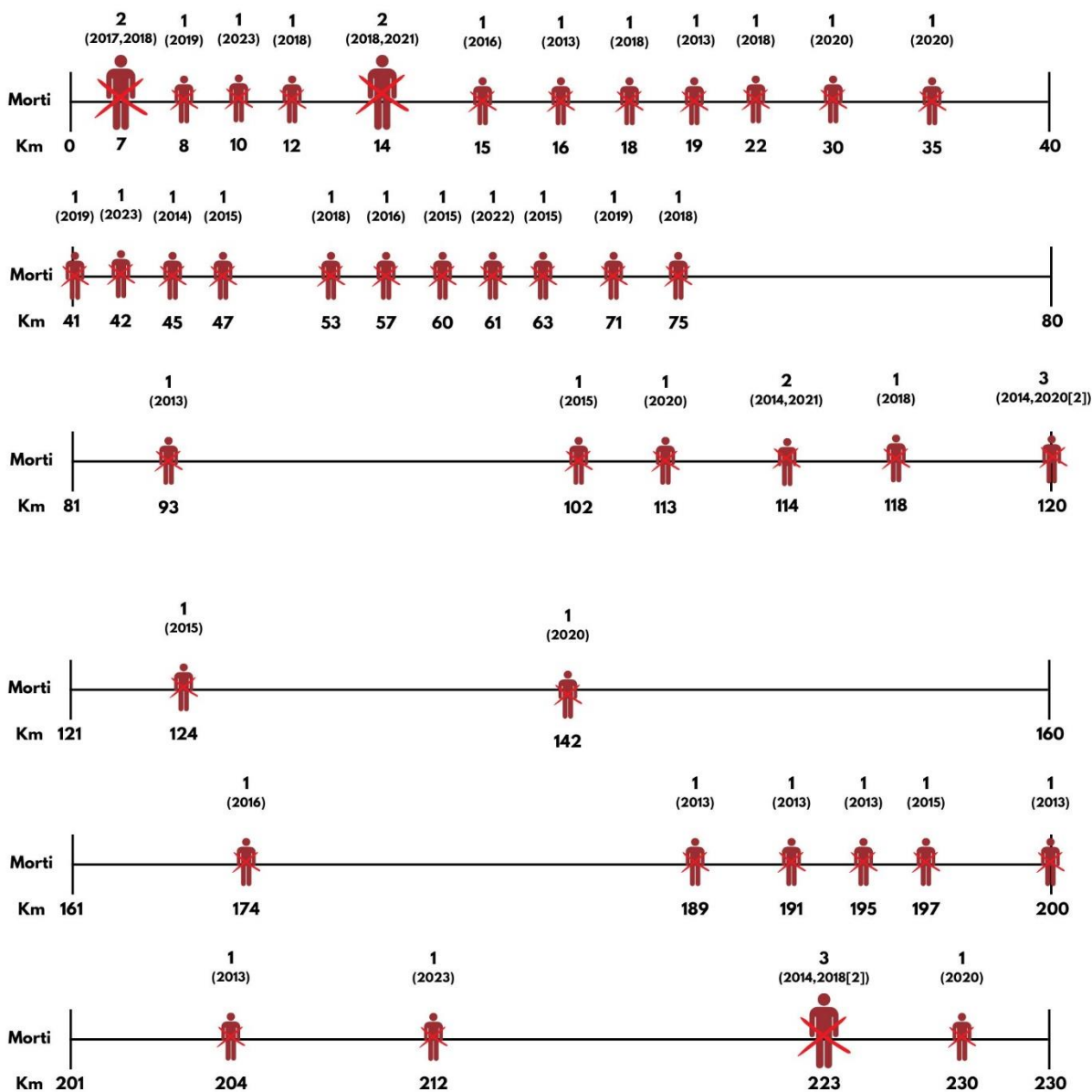
• SS 130 (21 morti²⁴)



²⁴ I morti totali nella SS130 sono 23, 2 morti non sono stati localizzati (1 nel 2014 e 1 nel 2023).

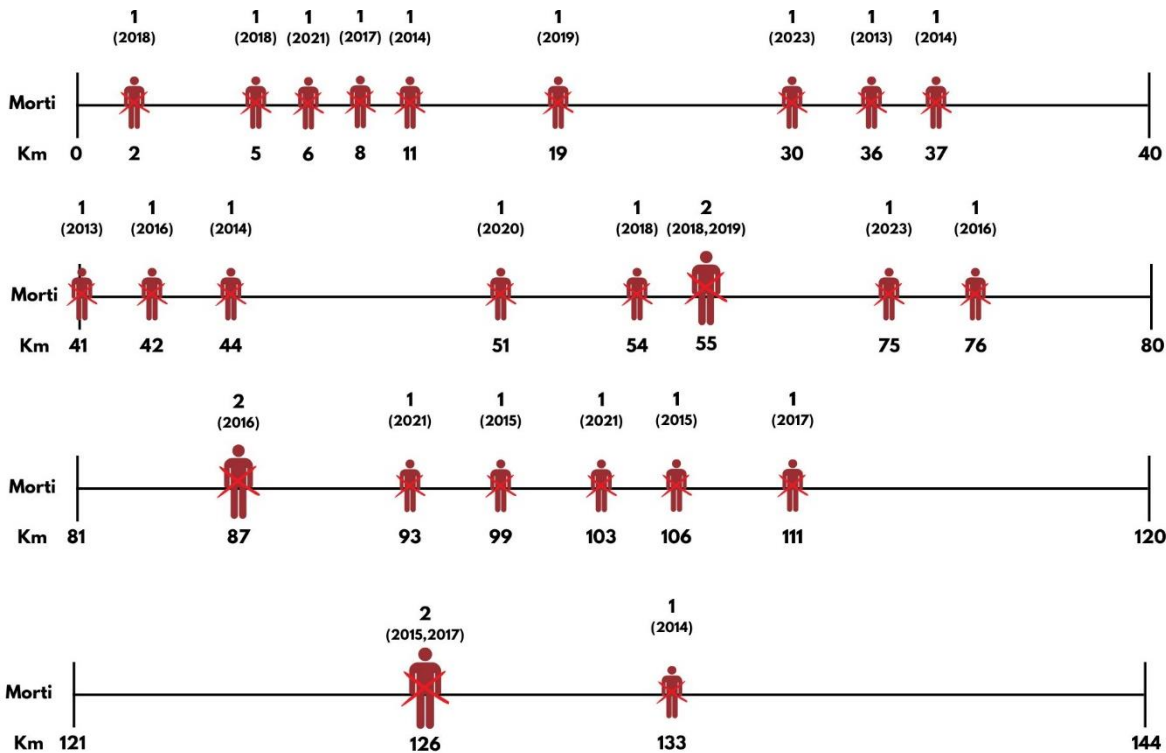


• SS 131 (48 morti)

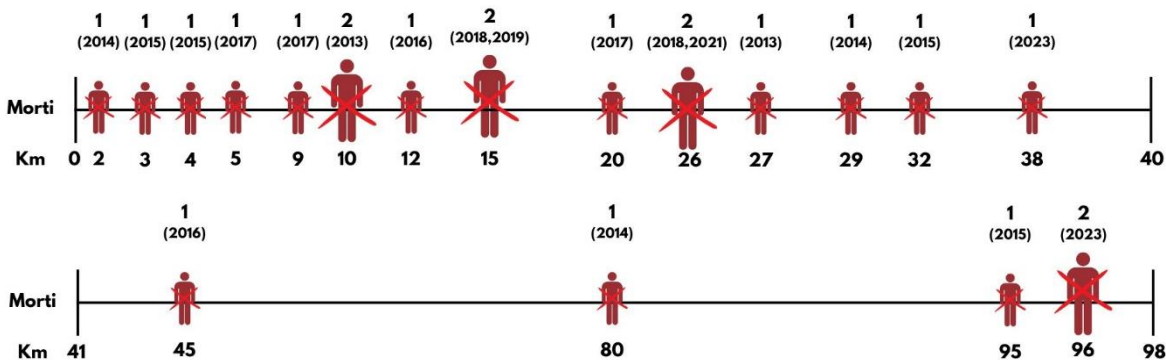




• SS 131 DCN (28 morti)



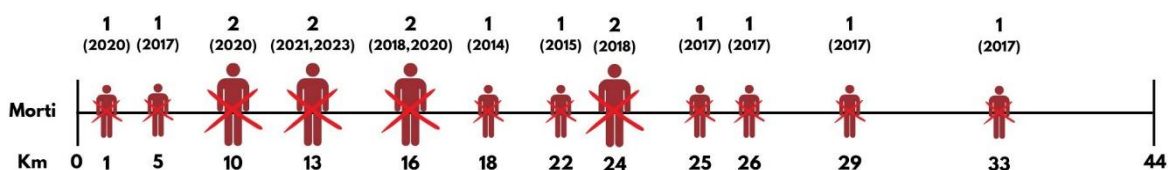
• SS 195 (22 morti²⁵)



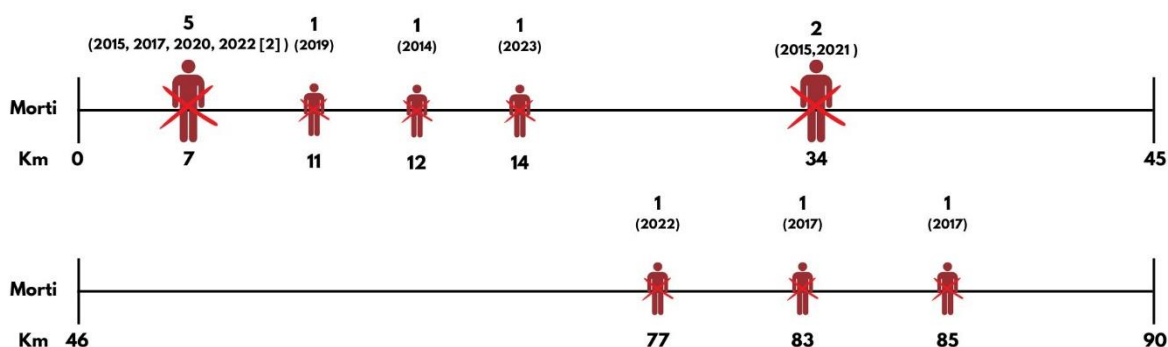
²⁵ In realtà, i morti nella SS195 sono 27, ma di 5 di essi non è disponibile la localizzazione (1 nel 2015, 1 nel 2016, 1 nel 2020, 1 nel 2021, 1 nel 2023).



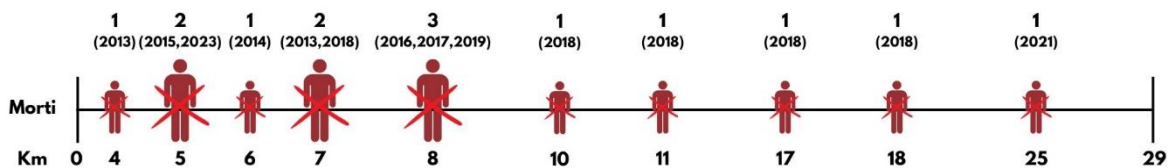
• SS 196 (16 morti²⁶)



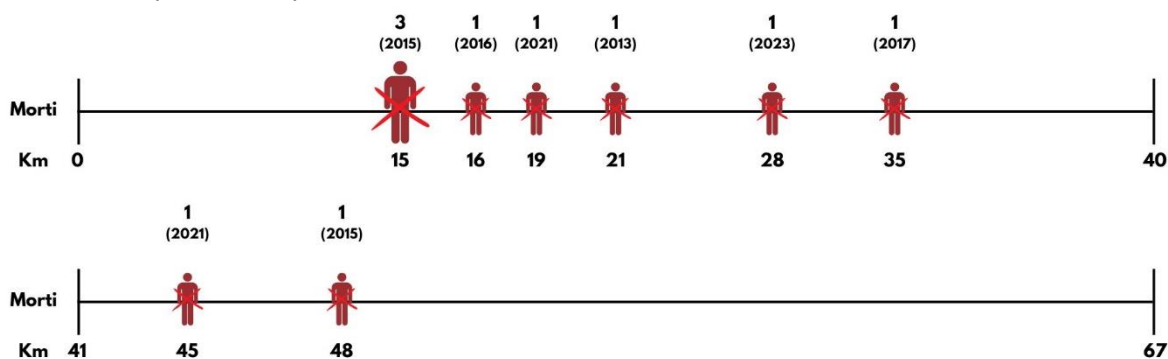
• SS 387 (13 morti²⁷)



• SS 554 (14 morti²⁸)



• SS 597 (10 morti)



²⁶ In realtà, per il periodo 2013-2023, i morti sulla SS 196 sono 18, ma 2 non sono stati correttamente localizzati (1 nel 2016, 1 nel 2021)


²⁷ In realtà, per il periodo 2013-2023, i morti sulla SS 387 sono 15, ma 2 non sono stati correttamente localizzati (nel 2018)


²⁸ In realtà, per il periodo 2013-2023, i morti sulla SS 554 sono 14, ma 1 non è stato correttamente localizzato (nel 2013)


4.3 Localizzazione dei sinistri stradali mortali su strade provinciali

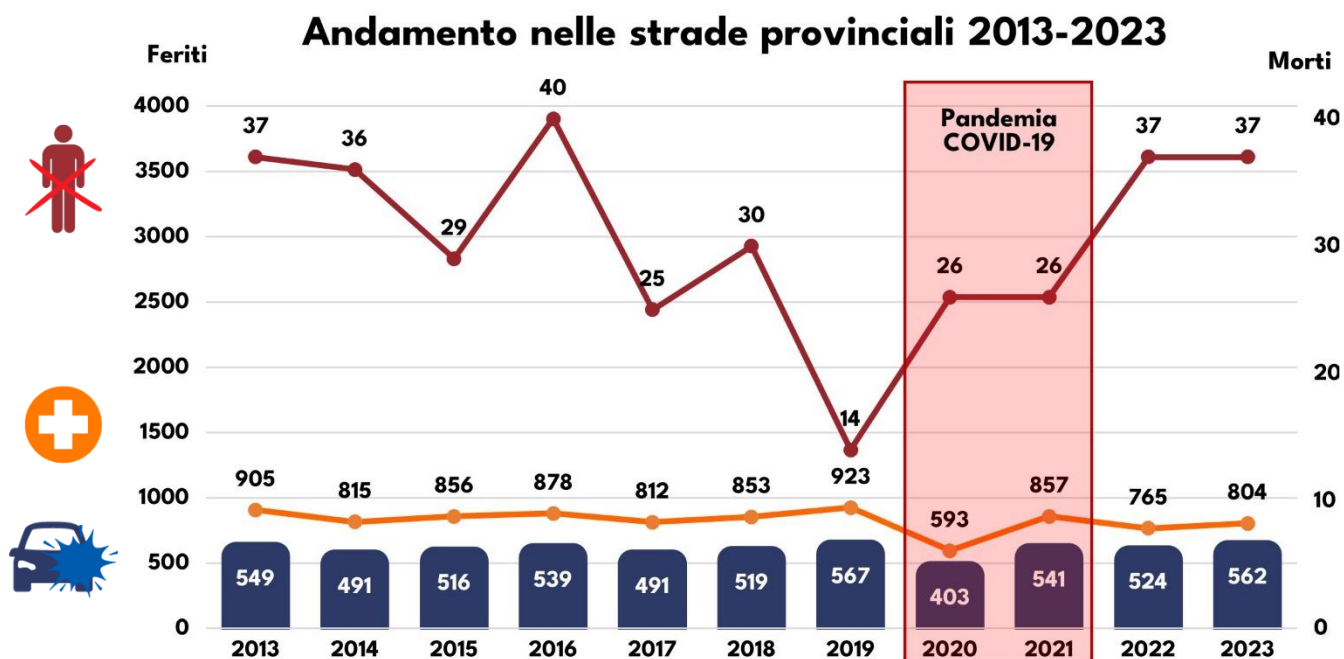
I morti per sinistro stradale nel 2023 sulle strade provinciali²⁹ sarde sono pari a:

**Incidentalità in Sardegna
nelle strade provinciali (2023)**

 **37 morti**
2023, strade provinciali

 **0% rispetto al 2022**
37 morti, strade provinciali

 **0% rispetto al 2013**
37 morti, strade provinciali

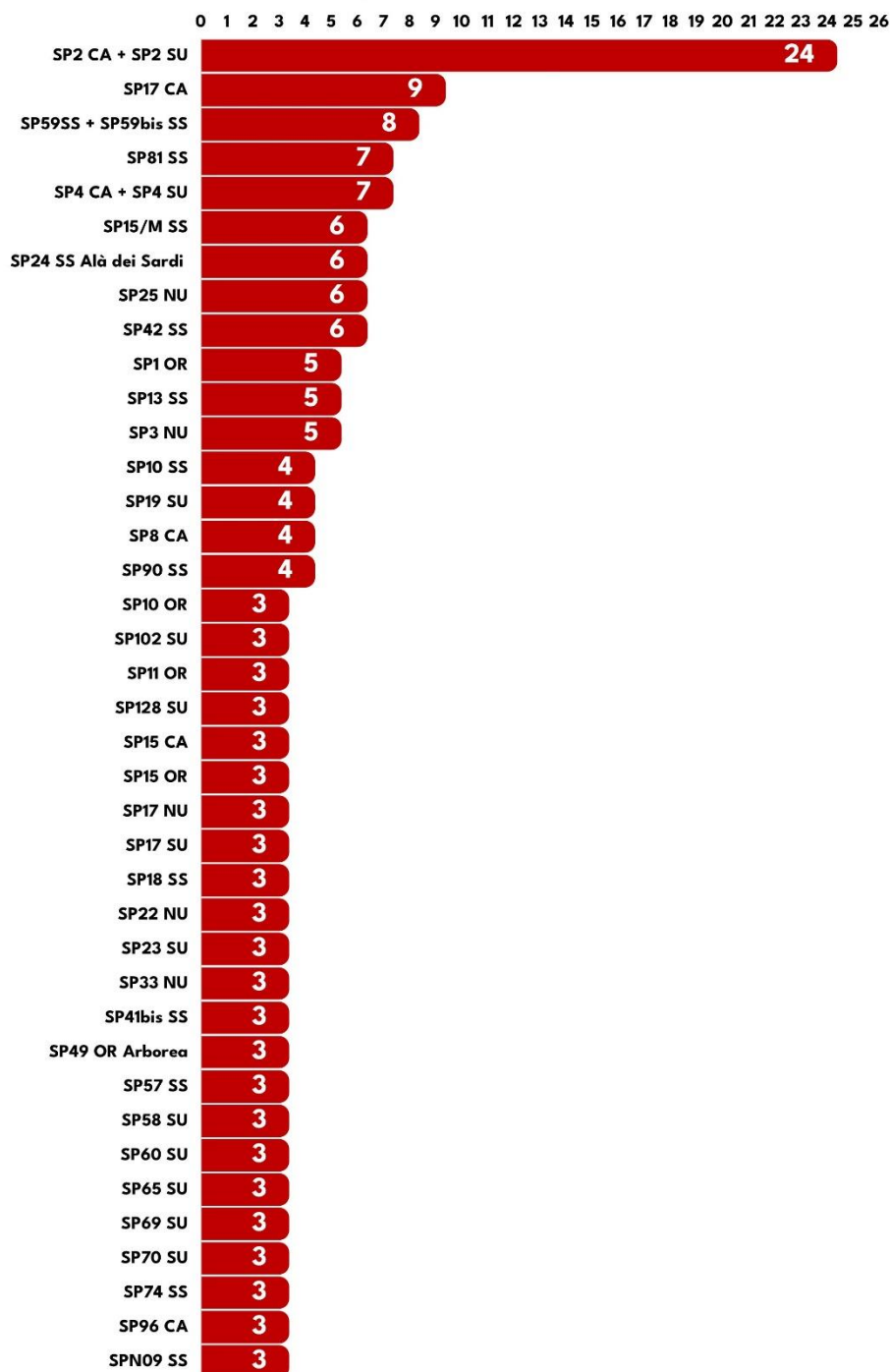


²⁹ Su un'estensione totale di strade provinciali, considerata dal report ACI, pari 5858,9 km.



Le strade provinciali nelle quali è avvenuto il maggior numero di morti per sinistri stradali tra il 2013 e il 2023 sono le seguenti³⁰:

Morti su Strade Provinciali in valore assoluto (2013-2023)

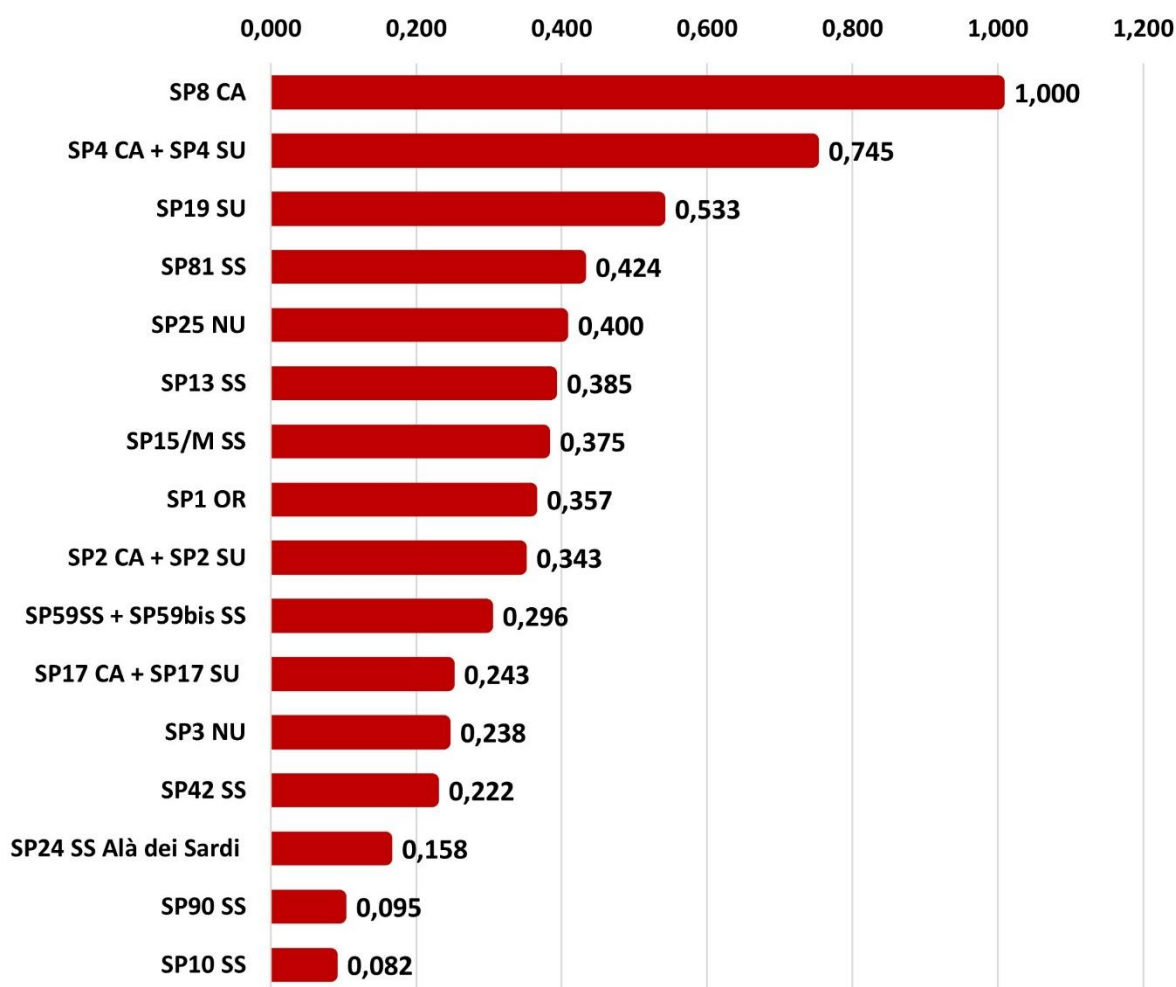


³⁰Per le strade provinciali, per motivi di spazio, non sono state inserite quelle che presentano un numero di morti inferiore a 3 nell'intervallo di tempo considerato.



Allo stesso modo, per le strade provinciali con un numero di morti superiore a quattro³¹, è riportato il numero di morti per chilometro:

Numero di decessi in funzione della lunghezza su Strade Provinciali [morti/km] (2013-2023)

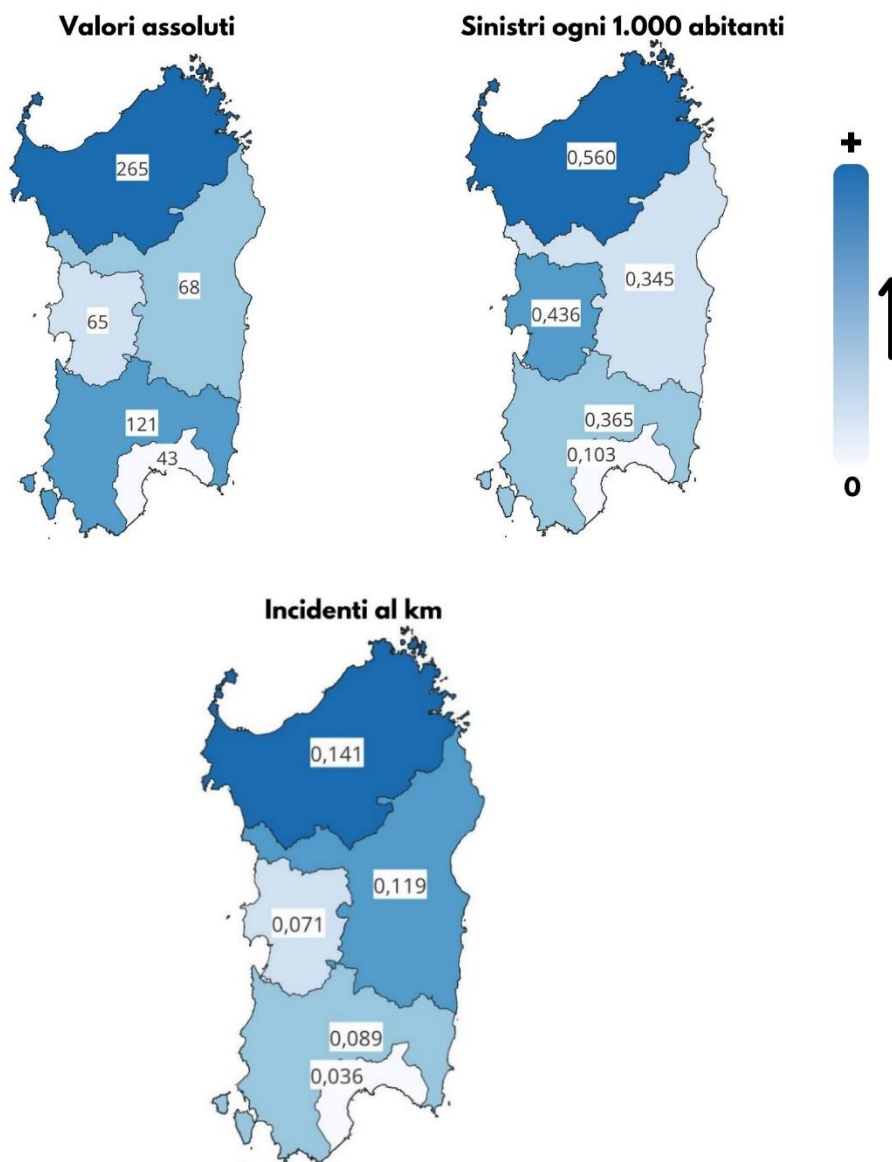


³¹ Al di sotto dei quattro morti, i dati potrebbero essere falsati, soprattutto su strade con ridotta estensione.

4.4 Sinistri su Strade Provinciali suddivisi per Provincia

Nel 2023³², il maggior numero di sinistri, in valore assoluto, si è verificato sulle strade provinciali della Provincia di Sassari³³.

Numero sinistri su strada provinciale per provincia (2023)



³² Fonte Report ACI sulle strade provinciali.

³³ La Provincia di Sassari (intendendola comprensiva della nuova Provincia del Nord-Est) presenta la maggior estensione stradale di tutto il territorio regionale. La sua dotazione di infrastrutture stradali provinciali è pari, da sola, a circa il 38 % del totale regionale.

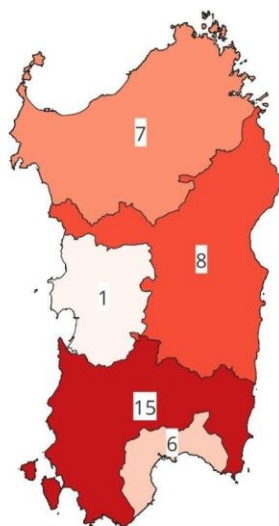
ERRATA CORRIGE

Nel Report pubblicato lo scorso anno, **OSSS 2024**, alcuni dati contenevano dei refusi. I dati corretti 2022 sui sinistri ogni 1.000 abitanti per le province risultano: SS = 0,522; NU = 0,312; CA = 0,095; OR = 0,565; SU = 0,266.

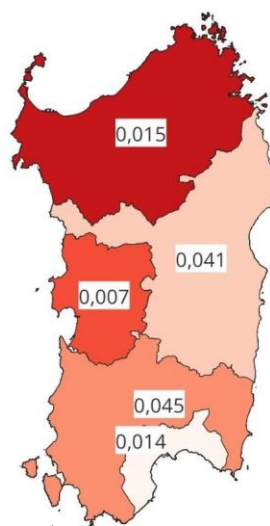
Per quanto riguarda i morti è stato maggior nella provincia del Sud Sardegna.³⁴

Morti su strada provinciale per provincia (2023)

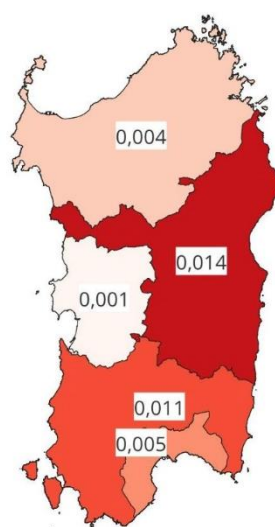
Valori assoluti



Morti ogni 1.000 abitanti



Morti al km

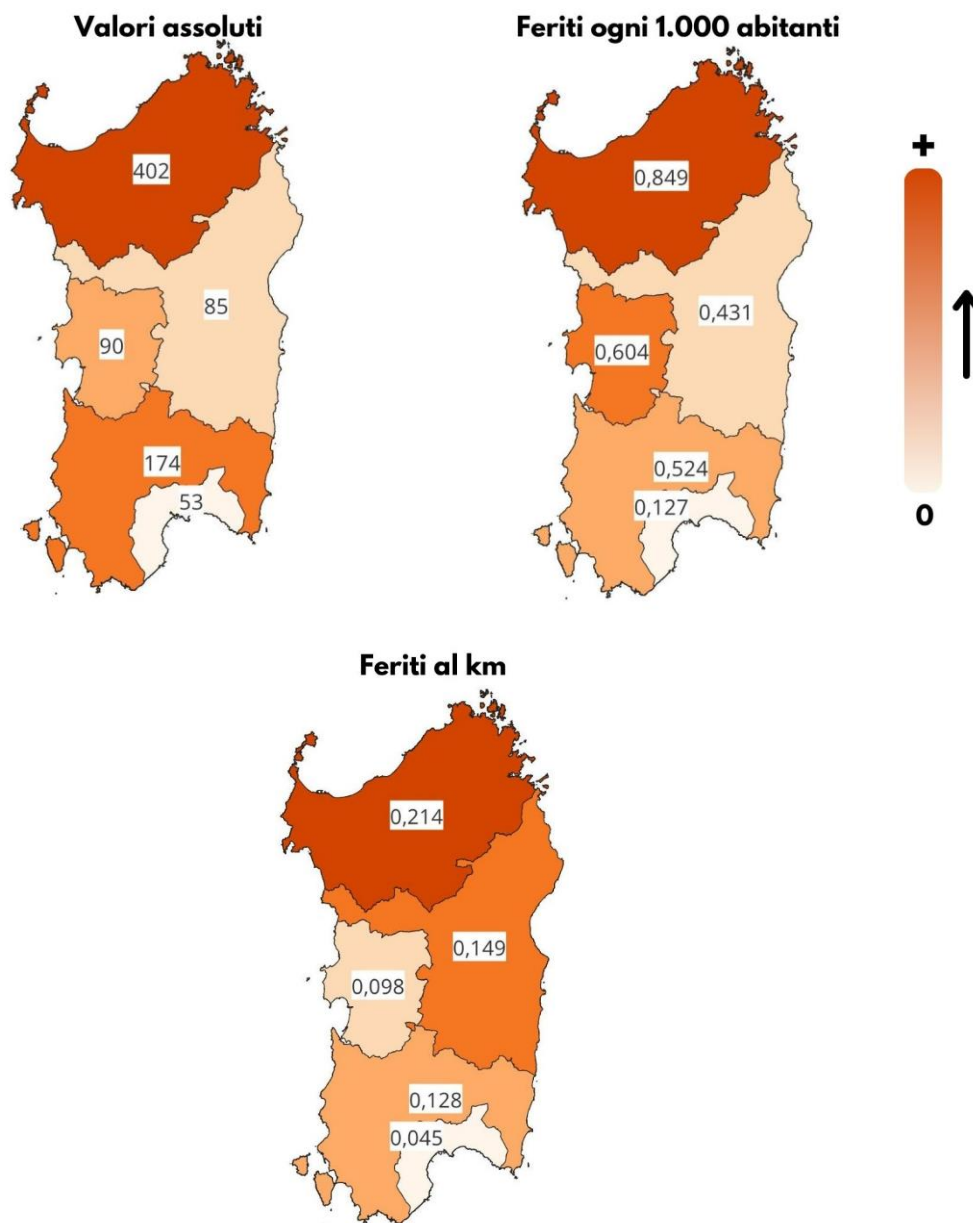


³⁴ **ERRATA CORRIGE**

Nel Report pubblicato lo scorso anno, **OSSS 2024**, alcuni dati contenevano dei refusi. I dati corretti 2022 sui morti ogni 1.000 abitanti per le province risultano: SS = 0,032; NU = 0,015; CA = 0,012; OR = 0,040; SU = 0,024.

E il maggior numero di feriti si è registrato nella provincia di Sassari.³⁵

Feriti su strada provinciale per provincia (2023)



³⁵ **ERRATA CORRIGE**

Nel Report pubblicato lo scorso anno, **OSSS 2024**, alcuni dati contenevano dei refusi. I dati corretti 2022 sui morti ogni 1.000 abitanti per le province risultano: SS = 0,756; NU = 0,433; CA = 0,138; OR = 0,778; SU = 0,434.



Indice di mortalità stradale su strade provinciali per provincia (2017-2023)



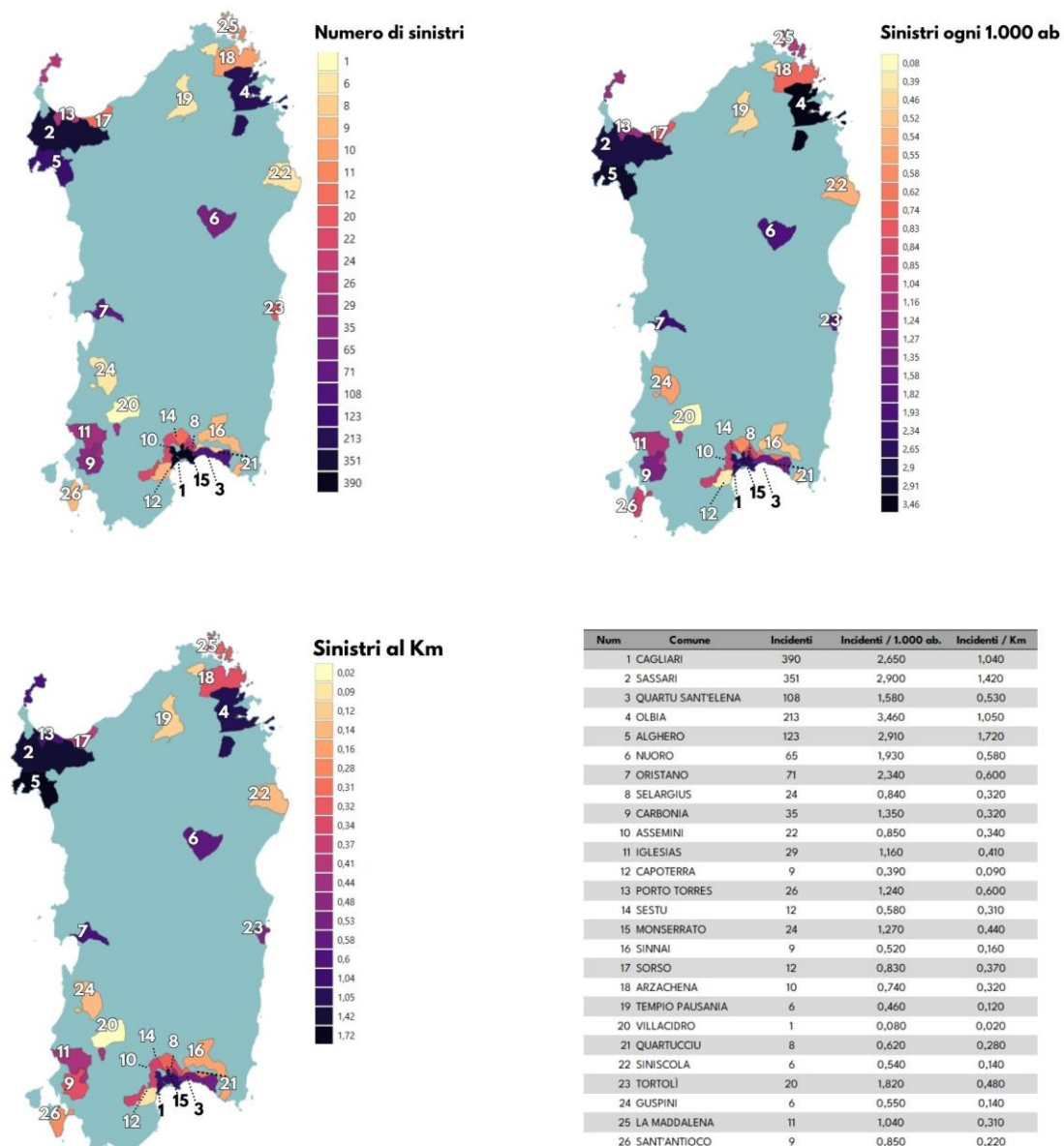
36

³⁶ Il periodo di riferimento per i dati del grafico è limitato agli anni 2017-2023 a causa della modifica dell'assetto amministrativo delle province sarde avvenuta nel 2016.

4.5 Sinistri, morti e feriti sulle strade urbane, per Comuni con oltre 10.000 abitanti

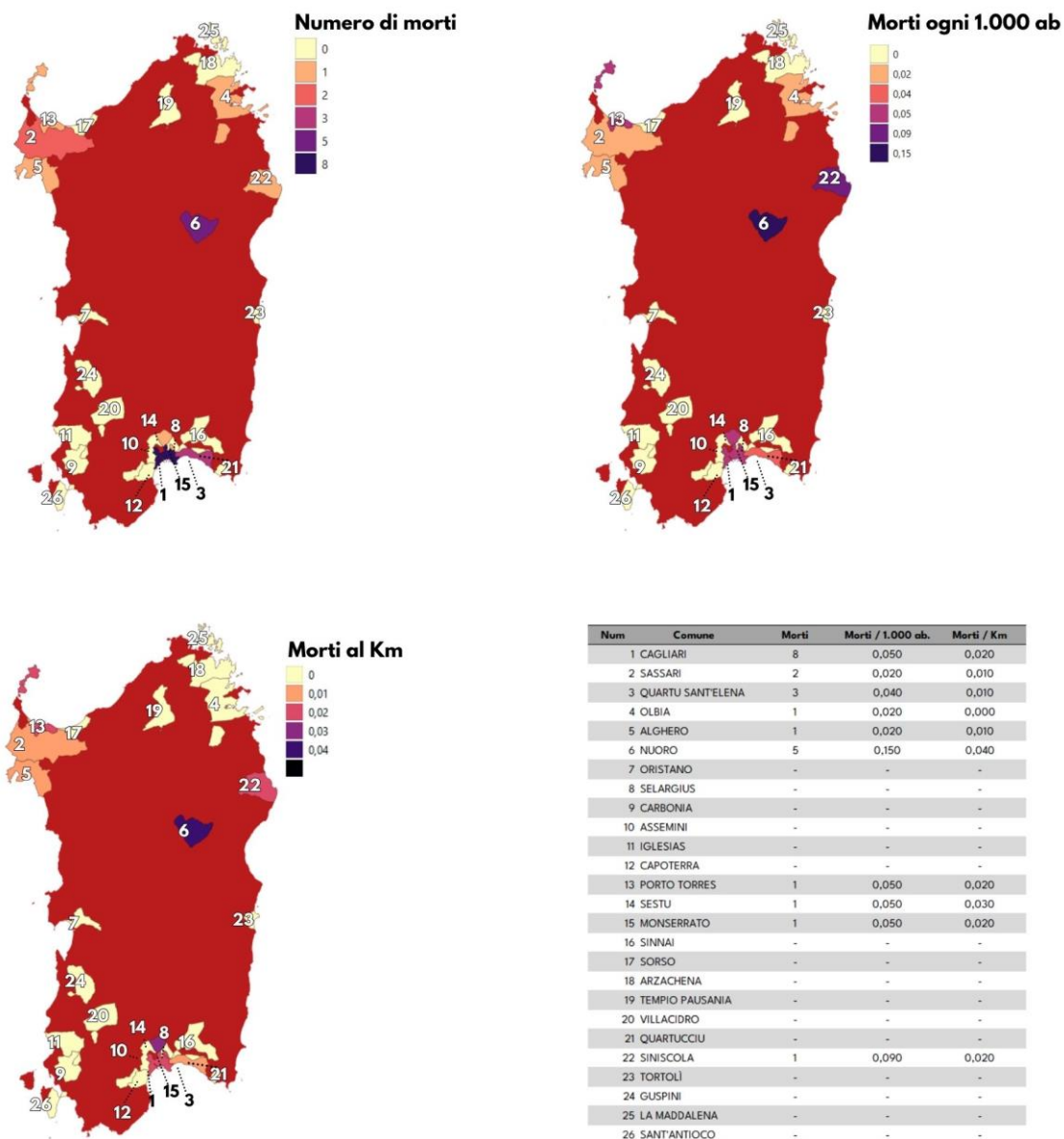
In valore assoluto, nel 2023, nei Comuni con oltre 10.000 abitanti, i dati relativi alle sole strade urbane sono i seguenti:

Numero di sinistri su strade urbane per comuni con popolazione > 10.000 ab (2023)



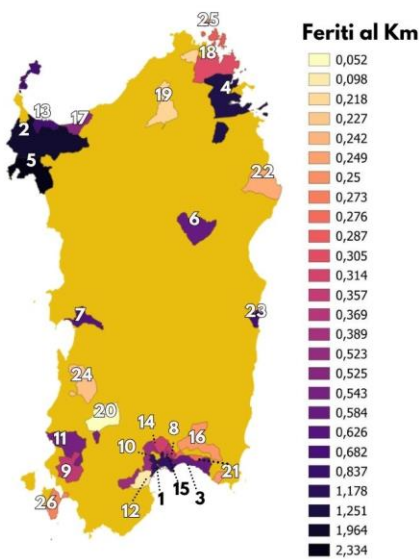
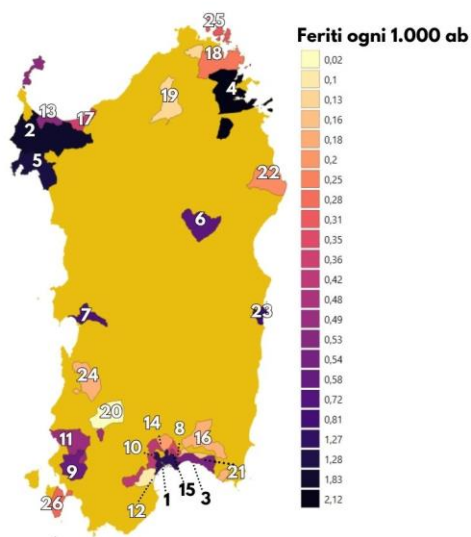
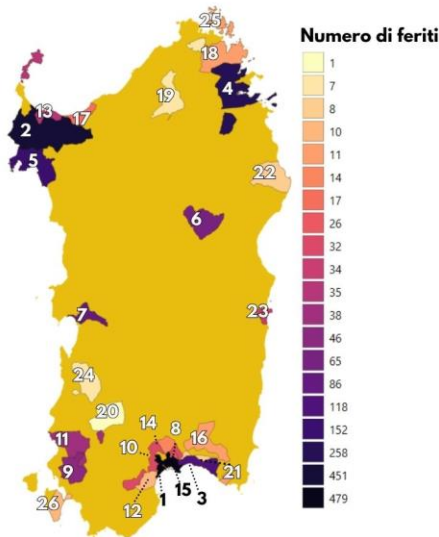


Numero morti su strade urbane per comuni con popolazione > 10.000 ab (2023)





Numero feriti su strade urbane per comuni con popolazione > 10.000 ab (2023)



Num	Comune	Feriti	Feriti / 1.000 ab.	Feriti / Km
1	CAGLIARI	479	3,250	1,270
2	SASSARI	451	3,720	1,830
3	QUARTU SANTELENA	118	1,720	0,580
4	OLBIA	258	4,200	1,280
5	ALGHERO	152	3,590	2,120
6	NUORO	65	1,930	0,580
7	ORISTANO	86	2,840	0,720
8	SELARGIUS	32	1,130	0,420
9	CARBONIA	46	1,770	0,420
10	ASSEMINI	32	1,240	0,490
11	IGLESIAS	38	1,530	0,540
12	CAPOTERRA	10	0,430	0,100
13	PORTO TORRES	35	1,660	0,810
14	SESTU	14	0,670	0,360
15	MONSERRATO	26	1,380	0,480
16	SINNAI	11	0,640	0,200
17	SORSO	17	1,180	0,530
18	ARZACHENA	11	0,820	0,350
19	TEMPIO PAUSANIA	7	0,530	0,130
20	VILLACIDRO	1	0,080	0,020
21	QUARTUCCIU	8	0,620	0,280
22	SINISCOLA	8	0,710	0,180
23	TORTOLI	34	3,090	0,810
24	GUSPINI	7	0,640	0,160
25	LA MADDALENA	11	1,040	0,310
26	SANT'ANTIOCO	10	0,940	0,250



Paragrafo 5

Investimenti sulla rete stradale sarda

5.1 Finanziamenti e soggetti attuatori

5.2 Localizzazione dei finanziamenti



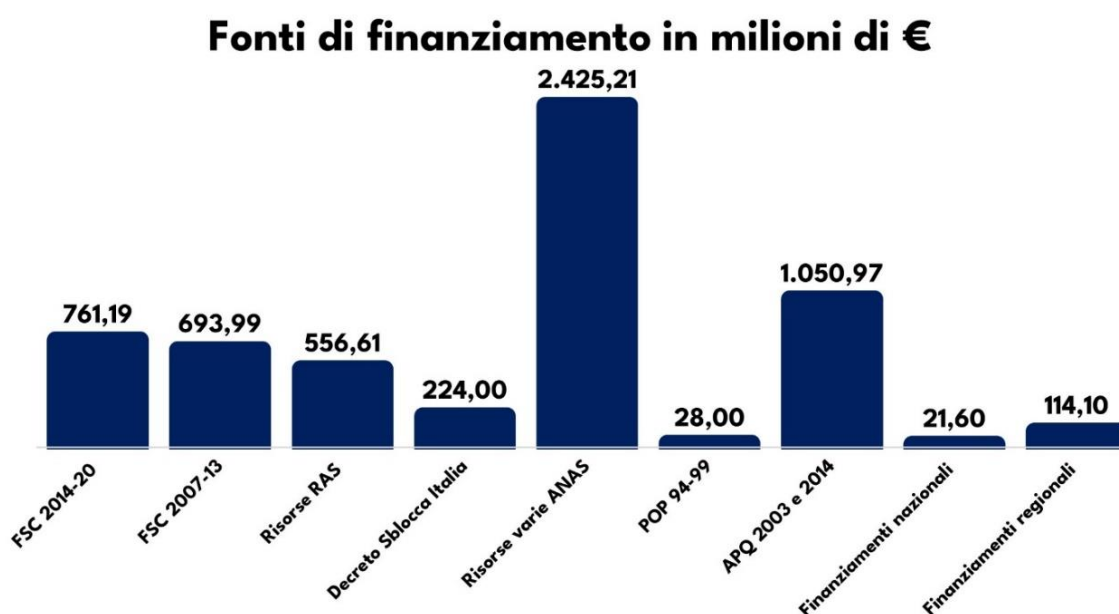
Il presente paragrafo rappresenta una sintesi dei dati finanziari raccolti presso l'Assessorato Regionale dei Lavori Pubblici che hanno riguardato genericamente tutti i lavori e le opere stradali in Sardegna nel periodo dal 1994 al 2020. Essi costituiscono una base di riferimento per capire qual è stata l'entità dei lavori e delle azioni di miglioramento della rete stradale sarda, a qualsiasi livello, negli ultimi 25 anni.

5.1 Finanziamenti e soggetti attuatori

Mediante una approfondita fase di raccolta dati emerge che nel periodo 1994-2020³⁷:

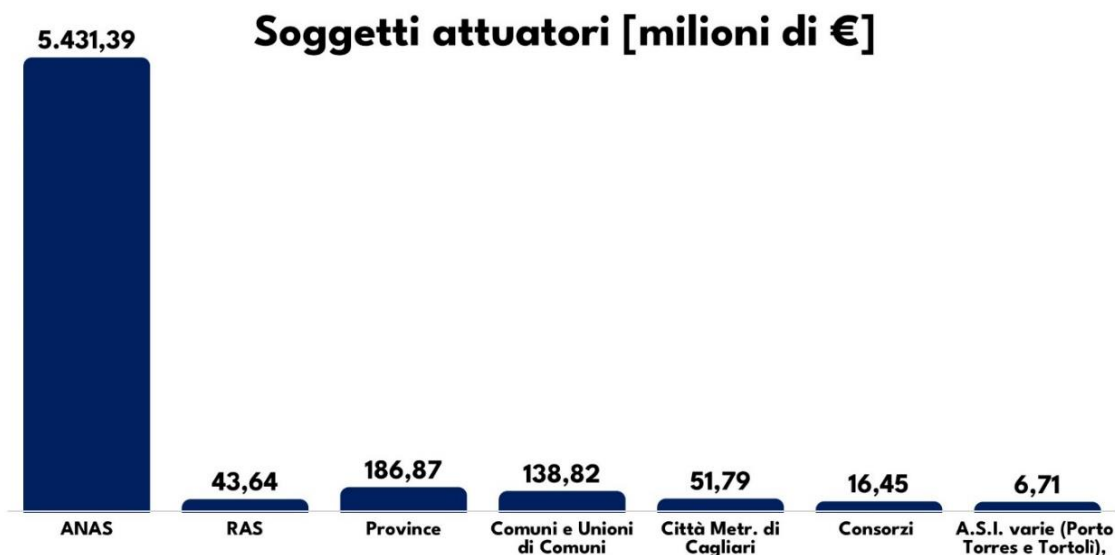


Analizzando le serie storiche dei finanziamenti emergono ben nove diverse fonti:



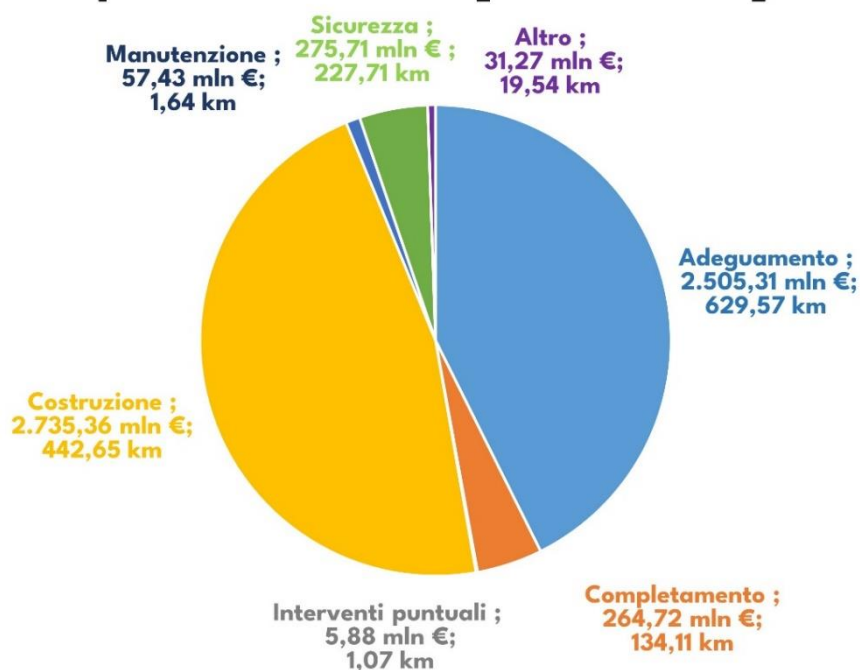
³⁷ Il periodo di analisi si ferma al 2020 in quanto questi sono gli ultimi dati finanziari consolidati e validati.
Fonte database: RAS-Assessorato Regionale dei Lavori Pubblici

Nello specifico sono stati individuati sette soggetti attuatori: ³⁸



La ripartizione degli interventi rispetto al loro tipo è:

Ripartizione dei finanziamenti per tipo di intervento [milioni di €]



³⁸In particolare, i consorzi sono: CIPNES, Consorzio Industriale Provinciale Oristanese, EELL-Azienda Ospedaliera Univers. Di Cagliari



DICAAR

Dipartimento di Ingegneria Civile
Ambientale e Architettura

Osservatorio sardo
sulla Sicurezza Stradale

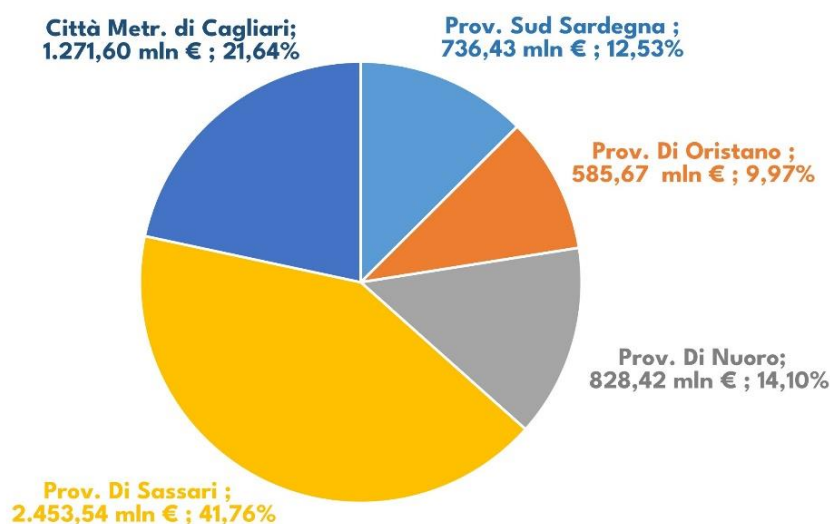
Sono stati approvati 594 interventi distribuiti così nel territorio regionale:



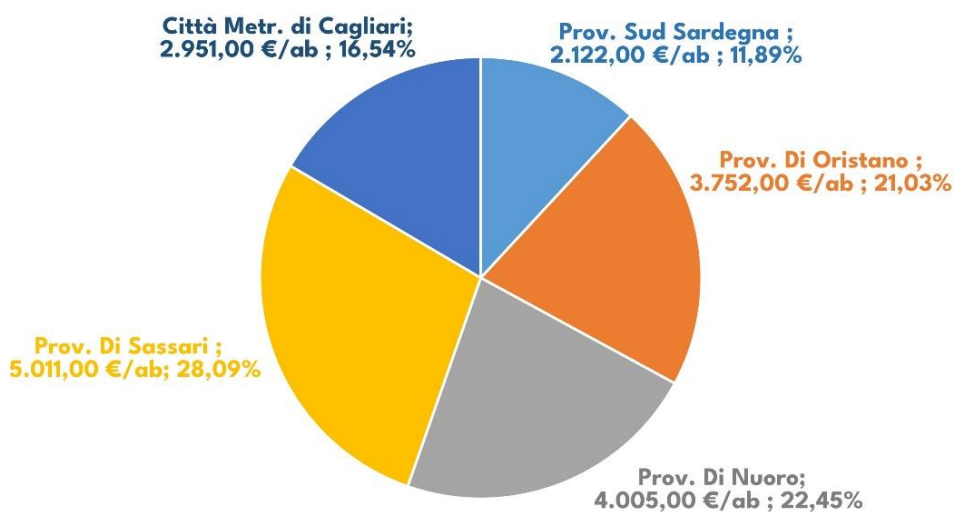
5.2 Localizzazione dei finanziamenti

I finanziamenti sono così localizzati per provincia:

Localizzazione provinciale dei finanziamenti [Milioni di €]

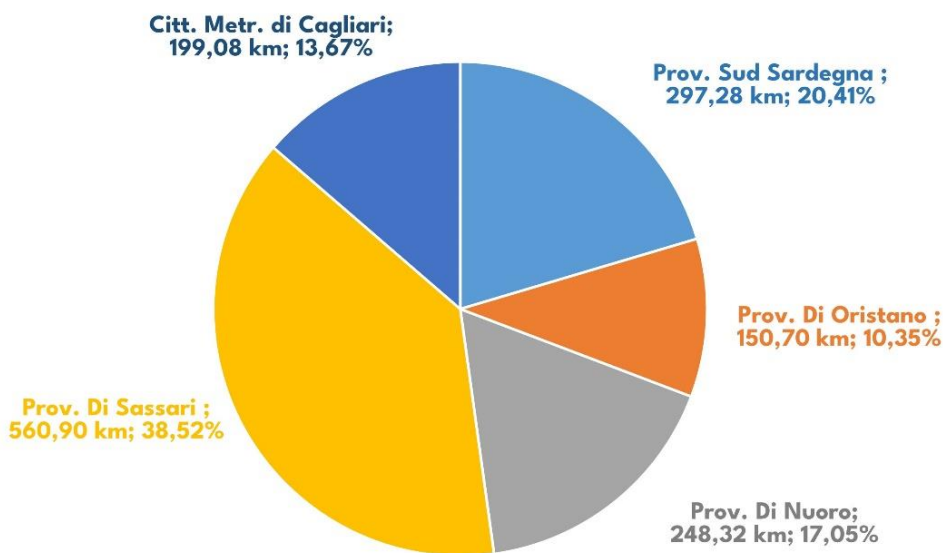


Localizzazione provinciale dei finanziamenti riportati in € pro capite [€/ab]

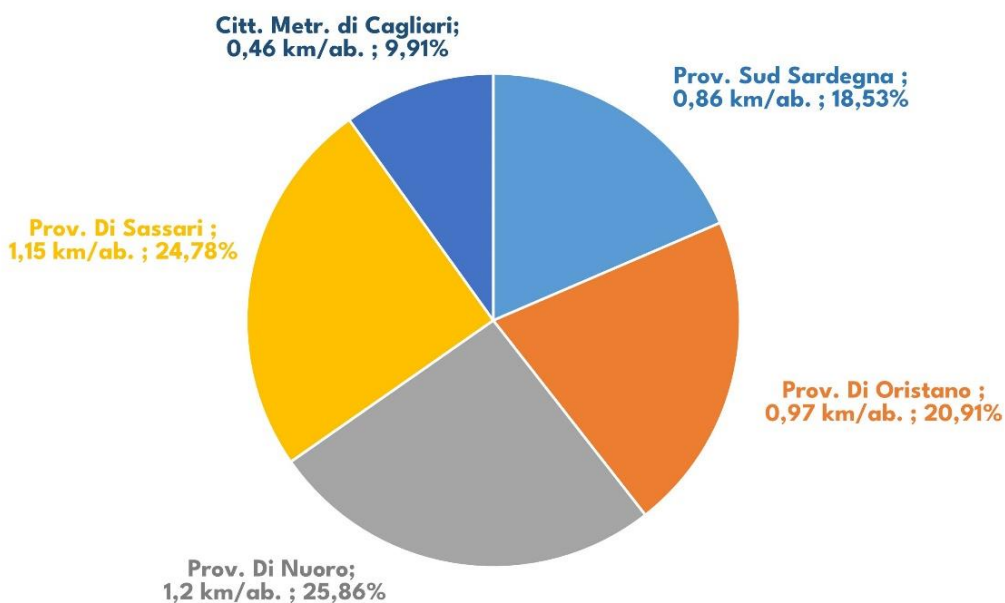




Localizzazione provinciale dei finanziamenti riportati secondo l'estensione in km

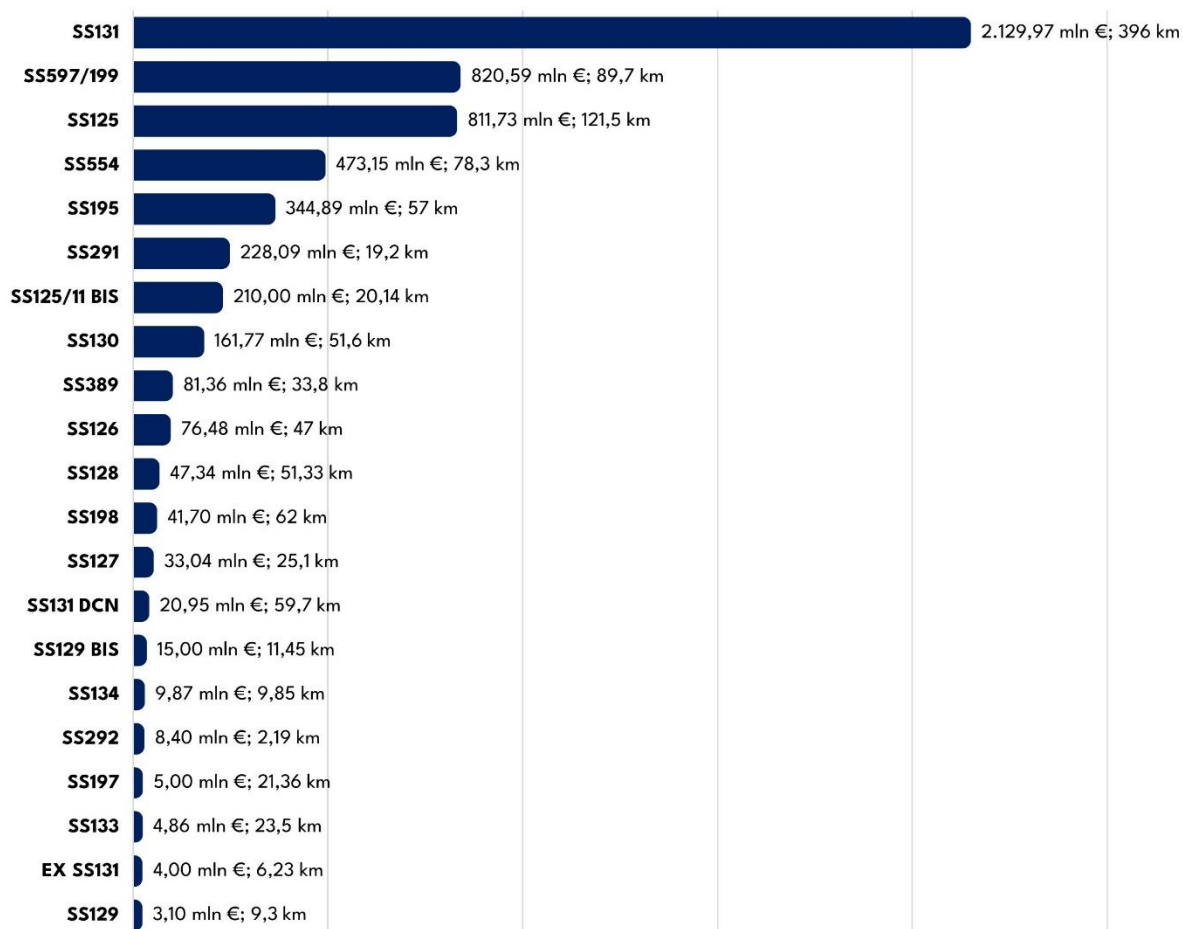


Estensione della rete stradale pro capite [km/ab]



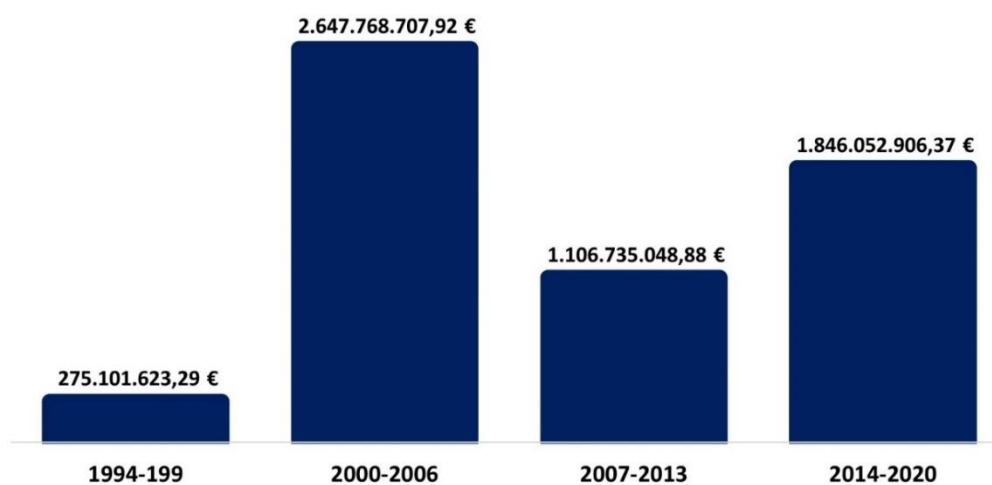


Estensione e finanziamento delle principali strade



Nello specifico, i macro-periodi e le somme dei relativi finanziamenti sono:

Finanziamenti stanziati per macro-periodo



Sussiste un importante divario tra i finanziamenti ricevuti nei diversi intervalli temporali, soprattutto per ciò che riguarda il macro-periodo 1994-1999.



Conclusioni

Questo report ha l'obiettivo di fornire una visione chiara del fenomeno dell'incidentalità ai vari livelli: globale, europeo e nazionale ponendo particolare attenzione al territorio sardo.

Lo scopo è quello di avere un dato oggettivo sull'effettivo funzionamento delle diverse politiche su base continentale, nazionale e regionale.

Tale osservatorio verrà pubblicato ogni anno, in modo da misurare e valutare il fenomeno con costante periodicità.

e-ISBN: 978-88-3312-202-1

DOI: 10.13125/unicapress.978-88-3312-202-1