







SISTEMA STATISTICO NAZIONALE  
ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA  
AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

*Settori*  
*Sanità e previdenza - Giustizia - Servizi*

# **Statistica degli incidenti stradali**

*Anno 2001*

*A cura di:* Raffaella Amato

*Capitoli redatti da:* Raffaella Amato ° (Premessa, 1, 2, 3, Glossario, Principali siti web)  
Antonio Bagalà \*, Barbara Buzzi \*, Massimiliano Coltellacci \*, Francesca De Blasi \*, Emanuela Di Pasquale \*,  
Federica Fiaschetti \*, Francesco Zarelli \* (Appendice A, Appendice B)

*Hanno collaborato:* Marco Broccoli °, Fulda Contardi °, Rosa Cruciani °, Liliana Ottavi °, Marina Patteri °, Gianni Puglisi °

In particolare:

Marco Broccoli ° (predisposizione del nuovo database in Access “SIRIS” ed elaborazione delle tavole statistiche dell’anno 2001)

Rosa Cruciani ° (elaborazione ed editing delle tavole dei capitoli 4 e 5 contenuti nel floppy disk allegato al volume)

Marina Patteri ° (elaborazione mediante programmi SAS ed editing dei prospetti contenuti nel volume, predisposizione delle specifiche necessarie alla costruzione delle tavole statistiche dell’anno 2001 per il database “SIRIS” e verifica del corretto funzionamento delle procedure di controllo e correzione dati – Con. Cor. D)

---

° Istat

\* ACI, Osservatorio Sinistrosità stradale

*Editing e realizzazione del volume*

*in formato elettronico a cura di:* Carlo Nappi

Per chiarimenti sul contenuto della pubblicazione rivolgersi a:

Istat, Servizio Giustizia

Tel. 06 85227238

## **Statistica degli incidenti stradali**

*Anno 2001*

### **Informazioni n. 18 - 2003**

Istituto Nazionale di Statistica  
Via Cesare Balbo, 16 - Roma

*Coordinamento:*  
Servizio Produzione editoriale  
Via Tuscolana, 1.788 - Roma

*Stampa:*  
Poligrafica Ruggiero S.r.l.  
Zona Industriale Pianodardine - Avellino

Si autorizza la riproduzione a fini  
non commerciali e con citazione della fonte

# Indice

<b>Premessa</b> .....	Pag.	7
<b>Avvertenze</b> .....	“	9
<b>Capitolo 1 - Gli incidenti stradali nei paesi dell’Unione Europea</b> .....	“	11
<b>Capitolo 2 - Caratteristiche dell’incidentalità stradale in Italia</b> .....	“	15
2.1 - La localizzazione .....	“	19
2.2 - Analisi temporale .....	“	21
<i>Le” stragi del sabato sera”</i> .....	“	24
2.3 - Le circostanze presunte e la natura degli incidenti .....	“	25
2.4 - Gli utenti della strada .....	“	28
<b>Capitolo 3 - Nota metodologica</b> .....	“	31
3.1 - La rilevazione sugli incidenti stradali .....	“	31
<i>Il campo di osservazione, l’unità di rilevazione e le principali definizioni</i> .....	“	32
<i>I modelli di rilevazione, i flussi e i soggetti coinvolti</i> .....	“	32
<i>Principali caratteri rilevati</i> .....	“	33
<i>Diagramma di trasmissione dei dati elementari (modelli Istat CTT/INC)</i> .....	“	33
<i>I principali indicatori dell’incidentalità stradale</i> .....	“	35
3.2 - La rete stradale .....	“	37
3.3 - Il parco veicolare .....	“	37
3.4 - I veicoli nuovi di fabbrica iscritti al Pubblico Registro Automobilistico .....	“	37
3.5 - Le contravvenzioni elevate dalla Polizia Stradale .....	“	37
<b>Appendice A - Analisi sulla qualità dei dati</b> .....	“	39
<b>Appendice B - Una stima dei costi sociali</b> .....	“	51
<b>Principali tavole statistiche</b> .....	“	53
<b>Indice delle tavole su floppy disk</b> .....	“	65
<b>Glossario</b> .....	“	69
<b>Principali siti web</b> .....	“	73
<b>Indice delle tavole su floppy disk (versione in inglese)</b> .....	“	75
<b>Modello Istat di rilevazione</b> .....	“	79



## Premessa

Il presente volume ha la finalità di soddisfare la crescente domanda di informazioni sul tema dell'incidentalità stradale, fenomeno assai complesso, caratterizzato da aspetti che vanno da quelli più propriamente demo-sociali a quelli culturali ed economici. La richiesta di sicurezza è strettamente connessa all'esigenza di mobilità che, in Italia, come in tutti i paesi economicamente avanzati, è aumentata con un tasso superiore all'incremento del prodotto interno lordo. La domanda aggiuntiva di trasporto si è rivolta in larga parte alla strada: è aumentato il numero di automobili circolanti, di veicoli addetti al trasporto di merci su strada e la loro percorrenza chilometrica media.

L'Italia, come gli altri paesi dell'Unione Europea, si è posta l'obiettivo di ridurre del 40 per cento entro il 2010 il numero di morti e di feriti causati da incidenti stradali. Questo rende sempre più necessario disporre di informazioni attendibili che permettano di monitorare l'effettivo livello della sicurezza stradale.

Per effetto degli incidenti stradali, la nostra società è soggetta ogni anno ad un costo sociale ed umano elevatissimo. Tale problematica va, quindi, analizzata nella sua totalità cogliendo le molteplici peculiarità che la contraddistinguono.

La pubblicazione descrive, in un apposito capitolo del volume, i principali aspetti del fenomeno degli incidenti stradali in Italia relativi all'anno 2001 secondo le principali tipologie di analisi: analisi territoriale, analisi temporale, secondo la localizzazione stradale, le circostanze presunte e la natura degli incidenti. Il capitolo illustra, inoltre, gli aspetti dell'incidentalità legati ai diversi utenti della strada e ai veicoli coinvolti negli incidenti. Per quanto riguarda la parte statistica i dati vengono presentati a livelli territoriali quanto più possibile disaggregati (livello provinciale e comunale, per i soli comuni con un numero di abitanti superiore a 250.000), per cercare di venire incontro alle esigenze conoscitive di un numero crescente di studiosi e di soggetti che, operando sul territorio, devono programmare le loro azioni e valutarne l'impatto sulla base di informazioni oggettive.

Gli altri aspetti descritti nel volume, insieme alla nota metodologica, riguardano l'analisi dell'incidentalità stradale nei paesi dell'UE, riportando un'analisi del fenomeno negli ultimi venti anni e, in appendice, alcuni risultati relativi ad un'analisi della qualità condotta sui dati elementari ed una stima sui costi sociali legati a tale fenomeno.

Il volume è corredato di un floppy disk nel quale sono contenute tutte le tavole statistiche in formato Excel.





## Avvertenze

### Segni convenzionali

Nelle tavole statistiche sono adoperati i seguenti segni convenzionali:

- Linea (-):           a) quando il fenomeno non esiste;  
                          b) quando il fenomeno esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati.  
Quattro puntini (...): quando il fenomeno esiste, ma i dati non si conoscono per qualsiasi ragione.

### Dati provvisori e rettificati

I dati provvisori sono suscettibili di rettifiche nelle successive edizioni. I dati contenuti in precedenti pubblicazioni che non concordano con quelli del presente volume si intendono rettificati.

### Composizioni percentuali

Le composizioni percentuali sono arrotondate automaticamente alla prima cifra decimale. Il totale dei valori percentuali così calcolati può risultare non uguale a 100.

### Ripartizioni geografiche

**Nord-Ovest:** Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Liguria

**Nord-Est:** Trentino Alto-Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna

**Centro:** Toscana, Umbria, Marche, Lazio

**Mezzogiorno:**

**Sud:** Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria

**Isole:** Sicilia, Sardegna



## Capitolo 1 - Gli incidenti stradali nei paesi dell'Unione Europea

A livello europeo gli incidenti stradali determinano un costo sociale stimato dalla Commissione Europea in 160 miliardi di euro, circa il 2 per cento del PIL dell' UE (Commission of the European Communities, white paper "European Transport policy for 2010: time to decide", Brussels, 12/09/2001. La valutazione della Commissione non tiene conto dei danni morali, ma si limita a prendere in considerazione i costi diretti e indiretti degli incidenti stradali (danno economico alle famiglie, alle imprese e alle amministrazioni pubbliche).

In tutti i paesi dell'UE la fonte di informazione principale in tema di sicurezza sulle strade è costituita dalle rilevazioni sugli incidenti stradali basate sulle notizie desunte dai verbali compilati dalle autorità di polizia. Infatti, i rapporti di polizia costituiscono un'insostituibile risorsa informativa sulla dinamica dell'incidente, sulle tipologie dei veicoli coinvolti e sulla localizzazione.

L'Unione Europea e gli altri organismi internazionali hanno posto la massima attenzione al problema della sicurezza stradale con un insieme di iniziative anche nel settore dell'informazione statistica; tra queste, le principali riguardano la costruzione di Banche Dati sugli incidenti stradali che, utilizzando definizioni, nomenclature, classificazioni e metodologie standardizzate, permettono di effettuare comparazioni tra i livelli di incidentalità nei diversi paesi e porli in relazione alle caratteristiche della circolazione, alle dotazioni di infrastrutture stradali ed alle normative vigenti. Questi confronti consentono di approfondire la conoscenza del fenomeno e di verificare l'efficacia dell'adozione di nuove normative e gli effetti di nuove politiche dei trasporti nei diversi paesi.

Le iniziative internazionali sono:

- in ambito Unione Europea è attiva una Banca Dati (CARE) contenente le informazioni elementari (microdati) relativi ad ogni sinistro rilevato in un paese dell'Unione; detta banca dati è accessibile on-line da tutti i paesi membri;
- in ambito OCDE è attiva una Banca Dati (IRTAD) contenente i dati aggregati relativi ai sinistri stradali, alla popolazione, alla circolazione, ai veicoli e alla rete stradale dei paesi membri;
- in ambito O.N.U. la Commissione Economica delle Nazioni Unite per l'Europa mira ad una sistematizzazione statistica dell'informazione che consenta comparazioni internazionali più estese;
- è stato concordato un "questionario comune Eurostat, ONU/ECE, CEMT" annuale ed uno trimestrale contenente, oltre ad un set di variabili relative ai diversi modi di trasporto, anche informazioni sugli incidenti stradali.

**Prospetto 1.1 - Gli incidenti stradali nei paesi dell'UE - Anni 1980, 1999 e 2000 (dati assoluti e variazioni percentuali)**

PAESE	Dati assoluti			Variazioni percentuali	
	1980	1999	2000	2000/1980	2000/1999
Austria	46.214	42.348	42.126	-8,8	-0,5
Belgio	60.758	51.601	49.065	-19,2	-4,9
Danimarca	12.334	7.605	7.346	-40,4	-3,4
Finlandia	6.790	6.997	6.633	-2,3	-5,2
Francia	248.469	124.524	121.223	-51,2	-2,7
Germania	412.672	395.689	382.949	-7,2	-3,2
Grecia	18.233	24.231	-	-	-
Irlanda	5.683	7.807	7.757	36,5	-0,6
Italia	163.770	225.187	228.912	39,8	1,7
Lussemburgo	1.577	1.062	905	-42,6	-14,8
Olanda	49.383	42.271	37.947	-23,2	-10,2
Portogallo	33.886	47.966	44.159	30,3	-7,9
<i>Regno Unito</i>	257.282	242.610	242.117	-5,9	-0,2
Spagna	67.803	97.811	101.729	50,0	4,0
Svezia	15.231	15.834	15.770	3,5	-0,4
<b>UE-15</b>	<b>1.400.085</b>	<b>1.333.543</b>	<b>1.288.638</b>	<b>-8,0</b>	<b>-3,4</b>

Fonte: IRTAD-OCSE

Nel 2000 nei quindici paesi dell'Unione Europea si sono verificati 1.288.638 incidenti stradali che hanno provocato il decesso di 38.951 persone. Rispetto all'anno precedente il numero degli incidenti stradali e dei morti si è ridotto, rispettivamente, del 3,4 e del 7,0 per cento (prospetto 1.1).

Dalla lettura delle variazioni percentuali riportate nel prospetto 1.1, si osserva che nel breve periodo (1999-2000) il Lussemburgo e l'Olanda hanno registrato una diminuzione superiore al 10 per cento del numero di incidenti. In generale, si può affermare che in tutti i paesi dell'UE, fatta eccezione per la Spagna, gli incidenti stradali hanno subito una riduzione o hanno mantenuto un livello abbastanza costante del numero di sinistri.

Nel complesso il numero di incidenti rilevato nei paesi dell'UE ha segnato una riduzione percentuale pari al 3,4 per cento.

Osservando l'andamento del fenomeno negli ultimi venti anni (1980-2000), si rileva che la maggior parte dei paesi sviluppati ha registrato un netto miglioramento della sicurezza stradale in termini di riduzione del numero di incidenti; tuttavia, paesi come la Spagna, l'Irlanda e il Portogallo presentano livelli di crescita dell'incidentalità stradale superiori al 30 per cento. In Italia, nel medesimo periodo, il numero di incidenti segna una crescita pari al 39,8 per cento circa.

**Prospetto 1.2 - Morti per incidente stradale nei paesi dell'UE - Anni 1980, 1999 e 2000 (dati assoluti e variazioni percentuali)**

PAESE	Dati assoluti (a)			Variazioni percentuali	
	1980	1999	2000	2000/1980	2000/1999
Austria	2.003	1.079	976	-51,3	-9,5
Belgio	2.396	1.397	1.470	-38,6	5,2
Danimarca	690	514	498	-27,8	-3,1
Finlandia	551	431	396	-28,1	-8,1
Francia	13.672	8.487	8.079	-40,9	-4,8
Germania	15.050	7.772	7.503	-50,1	-3,5
Grecia	1.446	2.116	-	-	-
Irlanda	564	413	415	-26,4	0,5
Italia	9.220	6.662	6.649	-27,9	-0,2
Lussemburgo	98	58	76	-22,4	31,0
Olanda	1.996	1.090	1.082	-45,8	-0,7
Portogallo	2.579	1.995	1.860	-27,9	-6,8
Regno Unito	6.239	3.564	3.580	-42,6	0,4
Spagna	6.522	5.738	5.776	-11,4	0,7
Svezia	848	580	591	-30,3	1,9
<b>UE-15</b>	<b>63.874</b>	<b>41.896</b>	<b>38.951</b>	<b>-39,0</b>	<b>-7,0</b>

Fonte: IRTAD-OCSE

(a) Il numero dei morti è stato normalizzato secondo la definizione di "morti entro i 30 giorni" al fine di rendere comparabili i dati.

La mortalità per incidente stradale nei paesi dell'UE ha registrato mediamente una riduzione pari al 7,0 per cento nel breve periodo e una più marcata riduzione, pari al 39 per cento circa, nell'arco temporale degli ultimi venti anni (prospetto 1.2), periodo nel quale tutti i paesi hanno registrato un drastico calo nel numero dei morti.

Nel 2000 nella maggior parte dei paesi dell'UE il numero dei morti ha subito una riduzione o è rimasto costante rispetto al 1999. Al contrario, nel Belgio, nel Lussemburgo e nella Svezia il numero dei decessi per incidente è aumentato.

Il prospetto 1.3 riporta i dati relativi agli incidenti stradali rapportati al numero degli abitanti. Ciò consente di effettuare comparazioni corrette tra i paesi europei ed ottenere il rischio per ogni utente della strada di rimanere coinvolto in un incidente stradale. Nel 2000 il numero di incidenti ogni 100.000 abitanti è variato da un minimo di 128 per la Finlandia ad un massimo di 519 per l'Austria.

**Prospetto 1.3 - Incidenti stradali ogni 100.000 abitanti nei paesi dell'UE - Anni 1980, 1999 e 2000 (dati assoluti e variazioni percentuali)**

PAESE	Incidenti *100.000 abitanti		Variazione percentuale
	1999	2000	2000/1999
Austria	523	519	-0,8
Belgio	505	479	-5,1
Danimarca	143	138	-3,5
Finlandia	136	128	-5,9
Francia	211	205	-2,8
Germania	482	466	-3,3
Grecia	230	230 (a)	0
Irlanda	208	205	-1,4
Italia	390	396	1,5
Lussemburgo	247	208	-15,8
Olanda	268	239	-10,8
Portogallo	505	505 (a)	0
Regno Unito	409	405	-1
Spagna	248	258	4
Svezia	179	178	-0,6

Fonte: IRTAD-OCSE

(a) Il dato si riferisce all'anno 1999

Dalla lettura dei dati del prospetto 1.4 si osserva l'andamento della mortalità per incidente stradale rapportata al numero degli abitanti. Nel 2000 il numero di morti ogni 100.000 abitanti presenta il valore massimo pari a 21 per il Portogallo ed il valore minimo pari a 6 per il Regno Unito.

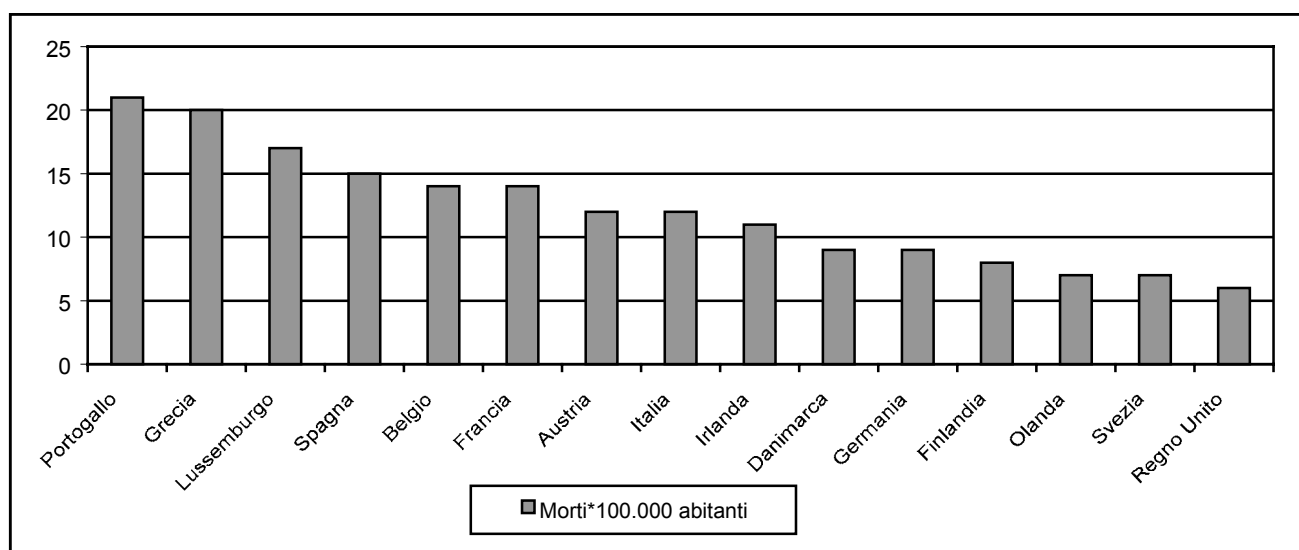
**Prospetto 1.4 - Morti per incidente stradale ogni 100.000 abitanti nei paesi dell'UE - Anni 1980, 1999 e 2000 (dati assoluti e variazioni percentuali) (a)**

PAESE	Morti *100.000 abitanti		Variazione percentuale
	1999	2000	2000/1999
Austria	13	12	-7,7
Belgio	14	14	0,0
Danimarca	10	9	-10,0
Finlandia	8	8	0,0
Francia	14	14	0,0
Germania	10	9	-10,0
Grecia	20	20 (a)	0,0
Irlanda	11	11	0,0
Italia	12	12	0,0
Lussemburgo	14	17	21,4
Olanda	7	7	0,0
Portogallo	21	21 (a)	0,0
Regno Unito	6	6	0,0
Spagna	15	15	0,0
Svezia	7	7	0,0

Fonte: IRTAD-OCSE

(a) Il dato si riferisce all'anno 1999

**Grafico 1.1 - Morti per incidente stradale ogni 100.000 abitanti nei paesi dell'UE - Anno 2000 (Dati assoluti)**



Sulla base dei valori assunti dal tasso di mortalità del 2000 nei paesi dell'UE (grafico 1.1), si individuano tre gruppi di paesi con differenti gradi di rischio:

- paesi a basso rischio: Danimarca, Finlandia, Germania, Olanda, Svezia e Regno Unito;
- paesi a medio rischio: Austria, Belgio, Francia, Irlanda e Italia;
- paesi ad alto rischio: Portogallo, Lussemburgo, Grecia e Spagna.

## Capitolo 2 – Caratteristiche dell'incidentalità stradale in Italia

Nel 2001 le autorità di polizia hanno rilevato 235.142 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 6.682 persone, mentre altre 334.679 hanno subito lesioni di diversa gravità. Nel nostro Paese si verificano circa 644 incidenti al giorno, muoiono mediamente 18 persone, mentre altre 917 rimangono ferite.

**Prospetto 2.1 Incidenti stradali per organo di rilevazione – Anno 2001** (dati assoluti e valori percentuali)

ORGANO DI RILEVAZIONE	Incidenti stradali	
	Dati assoluti	Valori percentuali
Polizia stradale	57.865	24,6
Carabinieri	48.657	20,7
Pubblica sicurezza	274	0,1
Polizia municipale	126.803	53,9
Altri	1.543	0,7
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>100,0</b>

Nel prospetto 2.1 sono riportati i dati assoluti e in valore percentuale degli incidenti stradali trasmessi all'Istat dagli organi di rilevazione. La verbalizzazione degli incidenti stradali assume il valore massimo in corrispondenza degli incidenti rilevati dalla Polizia Municipale; tale valore è pari al 53,9 per cento del totale.

**Prospetto 2.2 - Incidenti stradali, morti e feriti - Anno 2000-2001** (dati assoluti e variazioni percentuali)

	Valori assoluti (a)		Variazioni percentuali 2001/2000
	2000	2001	
Incidenti	228.912	235.142	2,7
Morti	6.649	6.682	0,5
Feriti	321.603	334.679	4,1

(a) I dati relativi all'anno 2000 sono stati aggiornati sulla base dei modelli pervenuti in ritardo e sulla base delle informazioni desunte direttamente dagli organi rilevatori.

Rispetto al 2000 (Prospetto 2.2) si riscontra una crescita del numero degli incidenti (+2,7 per cento), del numero dei morti (+0,5 per cento) e del numero dei feriti (+4,1 per cento).

Osservando l'andamento del fenomeno negli ultimi undici anni (Prospetto 2.3), si rileva che il numero dei sinistri e degli infortunati, anche se con qualche oscillazione, tende ad aumentare. Nel periodo indicato, infatti, il numero di incidenti è aumentato del 37,7 per cento e quello dei feriti del 39,1 per cento, anche a seguito dell'incremento del numero di veicoli circolanti (+20,6 per cento).

Per contro, il numero dei morti si è ridotto del 10,9 per cento. La tendenza decrescente del tasso di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti) segnala, infatti, che la gravità dei sinistri è costantemente diminuita: grazie ai miglioramenti introdotti nella sicurezza attiva e passiva dei veicoli (air-bag, barre di rinforzo, ecc.), alla maggiore efficienza delle strutture sanitarie e alle normative in materia di sicurezza. Il tasso di mortalità è diminuito da 4,4 del 1991 a 2,8 del 2001.

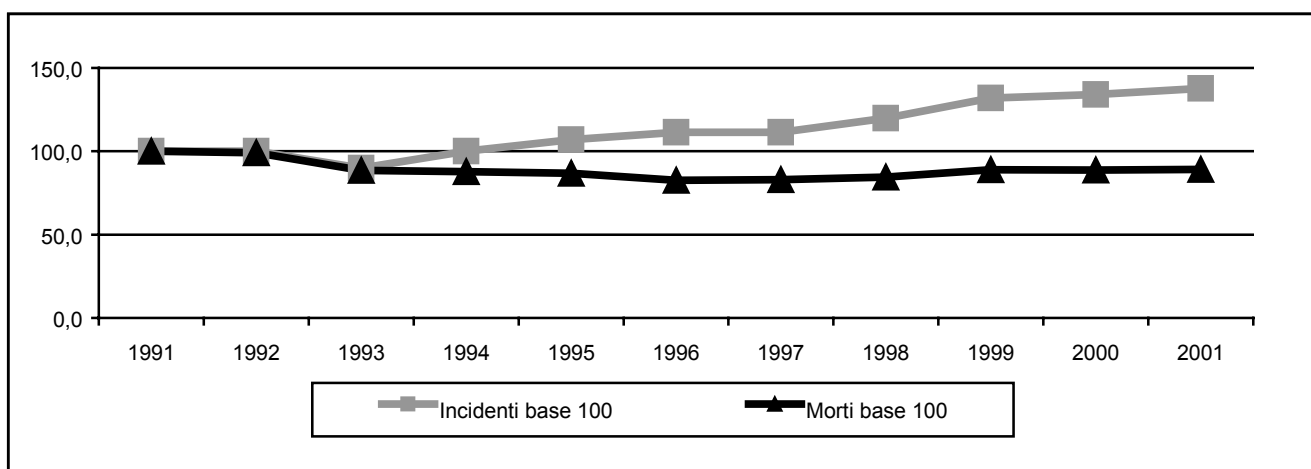
<sup>1</sup> In un ottica di miglioramento della qualità del dato, per fornire una misura più vicina alla reale evoluzione del fenomeno degli incidenti stradali, tenuto conto dei modelli Istat CTT/INC pervenuti in ritardo dagli organi rilevatori e delle informazioni desunte direttamente dagli organi rilevatori stessi in seguito a solleciti effettuati nel corso dell'ultimo anno, l'Istat ha aggiornato i dati dell'incidentalità stradale relativi agli anni di rilevazione 1999 e 2000. Tale aggiornamento, relativo alle sole frequenze di incidenti, morti e feriti, è stato effettuato in seguito all'azione di sensibilizzazione effettuata dall'Istat sugli organi di rilevazione negli ultimi anni; è possibile che vi sia ancora un margine di miglioramento per il futuro. Nei prospetti pubblicati nel presente volume vengono riportati i dati aggiornati con dettaglio nazionale e provinciale.

**Prospetto 2.3 - Incidenti stradali, morti e feriti - Anni 1991-2001 (dati assoluti)**

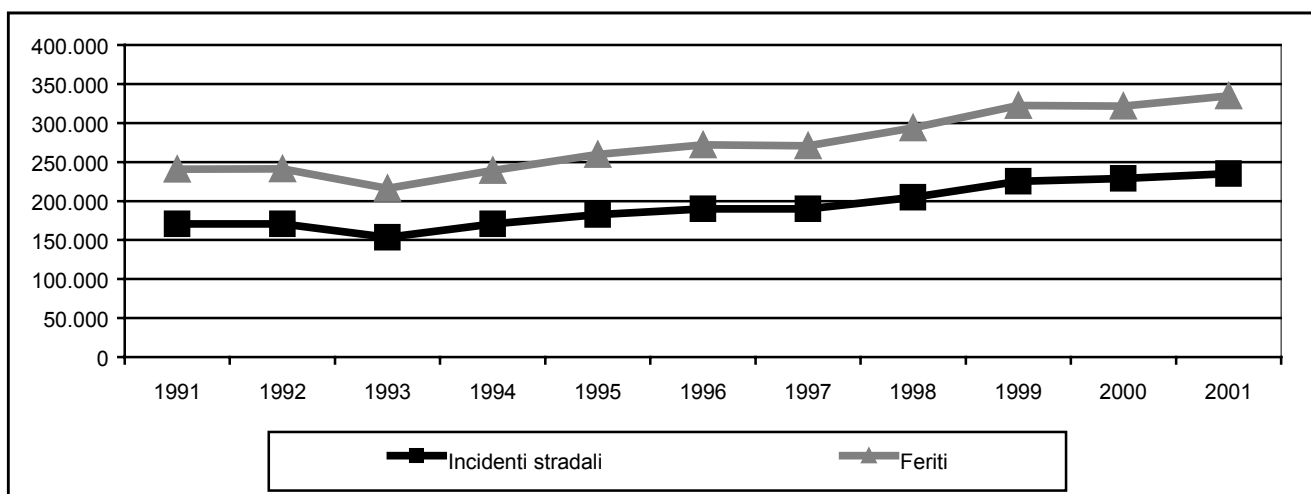
ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)
1991	170.702	7.498	240.688	4.4
1992	170.814	7.434	241.094	4.4
1993	153.393	6.645	216.100	4.3
1994	170.679	6.578	239.184	3.9
1995	182.761	6.512	259.571	3.6
1996	190.068	6.193	272.115	3.3
1997	190.031	6.226	270.962	3.3
1998	204.615	6.342	293.842	3.1
1999	225.187	6.662	322.512	3.0
2000	228.912	6.649	321.603	2.9
2001	235.142	6.682	334.679	2.8

(a) L'indice di mortalità si calcola come rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti moltiplicato 100.

**Grafico 2.1 - Incidenti stradali e morti - Anni 1991 - 2001 (Base 1991=100)**



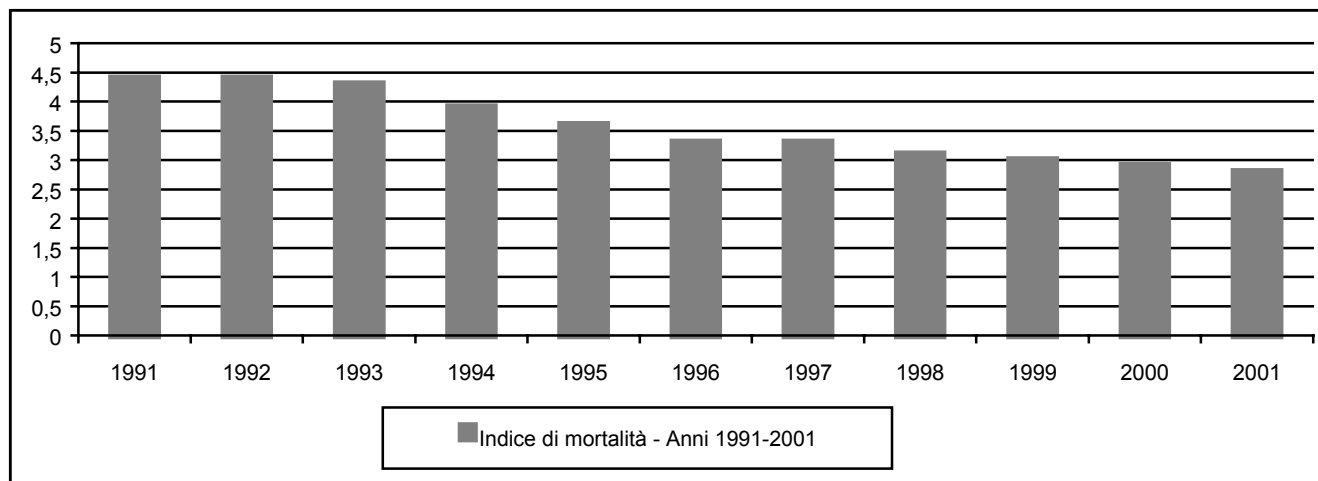
**Grafico 2.2 - Incidenti stradali e feriti - Anni 1991 - 2001 (dati assoluti)**





Dal rapporto di mortalità si osserva, infatti, una continua riduzione della pericolosità degli incidenti: nel 2001 ogni 100 sinistri sono decedute 2,8 persone, mentre esse ammontavano a 4,4 nel 1991.

**Grafico 2.3 - Indice di mortalità - Anni 1991-2001**



**Prospetto 2.4 – Incidenti stradali per regione (valori assoluti e valori percentuali)**

REGIONI	Valori assoluti		Valori percentuali	
	2000	2001	2000	2001
Piemonte	15.892	16.146	6,9	6,9
Valle d' Aosta	434	447	0,2	0,2
Lombardia	49.946	51.872	21,8	22,1
Trento	3.840	3.912	1,7	1,7
Veneto	19.725	20.717	8,6	8,8
Friuli-Venezia Giulia	5.800	5.827	2,5	2,5
Liguria	8.994	9.283	3,9	3,9
Emilia-Romagna	25.961	25.845	11,3	11,0
Toscana	18.246	18.949	8,0	8,1
Umbria	3.716	3.728	1,6	1,6
Marche	7.883	7.466	3,4	3,2
Lazio	28.772	29.920	12,6	12,7
Abruzzo	4.740	5.130	2,1	2,2
Molise	1.094	898	0,5	0,4
Campania	7.066	7.427	3,1	3,2
Puglia	5.883	6.516	2,6	2,8
Basilicata	1.148	822	0,5	0,3
Calabria	3.298	3.296	1,4	1,4
Sicilia	12.311	12.758	5,4	5,4
Sardegna	4.163	4.183	1,8	1,8
<b>ITALIA</b>	<b>228.912</b>	<b>235.142</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Prospetto 2.5 – Morti per regione (valori assoluti e valori percentuali)**

REGIONI	Valori assoluti		Valori percentuali	
	2000	2001	2000	2001
Piemonte	630	545	9,5	8,2
Valle d' Aosta	21	16	0,3	0,2
Lombardia	1.047	1.055	15,7	15,8
Trento	122	145	1,8	2,2
Veneto	714	684	10,7	10,2
Friuli-Venezia Giulia	190	207	2,9	3,1
Liguria	140	166	2,1	2,5
Emilia-Romagna	789	792	11,9	11,9
Toscana	428	463	6,4	6,9
Umbria	156	115	2,3	1,7
Marche	189	223	2,8	3,3
Lazio	663	681	10,0	10,2
Abruzzo	184	165	2,8	2,5
Molise	34	35	0,5	0,5
Campania	303	321	4,6	4,8
Puglia	374	362	5,6	5,4
Basilicata	60	46	0,9	0,7
Calabria	143	143	2,2	2,1
Sicilia	296	330	4,5	4,9
Sardegna	166	188	2,5	2,8
<b>ITALIA</b>	<b>6.649</b>	<b>6.682</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Prospetto 2.6 – Feriti per regione (valori assoluti e valori percentuali)**

REGIONI	Valori assoluti		Valori percentuali	
	2000	2001	2000	2001
Piemonte	23.025	23.942	7,2	7,2
Valle d' Aosta	633	618	0,2	0,2
Lombardia	70.233	72.840	21,8	21,8
Trento	5.100	5.328	1,6	1,6
Veneto	27.888	29.137	8,7	8,7
Friuli-Venezia Giulia	7.820	7.954	2,4	2,4
Liguria	12.004	12.449	3,7	3,7
Emilia-Romagna	36.290	36.162	11,3	10,8
Toscana	24.165	25.387	7,5	7,6
Umbria	5.346	5.437	1,7	1,6
Marche	11.019	10.977	3,4	3,3
Lazio	37.284	40.288	11,6	12,0
Abruzzo	6.833	7.730	2,1	2,3
Molise	1.506	1.377	0,5	0,4
Campania	11.224	11.789	3,5	3,5
Puglia	9.866	10.914	3,1	3,3
Basilicata	1.761	1.307	0,5	0,4
Calabria	5.347	5.659	1,7	1,7
Sicilia	18.296	19.156	5,7	5,7
Sardegna	5.963	6.228	1,9	1,9
<b>ITALIA</b>	<b>321.603</b>	<b>334.679</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

## 2.1 - La localizzazione

Il prospetto 2.7 riporta le informazioni secondo i diversi ambiti stradali in cui si è manifestata l'incidentalità. Le città si confermano i luoghi dove si riscontrano la maggior parte di incidenti, di morti e di feriti: nel 2001 si sono verificati 179.817 incidenti pari al 76,5 per cento del totale, 243.413 feriti e 3.096 morti pari, rispettivamente al 72,7 e al 46,3 per cento sul totale.

La sensibile differenza tra le percentuali riportate nel prospetto trova spiegazione nella minore pericolosità degli incidenti verificatisi nei centri urbani. Infatti, in città ogni 1000 sinistri muoiono mediamente 17,2 persone, mentre nelle autostrade tale quota sale a 53,3 ed a 68,6 nelle cosiddette *altre strade* (rappresentate dalla viabilità delle strade statali e quelle extraurbane). La ragione della sensibile differenza della pericolosità va imputata certamente al diverso ruolo della velocità dei veicoli: medio-bassa nelle città e molto elevata nelle autostrade e nelle *altre strade*.

L'indice di mortalità, calcolato come  $M/I \cdot 1.000$ , evidenzia che la minore gravità degli incidenti registrati sulle strade urbane, è dovuta in larga misura alla velocità più contenuta, conseguenza della congestione e del traffico elevato dei centri metropolitani, che, di fatto, crea le condizioni per limitare gli incidenti più pericolosi.

La configurazione degli spazi urbani assegnati alla circolazione non contribuisce ad agevolare il flusso del traffico: inoltre, le autovetture in sosta in doppia o tripla fila, i semafori, gli attraversamenti pedonali, gli incroci, ecc. ostacolano certamente il percorso rapido dei veicoli, mentre la ridotta velocità media aumenta la sicurezza dei veicoli e riduce la pericolosità dei sinistri. Tuttavia, si può osservare che, a causa dei tempi sempre più lunghi richiesti dagli spostamenti in città, molti automobilisti reagiscono alle soste forzate ed ai rallentamenti dovuti alla circolazione in modo patologico con forti accelerazioni nei tratti liberi provocando gravi incidenti.

**Prospetto 2.7 - L'incidentalità secondo l'ambito stradale - Anno 2001 (composizione percentuale)**

AMBITO STRADALE	Incidenti	Morti	Feriti
Strade urbane	76,5	46,3	72,7
Autostrade	5,8	10,9	7,2
Altre strade	17,7	42,7	20,0
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Prospetto 2.8 - L'incidentalità secondo l'ambito stradale – Anni 2000-2001**

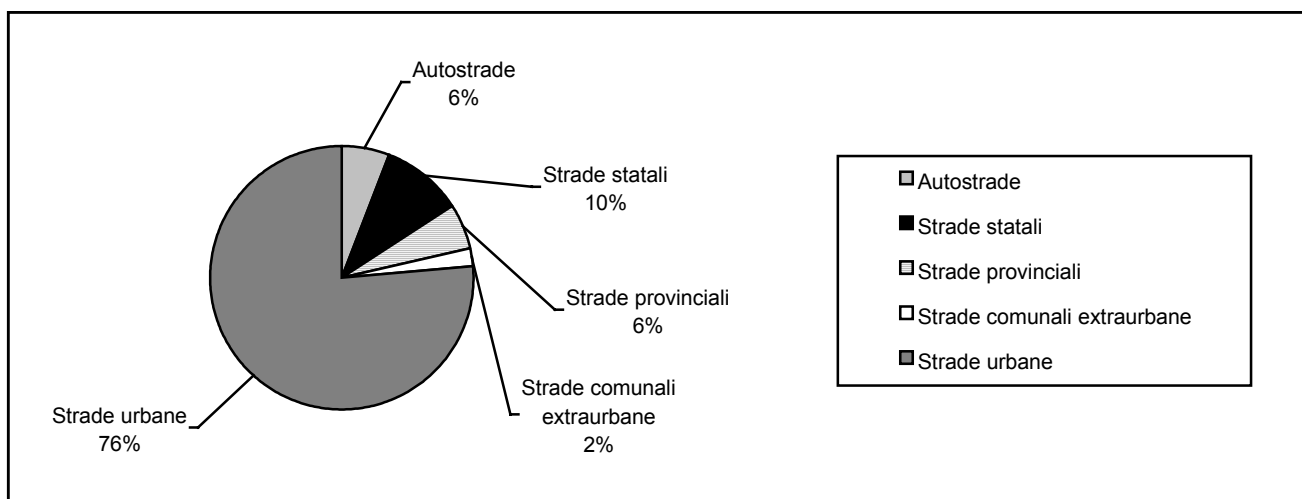
AMBITO STRADALE	Incidenti	Morti	Feriti	M/I*1.000	F/I*1.000
ANNO 2000					
Strade urbane	174.938	2.902	235.171	16,6	1344,3
Autostrade	13.396	750	22.542	56,0	1682,7
Altre strade	40.578	2.997	63.890	73,9	1574,5
<b>Totale</b>	<b>228.912</b>	<b>6.649</b>	<b>321.603</b>	<b>29,0</b>	<b>1404,9</b>
ANNO 2001					
Strade urbane	179.817	3.096	243.413	17,2	1.353,7
Autostrade	13.696	730	24.223	53,3	1.768,6
Altre strade	41.629	2.856	67.043	68,6	1.610,5
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>	<b>28,4</b>	<b>1.423,3</b>

**Prospetto 2.9 - Incidenti stradali, morti e indice di mortalità per tipologia di strada - Anno 2001**

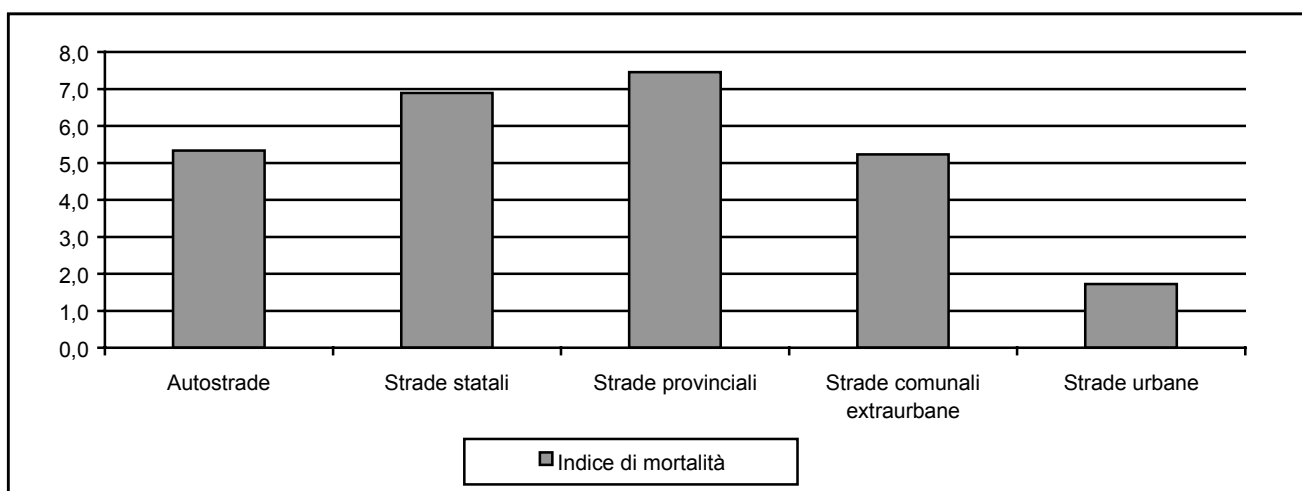
TIPOLOGIA DI STRADA	Incidenti		Morti		Indice di mortalità*100
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale	
Autostrade	13.696	5,8	730	10,9	5,3
Strade statali	23.454	10,0	1.616	24,2	6,9
Strade provinciali	13.009	5,5	970	14,5	7,5
Strade comunali extraurbane	5.166	2,2	270	4,0	5,2
Strade urbane	179.817	76,5	3.096	46,3	1,7
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>100,0</b>	<b>6.682</b>	<b>100,0</b>	<b>2,8</b>

Le strade provinciali risultano essere la tipologia di strada più pericolosa: l'indice di mortalità per 100 incidenti è pari al 7,5 per cento contro il 2,8 per cento della media nazionale (prospetto2.9).

**Grafico 2.4 - Incidenti per tipologia di strada – Anno 2001 (valori percentuali)**



**Grafico 2.5 – Indice di mortalità per tipologia di strada – Anno 2001 (M/I\*1.000)**



## 2.2 – Analisi temporale

Il prospetto 2.10 ci fornisce una rappresentazione della stagionalità del fenomeno. Il mese in cui si verifica il maggior numero di incidenti stradali è luglio (22.645 in valore assoluto). Se si rapportano gli incidenti mensili al numero di giorni di ciascun mese, il maggior numero di incidenti giornalieri si verifica nel mese di giugno (751 incidenti al giorno). Agosto e febbraio costituiscono, invece, i mesi con il più basso numero di incidenti giornalieri (576 incidenti al giorno). Il mese in cui si verifica il maggior numero di morti è luglio (680 in valore assoluto) e 21,9 in media giornaliera.

**Prospetto 2.10 - Numero e media giornaliera di incidenti stradali e morti - Anno 2001**

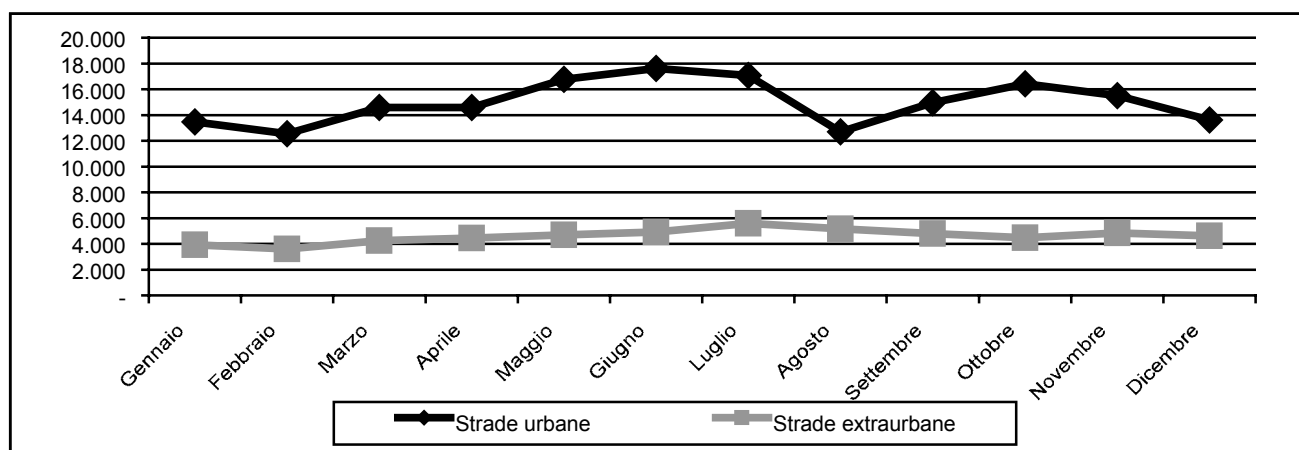
MESI	Incidenti		Morti	
	Numero	Media giornaliera	Numero	Media giornaliera
Gennaio	17.408	561,5	496	16,0
Febbraio	16.138	576,4	448	16,0
Marzo	18.820	607,1	528	17,0
Aprile	19.026	634,2	498	16,6
Maggio	21.464	692,4	548	17,7
Giugno	22.522	750,7	593	19,8
Luglio	22.645	730,5	680	21,9
Agosto	17.873	576,5	647	20,9
Settembre	19.753	658,4	594	19,8
Ottobre	20.905	674,4	554	17,9
Novembre	20.341	678,0	524	17,5
Dicembre	18.247	588,6	572	18,5
<b>Anno</b>	<b>235.142</b>	<b>644,2</b>	<b>6.682</b>	<b>18,3</b>

Se si esaminano separatamente il numero di incidenti stradali per strade urbane e per strade extraurbane, si può osservare che nelle città il maggior numero di incidenti si verifica nei mesi di maggio, giugno e luglio, mentre l'incidentalità crolla nel mese di febbraio e di agosto. Nelle aree extraurbane l'incidentalità è più elevata nei mesi di luglio e di agosto a causa dei grandi esodi estivi. Analogamente, per quanto riguarda i decessi dovuti ad incidente stradale, i massimi valori si raggiungono nei mesi estivi di giugno, luglio, agosto e settembre nelle città e sia nelle aree extraurbane (prospetto 2.11).

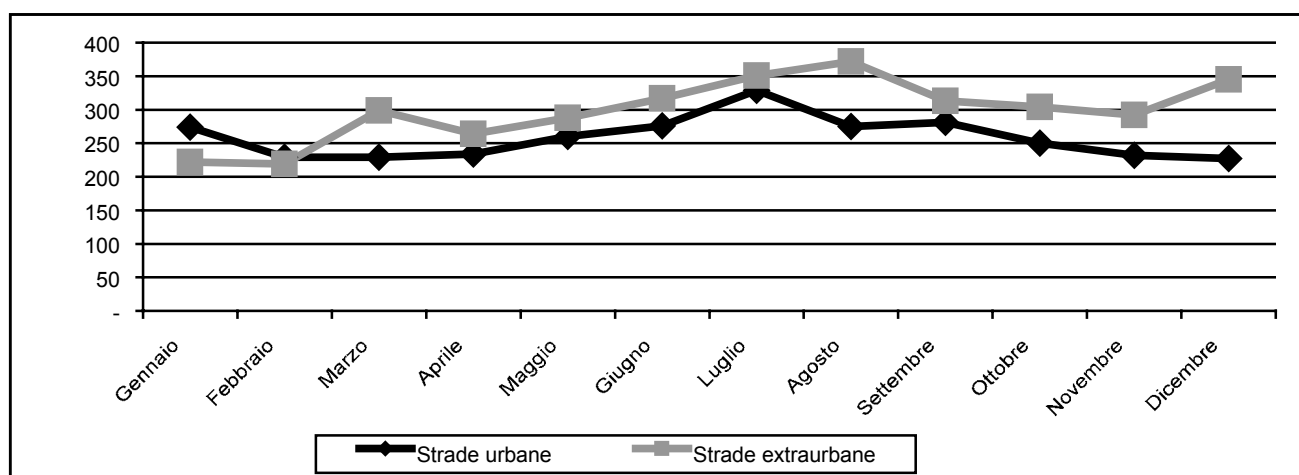
**Prospetto 2.11 - Incidenti stradali e morti per mese e per tipologia di strada - Anno 2001 (valori assoluti)**

MESE	Strade urbane		Strade extraurbane	
	Incidenti	Morti	Incidenti	Morti
Gennaio	13.474	274	3.934	222
Febbraio	12.545	229	3.593	219
Marzo	14.573	229	4.247	299
Aprile	14.580	234	4.446	264
Maggio	16.780	260	4.684	288
Giugno	17.604	276	4.918	317
Luglio	17.056	329	5.589	351
Agosto	12.699	275	5.174	372
Settembre	14.953	281	4.800	313
Ottobre	16.428	250	4.477	304
Novembre	15.499	232	4.842	292
Dicembre	13.626	227	4.621	345
<b>Anno</b>	<b>179.817</b>	<b>3.096</b>	<b>55.325</b>	<b>3.586</b>

**Grafico 2.6 – Incidenti sulle strade urbane ed extraurbane – Anno 2001 (Valori assoluti)**



**Grafico 2.7 – Morti sulle strade urbane ed extraurbane – Anno 2001 (Valori assoluti)**



Il giorno della settimana in cui si concentrano i valori massimi nel numero di morti e di feriti è il sabato (Prospetto 2.12) dove il numero di incidenti è pari a 34.939 (equivalenti al 14,9 per cento del totale), il numero dei morti è pari a 1.175 (17,6 per cento del totale) e i feriti corrispondono a 52.795 (15,8 per cento sul totale).

**Prospetto 2.12 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana – Anno 2001 (Dati assoluti e valori percentuali)**

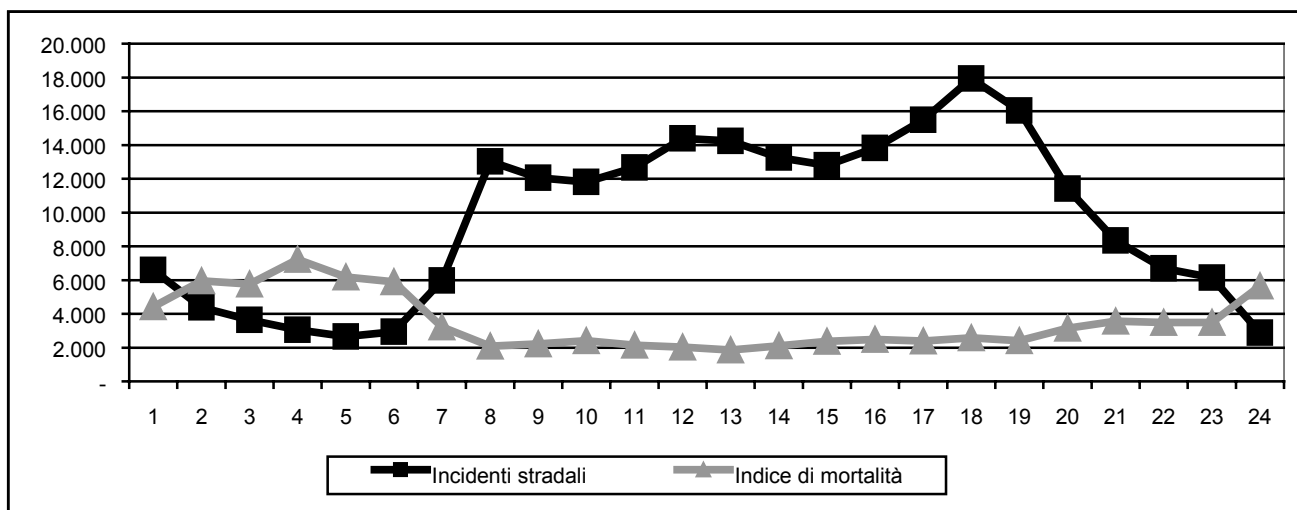
GIORNO DELLA SETTIMANA	Dati assoluti			Valori percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì	34.330	903	47.250	14,6	13,5	14,1
Martedì	33.435	811	45.179	14,2	12,1	13,5
Mercoledì	33.311	805	44.725	14,2	12,0	13,4
Giovedì	33.899	878	46.069	14,4	13,1	13,8
Venerdì	36.298	957	49.554	15,4	14,3	14,8
Sabato	34.939	1.175	52.795	14,9	17,6	15,8
Domenica	28.930	1.153	49.107	12,3	17,3	14,7
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Prospetto 2.13 – Incidenti, morti, feriti e indice di mortalità nei giorni festivi - Anno 2001**

GIORNO	Ricorrenza	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
1 gennaio	Capodanno	439	26	792	5,9
6 gennaio	Epifania	429	24	697	5,6
15 aprile	Pasqua	441	18	755	4,1
16 aprile	Lunedì dell'Angelo – Pasquetta	528	26	985	4,9
25 aprile	Anniversario della Liberazione	428	14	711	3,3
1 maggio	Festa del Lavoro	554	23	944	4,2
2 giugno	Anniversario della Repubblica	667	40	1.005	6,0
15 agosto	Assunzione – Ferragosto	392	19	618	4,8
1 novembre	Tutti i Santi	559	15	931	2,7
8 dicembre	Immacolata Concezione	532	27	808	5,1
25 dicembre	Natale	331	19	535	5,7
26 dicembre	Santo Stefano	368	16	639	4,3
<b>Totale festivi</b>		<b>5.668</b>	<b>267</b>	<b>9.420</b>	<b>4,7</b>

Il prospetto 2.13 riporta i dati relativi all'incidentalità nei giorni festivi (escluse le domeniche). E' interessante notare come l'indice di mortalità sia pari a 4,7 per cento contro la media nazionale pari al 2,8. Ciò dimostra la più elevata pericolosità degli incidenti avvenuti nei giorni di festa.

**Grafico 2.8 - Numero di incidenti stradali e indice di mortalità per ora del giorno – Anno 2001**



**Prospetto 2.14 - Incidenti, morti, feriti e indice di mortalità per 100.000 incidenti, per ora del giorno – Anno 2001**

ORA DEL GIORNO	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
1	6.606	292	11.115	4.420,2
2	4.380	261	7.554	5.958,9
3	3.641	210	6.167	5.767,6
4	3.044	220	5.028	7.227,3
5	2.655	164	4.241	6.177,0
6	2.936	173	4.299	5.892,4
7	5.973	193	8.100	3.231,2
8	13.018	271	17.181	2.081,7
9	12.064	267	15.761	2.213,2
10	11.801	285	15.579	2.415,0
11	12.664	271	16.890	2.139,9
12	14.393	291	19.388	2.021,8
13	14.246	264	19.401	1.853,2
14	13.251	279	18.299	2.105,5
15	12.795	302	17.964	2.360,3
16	13.828	344	19.640	2.487,7
17	15.496	371	21.780	2.394,2
18	17.935	461	25.191	2.570,4
19	16.035	386	22.573	2.407,2
20	11.413	359	16.442	3.145,5
21	8.344	297	12.506	3.559,4
22	6.699	234	10.575	3.493,1
23	6.147	214	9.900	3.481,4
24	2.889	163	4.907	5.642,1
Ora imprecisata	2.889	110	4.198	3.807,5
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>	<b>2.841,7</b>

Analizzando la distribuzione degli incidenti durante l'arco della giornata (grafico 2.8), si può osservare un primo picco intorno alle ore 8 del mattino, evidentemente legato all'elevata circolazione derivante dalla mobilità sistematica dovuta agli spostamenti casa-ufficio e casa-scuola; un secondo picco, si osserva intorno alle ore 12 in corrispondenza dell'uscita dalle scuole ed in relazione alla mobilità di alcune categorie (professionisti, commercianti, ecc.) che usufruiscono dell'orario spezzato; infine, il picco più elevato di incidentalità si registra intorno alle ore 18, quando si cumulano gli effetti dell'incremento della circolazione dovuto agli spostamenti dal luogo del lavoro verso l'abitazione con fattori psico-sociali quali lo stress da lavoro, la difficoltà di percezione visiva dovuta alla riduzione della luce naturale non ancora sostituita da quella artificiale.

Dal punto di vista della pericolosità, le ore in cui gli incidenti presentano il più elevato tasso di mortalità (numero di morti per 100.000 incidenti) sono proprio quelle in cui il numero di sinistri è più basso, durante la notte, tra le ore 24 e le sei del mattino.

*Le "stragi del sabato sera"*

In tutti i paesi europei l'incidentalità stradale costituisce la principale causa di morte per i giovani, come è evidenziato troppo spesso dalla cronaca che ha coniato il termine "stragi del sabato sera". Con questo termine si suole indicare l'alto numero di incidenti stradali verificatisi nella notte del sabato, o più precisamente nella mattina della domenica, spesso all'uscita delle discoteche, causati da giovani e giovanissimi.

La rilevazione dell'Istat non rileva le modalità di impiego del tempo del conducente nelle ore precedenti l'incidente; pertanto, non è possibile stabilire se il conducente coinvolto sia di ritorno da una discoteca, tuttavia, rileva i giorni della settimana e l'orario del sinistro.

E' possibile analizzare la distribuzione degli incidenti verificatisi nella fascia oraria compresa, tra le ore 22 del venerdì e le 6 del sabato (incidenti del venerdì notte) e tra le ore 22 del sabato e le 6 della domenica (incidenti del sabato notte).

Nel 2001 si sono verificati nella suddetta fascia oraria 17.713 incidenti con 909 morti e 31.093 feriti.

Rapportando i dati del venerdì e sabato notte sul totale dei dati complessivi della "notte" di tutta la settimana, si evince che gli incidenti del venerdì e sabato notte sono pari al 45,4 per cento del totale degli



incidenti notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e sabato notte rappresentano, rispettivamente, il 47,1 ed il 48,7 per cento. Si può affermare, quindi, che la notte del venerdì e del sabato è realmente più pericolosa rispetto alle altre notti del resto della settimana (prospetto 2.15).

**Prospetto 2.15 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana durante la notte (a) – Anno 2001 (dati assoluti e percentuali)**

GIORNI DELLA SETTIMANA	Dati assoluti			Dati percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	7.655	397	12.500	19,6	20,6	19,6
Sabato notte	10.058	512	18.593	25,8	26,5	29,1
<b>Totale venerdì e sabato notte</b>	<b>17.713</b>	<b>909</b>	<b>31.093</b>	<b>45,4</b>	<b>47,1</b>	<b>48,7</b>
<b>Totale notte nel complesso</b>	<b>38.997</b>	<b>1.931</b>	<b>63.786</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(a) Dalle ore 22 alle ore 6

**Prospetto 2.16 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana durante la notte sulle strade extraurbane(a) – Anno 2001 (dati assoluti e percentuali)**

GIORNI DELLA SETTIMANA	Dati assoluti			Dati percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	2.281	221	3.956	19,8	20,2	19,7
Sabato notte	3.145	290	6.381	27,3	26,5	31,8
<b>Totale venerdì e sabato notte</b>	<b>5.426</b>	<b>511</b>	<b>10.337</b>	<b>47,1</b>	<b>46,6</b>	<b>51,5</b>
<b>Totale notte in area extraurbana</b>	<b>11.514</b>	<b>1.096</b>	<b>20.072</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Prospetto 2.17 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana durante la notte sulle strade urbane(a) – Anno 2001 (dati assoluti e percentuali)**

GIORNI DELLA SETTIMANA	Dati assoluti			Dati percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Venerdì notte	5.374	176	8.544	19,6	21,1	19,5
Sabato notte	6.913	222	12.212	25,2	26,6	27,9
<b>Totale venerdì e sabato notte</b>	<b>12.287</b>	<b>398</b>	<b>20.756</b>	<b>44,7</b>	<b>47,7</b>	<b>47,5</b>
<b>Totale notte in area urbana</b>	<b>27.483</b>	<b>835</b>	<b>43.714</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

### 2.3 – Le circostanze presunte e la natura degli incidenti

Un'analisi di indubbio interesse riguarda le cosiddette circostanze di incidente desumibili dall'esame delle circostanze presunte rilevate dall'autorità pubblica (Polizia stradale, Carabinieri o Polizia municipale) intervenuta sul luogo dell'incidente. Nell'individuazione delle circostanze alle quali far risalire l'incidente l'autorità considera ovviamente tutti gli elementi di cui è a conoscenza al momento in cui si è verificato, indipendentemente dalle deduzioni che potranno emergere in seguito, in altra sede e per altri fini. In alcune situazioni, quindi, le cause presunte possono non corrispondere a quelle accertate in fasi successive.

Ogni singolo incidente è determinato da una molteplicità di fattori, ciascuno con una sua specifica importanza, ma tutti riconducibili al complesso "conducente-veicolo-strada", nonché alle sue variazioni nel breve periodo di tempo che precede l'incidente. Mentre sui due ultimi elementi si può intervenire con

accorgimenti tecnici, più o meno efficaci, l'elemento sul quale è più difficile intervenire è il fattore umano che resta certamente l'elemento fondamentale.

Gli interventi sul conducente possono essere vari: inserimento dell'educazione stradale nei corsi scolastici, maggiore selezione negli esami per la patente, spot sui media e campagne sull'educazione stradale. Essi richiedono, infatti, una conoscenza dei meccanismi psicologici e delle caratteristiche socio-demografiche (età, sesso, anzianità di patente, ecc.) dei conducenti e lo studio della relazione tra queste caratteristiche, la condotta di guida ed il rischio di incidente.

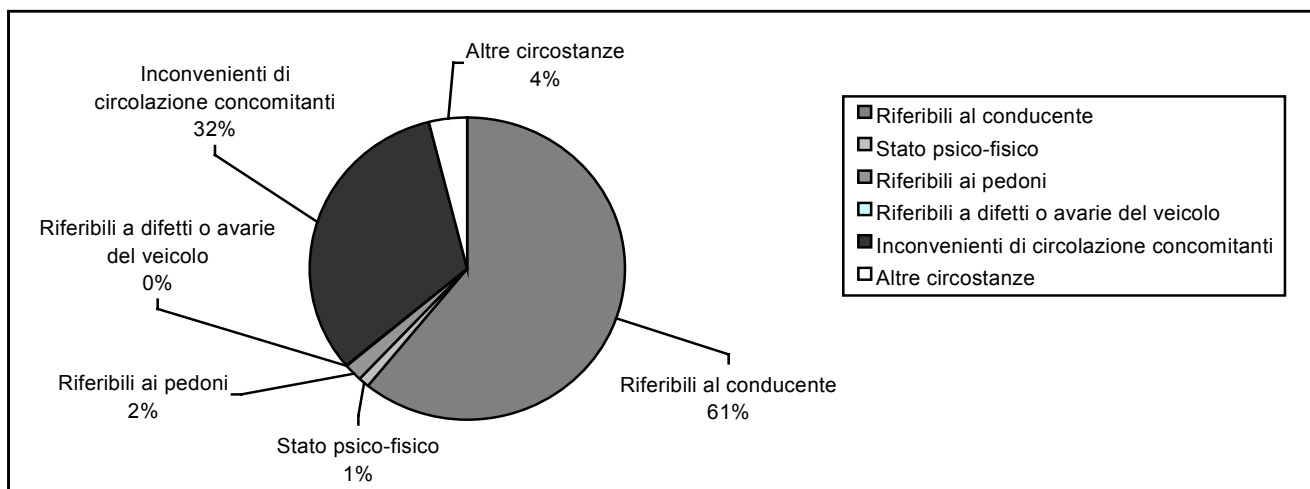
Nel 2001 le circostanze più frequenti risalgono agli errati comportamenti di guida del conducente (60,8 per cento) corrispondenti a 143.061 incidenti (prospetto 2.18). Nell'ambito di tali circostanze, la frequenza più elevata di incidenti è pari a 22.888 (pari al 9,7 per cento sul totale) e corrisponde alla *mancata distanza di sicurezza*, seguita dalla *guida distratta o andamento indeciso* (9,5 per cento) e *dall'eccesso di velocità* (8,7 per cento).

I comportamenti scorretti di guida del conducente determinano, anche in valore assoluto, il maggior numero di morti (46,8 per cento) e di feriti (61,7 per cento).

**Prospetto 2.18 - Incidenti, morti e feriti secondo le circostanze accertate o presunte – Anno 2001 (Valori assoluti e percentuali)**

CIRCOSTANZE	Valori assoluti			Valori percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
<b>Riferibili al conducente</b>	<b>143.061</b>	<b>3.129</b>	<b>206.376</b>	<b>60,8</b>	<b>46,8</b>	<b>61,7</b>
Mancata distanza di sicurezza	22.888	275	35.497	9,7	4,1	10,6
Guida distratta, andamento indeciso	22.362	609	31.483	9,5	9,1	9,4
Eccesso di velocità	20.438	952	32.285	8,7	14,2	9,6
Non dava la precedenza a destra	13.117	97	18.740	5,6	1,5	5,6
Non rispetto segnale della precedenza	13.027	117	18.408	5,5	1,8	5,5
Non rispetto dello stop	11.950	125	17.251	5,1	1,9	5,2
Manovrava per immettersi nel flusso della circolazione	5.203	57	6.494	2,2	0,9	1,9
Contromano	4.905	354	8.031	2,1	5,3	2,4
Svoltava a sinistra irregolarmente	4.524	54	6.108	1,9	0,8	1,8
Altre circostanze riferibili al conducente	24.647	489	32.079	10,5	7,3	9,6
<b>Stato psico-fisico</b>	<b>2.578</b>	<b>158</b>	<b>3.730</b>	<b>1,1</b>	<b>2,4</b>	<b>1,1</b>
Ebbrezza da alcool	1.690	46	2.591	0,7	0,7	0,8
Altre circostanze riferibili allo stato psico-fisico	888	112	1.139	0,4	1,7	0,3
<b>Riferibili ai pedoni</b>	<b>4.444</b>	<b>197</b>	<b>4.987</b>	<b>1,9</b>	<b>2,9</b>	<b>1,5</b>
Attraversamento irregolare della strada	2.681	111	3.025	1,1	1,7	0,9
Altre	1.763	86	1.962	0,7	1,3	0,6
<b>Riferibili a difetti o avarie del veicolo</b>	<b>310</b>	<b>14</b>	<b>507</b>	<b>0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,2</b>
Scoppio o eccessiva usura pneumatici	101	6	164	0,0	0,1	0,0
Rottura o insufficienza dei freni	126	3	221	0,1	0,0	0,1
Altre	83	5	122	0,0	0,1	0,0
<b>Inconvenienti di circolazione concomitanti</b>	<b>75.541</b>	<b>2941</b>	<b>108.038</b>	<b>32,1</b>	<b>44,0</b>	<b>32,3</b>
Circostanze imprecisate	34.900	1.554	48.511	14,8	23,3	14,5
Altre	40.461	1.387	59.527	17,3	20,8	17,8
<b>Altre circostanze</b>	<b>9.208</b>	<b>243</b>	<b>11.041</b>	<b>3,9</b>	<b>3,6</b>	<b>3,3</b>
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

**Grafico 2.9 – Incidenti stradali secondo le principali circostanze accertate o presunte – Anno 2001 (Valori percentuali)**



**Prospetto 2.19 – Indice di mortalità e di lesività secondo le circostanze accertate o presunte – Anno 2001**

CIRCOSTANZE	Indice di mortalità (a)	Indice di lesività (b)
<b>Riferibili al conducente</b>	<b>2,2</b>	<b>144,3</b>
Mancata distanza di sicurezza	1,2	155,1
Guida distratta, andamento indeciso	2,7	140,8
Eccesso di velocità	4,7	158,0
Non dava la precedenza a destra	0,7	142,9
Non rispetto segnale della precedenza	0,9	141,3
Non rispetto dello stop	1,0	144,4
Manovrava per immettersi nel flusso della circolazione	1,1	124,8
Contromano	7,2	163,7
Svoltava a sinistra irregolarmente	1,2	135,0
Altre circostanze riferibili al conducente	2,0	130,2
<b>Stato psico-fisico</b>	<b>6,1</b>	<b>144,7</b>
Ebbrezza da alcool	2,7	153,3
Altre circostanze riferibili allo stato psico-fisico	12,6	128,3
<b>Riferibili ai pedoni</b>	<b>4,4</b>	<b>112,2</b>
Attraversamento irregolare della strada	4,1	112,8
Altre	4,9	111,3
<b>Riferibili a difetti o avarie del veicolo</b>	<b>4,5</b>	<b>163,5</b>
Scoppio o eccessiva usura pneumatici	5,9	162,4
Rottura o insufficienza dei freni	2,4	175,4
Altre	6,0	147,0
<b>Inconvenienti di circolazione concomitanti</b>	<b>3,9</b>	<b>143,0</b>
Circostanze imprecisate	4,5	139,0
Altre	3,4	146,5
<b>Altre circostanze</b>	<b>2,6</b>	<b>119,9</b>
<b>Totale</b>	<b>2,8</b>	<b>142,3</b>

(a) Morti/Incidenti\*100

(b) Feriti/Incidenti\*100

Dalla lettura dei dati del prospetto 2.19, è possibile notare come gli incidenti a più alto rischio di morte siano quelli dovuti ad un anormale stato psico-fisico del conducente. Tali incidenti presentano, infatti, il tasso di mortalità più elevato: 6,1 per cento contro il 2,2 per cento relativo agli incidenti generati dagli errati

comportamenti di guida del conducente. Il tasso di lesività risulta, invece, massimo in corrispondenza di incidenti causati da veicoli con difetti o avarie. E' possibile trovare una spiegazione per l'elevato fattore di rischio degli incidenti causati da stato psico-fisico considerando che il conducente, perdendo quasi del tutto il controllo del veicolo, non riesce ad attenuare gli effetti dell'urto frenando o sterzando.

Analizzando più dettagliatamente il suddetto prospetto, risulta che alcune tipologie di incidenti, anche se meno frequenti, sono particolarmente pericolose. Infatti, l'indice di mortalità presenta il valore massimo nella guida contromano con 7,2 morti ogni 100 incidenti a cui segue l'eccesso di velocità e la guida distratta che determinano, rispettivamente, 4,7 e 2,7 morti ogni 100 incidenti.

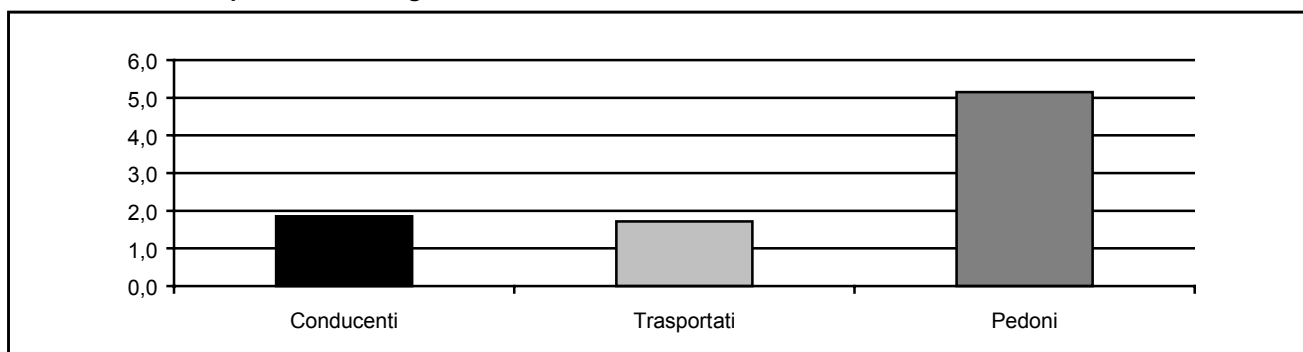
## 2.4 Gli utenti della strada

Nell'ambito della sicurezza stradale è fondamentale la conoscenza delle caratteristiche delle vittime al fine di adottare una positiva politica di prevenzione e per valutare l'efficacia dei provvedimenti assunti. Si possono considerare tre categorie di utenti della strada: conducenti, trasportati e pedoni.

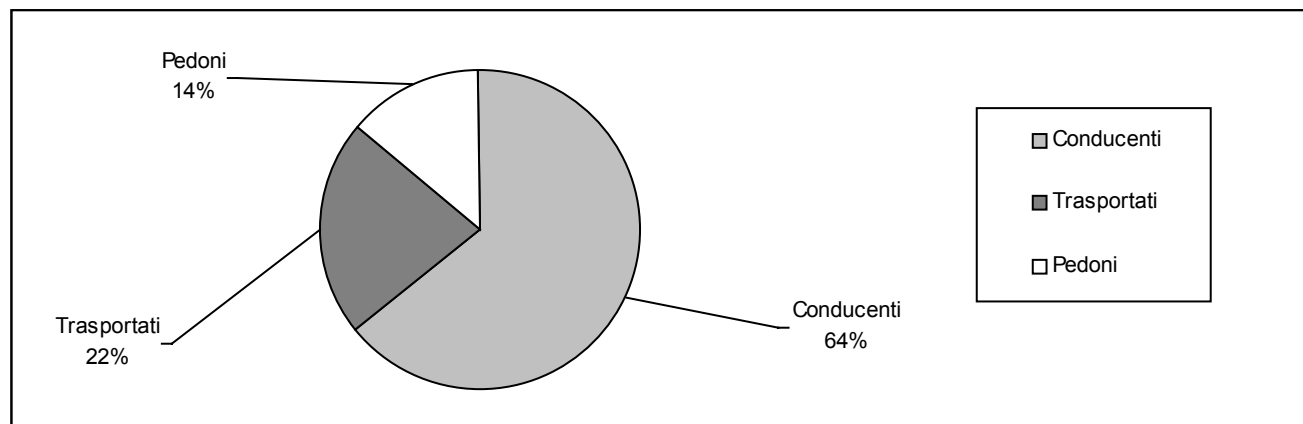
**Prospetto 2.20 - Morti e feriti per categoria di utente della strada - Anno 2001**

UTENTI DELLA STRADA	Morti		Feriti		Morti per 100 feriti
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale	
Conducenti	4.260	63,8	229.753	68,6	1,9
Trasportati	1.493	22,3	86.877	26,0	1,7
Pedoni	929	13,9	18.049	5,4	5,1
<b>Totale</b>	<b>6.682</b>	<b>100,0</b>	<b>334.679</b>	<b>100,0</b>	<b>2,0</b>

**Grafico 2.10 - Morti per 100 feriti negli utenti della strada – Anno 2001**



**Grafico 2.11 - Morti per utente della strada – Anno 2001 (valori percentuali)**



Il 63,8 per cento dei decessi ed il 68,6 per cento dei feriti a seguito di incidente stradale è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti, i passeggeri trasportati rappresentano il 22,3 per cento dei morti ed il 26,0 per cento dei feriti ed i pedoni, che sono l'elemento più debole, costituiscono solo il 5,4 per cento dei feriti ma ben il 13,9 per cento dei morti.

Le differenze tra i livelli di rischio per le diverse categorie di utenti emergono più chiaramente dal rapporto tra numero di morti e di feriti: nel 2001 ogni 100 conducenti feriti si sono registrati circa 2 morti, questo rapporto si riduce a 1,7 per i trasportati, ma sale a 5,1 per i pedoni.

**Prospetto 2.21 - Pedoni morti per classe di età - Anno 2001 (valori assoluti e percentuali)**

CLASSE DI ETA'	Morti	
	Valori assoluti	Valori percentuali
Inferiore 18 anni	73	7,9
Da 18 a 24	36	3,9
Da 25 a 29	33	3,6
Da 30 a 44	109	11,7
Da 45 a 54	78	8,4
Da 55 a 64	86	9,3
Da 65 ed oltre	427	46,0
Imprecisata	87	9,4
<b>Totale</b>	<b>929</b>	<b>100,0</b>

Come già osservato il pedone è certamente l'entità più debole fra le persone coinvolte; dal prospetto 2.21 emerge che il rischio di infortunio causato da investimento stradale è particolarmente elevato per la popolazione anziana; infatti, tra i pedoni deceduti gli ultra sessantacinquenni costituiscono il valore massimo e sono pari a 427, corrispondenti al 46,0 per cento sul totale.

**Prospetto 2.22 – Persone infortunate per sesso e classe di età – Anno 2001**

CLASSE DI ETA'	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	29	21	50	1.513	1.348	2.861
6 - 9	20	12	32	1.515	1.228	2.743
10 - 14	53	29	82	3.935	2.602	6.537
15 - 17	137	46	183	11.059	5.351	16.410
18 - 20	326	88	414	18.294	9.585	27.879
21 - 24	495	132	627	26.041	14.032	40.073
25 - 29	594	140	734	33.162	17.297	50.459
30 - 44	1.203	336	1.539	60.419	32.515	92.934
45 - 54	498	155	653	20.207	12.433	32.640
55 - 59	182	72	254	6.897	4.463	11.360
60 - 64	253	91	344	6.449	4.195	10.644
65 ed oltre	908	369	1.277	14.924	9.546	24.470
Imprecisata	320	173	493	8.732	6.937	15.669
<b>Totale</b>	<b>5.018</b>	<b>1.664</b>	<b>6.682</b>	<b>213.147</b>	<b>121.532</b>	<b>334.679</b>

Il processo di invecchiamento, che ovviamente si manifesta in modo diverso da individuo a individuo, comporta spesso una riduzione della capacità uditiva, visiva, motoria e psicomotoria che rende questa classe di individui più soggetta delle altre ad essere coinvolta in incidenti stradali. Inoltre, le persone anziane, a causa della loro minor resistenza fisica, una volta subito un trauma sono più soggette al decesso che non le classi più giovani; ciò spiega perché molto spesso gli incidenti in cui sono coinvolti gli anziani risultano più gravi.

La presenza di persone anziane coinvolte in incidenti stradali è andata crescendo nell'ultimo decennio per effetto del loro maggior peso sulla popolazione e dell'allungamento del periodo di partecipazione alla vita attiva.

Il prospetto 2.22 conferma che la fascia più colpita dalle conseguenze degli incidenti stradali è quella tra i 30 e i 44 anni, con 1.539 morti e 92.934 feriti.



### 3 - Nota metodologica

#### 3.1 - La rilevazione sugli incidenti stradali

L'informazione statistica sull'incidentalità è raccolta dall'Istat mediante una rilevazione totale a cadenza mensile di tutti gli incidenti stradali verificatisi sull'intero territorio nazionale che hanno causato lesioni alle persone (morti o feriti). A tale indagine collabora attivamente l'ACI.

L'attuale base informativa della rilevazione è stata progettata per offrire, agli utilizzatori prevalentemente pubblici, un insieme articolato di dati sulla sinistrosità.

La suddetta rilevazione è il frutto di un'azione congiunta e complessa tra una molteplicità di Enti: l'Istat, l'ACI, il Ministero dell'Interno, la Polizia Stradale, i Carabinieri, la Polizia Municipale, gli Uffici di Statistica dei comuni capoluoghi di provincia e gli Uffici di Statistica di alcune province che hanno sottoscritto una convenzione con l'Istat finalizzata alla raccolta, al controllo, alla registrazione su supporto informatico e al successivo invio all'Istituto dei dati informatizzati.

La rilevazione avviene tramite la compilazione del modello Istat CTT/INC denominato "Incidenti stradali" da parte dall'autorità che è intervenuta sul luogo (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Municipale) per ogni incidente stradale in cui è coinvolto un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone.

Il modello statistico, se compilato in modo corretto in ogni sua parte, contiene tutte le informazioni necessarie all'identificazione della localizzazione e della dinamica dell'incidente: data e luogo del sinistro, l'organismo pubblico di rilevazione, l'area o localizzazione dell'incidente (se nel centro urbano o fuori dell'abitato), la dinamica del sinistro, il tipo di veicoli coinvolti, le circostanze che hanno dato origine all'incidente e le conseguenze alle persone e ai veicoli.

Per quanto riguarda i decessi, a partire dal 1° gennaio 1999 l'Istat ha esteso da sette a trenta giorni il periodo di tempo necessario alla contabilizzazione del numero dei decessi degli incidenti stradali.

L'aggiornamento sulla situazione sanitaria del ferito rappresenta una fase molto impegnativa per le autorità pubbliche che debbono stabilire un contatto con le istituzioni sanitarie (pubbliche o private) per essere informate sulle condizioni del ferito, del suo eventuale trasferimento a diversa struttura e dell'eventuale decesso. Se questa comunicazione non avviene si genera una sottostima dei decessi.

Questa è la ragione principale per la quale il numero dei morti rilevati in questo contesto risulta generalmente minore di quello prodotto dalle statistiche sulle cause di morte. Nel 1999, ultimo anno per il quale sono disponibili i dati sanitari definitivi, questa divergenza è pari al 18,0 per cento.

#### Prospetto 3.1 - Confronto fra il numero dei morti rilevati dalla statistica degli incidenti stradali e da quella delle cause di morte - Anni 1991-1999

ANNI	Morti registrati nella statistica		
	Verbalizzazione stradale	Cause di morte	Differenza percentuale
1991	7.498	9.609	28,2
1992	7.434	9.645	29,7
1993	6.645	8.434	26,9
1994	6.226	8.379	34,6
1995	6.512	8.054	23,7
1996	6.193	7.566	22,2
1997	6.226	7.811	25,5
1998	6.342	8.092	27,6
1999	6.662	7.829	17,5

### *Il campo di osservazione, l'unità di rilevazione e le principali definizioni*

Il campo di osservazione è costituito dall'insieme degli incidenti stradali verbalizzati da un'autorità di polizia, verificatisi sul territorio nazionale nell'arco di un anno solare, che hanno causato lesioni alle persone (morti o feriti).

In particolare, rientrano nel campo di osservazione tutti gli incidenti stradali verificatisi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a persone. Sono esclusi, pertanto, dalla rilevazione i sinistri da cui non sono derivate lesioni alle persone, quelli che non si sono verificati nelle aree pubbliche di circolazione, cioè, in quelle aree come cortili, stazioni di servizio, depositi di mezzi di trasporto, strade ferrate riservate esclusivamente per il trasporto tranviario o ferroviario, ecc. e i sinistri in cui non risultano coinvolti veicoli.

L'unità di rilevazione è il singolo incidente stradale.

La rilevazione è riferita al momento in cui l'incidente si è verificato. E' con riguardo a tale momento, quindi, che di ciascuna unità vengono considerati i caratteri e le modalità, le cause o le circostanze determinanti, le conseguenze sia per le persone che per le cose.

Di seguito si riportano le principali definizioni utilizzate nell'indagine:

- **incidenti stradali:** risultano quelli che si verificano in una strada aperta alla circolazione pubblica, in seguito ai quali una o più persone sono rimaste ferite o uccise e nei quali almeno un veicolo è rimasto implicato.

Prima del 1991 l'Istat rilevava tutti gli incidenti stradali, anche quelli che non necessariamente comportavano lesioni alle persone ma solo danno alle cose. La definizione attuale di incidente stradale dà luogo ad un concetto più interessante sotto il profilo dell'analisi, poiché restringendo il campo di osservazione ai soli incidenti che causano danno alle persone si ottiene una lettura più corretta e mirata dei sinistri più gravi; inoltre, permette di effettuare confronti internazionali.

- **morti:** le persone decedute sul colpo (entro le 24 ore) o quelle decedute dal 2° al *trentesimo* giorno, a partire da quello dell'incidente compreso.

Tale definizione, anch'essa conforme alle norme internazionali, si applica agli incidenti stradali verificatisi a partire dal 1° gennaio 1999. Prima di tale data il periodo di tempo necessario per determinare il numero dei decessi era pari a *sette* giorni dal momento dell'incidente.

- **feriti:** le persone che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente.

Data la difficoltà di definire criteri obiettivi sul livello di gravità delle lesioni subite, non si distingue tra feriti gravi o leggeri.

### *I modelli di rilevazione, i flussi e i soggetti coinvolti*

La rilevazione, come accennato già sopra, viene effettuata mediante autocompilazione del questionario cartaceo o informatizzato (modello Istat CTT/INC).

Gli organi rilevatori (Polizia Stradale, Carabinieri e Polizia Municipale), a seconda del proprio grado di informatizzazione, trasmettono i dati elementari all'Istat inviando i modelli compilati o i file già registrati su supporto magnetico (floppy disk o e-mail).

La qualità del dato statistico prodotto è fortemente legata al livello di collaborazione dei rispondenti.

La rilevazione è eseguita con la collaborazione della Polizia Stradale, i Carabinieri e la Polizia Municipale preposti al controllo della circolazione e alla disciplina del traffico.

In particolare, la rilevazione viene effettuata tramite la compilazione del modello di rilevazione da parte dell'autorità che è intervenuta sul luogo del sinistro in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete viaria. Tutti i modelli di rilevazione contenenti i dati elementari relativi agli incidenti stradali vengono inviati all'Istat che provvede al loro controllo, all'elaborazione, all'analisi e alla diffusione delle statistiche prodotte.



### Principali caratteri rilevati

- Data e località dell'incidente
- Organo di rilevazione
- Localizzazione dell'incidente: fuori dalla zona abitata o nell'abitato
- Tipo di strada
- Pavimentazione
- Fondo stradale
- Segnaletica
- Condizioni meteorologiche
- Natura dell'incidente (scontro, fuoriuscita, investimento.....)
- Tipo di veicoli coinvolti
- Circostanze dell'incidente
- Conseguenze dell'incidente alle persone e ai veicoli

### Diagramma di trasmissione dei dati elementari (modelli Istat CTT/INC)

I dati, come accennato in precedenza, sono trasmessi all'Istat per via telematica dal Ministero dell'Interno (incidenti rilevati dalla Polizia Stradale) e dai principali comuni e per via cartacea dai Carabinieri e dai piccoli e medi comuni.

I risultati dell'indagine vengono pubblicati regolarmente dal 1952. L'indagine è stata più volte ristrutturata, l'ultima volta nel 1991.

Recentemente l'Istat sta valorizzando forme di collaborazione a livello locale che consentono agli operatori provinciali di collaborare alla fase di rilevazione.

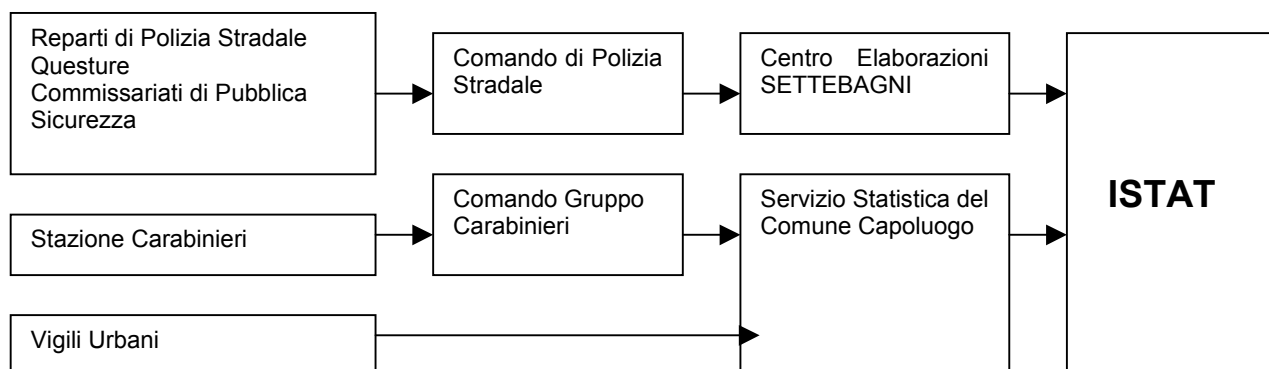
Questo indirizzo contribuisce anche alla promozione di osservatori informativi di natura statistica in grado di supportare la programmazione e la pianificazione degli interventi e degli investimenti dell'ente locale in tema di incidentalità e sicurezza stradale. Questa forma di collaborazione si è per ora sviluppata per le province di Milano, Mantova, Bolzano, Modena, Bologna, Ferrara, Torino, Forlì-Cesena e Lecce.

E' operativo un Gruppo di lavoro definito all'interno di un *accordo quadro di collaborazione* istituito fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Ispettorato della circolazione e traffico), l'Istituto Superiore di Sanità, l'Automobile Club d'Italia e l'Istituto Nazionale di Statistica finalizzato alla predisposizione di studi e ricerche per il miglioramento dell'informazione statistica nel settore dell'incidentalità stradale.

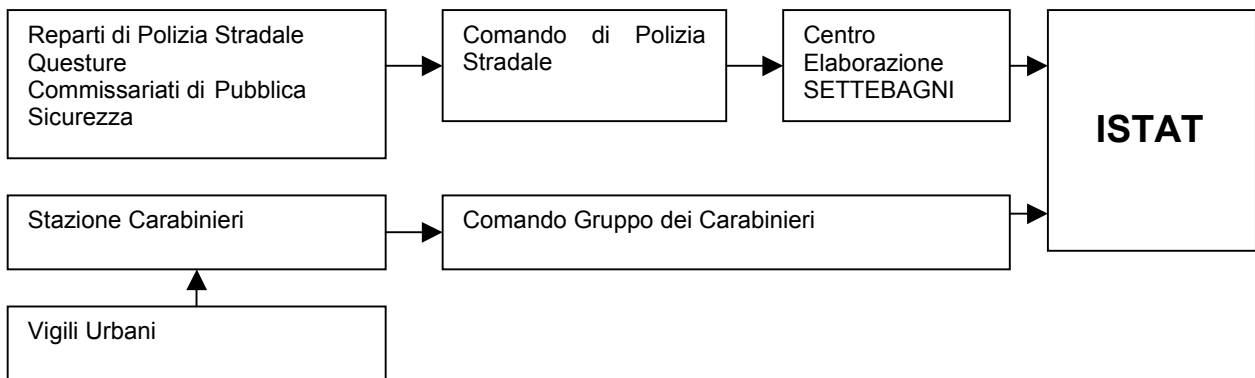
In sintesi, il diagramma di trasmissione dei dati elementari all'Istat è strutturato come segue::

#### A - Acquisizione dati elementari standard (dato cartaceo):

- Comune capoluogo di Provincia



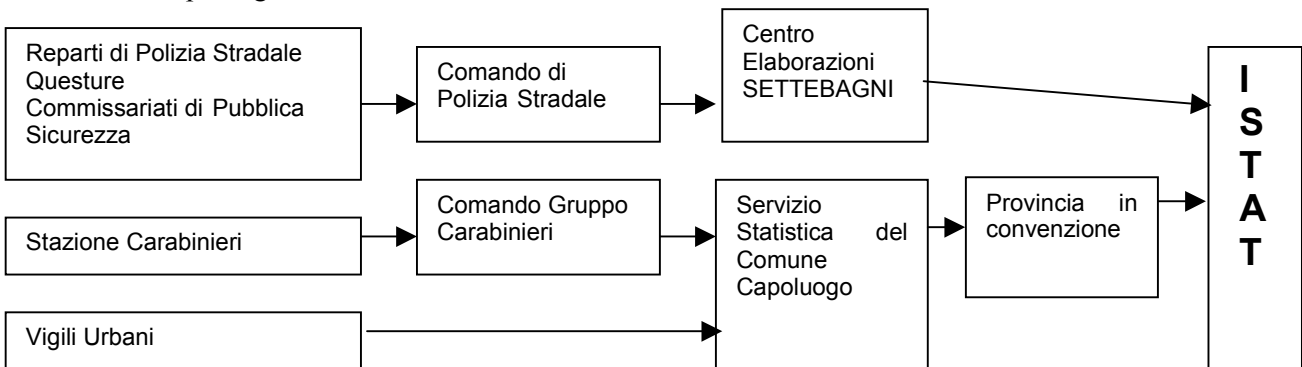
- Altri Comuni della Provincia



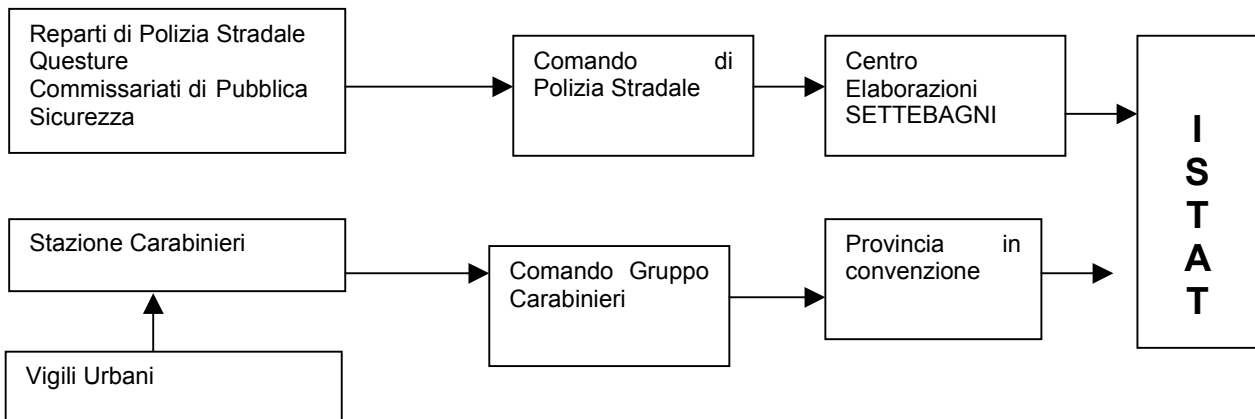
Nel caso in cui le informazioni dell'incidentalità stradale vengano previamente registrate su supporto informatico, gli organi rilevatori possono inviare direttamente il file all'Istat all'indirizzo di posta elettronica: [incstrad@istat.it](mailto:incstrad@istat.it)

*B - Acquisizione dati elementari per le Province in convenzione e per l'ASTAT di Bolzano (trasmissione informatizzata dei dati):*

- Comune capoluogo di Provincia



- Altri Comuni della Provincia



### *I principali indicatori dell'incidentalità stradale*

La lettura dei dati assoluti sul numero di incidenti verificatisi sull'intera rete stradale italiana o su un particolare tratto di questa fornisce un'informazione parziale che occorre valorizzare per meglio interpretare il fenomeno incidentalità.

E' evidente che il numero assoluto di incidenti stradali tende ad aumentare man mano che aumenta il volume di circolazione in termini di veicoli, cioè la quantità di chilometri complessivamente percorsi dai veicoli in Italia.

Occorre quindi ricondurre il ragionamento su un piano più squisitamente statistico e dunque sul metodo di lettura dei dati per rendere comprensibile l'interpretazione del quadro statistico sull'incidentalità.

Per un'analisi approfondita dell'incidentalità sarebbe utile disporre di un indicatore di frequenza dei sinistri calcolato come rapporto tra il numero di incidenti ed il volume di circolazione, ottenuto come prodotto dei veicoli circolanti per la percorrenza media chilometrica nell'anno.

Tuttavia, il secondo elemento è disponibile solo per le autostrade a pagamento ed è stimabile solo con un basso livello di approssimazione a livello nazionale; la sua disponibilità per aree più limitate richiederebbe la costruzione di sistemi di monitoraggio del volume di traffico nei tratti di strada più significativi, giornalmente e nelle diverse ore della giornata. In mancanza di rilevazioni sistematiche sul volume di circolazione si ricorre a stime basate sul numero di veicoli circolanti e sul consumo di carburante che comunque non tengono conto dei veicoli appartenenti a non residenti, dei percorsi e dei rifornimenti di benzina effettuati fuori del comune residenziale.

La non disponibilità di questi indicatori non permette un corretto confronto del livello di incidentalità tra le diverse tipologie di strade ed una corretta identificazione dei "black spot" (punti dove si è verificato un numero particolarmente elevato di sinistri).

I dati disponibili dalla rilevazione Istat-ACI consentono di calcolare, con riferimento alle diverse forme di sinistrosità, il numero di incidenti, morti e feriti. Con tali elementi si possono costruire alcuni rapporti utili all'interpretazione:

- il rapporto di mortalità stradale **RM**:

$$\mathbf{RM} = \left( \frac{\mathbf{M}}{\mathbf{I}} \right) 1000$$

Tale rapporto contiene al numeratore il numero (**M**) dei decessi come conseguenza degli incidenti e al denominatore il numero (**I**) dei sinistri. Il parametro **RM** esprime, quindi, il numero medio di decessi verificatisi in un determinato anno per ogni 1.000 incidenti.

Questo rapporto di mortalità può essere ulteriormente affinato operando, anziché su tutti gli incidenti verificatisi sulle strade italiane ed i corrispondenti decessi, su particolari sottoinsiemi dell'incidentalità (ambienti stradali, forme di sinistrosità secondo le circostanze che le hanno determinate, tipi di veicoli coinvolti, ecc.).

Il rapporto di mortalità stradale **RM** riferito ad un certo anno, misurando il numero medio di morti per incidente, può essere considerato come un indicatore di gravità (o di pericolosità) dei sinistri, tanto maggiore quanto più esso è elevato.

Prescelta una determinata tipologia di incidenti, se si confronta il rapporto **RM** di un anno con quello, ad esempio, dell'anno precedente si misura l'incremento (o il decremento) nel tempo dei decessi per ogni 1000 incidenti e, dunque, si confrontano gli andamenti della gravità media dei sinistri (in termini di morti) nei vari anni.

- Il rapporto di lesività stradale **RF** :

$$\mathbf{RF} = \left( \frac{\mathbf{F}}{\mathbf{I}} \right) 1000$$

**RF** esprime il "rapporto di lesività" stradale per ogni 1000 incidenti ed **F** il numero dei feriti. Anche in questo caso, **RF** può essere considerato un indicatore di gravità (o di pericolosità) di incidenti, seppure limitato ai soggetti che, coinvolti in incidenti, non ne sono stati vittime.

- *Altri parametri*

Finora ci si è riferiti al concetto di *pericolosità media* riguardante il sinistro. Se il riferimento è posto sulla persona, in quanto soggetto passivo ed attivo dell'incidentalità, possono costruirsi *altri indicatori di pericolosità* degli incidenti, come **RP** dato dal rapporto tra il numero dei morti e il numero degli infortunati:

$$RP = \left( \frac{M}{M+F} \right) 1000$$

dove **(M+F)** rappresenta la quantità di morti e feriti e dunque l'entità delle persone infortunate nell'incidente. La quantità **RP** esprime un indicatore di pericolosità, più fine rispetto ad **RM**, in quanto, a parità di soggetti coinvolti in sinistri, cresce al crescere del numero **M** di morti e dunque dell'esito letale della forma di sinistro considerata.

- *Il volume di circolazione*

Gli incidenti stradali si verificano in quanto i veicoli merci o passeggeri sono coinvolti in problemi di circolazione. Di conseguenza conviene introdurre, per una comprensione più approfondita delle dinamiche dell'incidentalità, un indicatore del volume di circolazione. Si può allora calcolare il parametro **R** che rapporta il numero **V** di veicoli coinvolti negli incidenti al numero complessivo dei veicoli in circolazione **C**:

$$R = \left( \frac{V}{C} \right)$$

Il rapporto **R** definisce una quantità che informa sul numero dei veicoli che rimangono coinvolti in sinistri per ogni unità di veicoli in circolazione. Si rileva, per inciso, che il numero **C** di veicoli in circolazione rappresenta anche la quantità di veicoli che, in quanto potenzialmente in grado di circolare, può generare o subire un incidente (esposizione al rischio di incidente).

Il rapporto **R** è tuttavia un parametro *grezzo*, nel senso che esso non rappresenta correttamente l'esposizione al rischio di incidente per un veicolo. Un veicolo, infatti, pur essendo immesso nella circolazione stradale può esser tenuto fermo per diverse ragioni o comunque può circolare in misura ridotta. E dunque, per valutare l'esposizione al rischio *effettiva*, occorre misurare le reali percorrenze chilometriche effettuate dai veicoli.

Per costruire un rapporto di sinistrosità più fine conviene allora considerare le percorrenze chilometriche svolte sia dei veicoli coinvolti in incidenti (date dal prodotto fra **V** e le rispettive percorrenze **v** chilometriche medie dei veicoli coinvolti) suddivise per le percorrenze chilometriche complessive dei veicoli in circolazione (date dal prodotto fra **C** e le percorrenze medie **c** di tutti i veicoli in circolazione).

Si può allora costruire il rapporto **R'**

$$R' = \left( \frac{V_{\text{coin}}}{C_{\text{circ}}} \right) \left( \frac{v_{\text{coin}}}{c_{\text{circ}}} \right)$$

il quale approssima più correttamente di **R** la probabilità per un veicolo di essere coinvolto in incidente.

### **3.2 - La rete stradale**

I dati sulla rete stradale riguardano l'intera viabilità percorsa dai veicoli ad eccezione delle strade di bonifica, consorziali, vicinali e mulattiere. Essi sono elaborati annualmente dall'Istat che promuove la raccolta delle informazioni sulle strade statali, sulle strade provinciali e sulle autostrade fornite rispettivamente dall'ANAS, dal Ministero dei Lavori Pubblici e dall'AISCAT.

### **3.3 - Il parco veicolare**

La *consistenza (o parco)* dei veicoli secondo la provincia di residenza del proprietario e la categoria (autovetture, autocarri, autobus, trattrici, motrici, motoveicoli, ecc) è determinata in base alle risultanze del Pubblico Registro Automobilistico, conteggiando i veicoli iscritti e non radiati, a meno di quelli che risultano confiscati o per i quali è stata annotata la perdita di possesso.

### **3.4 - I veicoli “nuovi di fabbrica” iscritti al Pubblico Registro Automobilistico**

I dati sui veicoli nuovi di fabbrica, presentati per provincia e per categoria, riguardano le prime iscrizioni effettuate al PRA nel corso dell'anno e sono forniti dall'ACI. I veicoli immatricolati in Italia devono, infatti, essere iscritti al PRA entro sessanta giorni dalla data di immatricolazione, su richiesta dell'interessato. Vi sono, tuttavia, alcuni veicoli, che pur essendo in circolazione, non devono espletare questa formalità in quanto iscritti in altri Registri: ad esempio, Ministero della Difesa, Ministero dell'Interno, Ministero degli Esteri, Croce Rossa Internazionale. Tuttavia, è ragionevole credere che il numero di questi veicoli non sia tale da modificare sensibilmente le caratteristiche del parco nel suo complesso.

### **3.5 - Le contravvenzioni elevate dalla Polizia Stradale**

La Polizia Stradale fornisce le informazioni sul numero di conducenti che hanno commesso infrazioni alle norme sulla circolazione stradale. Si tratta di un'elaborazione annuale condotta dall'Istat. Le principali caratteristiche rilevate si riferiscono al tipo di violazione commessa al Codice della Strada, alla categoria del veicolo, alla localizzazione e alla classe di età.



# Appendice A

## Analisi sulla qualità dei dati

### 1. L'analisi quantitativa

L'analisi quantitativa del fenomeno dell'incidentalità stradale, come già sottolineato negli ultimi anni, ha evidenziato come nel Paese vi siano situazioni di incompletezza dell'informazione, dovuta al mancato invio, da parte degli organi rilevatori, dei modelli statistici di incidente stradale.

Al di là dei motivi che stanno alla base di ciò, l'Istat e l'ACI, hanno avviato un programma di monitoraggio della rilevazione con l'intento di attuare ogni possibile iniziativa volta al recupero sistematico dell'informazione ritenuta mancante.

Tale programma, avviato nell'anno 2002, inizialmente con particolare riguardo ai comuni capoluogo di provincia, ha avuto i primi risultati con riferimento alla rilevazione 2001.

Come appare evidente dalla serie storica dei dati riguardanti i diversi aspetti dell'incidentalità, il fenomeno ha subito, a livello nazionale un incremento del 10,6 per cento nel numero degli eventi e del 4,3 per cento nel numero dei decessi. Non si tratta di un incremento strutturale del fenomeno in tale misura, poiché l'incremento totale va depurato della parte che attiene al recupero di informazione.

Sulla base dei dati rilevati e delle azioni di monitoraggio effettuate, è stata condotta un'analisi volta a stimare quanta parte dell'incremento sia imputabile a fattori strutturali e quanta parte, invece, dipenda dalle azioni di recupero condotte.

Il test statistico *t di Student* condotto sulle percentuali di aumento riscontrate nei comuni sottoposti ad azioni di sollecito e in quelli in cui non è stata intrapresa alcuna iniziativa, ha confermato che i due gruppi appartengono a popolazioni statisticamente non omogenee.

La stima è stata fatta a livello nazionale - sul totale degli incidenti e distintamente per gli eventi accaduti fuori e dentro i centri abitati - ed a livello di macroregione.

L'incremento del numero di incidenti risulta dovuto per l'89 per cento a recupero di informazione e si è verificato soprattutto all'interno dei centri abitati.

#### Prospetto 1 - Analisi della variazione percentuale del numero di incidenti

VARIAZIONI	Incidenti nel complesso	Incidenti nell'abitato
Aumento strutturale	1,18	4,45
Recupero informazione	9,38	19,01
<b>Totale</b>	<b>10,57</b>	<b>23,45</b>

La situazione appare poi diversa a seconda della ripartizione geografica, soprattutto a causa del numero e del peso relativo dei comuni che in ciascuna ripartizione sono stati posti sotto osservazione. Emerge tuttavia che anche l'aumento strutturale del fenomeno assume valori percentuali diversi ancorché contenuti, probabilmente dipendenti dalle eventuali politiche di sicurezza stradale messe in atto dalle Amministrazioni.

#### Prospetto 2 - Analisi della variazione percentuale del numero di incidenti per area geografica

RIPARTIZIONE TERRITORIALE	Aumento strutturale	Recupero di informazione
Nord - Ovest	1,29	4,15
Nord - Est	0,65	2,75
Centro	1,48	29,60
Sud	1,62	2,84
Isole	2,45	3,28
<b>Totale</b>	<b>1,18</b>	<b>9,38</b>

## 2. Con.cor.d. e l'analisi della qualità

L'analisi delle mancate risposte parziali certe e delle mancate risposte potenziali si compie su gran parte delle sezioni del modello di rilevazione, sostituendo la procedura interattiva per la revisione dei dati con un sistema automatizzato. Lo scopo è garantire un controllo il più possibile completo che favorisca una corretta interpretazione delle caratteristiche strutturali dell'incidentalità. Le parti del modello di rilevazione non incluse nel processo di correzione automatizzato sono analizzate con diverso criterio in quanto non affette da errori sistematici.

Al termine della fase di controllo è possibile conoscere la frequenza dei vari tipi di errore riscontrati e, quindi delineare uno schema interpretativo della ricorrenza di specifiche incompatibilità che permette di eliminare eventuali imprecisioni commesse dal rilevatore.

L'attività di controllo e correzione delle mancate risposte parziali, che si compie sui dati grezzi attraverso il programma Con.cor.d., è in primo luogo il risultato della scelta accurata delle regole di incompatibilità che emergono da un'attenta ricerca delle relazioni logiche esistenti tra le variabili presenti nel modello di rilevazione.

La definizione dell'insieme delle regole è caratterizzata da una fase preliminare in cui si accerta la natura sistematica o casuale degli errori, per poi passare alla stesura di piani di incompatibilità che sono strutturati in maniera diversa a seconda del tipo di errore riscontrato.

La procedura di controllo e correzione, quindi, si suddivide in due fasi:

- controllo e correzione dei dati con il criterio deterministico (modulo GRANADA);
- controllo e correzione dei dati con il criterio probabilistico basato sul metodo Fellegi-Holt e sulla logica bayesiana (modulo SCIA).

In tal modo una volta eliminati gli errori sistematici, si correggono gli errori stocastici ossia gli errori che si distribuiscono in maniera uniforme tra le variabili e non implicano distorsioni rilevanti tra le stesse<sup>2</sup>.

E' necessario sottolineare, inoltre, che la correzione probabilistica (attraverso l'imputazione congiunta ristretta, l'imputazione congiunta allargata, l'imputazione sequenziale, l'imputazione basata sulle distribuzioni marginali) è contraddistinta da due proprietà fondamentali: il rispetto del principio del minimo cambiamento e la garanzia che le distribuzioni di frequenza marginali e congiunte delle variabili nei dati puliti, non si discostino dalle distribuzioni delle stesse variabili nei dati grezzi<sup>3</sup>.

Ciascuna regola di incompatibilità, nell'ambito della fase probabilistica, è chiamata *edit* ed è caratterizzata dall'intersezione di due o più proposizioni sul codice di specifiche variabili.

Considerando l'evento Y (attivazione simultanea di due o più *edits*), l'ipotesi esplicativa  $X_r$  è una possibile configurazione di errore ed è caratterizzata dalla congiunzione dell'affermazione di verità/falsità relativa a ciascuna delle variabili presenti negli *edits* dell'evento Y. Per l'identificazione della configurazione di errore  $X_r$  più probabile, relativa al record segnalato, seguendo il principio del minimo cambiamento di Fellegi-Holt, è necessario specificare che la verosimiglianza  $P(Y|X_r)$  cioè la probabilità che si presenti l'evento Y condizionata al fatto che si è verificato l'evento  $X_r$ , assume valore uno se  $X_r$  attiva Y, zero se la configurazione di errore  $X_r$  non attiva simultaneamente le regole di incompatibilità indicate nell'evento Y.

Si applica quindi il teorema di Bayes in quanto sono presenti le ipotesi di base<sup>4</sup>:

---

<sup>2</sup> Barcaroli G. (1998) La correzione probabilistica dei dati: il trattamento congiunto degli errori di rilevazione casuali e sistematici mediante l'applicazione del teorema di Bayes alla metodologia Fellegi-Holt *Statistica Applicata Vol. 10, n.2*; Fellegi I.P. Holt D. ( March 1976) A Systematic Approach to Automatic Edit and Imputation. *Journal of the American Statistical Association, Volume 71, number 353*; Riccini Margarucci E. Silvestri F. Floris P. (1997) S.C.I.A. Sistema Controllo Imputazione Automatica – Manuale utente ISTAT Dipartimento di informatica, documento interno

<sup>3</sup> Barcaroli G. D'Aurizio L. Luzi O. Manzari A. Pallara A. (1999) Metodi e software per il controllo e la correzione dei dati Documenti ISTAT, n. 1 pp. 131-138; Fellegi I.P. Holt D. ( March 1976) op. cit.; Ford B.L. (1983) An Overview of Hot-Deck Procedures in Incomplete data in sample surveys vol. 2 part IV, Academic Press, New York, 14 pp. 185-190.

<sup>4</sup> Barcaroli (1998) op. cit; Barcaroli G. D'Aurizio L. Luzi O. Manzari A. Pallara A. (1999) op. cit.; Fellegi I.P. Holt D. (March 1976) op. cit.; Manzari A. (2002) Aspetti generali sulle procedure di controllo e correzione dei dati Servizio della metodologia di base per la produzione statistica ISTAT, documento interno; Manzari A. Marsiglia D. Prati S. Venturi M. (1998) Il progetto ISTATEL e le innovazioni introdotte nelle fasi di controllo e correzione dei dati nella rilevazione dei matrimoni *Statistica Applicata Vol. 10, n.2* pp. 304-311



dato un insieme di  $n$  ipotesi esplicative  $X_r$ , se esse rappresentano un insieme di eventi che si escludono mutuamente ed allo stesso tempo esaustivi, allora la probabilità a posteriori  $P(X_r|Y)$  è data da

$$P(X_r|Y) = [P(X_r) \cdot P(Y|X_r)] / [\sum_{r=1}^n P(X_r) \cdot P(Y|X_r)]$$

Inoltre è necessario che vengano rispettate le seguenti condizioni:

- indipendenza degli errori sulle singole variabili. La probabilità a priori è data da:

$$P(X_r) = \prod_{i=1}^q P(A_i)$$

$A_i$  = affermazione di verità/falsità sulla  $i$ -esima variabile sotto l'ipotesi  $X_r$ .

- uniformità della probabilità di errore;
- probabilità di errore minore di 0,5.

Per esaminare l'esito delle imputazioni è opportuno comporre degli appositi indicatori, come ad esempio l'indice semplice relativo di dissomiglianza, costruito confrontando la distribuzione marginale della variabile in osservazione nei dati grezzi con la distribuzione marginale della medesima variabile nei dati controllati, date  $m$  modalità<sup>5</sup>:

$$D = \sum_{i=1}^m |V_c(i) - V_g(i)| / 2 ;$$

$V_c(i)$  = frequenza relativa della  $i$ -esima modalità della variabile  $V$  nei dati analizzati;

$V_g(i)$  = frequenza relativa della  $i$ -esima modalità della variabile  $V$  nei dati grezzi.

### 3. Risultati dell'analisi

Da una analisi sul numero di modifiche effettuate dal programma Con.cor.d. sul totale degli incidenti stradali rilevati nell'anno 2001 emerge, come possiamo vedere nel prospetto 1, che il maggior numero di correzioni riguarda in particolare due variabili:

- le circostanze presunte dell'incidente per inconvenienti di circolazione, riferite al veicolo B pedone o ostacolo (58.074 records risultano con codice errato o assente su un totale di 213.425 modifiche);
- le circostanze presunte dell'incidente, per inconvenienti di circolazione, riferite al veicolo A (46.464 records risultano con codice errato o assente).

Per un'adeguata interpretazione della dinamica dell'incidente è necessario che in ciascun record, il rilevatore sulla base della natura dell'incidente, codifichi sia la circostanza presunta per il "Veicolo A", sia la circostanza presunta per il "Veicolo B pedone o ostacolo", qualora la situazione lo permetta. La maggior parte delle modifiche compiute sulle suddette variabili, è effettuata in ambito deterministico in quanto gli errori riscontrati sono di tipo sistematico e riguardano il corretto incrocio fra il tipo di natura e il codice da attribuire alla circostanza. Le rimanenti imprecisioni sono state corrette in ambito probabilistico solo nel caso in cui fosse presente almeno una delle due circostanze, lasciando invece imprecisati i casi in cui risultassero assenti le circostanze per i due veicoli.

<sup>5</sup> Leti G. (1983) Statistica descrittiva, Il Mulino Bologna p.529; Manzari A. Marsiglia D. Prati S. Venturi M. (1998) op. cit.

Fra le variabili che caratterizzano la sezione “Luogo dell’incidente”, l’indicazione della sede dell’incidente (intersezione-non intersezione) e la segnaletica sono quelle maggiormente coinvolte nel processo di correzione, rispettivamente con 20.941 e 16.242 records con codice errato o assente; la natura dell’incidente risulta errata o assente in 13.869 records.

**Prospetto 1 – Numero di modifiche effettuate dal Con.cor.d. per singola variabile (Valori assoluti e percentuali)**

VARIABILI	Modifiche	
	Valori assoluti	Valori percentuali
Inconvenienti di circolazione veicolo B	58.074	27,21
Inconvenienti di circolazione veicolo A	46.464	21,77
Indicazione della sede dell'incidente (intersezione-non intersezione)	20.941	9,81
Segnaletica	16.242	7,61
Natura dell'incidente	13.869	6,50
Tipo strada	9.787	4,59
Categoria veicolo B	9.235	4,33
Fondo stradale	7.555	3,54
Pavimentazione	6.510	3,05
Categoria veicolo A	6.170	2,89
Condizioni meteorologiche	5.966	2,80
Categoria veicolo C	4.972	2,33
Sesso del primo pedone ferito	1.365	0,64
Condizioni psicologiche conducente veicolo A	1.255	0,59
Età del primo pedone ferito	1.103	0,52
Ora	983	0,46
Giorno	902	0,42
Condizioni psicologiche conducente veicolo B o pedone	536	0,25
Difetti del veicolo A	409	0,19
Denominazione strada	393	0,18
Difetti veicolo B	270	0,13
Localizzazione incidente	168	0,08
Sesso del secondo pedone ferito	62	0,03
Età del primo pedone morto	56	0,03
Sesso del primo pedone morto	52	0,02
Età del secondo pedone ferito	51	0,02
Età del quarto pedone ferito	10	0,00
Sesso del quarto pedone ferito	8	0,00
Età del secondo pedone morto	6	0,00
Sesso del secondo pedone morto	4	0,00
Sesso del terzo pedone ferito	3	0,00
Età del terzo pedone ferito	3	0,00
Sesso del quarto pedone morto	1	0,00
<b>Totale</b>	<b>213.425</b>	<b>100,00</b>

Nel Prospetto 2 viene riportata l’analisi sui records controllati, distribuiti per numero di correzioni e per organo rilevatore. Esaminando per ciascun organo, il rapporto tra il numero dei records esatti e il totale di quelli rilevati, si nota che la Polizia Municipale presenta la percentuale più elevata di records privi di errore (oltre il 50 per cento). Ciascuno degli organi presenta una percentuale di records interessati da una correzione che oscilla tra il 20 ed il 30 per cento.

Fra i modelli registrati dalla Polizia stradale, circa il 29 per cento risulta soggetto a due correzioni. Si può inoltre notare che i principali organi di rilevazione presentano una percentuale di records sottoposti a tre o più correzioni, non superiore al 15 per cento.

**Prospetto 2 – Distribuzione dei records controllati secondo il numero di correzioni, per organo rilevatore (Valori percentuali)**

ORGANO RILEVATORE	Numero di correzioni per singolo record					Totale
	0	1	2	3	4 e oltre	
Polizia Stradale	28,61	28,7	29,48	8,49	4,72	100,00
Carabinieri	47,35	29,37	14,99	5,26	3,03	100,00
Pubblica Sicurezza	47,81	27,01	12,41	7,66	5,11	100,00
Polizia Municipale	54,65	24,79	11,36	4,90	4,30	100,00
Altri organi	15,94	18,28	21,26	19,83	24,69	100,00

Considerando il prospetto 3 emerge che sia la provincia di Modena che quella di Genova possiedono la più alta percentuale di records esatti (circa il 70 per cento ciascuna) sul totale dei records registrati nel proprio territorio.

Si collocano intorno alla fascia del 60 per cento dei dati esatti la provincia di Trapani, Ravenna, Palermo, Biella, Cagliari, Catania e Bologna.

Le province con meno dati esatti sul totale di quelli rilevati nell'ambito del proprio territorio sono Enna, Ragusa, Reggio Calabria e Arezzo.

**Prospetto 3 – Distribuzione dei records controllati secondo il numero di correzioni, per provincia (Valori percentuali)**

PROVINCIA	Numero di correzioni per singolo record					Totale
	0	1	2	3	4 e oltre	
Agrigento	41,08	27,96	21,08	7,10	2,80	100,00
Alessandria	40,25	28,35	20,17	8,13	3,11	100,00
Ancona	47,64	28,23	14,22	6,57	3,33	100,00
Aosta	34,45	38,93	19,24	4,92	2,46	100,00
Arezzo	24,65	24,19	28,22	14,26	8,68	100,00
Ascoli Piceno	38,93	26,54	19,71	10,74	4,09	100,00
Asti	29,66	33,45	27,47	5,40	4,02	100,00
Avellino	43,37	24,59	24,59	5,39	2,07	100,00
Bari	54,21	25,31	14,67	3,25	2,56	100,00
Belluno	47,49	28,90	17,66	3,25	2,70	100,00
Benevento	38,50	36,90	19,59	3,19	1,82	100,00
Bergamo	51,14	31,60	11,66	3,65	1,95	100,00
Biella	58,39	27,37	9,97	2,85	1,42	100,00
Bologna	57,03	24,10	12,53	4,68	1,66	100,00
Bolzano	36,41	28,13	22,73	8,66	4,07	100,00
Brescia	45,20	28,43	20,60	3,69	2,08	100,00
Brindisi	32,58	30,31	27,22	7,01	2,89	100,00
Cagliari	58,30	23,84	12,63	3,38	1,84	100,00
Caltanissetta	50,81	24,02	15,70	6,93	2,54	100,00
Campobasso	32,85	28,66	27,88	5,63	4,97	100,00
Caserta	29,43	32,13	27,85	6,99	3,61	100,00
Catania	57,88	19,23	14,95	4,86	3,07	100,00
Catanzaro	46,74	25,00	19,29	5,71	3,26	100,00
Chieti	37,92	25,55	23,42	8,76	4,34	100,00
Como	56,69	23,41	14,79	4,06	1,05	100,00
Cosenza	26,38	24,74	26,26	12,19	10,43	100,00
Cremona	46,48	27,34	18,31	4,87	3,01	100,00
Crotone	47,46	22,37	20,68	6,10	3,39	100,00
Cuneo	42,03	32,09	16,95	5,40	3,53	100,00
Enna	17,72	32,91	27,43	16,88	5,06	100,00
Ferrara	54,43	23,98	14,65	4,72	2,21	100,00
Firenze	52,99	26,30	12,96	4,93	2,82	100,00
Foggia	39,05	25,68	25,95	5,95	3,38	100,00
Forlì Cesena	47,41	25,10	19,77	5,32	2,40	100,00
Frosinone	43,72	26,08	22,72	4,99	2,50	100,00
Genova	68,70	16,02	8,80	4,56	1,92	100,00
Gorizia	35,73	31,96	24,77	6,28	1,26	100,00
Grosseto	47,74	27,18	17,85	4,41	2,81	100,00
Imperia	53,21	21,90	14,88	6,07	3,93	100,00
Isernia	30,60	27,61	20,90	4,48	16,42	100,00
L'Aquila	44,25	28,56	18,20	5,13	3,87	100,00
La Spezia	42,74	24,60	19,47	9,02	4,18	100,00
Latina	40,78	30,18	20,84	5,00	3,21	100,00
Lecce	44,05	28,69	17,80	4,98	4,48	100,00
Lecco	43,24	30,73	21,24	3,27	1,51	100,00
Livorno	53,65	23,52	14,04	4,74	4,05	100,00
Lodi	32,72	26,18	31,35	7,76	1,98	100,00
Lucca	39,13	29,00	20,31	7,61	3,95	100,00
Macerata	39,49	29,38	20,46	7,03	3,64	100,00
Mantova	46,24	27,62	18,62	4,01	3,51	100,00
Massa Carrara	33,67	33,52	22,92	6,02	3,87	100,00
Matera	28,34	29,77	23,00	13,35	5,54	100,00
Messina	53,09	20,47	13,96	7,22	5,27	100,00
Milano	49,61	29,87	11,99	4,11	4,42	100,00
Modena	70,96	14,77	10,44	2,27	1,55	100,00
Napoli	43,60	16,88	20,23	11,29	8,00	100,00
Novara	34,14	30,23	22,55	8,96	4,13	100,00
Nuoro	26,99	27,12	29,73	6,71	9,45	100,00
Oristano	40,72	26,55	25,41	4,72	2,61	100,00
Padova	46,55	31,96	15,19	4,71	1,58	100,00
Palermo	60,02	23,50	11,61	2,95	1,92	100,00
Parma	47,66	24,13	17,95	6,44	3,82	100,00
Pavia	45,12	28,47	19,71	3,92	2,78	100,00

**Prospetto 3 segue – Distribuzione dei records controllati secondo il numero di correzioni, per provincia (Valori percentuali)**

PROVINCIA	Numero di correzioni per singolo record					Totale
	0	1	2	3	4 e oltre	
Perugia	54,22	24,92	12,73	4,22	3,91	100,00
Pesaro Urbino	48,20	26,70	16,09	5,31	3,7	100,00
Pescara	38,28	34,87	15,24	6,81	4,79	100,00
Piacenza	45,73	25,96	19,50	5,54	3,26	100,00
Pisa	38,48	31,52	16,39	7,85	5,75	100,00
Pistoia	41,26	26,23	19,08	8,64	4,8	100,00
Pordenone	46,67	29,68	17,63	3,84	2,19	100,00
Potenza	33,43	25,07	27,46	10,75	3,28	100,00
Prato	36,74	14,61	18,37	12,53	17,75	100,00
Ragusa	20,23	33,26	27,97	10,81	7,73	100,00
Ravenna	63,51	22,81	9,35	2,42	1,91	100,00
Reggio Calabria	24,29	33,02	22,33	12,92	7,44	100,00
Reggio Emilia	50,03	28,45	15,43	4,00	2,09	100,00
Rieti	33,88	32,24	25,31	5,51	3,06	100,00
Rimini	31,83	27,30	18,50	13,85	8,52	100,00
Roma	40,89	24,58	16,84	8,59	9,10	100,00
Rovigo	40,71	31,38	22,22	3,82	1,87	100,00
Salerno	33,17	26,60	26,52	8,82	4,89	100,00
Sassari	26,97	26,19	29,14	9,54	8,15	100,00
Savona	45,40	22,04	15,86	10,53	6,18	100,00
Siena	32,90	29,43	28,20	6,93	2,54	100,00
Siracusa	41,88	31,44	17,63	5,80	3,25	100,00
Sondrio	36,91	30,81	21,33	6,32	4,63	100,00
Taranto	49,52	26,08	14,14	3,34	6,94	100,00
Teramo	29,89	32,02	19,74	10,65	7,70	100,00
Terni	42,83	29,81	19,32	5,33	2,71	100,00
Torino	41,78	31,59	14,75	6,53	5,35	100,00
Trapani	63,96	19,68	9,60	3,32	3,44	100,00
Trento	52,47	25,36	15,75	3,95	2,47	100,00
Treviso	55,90	28,76	10,23	3,35	1,75	100,00
Trieste	46,81	27,73	14,04	5,74	5,68	100,00
Udine	35,79	28,99	26,74	5,91	2,58	100,00
Varese	52,04	25,35	13,18	6,60	2,82	100,00
Venezia	40,04	24,46	23,80	7,82	3,88	100,00
Verbano	28,30	31,38	31,52	5,87	2,93	100,00
Vercelli	39,50	33,45	17,98	5,04	4,03	100,00
Verona	52,00	22,15	19,28	4,30	2,27	100,00
Vibo Valentia	46,91	33,33	12,76	3,70	3,29	100,00
Vicenza	41,81	26,78	21,37	7,33	2,70	100,00
Viterbo	38,85	32,97	19,91	4,90	3,37	100,00

*Le circostanze dell'incidente*

Nel prospetto 4 è indicato per ciascun organo, il rapporto tra il numero di records con codice assente, rispetto al totale dei records inviati dal medesimo organo.

Le circostanze sono suddivise in tre tipologie sia per il “Veicolo A” sia per il “Veicolo B, pedone od ostacolo”:

- circostanze presunte dell'incidente per inconvenienti di circolazione;
- circostanze presunte dell'incidente per difetti o avarie del veicolo;
- circostanze presunte dell'incidente per stato psico-fisico.

L'analisi che segue è condotta considerando la somma delle modifiche relative alle tre classi suddette. I casi in cui si considera l'assenza della circostanza nell'ambito di uno dei due veicoli è stata analizzata presupponendo la presenza del codice nell'altro veicolo.

Per quanto riguarda sia il "Veicolo A" sia il "Veicolo B pedone o ostacolo, risulta" che la Polizia stradale e la Polizia Municipale presentano le più basse percentuali di mancate risposte. Nell'analisi della mancata compilazione della sezione attinente il veicolo B pedone o ostacolo emerge che, fatta eccezione per la Polizia Municipale, i vari organi oscillano intorno al 20 per cento.

**Prospetto 4 - Records con circostanze dell'incidente assenti, per organo rilevatore e per veicolo (Valori percentuali)**

ORGANO RILEVATORE	Records con circostanze assenti		
	Veicolo A	Veicolo B, pedone od ostacolo	Veicolo A e veicolo B, pedone od ostacolo
Polizia Stradale	3,10	25,28	11,77
Carabinieri	3,73	20,78	23,91
Pubblica Sicurezza e altri organi	1,21	25,43	29,17
Polizia Municipale	1,62	6,90	12,11

Nei prospetti 5 e 6 troviamo la medesima analisi condotta per ambito territoriale. Si evidenziano di seguito, solo le province che presentano il maggior numero di records con circostanze assenti.

Questa volta lo studio è stato fatto sia in termini assoluti che percentuali, per indicare sia le province che maggiormente contribuiscono alla erroneità della variabile circostanza, in quanto di grande estensione territoriale, come per esempio Milano Roma e Napoli, sia quelle che presentano la più alta percentuale di mancata assegnazione sul totale dei dati raccolti all'interno del proprio territorio. Possiamo notare, quindi, la grande diversità fra le due tavole in quanto le province che risultano prime in graduatoria per l'assenza della variabile in valore assoluto la maggior parte delle volte scompaiono dai primi posti se si analizza il problema in percentuale. Province come Napoli, Udine, Pescara, Ragusa e Massa Carrara sono presenti in entrambi i prospetti e quindi hanno un peso molto forte per quanto riguarda l'assenza di tale variabile.

Un altro aspetto molto importante da sottolineare è che l'assenza del codice circostanza inerente il "Veicolo B" è un fenomeno molto più esteso rispetto a quella riscontrata per il "Veicolo A".

**Prospetto 5 - Records con circostanze dell'incidente assenti, per provincia e per veicolo (Valori assoluti)**

PROVINCIA	Totale records	Records con circostanze assenti		
		Veicolo A	Veicolo B, pedone od ostacolo	Veicolo A e Veicolo B, pedone o ostacolo
Milano	30.807	794	2.326	1.978
Roma	24.887	366	2.120	10.921
Napoli	2.986	147	503	715
Brescia	4.179	140	778	493
Torino	7.999	132	748	1.340
Verona	4.004	125	515	416
Pescara	1.732	120	351	208
Latina	2.462	105	403	668
Udine	2.132	104	658	238
Bergamo	3.234	100	513	335
Ragusa	944	90	275	212
Padova	4.799	89	749	70
Vicenza	3.219	87	557	173
Massa Carrara	698	80	196	110

**Prospetto 6 - Records con circostanze dell'incidente assenti, per provincia e per veicolo (Valori percentuali)**

PROVINCIA	Totale records	Records con circostanze assenti		
		Veicolo A	Veicolo B, pedone od ostacolo	Veicolo A e Veicolo B, pedone od ostacolo
Massa Carrara	698	11,46	28,08	15,76
Matera	487	10,27	27,52	11,50
Ragusa	944	9,53	29,13	22,46
Cosenza	853	8,09	32,47	23,45
Viterbo	919	7,51	28,94	20,78
Pescara	1.732	6,93	20,27	12,01
Vibo Valentia	243	6,17	10,70	69,14
Lodi	657	6,09	25,27	17,50
Agrigento	465	6,02	26,24	28,39
Asti	870	5,86	25,98	17,47
Campobasso	764	5,37	28,66	20,16
Pistoia	938	5,01	15,03	4,37
Napoli	2.986	4,92	16,85	23,95
Udine	2.132	4,88	30,86	11,16

*La natura dell'incidente*

In questa sezione sono riportati i risultati dell'analisi condotta sulla variabile "natura dell'incidente" nei casi in cui la codifica relativa a tale variabile sia assente o errata.

L'analisi della mancata assegnazione del codice relativo alla natura dell'incidente non evidenzia un elevato numero di correzioni. Dal prospetto 7, in cui è riportata la quota di records sottoposti a correzione sul totale di quelli rilevati da ciascun organo, si nota che la Polizia Municipale e la Polizia Stradale sono gli organi più esposti a tale tipo di errore, mentre i Carabinieri presentano la percentuale di mancate risposte più bassa.

**Prospetto 7 – Records aventi natura assente e errata per organo rilevatore (Valori assoluti e percentuali)**

ORGANO DI RILEVAZIONE	Totale records	Percentuale di records con natura assente	Percentuale di records con natura errata
Polizia Stradale	57.865	3,38	4,16
Carabinieri	48.657	1,01	2,75
Pubblica Sicurezza e altri organi	1.817	1,38	12,66
Polizia Municipale	126.803	2,14	3,72

Per quanto attiene l'errata codifica della natura, la percentuale di records soggetti a modifiche risulta più elevata; in particolare per gli organi maggiormente presenti nella rilevazione, la quota di records errati sul totale dei records rilevati, si attesta tra il 2 ed il 4 per cento.

Nel prospetto 8 sono evidenziate le prime quindici province con la più elevata percentuale di records con codice della natura dell'incidente non compatibile con le specifiche della rilevazioni. Tra le prime province si notano Isernia, Prato e Firenze con oltre il 7 per cento dei records errati.

**Prospetto 8 – Records aventi natura errata per provincia (Valori assoluti e percentuali)**

PROVINCIA	Totale records	Percentuale di records con natura errata
Isernia	134	8,96
Prato	1.437	7,65
Firenze	7.122	7,13
Trieste	1.724	6,79
Novara	1.406	5,55
Teramo	1.221	5,41
Potenza	335	5,37
Gorizia	876	5,25
Grosseto	997	5,12
Pescara	1.732	5,08
Reggio Calabria	1.169	4,96
Verbano	682	4,84
Avellino	724	4,83
Salerno	2.391	4,81
Messina	2.106	4,80
Trapani	1.687	4,74
Cremona	1.562	4,74
Palermo	3.289	4,65
Rimini	2.454	4,65
Caserta	887	4,62
Catanzaro	736	4,62
Livorno	1.603	4,62

Nel prospetto 9 è riportata, invece, la graduatoria provinciale relativa all'anno 2000, indicando i valori percentuali di erroneità della variabile natura relativi sia a tale anno sia a quello in corso. Lo scopo è evidenziare gli eventuali miglioramenti ottenuti dalle province nel corso dell'ultimo anno. In particolare si nota una sostanziale riduzione di records con natura errata nel territorio di Foggia, Massa Carrara, Pistoia e Roma.

**Prospetto 9 – Records aventi natura errata per provincia , confronto anno 2000 – 2001 (Valori percentuali)**

PROVINCIA	Percentuale di records con natura errata - Anno 2000	Percentuale di records con natura errata - Anno 2001
Arezzo	4,46	4,50
Brindisi	4,25	3,09
Caserta	4,67	4,62
Chieti	4,44	4,50
Cosenza	5,73	4,45
Firenze	6,93	7,13
Foggia	4,08	2,84
Forlì-Cesena	4,35	3,95
Grosseto	5,60	5,12
L'Aquila	4,05	3,77
Lecco	5,30	4,11
Lucca	4,66	4,37
Massa Carrara	7,43	4,44
Pistoia	4,16	2,99
Potenza	7,61	5,37
Prato	6,00	7,65
Rieti	4,33	3,47
Rimini	5,16	4,65
Roma	7,09	4,41

Si considera ora l'analisi per provincia riguardo l'assenza del codice natura dell'incidente. Le percentuali di records con tale tipo di mancata assegnazione risultano più alte rispetto al caso in cui si esaminano i codici della variabile natura errata. Infatti, possiamo notare che province come Vercelli, Ragusa e Napoli figurano con oltre il 10 per cento di records affetti da tale errore.



**Prospetto 10 – Records aventi natura assente per provincia (Valori assoluti e percentuali)**

PROVINCIA	Totale records	Percentuale di records con natura assente
Vercelli	595	14,62
Ragusa	944	13,14
Napoli	2986	10,52
La Spezia	1053	6,17
Nuoro	730	6,03
Cosenza	853	5,63
Venezia	3299	5,21
Imperia	1169	4,53
Vibo Valentia	243	4,53
Roma	24887	4,26
Caserta	887	4,06

Per quanto riguarda il confronto con l'anno precedente, la situazione, ad eccezione di Cosenza, Aosta e Palermo, non sembra molto migliorata. In particolare la provincia di Ragusa passa da una percentuale di errore che si attestava sul 4 per cento ad una di gran lunga superiore.

**Prospetto 11 – Records aventi natura assente per provincia , confronto anno 2000 – 2001 (Valori percentuali)**

PROVINCIA	Percentuale di records con natura assente - Anno 2000	Percentuale di records con natura assente - Anno 2001
Vercelli	13,82	14,62
Napoli	10,89	10,52
Cosenza	8,22	5,63
Rovigo	4,37	3,82
Ragusa	4,24	13,14
Venezia	4,24	5,21
Aosta	3,72	1,12
Milano	3,55	3,10
La Spezia	2,82	6,17
Caltanissetta	2,13	1,39
Palermo	2,07	0,85



## Appendice B

### Una stima dei costi sociali

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2001 è risultata pari a 64.454 miliardi di "vecchie" lire cioè 33,80 miliardi di euro. A questo risultato si è pervenuti prendendo come base di calcolo i dati relativi alla rilevazione sugli incidenti stradali e aumentando il risultato di una percentuale che prendesse in considerazione la sottostima del fenomeno incidentalità stradale insita nell'indagine.

Data l'impossibilità di trovare aggiornamenti relativi all'anno 2001 per variabili che intervengono nei calcoli di alcuni capitoli di spesa, come per esempio i costi amministrativi e quelli giudiziari, la stima di questi è stata effettuata basandosi su calcoli analitici relativi all'anno 2000. Da essi è stato ricavato il costo sociale medio inerente la persona deceduta, la persona ferita e l'evento incidente. Tali valori, applicati ai rispettivi contingenti dell'anno in esame hanno fornito le stime riportate.

I fattori che rappresentano i costi che direttamente o indirettamente derivano dall'incidente presi in considerazione sono:

- perdita della capacità produttiva;
- costi umani;
- costi sanitari;
- danni materiali e altri costi.

#### Prospetto 1 – I costi sociali degli incidenti stradali – Anno 2001 (in miliardi)

CAPITOLI DI SPESA	Lire	Euro
<b>Mancata Produzione presente e futura:</b>		
delle persone decedute degli infortunati	8.383	4,33
- per inabilità permanente	5.783	2,99
- per inabilità temporanea	4.066	2,10
<b>Valutazioni delle voci di danno alla persona:</b>		
danno morale ai superstiti delle persone decedute	7.039	3,64
- per invalidità gravi	1.768	0,91
danno biologico		
- per invalidità lievi	1.885	0,97
<b>Costi sanitari ed assimilabili:</b>		
Spese ospedaliere e di pronto soccorso	1.165	0,60
Spese per riabilitazione	24	0,01
<b>Danni materiali e altri costi:</b>		
Danni materiali	26.769	13,83
Costi amministrativi:		
Spese per assicurazione R.C.A.	4.950	2,56
Spese per rilievo incidenti stradali		
della Polizia Stradale	1.148	0,59
dei Carabinieri	1.148	0,59
della Polizia Municipale	986	0,51
dei Vigili del Fuoco	151	0,08
Costi giudiziari	189	0,10
<b>TOTALE</b>	<b>65.454</b>	<b>33,80</b>

La prima categoria prende in considerazione la mancata produzione presente e futura dovuta all'invalidità parziale o totale riportata dagli individui coinvolti nell'incidente. La stima totale per questo capitolo di spesa è risultata 18.232 miliardi di lire pari a 9 miliardi di euro.

I costi umani, che compongono la seconda categoria, sono definiti come "quella parte di danno non patrimoniale che sostanzialmente si configura con la perdita dell'integrità psicofisica della persona e/o dei congiunti".

Questa spesa è stata suddivisa in danno morale e danno biologico per distinguere il caso in cui sia avvenuto

un decesso da quello in cui la persona abbia riportato una invalidità. Come base di calcolo è stata usata la tabella del valore del punto percentuale di invalidità per fasce di età del Tribunale di Milano.

Il costo maggiore è rappresentato logicamente dal danno morale ai superstiti delle persone poi decedute la cui stima ammonta a 7.039 miliardi di lire che rappresenta circa il 66 per cento del totale dei danni umani.

La terza categoria, costituita dai costi sanitari, è comprensiva delle spese di pronto soccorso e trasporti, dei ricoveri nei reparti e delle spese di riabilitazione.

La stima di queste spese ha portato alla quantificazione di un costo totale pari 1.189 miliardi di lire. In questa cifra sono compresi sia i casi di persone decedute sia di quelle infortunate lievemente o gravemente.

La quarta e ultima categoria è formata dai costi relativi ai danni materiali, ai costi amministrativi e a quelli giudiziari. Nella categoria dei costi amministrativi sono compresi sia i costi di gestione delle assicurazioni sia i costi inerenti gli interventi delle autorità pubbliche (Polizia Stradale, Polizia Municipale, Carabinieri, Vigili del Fuoco). In quella concernente i costi giudiziari invece sono incluse tutte quelle spese sostenute dall'amministrazione giudiziaria per il contenzioso per responsabilità civile automobilistica. Considerando la stima complessiva della spesa per l'intera quarta categoria di danni si arriva un totale di 35.341 miliardi di lire (18 miliardi di euro).

## Principali tavole statistiche

**Tavola 1.1 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per anno e mese**

ANNI MESI	Totale incidenti			Incidenti mortali		
	N	Morti	Feriti	N	Morti	Feriti
1998	204.615	6.342	293.842	5.788	6.342	5.283
1999	225.187	6.662	322.512	5.996	6.662	5.210
2000	228.912	6.649	321.603	6.053	6.649	5.240
2001	235.142	6.682	334.679	6.065	6.682	5.269
2001 per mese						
INCIDENTI A VEICOLI ISOLATI						
Gennaio	4.539	226	5.472	211	226	106
Febbraio	3.732	180	4.520	164	180	64
Marzo	4.355	215	5.297	200	215	86
Aprile	4.185	196	5.239	180	196	103
Maggio	4.606	223	5.534	209	223	73
Giugno	4.806	227	5.861	212	227	153
Luglio	5.053	287	6.262	261	287	125
Agosto	4.265	271	5.500	251	271	167
Settembre	4.408	262	5.357	243	262	109
Ottobre	4.539	227	5.387	213	227	82
Novembre	4.799	203	5.739	198	203	107
Dicembre	4.717	268	5.687	253	268	122
<b>Anno</b>	<b>54.004</b>	<b>2.785</b>	<b>65.855</b>	<b>2.595</b>	<b>2.785</b>	<b>1.297</b>
INCIDENTI TRA VEICOLI						
Gennaio	12.869	270	19.672	241	270	350
Febbraio	12.406	268	18.257	241	268	235
Marzo	14.465	313	21.683	267	313	276
Aprile	14.841	302	22.364	266	302	342
Maggio	16.858	325	24.726	291	325	300
Giugno	17.716	366	25.740	332	366	329
Luglio	17.592	393	25.840	360	393	387
Agosto	13.608	376	20.987	328	376	400
Settembre	15.345	332	22.692	302	332	375
Ottobre	16.366	327	23.464	288	327	338
Novembre	15.542	321	22.885	284	321	322
Dicembre	13.530	304	20.514	270	304	318
<b>Anno</b>	<b>181.138</b>	<b>3.897</b>	<b>268.824</b>	<b>3.470</b>	<b>3.897</b>	<b>3.972</b>
TOTALE INCIDENTI						
Gennaio	17.408	496	25.144	452	496	456
Febbraio	16.138	448	22.777	405	448	299
Marzo	18.820	528	26.980	467	528	362
Aprile	19.026	498	27.603	446	498	445
Maggio	21.464	548	30.260	500	548	373
Giugno	22.522	593	31.601	544	593	482
Luglio	22.645	680	32.102	621	680	512
Agosto	17.873	647	26.487	579	647	567
Settembre	19.753	594	28.049	545	594	484
Ottobre	20.905	554	28.851	501	554	420
Novembre	20.341	524	28.624	482	524	429
Dicembre	18.247	572	26.201	523	572	440
<b>Anno</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>	<b>6.065</b>	<b>6.682</b>	<b>5.269</b>

**Tavola 1.2 - Incidenti per tipo e persone infortunate, per mese - Anno 2001**

MESI	Incidenti tra veicoli					Totale
	Scontro frontale	Scontro frontale-laterale	Scontro-laterale	Tamponamento	Urto con veicolo in fermata o arresto	
<b>INCIDENTI</b>						
Gennaio	1.363	6.308	1.606	2.959	633	12.869
Febbraio	1.123	6.047	1.680	2.955	601	12.406
Marzo	1.334	6.872	2.065	3.500	694	14.465
Aprile	1.342	7.202	2.092	3.562	643	14.841
Maggio	1.473	8.259	2.628	3.736	762	16.858
Giugno	1.552	8.600	2.750	4.005	809	17.716
Luglio	1.668	8.259	2.869	3.997	799	17.592
Agosto	1.409	6.341	2.173	3.136	549	13.608
Settembre	1.478	7.153	2.282	3.738	694	15.345
Ottobre	1.397	7.928	2.538	3.798	705	16.366
Novembre	1.480	7.435	2.073	3.845	709	15.542
Dicembre	1.341	6.456	1.663	3.452	618	13.530
<b>Anno</b>	<b>16.960</b>	<b>86.860</b>	<b>26.419</b>	<b>42.683</b>	<b>8.216</b>	<b>181.138</b>
<b>MORTI</b>						
Gennaio	73	119	24	37	17	270
Febbraio	80	111	24	38	15	268
Marzo	86	134	23	50	20	313
Aprile	90	113	29	50	20	302
Maggio	81	161	30	36	17	325
Giugno	93	156	48	62	7	366
Luglio	94	177	30	73	19	393
Agosto	111	143	38	71	13	376
Settembre	87	151	30	50	14	332
Ottobre	89	137	23	63	15	327
Novembre	81	129	22	68	21	321
Dicembre	92	125	18	58	11	304
<b>Anno</b>	<b>1.057</b>	<b>1.656</b>	<b>339</b>	<b>656</b>	<b>189</b>	<b>3.897</b>
<b>FERITI</b>						
Gennaio	2.433	9.457	2.138	4.780	864	19.672
Febbraio	1.920	8.746	2.146	4.589	856	18.257
Marzo	2.208	10.203	2.626	5.631	1.015	21.683
Aprile	2.251	10.733	2.678	5.785	917	22.364
Maggio	2.470	11.913	3.383	5.885	1.075	24.726
Giugno	2.510	12.181	3.536	6.402	1.111	25.740
Luglio	2.738	11.811	3.738	6.400	1.153	25.840
Agosto	2.488	9.562	2.843	5.288	806	20.987
Settembre	2.458	10.332	2.948	5.978	976	22.692
Ottobre	2.253	11.041	3.206	5.970	994	23.464
Novembre	2.442	10.665	2.630	6.191	957	22.885
Dicembre	2.230	9.553	2.215	5.604	912	20.514
<b>Anno</b>	<b>28.401</b>	<b>126.197</b>	<b>34.087</b>	<b>68.503</b>	<b>11.636</b>	<b>268.824</b>

**Tavola 1.2 segue - Incidenti per tipo e persone infortunate, per mese - Anno 2001**

MESI	Incidenti a veicoli isolati							Totale
	Investimento di pedone	Urto con veicolo in sosta	Urto con ostacolo accidentale	Urto con treno	Fuoriuscita	Frenata improvvisa	Caduta da veicolo	
INCIDENTI								
Gennaio	1.702	161	780	1	1.649	79	167	4.539
Febbraio	1.226	160	697	1	1.456	50	142	3.732
Marzo	1.445	151	763	3	1.773	48	172	4.355
Aprile	1.147	194	790	-	1.798	74	182	4.185
Maggio	1.400	191	797	1	1.798	114	305	4.606
Giugno	1.367	219	807	2	1.902	126	383	4.806
Luglio	1.235	245	865	6	2.171	132	399	5.053
Agosto	893	228	760	-	1.977	94	313	4.265
Settembre	1.246	201	651	1	1.877	135	297	4.408
Ottobre	1.506	213	607	4	1.767	130	312	4.539
Novembre	1.714	213	627	2	1.914	109	220	4.799
Dicembre	1.546	215	658	2	2.019	99	178	4.717
<b>Anno</b>	<b>16.427</b>	<b>2.391</b>	<b>8.802</b>	<b>23</b>	<b>22.101</b>	<b>1.190</b>	<b>3.070</b>	<b>54.004</b>
MORTI								
Gennaio	93	3	40	-	86	-	4	226
Febbraio	48	7	35	-	84	1	5	180
Marzo	68	3	56	-	84	1	3	215
Aprile	44	6	50	-	93	-	3	196
Maggio	58	4	42	-	106	4	9	223
Giugno	58	9	36	-	118	-	6	227
Luglio	81	4	59	-	133	1	9	287
Agosto	63	6	54	-	143	2	3	271
Settembre	81	5	42	-	126	-	8	262
Ottobre	72	8	37	1	101	-	8	227
Novembre	86	1	23	-	88	-	5	203
Dicembre	84	9	35	-	134	1	5	268
<b>Anno</b>	<b>836</b>	<b>65</b>	<b>509</b>	<b>1</b>	<b>1.296</b>	<b>10</b>	<b>68</b>	<b>2.785</b>
FERITI								
Gennaio	1.885	192	988	1	2.138	96	172	5.472
Febbraio	1.350	194	891	1	1.881	56	147	4.520
Marzo	1.605	175	957	3	2.318	62	177	5.297
Aprile	1.295	228	1.080	-	2.362	87	187	5.239
Maggio	1.565	228	1.049	1	2.247	134	310	5.534
Giugno	1.564	257	1.008	2	2.480	149	401	5.861
Luglio	1.439	298	1.139	7	2.797	159	423	6.262
Agosto	1.032	287	1.017	-	2.729	102	333	5.500
Settembre	1.402	226	855	2	2.390	174	308	5.357
Ottobre	1.710	238	758	4	2.213	147	317	5.387
Novembre	1.910	232	801	2	2.441	128	225	5.739
Dicembre	1.727	245	834	2	2.574	122	183	5.687
<b>Anno</b>	<b>18.484</b>	<b>2.800</b>	<b>11.377</b>	<b>25</b>	<b>28.570</b>	<b>1.416</b>	<b>3.183</b>	<b>65.855</b>

**Tavola 1.3 - Incidenti per tipo e per categoria di veicolo - Anno 2001**

TIPO DELL'INCIDENTE CATEGORIA DEI VEICOLI	Categoria del veicolo									Totale
	Autovetture private e pubbliche	Autobus e filobus	Tram	Autocarri autotreni autosnodati e simili	Velocipedi	Ciclomotori	Motocicli	Motocarri e motofurgoni	Altri veicoli	
<b>INCIDENTI A VEICOLI ISOLATI</b>										
Investimento di pedone	10.844	339	57	968	179	2.170	1.482	34	354	16.427
Urto con veicolo in sosta	1.504	25	2	75	69	453	254	9	-	2.391
Urto con ostacolo accidentale	6.621	32	2	366	100	94	758	19	10	8.802
Urto con treno	17	-	-	-	-	5	1	-	-	23
Fuoriuscita	14.876	315	28	1.272	225	2.617	2.668	71	29	22.101
Frenata improvvisa	125	548	61	14	17	238	184	2	1	1.190
Caduta da veicolo	107	294	29	18	307	1.420	884	1	10	3.070
<b>Totale</b>	<b>34.094</b>	<b>1.553</b>	<b>179</b>	<b>2.713</b>	<b>897</b>	<b>7.797</b>	<b>6.231</b>	<b>136</b>	<b>404</b>	<b>54.004</b>
<b>INCIDENTI TRA VEICOLI (a)</b>										
Autovetture private e pubbliche	84.062	946	108	6.083	2.231	12.044	9.304	179	204	115.161
Autobus e filobus	909	28	5	96	30	146	105	3	1	1.323
Tram	91	2	28	7	3	16	5	-	-	152
Autocarri, autotreni, autosnodati e simili	9.183	121	12	1.832	285	1.113	861	22	17	13.446
Velocipedi	5.399	69	2	532	156	506	366	8	38	7.076
Ciclomotori	21.234	263	12	1.474	236	428	899	94	98	25.738
Motocicli	13.997	162	9	947	134	791	825	66	51	16.982
Motocarri e motofurgoni	441	4	1	55	2	38	32	5	2	580
Altri veicoli	355	2	1	37	37	134	106	4	4	680
<b>Totale</b>	<b>135.671</b>	<b>1.597</b>	<b>178</b>	<b>11.063</b>	<b>3.114</b>	<b>16.216</b>	<b>12.503</b>	<b>381</b>	<b>415</b>	<b>181.138</b>

(a) La tavola riporta il numero degli incidenti tra veicoli prendendo in considerazione soltanto i primi due interessati, anche se in alcuni casi gli incidenti coinvolgono più di due veicoli.



**Tavola 1.4 - Incidenti e persone infortunate per mese, giorno della settimana e ora del giorno - Anno 2001**

MESI GIORNI DELLA SETTIMANA ORE DEL GIORNO	Anno 2001		
	Incidenti	Morti	Feriti
MESE			
Gennaio	17.408	496	25.144
Febbraio	16.138	448	22.777
Marzo	18.820	528	26.980
Aprile	19.026	498	27.603
Maggio	21.464	548	30.260
Giugno	22.522	593	31.601
Luglio	22.645	680	32.102
Agosto	17.873	647	26.487
Settembre	19.753	594	28.049
Ottobre	20.905	554	28.851
Novembre	20.341	524	28.624
Dicembre	18.247	572	26.201
<b>Anno</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>
GIORNO DELLA SETTIMANA			
Lunedì	34.330	903	47.250
Martedì	33.435	811	45.179
Mercoledì	33.311	805	44.725
Giovedì	33.899	878	46.069
Venerdì	36.298	957	49.554
Sabato	34.939	1.175	52.795
Domenica	28.930	1.153	49.107
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>
TIPO DI GIORNO (a)			
Festivi	34.157	1.402	57.772
Feriali	200.985	5.280	276.907
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>
ORA DEL GIORNO			
1a ora	6.606	292	11.115
2a "	4.380	261	7.554
3a "	3.641	210	6.167
4a "	3.044	220	5.028
5a "	2.655	164	4.241
6a "	2.936	173	4.299
7a "	5.973	193	8.100
8a "	13.018	271	17.181
9a "	12.064	267	15.761
10a "	11.801	285	15.579
11a "	12.664	271	16.890
12a "	14.393	291	19.388
13a "	14.246	264	19.401
14a "	13.251	279	18.299
15a "	12.795	302	17.964
16a "	13.828	344	19.640
17a "	15.496	371	21.780
18a "	17.935	461	25.191
19a "	16.035	386	22.573
20a "	11.413	359	16.442
21a "	8.344	297	12.506
22a "	6.699	234	10.575
23a "	6.147	214	9.900
24a "	2.889	163	4.907
ora imprecisata	2.889	110	4.198
<b>Totale</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>

(a) Nel totale dei "festivi" sono compresi Ferragosto, Anniversario della Liberazione, Capodanno, Epifania, Festa del Lavoro, Immacolata Concezione, Lunedì dell'Angelo - Pasquetta, Natale, Pasqua, Santo Stefano, Tutti i Santi e tutte le domeniche dell'anno.

**Tavola 1.5 - Incidenti e persone infortunate per provincia e regione**

PROVINCE REGIONI	1999			2000			2001		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
PER PROVINCIA E REGIONE									
Torino	7.	233	11.288	7.011	214	10.477	7.999	217	12.116
Vercelli	686	38	1.023	727	59	1.155	595	23	924
Biella	1.023	33	1.385	680	21	932	632	24	853
Verbano-Cusio-Osso	758	20	1.048	679	11	924	682	35	975
Novara	1.849	68	2.599	1.509	55	2.040	1.406	43	1.948
Cuneo	2.448	135	3.719	2.071	132	3.083	1.870	105	2.910
Asti	884	43	1.252	894	44	1.231	870	39	1.229
Alessandria	2.038	88	2.920	2.321	94	3.183	2.092	59	2.987
<b>Piemonte</b>	<b>17.053</b>	<b>658</b>	<b>25.234</b>	<b>15.892</b>	<b>630</b>	<b>23.025</b>	<b>16.146</b>	<b>545</b>	<b>23.942</b>
<b>Valle d'Aosta</b>	<b>534</b>	<b>15</b>	<b>826</b>	<b>434</b>	<b>21</b>	<b>633</b>	<b>447</b>	<b>16</b>	<b>618</b>
Varese	3.738	91	5.515	3.731	85	5.386	3.649	71	5.196
Como	2.013	48	2.932	1.873	50	2.622	1.995	45	2.887
Lecco	971	32	1.240	1.358	32	1.804	1.191	32	1.708
Sondrio	1.066	31	1.559	947	33	1.326	886	38	1.350
Milano	27.926	278	38.174	28.795	297	40.371	30.807	293	42.564
Bergamo	3.326	122	4.552	3.243	124	4.409	3.234	115	4.517
Brescia	4.806	230	6.868	4.303	175	6.269	4.179	185	6.121
Pavia	2.390	80	3.534	2.145	98	3.143	2.090	94	3.072
Lodi	649	26	942	809	40	1.046	657	38	980
Cremona	1.211	52	1.736	1.288	56	1.845	1.562	63	2.183
Mantova	1.517	82	2.136	1.454	57	2.012	1.622	81	2.262
<b>Lombardia</b>	<b>49.613</b>	<b>1.072</b>	<b>69.188</b>	<b>49.946</b>	<b>1.047</b>	<b>70.233</b>	<b>51.872</b>	<b>1.055</b>	<b>72.840</b>
Bolzano-Bozen	1.798	73	2.449	2.074	86	2.697	2.090	97	2.793
Trento	2.010	58	2.767	1.766	36	2.403	1.822	48	2.535
<b>Trentino-A.Adige</b>	<b>3.808</b>	<b>131</b>	<b>5.216</b>	<b>3.840</b>	<b>122</b>	<b>5.100</b>	<b>3.912</b>	<b>145</b>	<b>5.328</b>
Verona	3.619	144	5.099	3.614	143	5.163	4.004	133	5.690
Vicenza	3.050	154	4.322	3.173	116	4.351	3.219	97	4.383
Belluno	1.146	34	1.664	1.069	34	1.474	1.076	37	1.539
Treviso	3.642	158	5.195	3.642	149	5.283	3.195	139	4.565
Venezia	3.353	149	4.755	3.030	90	4.484	3.299	101	4.818
Padova	3.620	143	4.980	3.997	102	5.502	4.799	131	6.514
Rovigo	1.197	64	1.742	1.200	80	1.631	1.125	46	1.628
<b>Veneto</b>	<b>19.627</b>	<b>846</b>	<b>27.757</b>	<b>19.725</b>	<b>714</b>	<b>27.888</b>	<b>20.717</b>	<b>684</b>	<b>29.137</b>
Pordenone	1.077	47	1.410	1.002	51	1.335	1.095	54	1.479
Udine	2.335	124	3.386	2.036	100	2.874	2.132	98	3.157
Gorizia	955	29	1.313	887	20	1.228	876	21	1.194
Trieste	2.395	23	3.094	1.875	19	2.383	1.724	34	2.124
<b>Friuli-Venezia-Giulia</b>	<b>6.762</b>	<b>223</b>	<b>9.203</b>	<b>5.800</b>	<b>190</b>	<b>7.820</b>	<b>5.827</b>	<b>207</b>	<b>7.954</b>
Imperia	1.213	22	1.564	1.082	20	1.334	1.169	30	1.463
Savona	1.754	35	2.434	1.382	23	1.960	1.425	42	2.017
Genova	5.878	60	7.895	5.581	77	7.371	5.636	70	7.341
La Spezia	999	24	1.454	949	20	1.339	1.053	24	1.628
<b>Liguria</b>	<b>9.844</b>	<b>141</b>	<b>13.347</b>	<b>8.994</b>	<b>140</b>	<b>12.004</b>	<b>9.283</b>	<b>166</b>	<b>12.449</b>
Piacenza	1.532	78	2.258	1.487	51	2.113	1.533	68	2.260
Parma	2.174	98	2.974	2.028	67	2.857	1.989	68	2.744
Reggio nell'Emilia	3.504	90	5.011	3.393	101	4.792	3.546	111	5.009
Modena	4.161	121	5.624	4.318	117	6.008	4.184	116	5.723
Bologna	5.210	124	7.142	5.183	137	7.262	5.066	127	7.103
Ferrara	1.661	65	2.239	1.619	86	2.238	1.672	71	2.308
Ravenna	2.685	126	3.874	2.534	105	3.588	2.771	116	4.015
Forlì- Cesena	2.530	65	3.554	2.709	65	3.689	2.630	68	3.637
Rimini	2.487	45	3.428	2.690	60	3.743	2.454	47	3.363
<b>Emilia Romagna</b>	<b>25.944</b>	<b>812</b>	<b>36.104</b>	<b>25.961</b>	<b>789</b>	<b>36.290</b>	<b>25.845</b>	<b>792</b>	<b>36.162</b>
Massa Carrara	579	7	805	608	15	841	698	17	1.003
Lucca	1.530	43	2.126	1.595	35	2.122	1.669	56	2.383
Pistoia	1.113	19	1.573	1.336	21	1.883	938	20	1.250
Firenze	7.110	114	9.113	6.806	89	8.665	7.122	102	9.179
Prato	1.217	13	1.617	1.362	14	1.685	1.437	19	1.801
Livorno	2.051	45	2.641	1.730	56	2.296	1.603	58	2.079
Pisa	1.519	54	2.069	1.470	60	2.029	1.897	63	2.564
Arezzo	1.006	33	1.393	1.035	56	1.447	1.290	56	1.848
Siena	1.300	43	1.856	1.290	50	1.796	1.298	49	1.839
Grosseto	894	30	1.267	1.014	32	1.401	997	23	1.441
<b>Toscana</b>	<b>18.319</b>	<b>401</b>	<b>24.460</b>	<b>18.246</b>	<b>428</b>	<b>24.165</b>	<b>18.949</b>	<b>463</b>	<b>25.387</b>

**Tavola 1.5 segue - Incidenti e persone infortunate per provincia e regione**

PROVINCE REGIONI	1999			2000			2001		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Perugia	2.514	86	3.662	2.555	103	3.698	2.584	83	3.826
Terni	1.244	40	1.834	1.161	53	1.648	1.144	32	1.611
<b>Umbria</b>	<b>3.758</b>	<b>126</b>	<b>5.496</b>	<b>3.716</b>	<b>156</b>	<b>5.346</b>	<b>3.728</b>	<b>115</b>	<b>5.437</b>
Pesaro e Urbino	1.029	37	1.572	2.178	42	2.801	1.921	58	2.645
Ancona	2.560	57	3.804	2.409	62	3.495	2.313	68	3.488
Macerata	1.400	46	2.163	1.450	36	2.151	1.593	53	2.448
Ascoli Piceno	1.748	49	2.545	1.846	49	2.572	1.639	44	2.396
<b>Marche</b>	<b>6.737</b>	<b>189</b>	<b>10.084</b>	<b>7.883</b>	<b>189</b>	<b>11.019</b>	<b>7.466</b>	<b>223</b>	<b>10.977</b>
Viterbo	845	49	1.288	838	50	1.310	919	42	1.432
Rieti	470	24	768	447	29	713	490	19	841
Roma	16.095	243	21.621	23.836	424	29.404	24.887	430	32.080
Latina	2.308	114	3.753	2.444	108	3.859	2.462	119	3.936
Frosinone	1.135	58	1.874	1.207	52	1.998	1.162	71	1.999
<b>Lazio</b>	<b>20.853</b>	<b>488</b>	<b>29.304</b>	<b>28.772</b>	<b>663</b>	<b>37.284</b>	<b>29.920</b>	<b>681</b>	<b>40.288</b>
L'Aquila	1.040	44	1.611	1.060	45	1.586	956	43	1.506
Teramo	1.113	51	1.730	863	45	1.270	1.221	49	1.831
Pescara	1.492	28	2.111	1.750	51	2.363	1.732	29	2.463
Chieti	1.143	42	1.733	1.067	43	1.614	1.221	44	1.930
<b>Abruzzo</b>	<b>4.788</b>	<b>165</b>	<b>7.185</b>	<b>4.740</b>	<b>184</b>	<b>6.833</b>	<b>5.130</b>	<b>165</b>	<b>7.730</b>
Isernia	351	16	489	325	15	399	134	14	221
Campobasso	1.407	31	1.876	769	19	1.107	764	21	1.156
<b>Molise</b>	<b>1.758</b>	<b>47</b>	<b>2.365</b>	<b>1.094</b>	<b>34</b>	<b>1.506</b>	<b>898</b>	<b>35</b>	<b>1.377</b>
Caserta	1.172	90	1.928	1.070	87	1.645	887	73	1.473
Benevento	427	30	737	445	35	736	439	29	719
Napoli	3.363	94	5.311	2.826	83	4.410	2.986	82	4.611
Avellino	699	24	1.079	760	30	1.246	724	28	1.147
Salerno	1.818	75	3.235	1.965	68	3.187	2.391	109	3.839
<b>Campania</b>	<b>7.479</b>	<b>313</b>	<b>12.290</b>	<b>7.066</b>	<b>303</b>	<b>11.224</b>	<b>7.427</b>	<b>321</b>	<b>11.789</b>
Foggia	715	85	1.332	689	80	1.264	740	101	1.376
Bari	2.111	105	3.648	2.737	121	4.447	3.169	108	5.137
Taranto	382	35	697	992	38	1.620	1.139	57	1.830
Brindisi	530	35	921	426	66	727	485	32	925
Lecce	898	76	1.578	1.039	69	1.808	983	64	1.646
<b>Puglia</b>	<b>4.636</b>	<b>336</b>	<b>8.176</b>	<b>5.883</b>	<b>374</b>	<b>9.866</b>	<b>6.516</b>	<b>362</b>	<b>10.914</b>
Potenza	437	21	691	396	28	630	335	22	532
Matera	1.226	34	1.655	752	32	1.131	487	24	775
<b>Basilicata</b>	<b>1.663</b>	<b>55</b>	<b>2.346</b>	<b>1.148</b>	<b>60</b>	<b>1.761</b>	<b>822</b>	<b>46</b>	<b>1.307</b>
Cosenza	1.032	70	1.917	681	41	1.260	853	53	1.565
Crotone	251	6	477	280	15	488	295	14	481
Catanzaro	833	18	1.459	759	36	1.218	736	26	1.329
Vibo valentia	228	16	407	246	10	389	243	9	433
Reggio di Calabria	1.622	57	2.680	1.332	41	1.992	1.169	41	1.851
<b>Calabria</b>	<b>3.966</b>	<b>167</b>	<b>6.940</b>	<b>3.298</b>	<b>143</b>	<b>5.347</b>	<b>3.296</b>	<b>143</b>	<b>5.659</b>
Trapani	1.795	16	2.482	1.632	15	2.235	1.687	18	2.275
Palermo	3.767	60	5.754	3.047	72	4.629	3.289	83	4.906
Messina	2.787	37	4.029	2.353	54	3.312	2.106	40	3.216
Agrigento	425	20	676	476	16	743	465	18	773
Caltanissetta	586	21	872	460	16	768	433	25	683
Enna	273	15	428	294	12	464	237	16	408
Catania	2.683	78	3.938	2.518	53	3.709	2.735	61	3.997
Ragusa	679	29	1.010	773	28	1.199	944	32	1.513
Siracusa	791	35	1.317	758	30	1.237	862	37	1.385
<b>Sicilia</b>	<b>13.786</b>	<b>311</b>	<b>20.506</b>	<b>12.311</b>	<b>296</b>	<b>18.296</b>	<b>12.758</b>	<b>330</b>	<b>19.156</b>
Sassari	1.147	69	1.834	1.170	41	1.653	1.153	50	1.649
Nuoro	649	28	1.013	763	31	1.047	730	27	1.108
Oristano	924	20	1.338	694	22	998	614	24	988
Cagliari	1.539	49	2.300	1.536	72	2.265	1.686	87	2.483
<b>Sardegna</b>	<b>4.259</b>	<b>166</b>	<b>6.485</b>	<b>4.163</b>	<b>166</b>	<b>5.963</b>	<b>4.183</b>	<b>188</b>	<b>6.228</b>
<b>ITALIA</b>	<b>225.187</b>	<b>6.662</b>	<b>322.512</b>	<b>228.912</b>	<b>6.649</b>	<b>321.603</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>

**Tavola 1.6 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, per mese e regione - Anno 2001**

MESI	REGIONI	Autostrade			Strade Statali			Strade Provinciali		
		Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
MESE										
Gennaio		938	60	1.585	1.738	91	2.963	922	60	1.461
Febbraio		877	42	1.477	1.523	104	2.487	891	58	1.391
Marzo		1.108	57	1.885	1.842	145	3.074	927	75	1.469
Aprile		1.117	47	2.067	1.957	124	3.321	980	69	1.582
Maggio		1.139	61	1.910	2.013	130	3.269	1.095	79	1.736
Giugno		1.225	49	2.161	2.090	165	3.397	1.144	78	1.869
Luglio		1.395	71	2.518	2.355	156	3.837	1.315	85	2.057
Agosto		1.329	89	2.582	2.159	167	3.731	1.221	93	2.021
Settembre		1.238	64	2.211	2.035	137	3.384	1.094	88	1.738
Ottobre		1.036	51	1.801	1.879	132	3.040	1.093	97	1.677
Novembre		1.139	76	1.943	1.969	116	3.264	1.232	86	1.935
Dicembre		1.155	63	2.083	1.894	149	3.121	1.095	102	1.731
<b>Anno</b>		<b>13.696</b>	<b>730</b>	<b>24.223</b>	<b>23.454</b>	<b>1.616</b>	<b>38.888</b>	<b>13.009</b>	<b>970</b>	<b>20.667</b>
REGIONE										
Piemonte		1.307	74	2.170	1.637	119	2.696	1.186	98	1.886
Valle d'Aosta		42	2	67	84	6	117	30	2	42
Lombardia		2.740	133	4.662	3.290	219	5.290	2.513	156	3.835
Trentino-Alto Adige		211	9	334	981	79	1.481	315	18	475
<i>Bolzano-Bozen</i>		<i>105</i>	<i>1</i>	<i>158</i>	<i>550</i>	<i>54</i>	<i>839</i>	<i>141</i>	<i>13</i>	<i>202</i>
<i>Trento</i>		<i>106</i>	<i>8</i>	<i>176</i>	<i>431</i>	<i>25</i>	<i>642</i>	<i>174</i>	<i>5</i>	<i>273</i>
Veneto		1.022	51	1.728	1.923	119	3.049	1.587	107	2.440
Friuli-Venezia Giulia		191	21	344	640	35	1.052	340	27	487
Liguria		775	47	1.370	453	16	699	113	4	182
Emilia-Romagna		1.616	90	2.898	2.640	185	4.181	1.309	100	1.946
Toscana		990	43	1.694	1.690	100	2.651	1.047	61	1.630
Umbria		108	1	199	769	39	1.270	301	18	457
Marche		403	27	752	962	38	1.628	637	47	1.006
Lazio		1.089	44	2.109	2.634	160	4.253	1.109	84	1.877
Abruzzo		469	26	859	745	37	1.220	349	27	608
Molise		18	-	44	248	26	429	76	5	122
Campania		1.469	76	2.685	1.030	85	1.845	292	33	466
Puglia		173	22	348	1.203	134	2.402	610	82	1.143
Basilicata		45	1	80	187	21	334	63	8	110
Calabria		418	23	770	690	51	1.359	140	18	253
Sicilia		610	40	1.110	953	79	1.734	541	32	968
Sardegna		-	-	-	695	68	1.198	451	43	734
<b>Totale</b>		<b>13.696</b>	<b>730</b>	<b>24.223</b>	<b>23.454</b>	<b>1.616</b>	<b>38.888</b>	<b>13.009</b>	<b>970</b>	<b>20.667</b>

**Tavola 1.7 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada e le condizioni del tempo - Anno 2001**

CONDIZIONI DEL TEMPO	Autostrade			Strade Statali			Strade Provinciali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Sereno	9.336	515	16.577	16.654	1.186	27.247	9.403	749	14.776
Nebbia	163	19	325	296	19	525	274	19	427
Pioggia	2.103	85	3.716	3.429	189	6.128	1.743	96	2.920
Grandine	29	1	85	25	-	58	10	2	25
Neve	104	2	166	165	4	293	98	5	152
Vento forte	21	1	34	51	9	70	39	5	68
Altro	1.940	107	3.320	2.834	209	4.567	1.442	94	2.299
<b>Totale</b>	<b>13.696</b>	<b>730</b>	<b>24.223</b>	<b>23.454</b>	<b>1.616</b>	<b>38.888</b>	<b>13.009</b>	<b>970</b>	<b>20.667</b>

CONDIZIONI DEL TEMPO	Strade Comunali Extraurbane			Strade Urbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Sereno	3.842	214	5.505	143.162	2.402	191.574	182.397	5.066	255.679
Nebbia	88	7	111	1.215	25	1.720	2.036	89	3.108
Pioggia	633	25	999	18.445	305	26.877	26.353	700	40.640
Grandine	3	-	4	103	2	142	170	5	314
Neve	34	6	48	663	13	918	1.064	30	1.577
Vento forte	14	2	16	276	8	403	401	25	591
Altro	552	16	805	15.953	341	21.779	22.721	767	32.770
<b>Totale</b>	<b>5.166</b>	<b>270</b>	<b>7.488</b>	<b>179.817</b>	<b>3.096</b>	<b>243.413</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>

**Tavola 1.8 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria e il tipo di strada - Anno 2001**

TIPO DI STRADA	Autostrade			Strade Statali			Strade Provinciali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Una carreggiata a senso unico	479	26	730	1.805	63	2.847	422	13	629
Una carreggiata a doppio senso	1.500	71	2.497	17.710	1.354	29.464	12.014	913	19.171
Doppia carreggiata	11.596	626	20.792	3.837	190	6.391	547	40	823
Più di due carreggiate	121	7	204	102	9	186	26	4	44
<b>Totale</b>	<b>13.696</b>	<b>730</b>	<b>24.223</b>	<b>23.454</b>	<b>1.616</b>	<b>38.888</b>	<b>13.009</b>	<b>970</b>	<b>20.667</b>

TIPO DI STRADA	Strade Comunali Extraurbane			Strade Urbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Una carreggiata senso unico	328	12	439	28.914	274	37.279	31.948	388	41.924
Una carreggiata doppio senso	4.481	233	6.534	127.537	2.511	173.347	163.242	5.082	231.013
Due carreggiate	327	24	466	17.930	252	24.785	34.237	1.132	53.257
Più di due carreggiate	30	1	49	5.436	59	8.002	5.715	80	8.485
<b>Totale</b>	<b>5.166</b>	<b>270</b>	<b>7.488</b>	<b>179.817</b>	<b>3.096</b>	<b>243.413</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>

**Tavola 1.9 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, il tipo di pavimentazione, il fondo stradale e la caratteristica della strada - Anno 2001**

CARATTERISTICHE STRADA PAVIMENTAZIONE FONDO STRADALE	Autostrade			Strade Statali			Strade Provinciali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
<b>CARATTERISTICHE DELLA STRADA</b>									
Incroccio	-	-	-	4.049	185	7.082	2.334	122	3.903
Rotatoria	-	-	-	396	16	602	290	8	419
Intersezione segnalata	-	-	-	3.318	180	5.756	1.603	91	2.725
" con semaforo o vigile	-	-	-	1.175	58	2.219	479	34	817
" non segnalata	-	-	-	283	12	480	226	7	397
Passaggio a livello	-	-	-	25	1	36	13	-	20
Rettilineo	9.488	544	17.001	9.408	743	15.169	4.718	424	7.167
Curva	3.983	178	6.776	4.458	386	6.982	3.173	276	4.941
Dosso, strettoia	26	2	42	125	13	230	71	4	119
Pendenza	31	1	66	75	10	112	82	2	128
Galleria illuminata	157	3	317	112	7	189	12	2	17
" non illuminata	11	2	21	30	5	31	8	-	14
<b>Totale</b>	<b>13.696</b>	<b>730</b>	<b>24.223</b>	<b>23.454</b>	<b>1.616</b>	<b>38.888</b>	<b>13.009</b>	<b>970</b>	<b>20.667</b>
<b>PAVIMENTAZIONE</b>									
Strada pavimentata	13.680	726	24.188	23.303	1.604	38.656	12.813	947	20.375
Strada pavimentata dissestata	16	4	35	136	11	199	177	22	260
Strada non pavimentata	-	-	-	15	1	33	19	1	32
<b>Totale</b>	<b>13.696</b>	<b>730</b>	<b>24.223</b>	<b>23.454</b>	<b>1.616</b>	<b>38.888</b>	<b>13.009</b>	<b>970</b>	<b>20.667</b>
<b>FONDO STRADALE</b>									
Asciutto	10.176	572	18.014	17.908	1.274	29.228	9.861	752	15.538
Bagnato	3.219	142	5.669	4.911	293	8.598	2.657	178	4.377
Sdruciolevole	187	11	327	279	27	449	225	24	344
Ghiacciato	45	4	96	238	21	409	207	13	312
Innevato	69	1	117	118	1	204	59	3	96
<b>Totale</b>	<b>13.696</b>	<b>730</b>	<b>24.223</b>	<b>23.454</b>	<b>1.616</b>	<b>38.888</b>	<b>13.009</b>	<b>970</b>	<b>20.667</b>

CARATTERISTICHE STRADA PAVIMENTAZIONE FONDO STRADALE	Strade Comunali Extraurbane			Strade Urbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
<b>CARATTERISTICHE DELLA STRADA</b>									
Incroccio	1.000	24	1.531	51.072	583	69.909	58.455	914	82.425
Rotatoria	75	-	108	2.964	33	3.755	3.725	57	4.884
Intersezione segnalata	486	11	743	22.862	302	31.996	28.269	584	41.220
" con semaforo o vigile	114	6	182	16.229	158	23.992	17.997	256	27.210
" non segnalata	140	5	207	4.664	52	6.401	5.313	76	7.485
Passaggio a livello	6	1	8	119	6	158	163	8	222
Rettilineo	1.923	124	2.628	69.250	1.476	89.572	94.787	3.311	131.537
Curva	1.314	81	1.934	11.232	439	15.640	24.160	1.360	36.273
Dosso, strettoia	40	3	68	575	16	847	837	38	1.306
Pendenza	55	13	63	644	27	841	887	53	1.210
Galleria illuminata	11	2	11	158	2	237	450	16	771
" non illuminata	2	-	5	48	2	65	99	9	136
<b>Totale</b>	<b>5.166</b>	<b>270</b>	<b>7.488</b>	<b>179.817</b>	<b>3.096</b>	<b>243.413</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>
<b>PAVIMENTAZIONE</b>									
Strada pavimentata	4.866	222	7.072	178.184	3.047	241.302	232.846	6.546	331.593
Strada pavimentata dissestata	177	22	258	1.262	33	1.624	1.768	92	2.376
Strada non pavimentata	123	26	158	371	16	487	528	44	710
<b>Totale</b>	<b>5.166</b>	<b>270</b>	<b>7.488</b>	<b>179.817</b>	<b>3.096</b>	<b>243.413</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>
<b>FONDO STRADALE</b>									
Asciutto	3.947	207	5.644	148.718	2.565	198.899	190.610	5.370	267.323
Bagnato	1.001	41	1.540	27.912	461	40.290	39.700	1.115	60.474
Sdruciolevole	121	15	176	1.876	43	2.445	2.688	120	3.741
Ghiacciato	67	3	88	867	20	1.175	1.424	61	2.080
Innevato	30	4	40	444	7	604	720	16	1.061
<b>Totale</b>	<b>5.166</b>	<b>270</b>	<b>7.488</b>	<b>179.817</b>	<b>3.096</b>	<b>243.413</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>

**Tavola 1.10 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per provincia e regione - Anno 2001**

PROVINCE REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Torino	7.999	217	12.116	190	217	191
Vercelli	595	23	924	22	23	28
Biella	632	24	853	21	24	13
Verbano-Cusio-Ossola	682	35	975	31	35	17
Novara	1.406	43	1.948	43	43	31
Cuneo	1.870	105	2.910	94	105	109
Asti	870	39	1.229	35	39	32
Alessandria	2.092	59	2.987	56	59	45
<b>Piemonte</b>	<b>16.146</b>	<b>545</b>	<b>23.942</b>	<b>492</b>	<b>545</b>	<b>466</b>
<b>Valle d'Aosta</b>	<b>447</b>	<b>16</b>	<b>618</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>9</b>
Varese	3.649	71	5.196	62	71	53
Como	1.995	45	2.887	44	45	27
Lecco	1.191	32	1.708	32	32	15
Sondrio	886	38	1.350	32	38	27
Milano	30.807	293	42.564	273	293	177
Bergamo	3.234	115	4.517	106	115	89
Brescia	4.179	185	6.121	162	185	166
Pavia	2.090	94	3.072	87	94	74
Lodi	657	38	980	32	38	27
Cremona	1.562	63	2.183	59	63	40
Mantova	1.622	81	2.262	71	81	55
<b>Lombardia</b>	<b>51.872</b>	<b>1.055</b>	<b>72.840</b>	<b>960</b>	<b>1.055</b>	<b>750</b>
Bolzano-Bozen	2.090	97	2.793	79	97	77
Trento	1.822	48	2.535	42	48	24
<b>Trentino-A.Adige</b>	<b>3.912</b>	<b>145</b>	<b>5.328</b>	<b>121</b>	<b>145</b>	<b>101</b>
Verona	4.004	133	5.690	116	133	93
Vicenza	3.219	97	4.383	88	97	56
Belluno	1.076	37	1.539	35	37	30
Treviso	3.195	139	4.565	131	139	108
Venezia	3.299	101	4.818	94	101	84
Padova	4.799	131	6.514	129	131	82
Rovigo	1.125	46	1.628	45	46	27
<b>Veneto</b>	<b>20.717</b>	<b>684</b>	<b>29.137</b>	<b>638</b>	<b>684</b>	<b>480</b>
Pordenone	1.095	54	1.479	51	54	25
Udine	2.132	98	3.157	92	98	93
Gorizia	876	21	1.194	19	21	13
Trieste	1.724	34	2.124	34	34	18
<b>Friuli-Venezia-Giulia</b>	<b>5.827</b>	<b>207</b>	<b>7.954</b>	<b>196</b>	<b>207</b>	<b>149</b>
Imperia	1.169	30	1.463	30	30	24
Savona	1.425	42	2.017	36	42	28
Genova	5.636	70	7.341	64	70	45
La Spezia	1.053	24	1.628	23	24	20
<b>Liguria</b>	<b>9.283</b>	<b>166</b>	<b>12.449</b>	<b>153</b>	<b>166</b>	<b>117</b>
Piacenza	1.533	68	2.260	64	68	48
Parma	1.989	68	2.744	60	68	51
Reggio nell'Emilia	3.546	111	5.009	96	111	75
Modena	4.184	116	5.723	110	116	101
Bologna	5.066	127	7.103	118	127	100
Ferrara	1.672	71	2.308	68	71	52
Ravenna	2.771	116	4.015	104	116	88
Forlì- Cesena	2.630	68	3.637	62	68	46
Rimini	2.454	47	3.363	43	47	32
<b>Emilia-Romagna</b>	<b>25.845</b>	<b>792</b>	<b>36.162</b>	<b>725</b>	<b>792</b>	<b>593</b>
Massa Carrara	698	17	1.003	16	17	11
Lucca	1.669	56	2.383	54	56	24
Pistoia	938	20	1.250	19	20	10
Firenze	7.122	102	9.179	95	102	74
Prato	1.437	19	1.801	19	19	10
Livorno	1.603	58	2.079	54	58	53
Pisa	1.897	63	2.564	59	63	42
Arezzo	1.290	56	1.848	54	56	36
Siena	1.298	49	1.839	44	49	16
Grosseto	997	23	1.441	22	23	30
<b>Toscana</b>	<b>18.949</b>	<b>463</b>	<b>25.387</b>	<b>436</b>	<b>463</b>	<b>306</b>

**Tavola 1.10 segue - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per provincia e regione - Anno 2001**

PROVINCE REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Perugia	2.584	83	3.826	81	83	58
Terni	1.144	32	1.611	32	32	32
<b>Umbria</b>	<b>3.728</b>	<b>115</b>	<b>5.437</b>	<b>113</b>	<b>115</b>	<b>90</b>
Pesaro e Urbino	1.921	58	2.645	53	58	41
Ancona	2.313	68	3.488	54	68	49
Macerata	1.593	53	2.448	48	53	35
Ascoli Piceno	1.639	44	2.396	40	44	37
<b>Marche</b>	<b>7.466</b>	<b>223</b>	<b>10.977</b>	<b>195</b>	<b>223</b>	<b>162</b>
Viterbo	919	42	1.432	40	42	52
Rieti	490	19	841	18	19	16
Roma	24.887	430	32.080	409	430	232
Latina	2.462	119	3.936	107	119	120
Frosinone	1.162	71	1.999	63	71	74
<b>Lazio</b>	<b>29.920</b>	<b>681</b>	<b>40.288</b>	<b>637</b>	<b>681</b>	<b>494</b>
L'Aquila	956	43	1.506	38	43	35
Teramo	1.221	49	1.831	46	49	25
Pescara	1.732	29	2.463	28	29	28
Chieti	1.221	44	1.930	38	44	39
<b>Abruzzo</b>	<b>5.130</b>	<b>165</b>	<b>7.730</b>	<b>150</b>	<b>165</b>	<b>127</b>
Isernia	134	14	221	10	14	11
Campobasso	764	21	1.156	19	21	16
<b>Molise</b>	<b>898</b>	<b>35</b>	<b>1.377</b>	<b>29</b>	<b>35</b>	<b>27</b>
Caserta	887	73	1.473	65	73	52
Benevento	439	29	719	24	29	38
Napoli	2.986	82	4.611	76	82	86
Avellino	724	28	1.147	26	28	18
Salerno	2.391	109	3.839	96	109	118
<b>Campania</b>	<b>7.427</b>	<b>321</b>	<b>11.789</b>	<b>287</b>	<b>321</b>	<b>312</b>
Foggia	740	101	1.376	72	101	149
Bari	3.169	108	5.137	91	108	101
Taranto	1.139	57	1.830	50	57	61
Brindisi	485	32	925	30	32	47
Lecce	983	64	1.646	50	64	86
<b>Puglia</b>	<b>6.516</b>	<b>362</b>	<b>10.914</b>	<b>293</b>	<b>362</b>	<b>444</b>
Potenza	335	22	532	21	22	21
Matera	487	24	775	21	24	25
<b>Basilicata</b>	<b>822</b>	<b>46</b>	<b>1.307</b>	<b>42</b>	<b>46</b>	<b>46</b>
Cosenza	853	53	1.565	41	53	50
Crotone	295	14	481	11	14	13
Catanzaro	736	26	1.329	21	26	28
Vibo Valentia	243	9	433	9	9	16
Reggio di Calabria	1.169	41	1.851	28	41	25
<b>Calabria</b>	<b>3.296</b>	<b>143</b>	<b>5.659</b>	<b>110</b>	<b>143</b>	<b>132</b>
Trapani	1.687	18	2.275	17	18	14
Palermo	3.289	83	4.906	74	83	55
Messina	2.106	40	3.216	37	40	38
Agrigento	465	18	773	18	18	33
Caltanissetta	433	25	683	22	25	35
Enna	237	16	408	10	16	22
Catania	2.735	61	3.997	59	61	35
Ragusa	944	32	1.513	30	32	43
Siracusa	862	37	1.385	32	37	55
<b>Sicilia</b>	<b>12.758</b>	<b>330</b>	<b>19.156</b>	<b>299</b>	<b>330</b>	<b>330</b>
Sassari	1.153	50	1.649	46	50	30
Nuoro	730	27	1.108	26	27	20
Oristano	614	24	988	23	24	16
Cagliari	1.686	87	2.483	79	87	68
<b>Sardegna</b>	<b>4.183</b>	<b>188</b>	<b>6.228</b>	<b>174</b>	<b>188</b>	<b>134</b>
<b>ITALIA</b>	<b>235.142</b>	<b>6.682</b>	<b>334.679</b>	<b>6.065</b>	<b>6.682</b>	<b>5.269</b>



## Indice tavole su floppy disk

### Capitolo 1 - Dati generali riassuntivi

- Tavola 1.1 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per anno e mese - Anno 2001
- Tavola 1.2 - Incidenti per tipo e persone infortunate, per mese - Anno 2001
- Tavola 1.3 - Incidenti per tipo e per categoria di veicolo - Anno 2001
- Tavola 1.4 - Incidenti e persone infortunate per mese, giorno della settimana e ora del giorno - Anno 2001
- Tavola 1.5 - Incidenti e persone infortunate per provincia, regione e comuni con oltre 250.000 abitanti - Anno 2001
- Tavola 1.6 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, per mese e regione - Anno 2001
- Tavola 1.7 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada e le condizioni del tempo - Anno 2001
- Tavola 1.8 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria ed il tipo di strada - Anno 2001
- Tavola 1.9 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, il tipo di pavimentazione, il fondo stradale e la caratteristica della strada - Anno 2001
- Tavola 1.10 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per provincia e regione - Anno 2001
- Tavola 1.11 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per comune capoluogo e regione - Anno 2001

### Capitolo 2 - Incidenti, persone infortunate e veicoli coinvolti

- Tavola 2.1 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane per mese, giorno del mese e conseguenza - Anno 2001
- Tavola 2.2 - Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane per mese, giorno del mese e conseguenza - Anno 2001
- Tavola 2.3 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per mese, giorno del mese e conseguenza - Anno 2001
- Tavola 2.4 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese - Anno 2001
- Tavola 2.5 - Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese - Anno 2001
- Tavola 2.6 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese - Anno 2001
- Tavola 2.7 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza - Anno 2001
- Tavola 2.8 - Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza - Anno 2001
- Tavola 2.9 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza - Anno 2001
- Tavola 2.10 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per tipo di giorno, ora del giorno e conseguenza - Anno 2001
- Tavola 2.11 - Incidenti a veicoli isolati secondo il tipo, per provincia e regione - Anno 2001
- Tavola 2.12 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo il tipo, per provincia e regione - Anno 2001
- Tavola 2.13 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, la categoria della strada e la circostanza accertata o presunta dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 2.14 - Incidenti e persone infortunate per categoria di utenti della strada, secondo la conseguenza e la circostanza accertata o presunta dell'incidente - Anno 2001

- Tavola 2.15 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo la natura e la circostanza accertata o presunta dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 2.16 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo la natura e le circostanze degli incidenti per inosservanze concomitanti delle norme di circolazione - Anno 2001
- Tavola 2.17 - Investimento di pedone secondo le circostanze degli incidenti - Anno 2001
- Tavola 2.18 - Investimento di pedone secondo le circostanze degli incidenti, per inosservanza sia dei conducenti che dei pedoni - Anno 2001
- Tavola 2.19 - Incidenti a veicoli isolati secondo la conseguenza e la circostanza dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 2.20 - Incidenti connessi a difetti o avarie dei veicoli, per natura e circostanza dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 2.21 - Incidenti connessi allo stato psico-fisico dei conducenti, per natura e circostanza dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 2.22 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, per mese, provincia e regione - Anno 2001
- Tavola 2.23 - Incidenti su strade urbane secondo la caratteristica della strada, per provincia e regione - Anno 2001
- Tavola 2.24 - Veicoli coinvolti e persone infortunate secondo la conseguenza e la categoria dei veicoli - Anno 2001
- Tavola 2.25 - Incidenti tra veicoli in marcia e persone infortunate secondo la conseguenza, per categoria dei veicoli coinvolti - Anno 2001
- Tavola 2.26 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo la categoria dei veicoli coinvolti e il tipo - Anno 2001
- Tavola 2.27 - Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per mese - Anno 2001
- Tavola 2.28 - Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per regione - Anno 2001
- Tavola 2.29 - Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati in incidenti a veicoli isolati, secondo la conseguenza, per categoria dei veicoli coinvolti e tipo dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 2.30 - Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso, la conseguenza dell'incidente e la categoria dei veicoli - Anno 2001
- Tavola 2.31 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese - Anno 2001
- Tavola 2.32 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione - Anno 2001
- Tavola 2.33 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli - Anno 2001
- Tavola 2.34 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese - Anno 2001
- Tavola 2.35 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione - Anno 2001
- Tavola 2.36 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli - Anno 2001
- Tavola 2.37 - Pedoni infortunati per classi di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese - Anno 2001
- Tavola 2.38 - Pedoni infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione - Anno 2001
- Tavola 2.39 - Pedoni infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli - Anno 2001
- Tavola 2.40 - Incidenti in complesso a veicoli isolati e tra veicoli per provincia e regione - Anno 2001
- Tavola 2.41 - Conducenti ai quali siano imputabili gli incidenti secondo la classe di età, il sesso, la conseguenza dell'incidente e la categoria dei veicoli - Anno 2001
- Tavola 2.42 - Conducenti professionali coinvolti in incidenti, secondo la categoria dei veicoli e la conseguenza dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 2.43 - Conducenti coinvolti secondo il tipo di patente e la conseguenza dell'incidente - Anno 2001

### **Capitolo 3 - Incidenti nei comuni con oltre 250.000 abitanti**

- Tavola 3.1 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza - Anno 2001
- Tavola 3.2 - Incidenti secondo il tipo - Anno 2001
- Tavola 3.3 - Incidenti secondo la conseguenza, per mese - Anno 2001
- Tavola 3.4 - Veicoli coinvolti secondo la categoria del veicolo e la tipologia di incidente - Anno 2001
- Tavola 3.5 - Conducenti, persone trasportate e pedoni secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 3.6 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso e conseguenza dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 3.7 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso e conseguenza dell'incidente - Anno 2001
- Tavola 3.8 - Pedoni infortunati per classe di età, sesso e conseguenza dell'incidente - Anno 2001

### **Capitolo 4 - Dati retrospettivi**

- Tavola 4.1 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza
- Tavola 4.2 - Incidenti secondo la conseguenza, per tipo di incidente
- Tavola 4.3 - Persone infortunate in incidenti stradali
- Tavola 4.4 - Incidenti secondo la conseguenza, per regione
- Tavola 4.5 - Persone infortunate secondo la conseguenza, per regione
- Tavola 4.6 - Incidente e persone infortunate secondo la conseguenza, nei comuni con oltre 250.000 abitanti
- Tavola 4.7 - Persone infortunate secondo la conseguenza, per classe di età e sesso
- Tavola 4.8 - Persone infortunate secondo la categoria dei veicoli e la conseguenza dell'incidente

### **Capitolo 5 - Confronti internazionali**

- Tavola 5.1 - Dati internazionali relativi alla popolazione, alla superficie, alla lunghezza della rete stradale e numero dei veicoli - Anno 2000
- Tavola 5.2 - Persone infortunate - Anno 2000
- Tavola 5.3 - Incidenti secondo il tipo di strada - Anni 1980, 1999 e 2000
- Tavola 5.4 - Morti secondo il tipo di strada - Anni 1980, 1999 e 2000
- Tavola 5.5 - Morti secondo la categoria di utenti della strada - Anni 1980, 1999 e 2000
- Tavola 5.6 - Morti secondo la classe di età - Anni 1980, 1999 e 2000

### **Capitolo 6 - Appendice**

- Tavola 6.1 - Rete stradale per tipo di strada e regione - Anno 2000 (*dati in chilometri*)
- Tavola 6.2 - Veicoli "nuovi di fabbrica" iscritti al Pubblico Registro Automobilistico, per categoria, provincia e regione - Anno 2001
- Tavola 6.3 - Consistenza del parco veicolare secondo le risultanze del Pubblico Registro Automobilistico - Anno 2001
- Tavola 6.4 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia Stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per fascia di età - Anno 2001
- Tavola 6.5 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia Stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per fascia oraria - Anno 2001
- Tavola 6.6 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia Stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per tipologia di strada - Anno 2001
- Tavola 6.7 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia Stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per categoria di veicoli - Anno 2001



## Glossario

**Autobus:**

il veicolo avente almeno quattro ruote destinato al trasporto di persone con più di otto posti a sedere oltre il conducente.

**Autoarticolato:**

il complesso di veicoli formato da un semirimorchio accoppiato ad un veicolo trattore.

**Autocarro merci:**

l'autoveicolo destinato al trasporto cose.

**Autocarro speciale:**

l'autocarro destinato al trasporto di particolari categorie di oggetti o che ha caratteristiche tecniche tali da essere adibito a lavori speciali.

**Autotreno:**

il complesso di veicoli composto da un rimorchio agganciato ad un autoveicolo a motore.

**Autoveicolo:**

il veicolo a motore avente almeno quattro ruote, con esclusione dei motoveicoli, adibiti al trasporto persone o, se di cose, agli addetti al trasporto stesso.

**Autoveicolo per il trasporto di merci:**

ogni autoveicolo stradale isolato (autocarro) oppure una combinazione di veicoli stradali, vale a dire un autotreno (autocarro con semirimorchio) o un autoarticolato (trattore stradale con semirimorchio) per trasporto di merci.

**CEMT:**

Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti

**Centro intermodale:**

costituisce una parte della dotazione di un interporto ma può esistere anche al di fuori di un interporto come centro d'interscambio strada-rotaia.

**Ciclomotore:**

il veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, con sedile monoposto.

**Costo sociale (degli incidenti stradali):**

la valutazione sia del danno subito dal singolo cittadino che quello subito dalla collettività a causa di un sinistro, comprendendo: i danni alle persone, ai veicoli ed all'ambiente.

**ECE/ONU (ECE/NU):**

Commissione Economica per l'Europa presso le Nazioni Unite

**Eurostat:**

ufficio statistico della Comunità Europea costituito nel 1953, con sede a Lussemburgo.

**Feriti:**

numero dei soggetti che hanno subito lesioni al proprio corpo a seguito dell'incidente. Data la natura della rilevazione non è attualmente possibile distinguere i feriti in funzione del livello di gravità.

**Immatricolazione:**

l'iscrizione in un registro dei veicoli stradali, tenuto da un organismo ufficiale (per l'Italia è la Motorizzazione Civile), indipendentemente dal fatto che tale iscrizione comporti o meno la consegna della targa di immatricolazione.

**Incidente stradale:**

la Convenzione di Vienna del 1968 definisce l'incidente stradale come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone. Per tale ragione, nel caso in cui l'incidente riguardi soltanto danni alle cose, esso è escluso dal computo. Con tale definizione l'attenzione è dunque riservata esclusivamente ai casi di incidente sull'uomo.

**Morti in incidenti stradali:**

sono definiti come il numero di persone decedute sul colpo od entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente. Tale definizione è stata adottata a decorrere dal 1° gennaio 1999 mentre nel passato (fino al 31 dicembre 1998) la contabilizzazione dei decessi considerava solo quelli avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale).

**Motocarro:**

il veicolo a motore a tre ruote destinato al trasporto di cose.

**Motociclo:**

il veicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di due persone compreso il conducente.

**Motrice:**

il veicolo a motore trainante uno o più rimorchi non provvisti di motore.

**OCDE:**

Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico

**Parco veicolare:**

la *consistenza (o parco)* dei veicoli secondo la provincia di residenza del proprietario e la categoria (autovetture, autocarri, autobus, trattori, motrici, motoveicoli, ecc) è determinata in base alle risultanze del Pubblico Registro Automobilistico, conteggiando i veicoli iscritti e non radiati, a meno di quelli che risultano confiscati o per i quali è stata annotata la perdita di possesso.

**PRA (Pubblico registro automobilistico):**

riporta le vicende giuridiche dei veicoli (trasferimento di proprietà, ipoteche, vincoli derivanti da finanziamenti) ed anche elementi tecnici collegabili alla destinazione della tassa di proprietà.

**Rete stradale:**

l'insieme di tronchi e nodi di vie di comunicazione essenzialmente destinate alla circolazione delle persone, degli animali e dei veicoli terrestri a guida libera.

**Rimorchio:**

il veicolo destinato ad essere trainato dagli autoveicoli o da filoveicoli.

**Semirimorchio:**

il veicolo il cui carico è supportato dalla motrice, a cui è in parte sovrapposto.

**SISTAN:**

Sistema Statistico Nazionale

**Tassa di circolazione:**

la tassa annuale a cui sono soggetti al pagamento i ciclomotori.

**Tassa di proprietà:**

la tassa annuale a cui sono soggetti tutti i veicoli iscritti al PRA.

**Traffico:**

la quantità di trasporto realizzata

**Trasporto combinato:**

il trasporto intermodale di merci che viaggiano in casse mobili, semirimorchi, autotreni, autocarri ed autoarticolati su vagoni ferroviari appositamente attrezzati, per acque interne e per mare, mentre il percorso iniziale e/o quello finale deve essere effettuato per strada e deve risultare marginale rispetto all'intero percorso.

**Trasporto intermodale:**

il trasporto di merci contenute in apposite unità di carico effettuato utilizzando almeno due differenti modi di trasporto senza rottura del carico stesso. L'unità di carico può essere un veicolo stradale o un'unità di trasporto intermodale (containers, casse mobili o semirimorchi).

**Trattore:**

l'autoveicolo destinato all'esclusivo traino di rimorchi.

**Unione Europea:**

nata il 1° gennaio 1998, con l'entrata in vigore del Trattato di Maastricht e l'inizio della seconda fase dell'Unione economica e monetaria, comprende: Belgio, Danimarca, Germania, Grecia, Spagna, Francia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Olanda, Austria, Portogallo, Finlandia, Svezia, Regno Unito.

**Veicolo:**

la macchina, circolante per strada, guidata dall'uomo o trainata da altri mezzi.

**Veicolo merci:**

l'automezzo di portata utile (carico potenziale) non inferiore ai 35 quintali oppure il trattore che traina rimorchi con portata non inferiore ai 35 quintali.





## Principali siti web

Aiscat: [www.aiscat.it](http://www.aiscat.it)

Automobil Club d'Italia (ACI): [www.aci.it](http://www.aci.it)

Autostrade: [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT): [www.oecd.org](http://www.oecd.org)

European Automobile Manufacturer's Association (ACEA): [www.acea.be](http://www.acea.be)

European Cyclists' Federation (ECF) : [www.webhotel.uni.dk/dcf/ecf](http://www.webhotel.uni.dk/dcf/ecf)

EUROSTAT: [www.europa.eu.int/eurostat.html](http://www.europa.eu.int/eurostat.html)

Federal Highways Research Institute (BAST): [www.bast.de/](http://www.bast.de/)

International Road Federation (IRF) : [www.irfnet.org](http://www.irfnet.org)

International Road Union (IRU) : [www.iru.org](http://www.iru.org)

International Union of Public Transport (UITP) : [www.uitp.com](http://www.uitp.com)

Istituto Nazionale di Statistica: [www.istat.it](http://www.istat.it)

Ministero dei Trasporti e della Navigazione: [www.trasportinavigazione.it](http://www.trasportinavigazione.it)

Ministero dei Lavori Pubblici: [www.llpp.it](http://www.llpp.it)

Nazioni Unite– Commissione Economica per l'Europa (UN/ECE) : [www.unece.org](http://www.unece.org)

Rappresentanti veicoli esteri (UNRAE): [www.unrae.it](http://www.unrae.it)

Transport Research Laboratory: [www.trl.co.uk](http://www.trl.co.uk)

Transport Research Board: [www.nas.edu/trb/](http://www.nas.edu/trb/)



## Index of tables on floppy disk

### Chapter 1 – Recapitulatory general data

- Table 1.1 - Road accidents, fatalities and injured persons, per year and month – Year 2001
- Table 1.2 - Road accidents, fatalities and injured persons, per type and month - Year 2001
- Table 1.3 - Road accidents, fatalities, per type and vehicle category – Year 2001
- Table 1.4 - Road accidents, fatalities and injured persons per month, day and hour – Year 2001
- Table 1.5 - Road accidents, fatalities and injured persons per province, region and municipal district with more than 250.000 inhabitants – Year 2001
- Table 1.6 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category, per month and region – Year 2001
- Table 1.7 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category and weather conditions – Year 2001
- Table 1.8 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category and type – Year 2001
- Table 1.9 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category, type of paving, road bed and road characteristic – Year 2001
- Table 1.10 - Road accidents, fatalities and injured persons, per province and region – Year 2001
- Table 1.11 - Road accidents, fatalities and injured persons, per chief municipality and region – Year 2001

### Chapter 2 – Road accidents, fatalities and injured persons and vehicles involved

- Table 2.1 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban roads category, per month and day – Year 2001
- Table 2.2 - Road accidents, fatalities and injured persons on extra-urban roads per month and day – Year 2001
- Table 2.3 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban roads per month and day – Year 2001
- Table 2.4 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban roads, hour of the day and month – Year 2001
- Table 2.5 - Road accidents, fatalities and injured persons on extra-urban roads, hour and month – Year 2001
- Table 2.6 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban, hour and month – Year 2001
- Table 2.7 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban roads per day of the week, hour and consequences – Year 2001
- Table 2.8 - Road accidents, fatalities and injured persons on extra-urban roads per day of the week and hour – Year 2001
- Table 2.9 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban roads per day of the week and hour – Year 2001
- Table 2.10 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban roads per kind of day and hour – Year 2001
- Table 2.11 - Road accidents between isolated vehicle, per type, province and region – Year 2001
- Table 2.12 - Road accidents between vehicles in motion, per type, province and region – Year 2001
- Table 2.13 - Road accidents, fatalities and injured persons, per road category and ascertained or presumed circumstance of crash – Year 2001
- Table 2.14 - Road accidents, fatalities and injured persons per category of road users, according to consequences and ascertained or presumed circumstance of crash – Year 2001

- Table 2.15 - Road accident between vehicles in motion according to kind and ascertained or presumed circumstance of crash – Year 2001
- Table 2.16 - Road accidents between vehicles in motion according to kind and circumstances of crash, because on non-observance of circulation routs – Year 2001
- Table 2.17 - Running-over of pedestrian according to circumstances of crash – Year 2001
- Table 2.18 - Running-over of pedestrian according to circumstances of crash, because of non-observance on the part of drivers and pedestrians – Year 2001
- Table 2.19 - Running-over of pedestrian according to circumstances of crash – Year 2001
- Table 2.20 - Road accidents related to vehicle fault or breakdown, per kind and circumstance of crash – Year 2001
- Table 2.21 - Road accidents related to the state of psycho-physical health of drivers, per kind and circumstance of crash – Year 2001
- Table 2.22 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category, per month, province and region – Year 2001
- Table 2.23 - Road accidents on urban roads according to the characteristics of the road, per province and region – Year 2001
- Table 2.24 - Vehicles involved and injured persons according to consequences and category of vehicle – Year 2001
- Table 2.25 - Road accidents between vehicles in motion, fatalities and injured persons according to type of vehicles involved – Year 2001
- Table 2.26 - Road accidents between vehicles in motion according to category of vehicles involved and kind of crash – Year 2001
- Table 2.27 - Injured drivers, passengers and pedestrians according to sex and consequences of crash, per month – Year 2001
- Table 2.28 - Injured drivers, passengers and pedestrians according to sex and consequences of crash, per region – Year 2001
- Table 2.29 - Drivers, passengers and pedestrians injured in crashes between isolated vehicles, according to consequences, per category of the vehicles involved and kind of crash – Year 2001
- Table 2.30 - Injured drivers, passengers and pedestrians according to sex, consequences of crash and category of vehicles – Year 2001
- Table 2.31 - Injured drivers per age, sex, consequences of crash and month – Year 2001
- Table 2.32 - Injured drivers per age, sex, consequences of crash and region – Year 2001
- Table 2.33 - Injured drivers per age, sex, consequences of crash and category of vehicle – Year 2001
- Table 2.34 - Injured passengers per age, sex, consequences of crash and month - Year 2001
- Table 2.35 - Injured passengers per age, sex, consequences of crash and region – Year 2001
- Table 2.36 - Injured passengers per age, sex, consequences of crash and category of vehicles - Year 2001
- Table 2.37 - Injured pedestrians per age, sex, consequences of crash and month – Year 2001
- Table 2.38 - Injured pedestrians per age, sex, consequences of crash and region – Year 2001
- Table 2.39 - Injured pedestrians per age, sex, consequences of crash and category of vehicle - Year 2001
- Table 2.40 - Total road accidents between isolated vehicles and several vehicles per province and region - Year 2001
- Table 2.41 - Drivers to whom are attributable crashes according to age, sex, consequences of crash and category of vehicle - Year 2001
- Table 2.42 - Professional drivers involved in crashes, according to category of vehicles and consequences of crash - Year 2001
- Table 2.43 - Involved drivers according to type of license and consequences of crash - Year 2001

### **Chapter 3 – Road accidents in chief municipalities with more than 250.000 inhabitants**

- Table 3.1 - Road accidents, fatalities and injured persons – Year 2001
- Table 3.2 - Road accidents according to type – Year 2001
- Table 3.3 - Road accidents according to consequences, per month – Year 2001

- Table 3.4 - Vehicles involved according to category of vehicle and type of crash – Year 2001
- Table 3.5 - Drivers, passengers and pedestrians according to sex and consequences of crash – Year 2001
- Table 3.6 - Injured drivers per age, sex and consequences of crash – Year 2001
- Table 3.7 - Injured passengers per age, sex and consequences of crash – Year 2001
- Table 3.8 - Injured pedestrians per age, sex and consequences of crash – Year 2001

#### **Chapter 4 – Retrospective data**

- Table 4.1 - Road accidents, fatalities and injured persons – Year 2001
- Table 4.2 - Road accidents according to consequences, per type of crash – Year 2001
- Table 4.3 - Persons injured during road crashes – Year 2001
- Table 4.4 - Road accidents according to consequences, per region – Year 2001
- Table 4.5 - Injured persons according to consequences, per region – Year 2001
- Table 4.6 - Road accidents, fatalities and injured persons, in chief municipalities with over 250,000 inhabitants – Year 2001
- Table 4.7 - Injured persons according to consequences, per age and sex – Year 2001
- Table 4.8 - Injured persons according to category of vehicles and consequences of crash – Year 2001

#### **Chapter 5 – International comparisons**

- Table 5.1 - International data with regard to population, surface, extension of road network and number of vehicles – Year 2000
- Table 5.2 - Injured persons – Year 2000
- Table 5.3 - Road accidents according to type of road – Years 1980, 1999 and 2000
- Table 5.4 - Death according to type of road – Years 1980, 1999 and 2000
- Table 5.5 - Death according to category of road user – Years 1980, 1999 and 2000
- Table 5.6 - Death according to age – Years 1980, 1999 and 2000

#### **Chapter 6 - Appendix**

- Table 6.1 - Road network per type of road and region – Year 2000 (in km)
- Table 6.2 - “Brand-new vehicles” registered with the PRA, per category, province and region – Year 2001
- Table 6.3 - Size of vehicle fleet according to the results of the Public Vehicle Registration Office (PRA) – Year 2001
- Table 6.4 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per age – Year 2001
- Table 6.5 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per hour of the day – Year 2001
- Table 6.6 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per type of road – Year 2001
- Table 6.7 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per category of vehicle – Year 2001





## INCIDENTI STRADALI

<b>DATA E LOCALITÀ DELL'INCIDENTE</b> (indicare codici Istat) ANNO <input type="text"/> <input type="text"/> MESE <input type="text"/> <input type="text"/> PROVINCIA <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> COMUNE <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> GIORNO <input type="text"/> <input type="text"/> ORA (arrotondare all'ora) <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>ORGANO DI RILEVAZIONE</b> Agente di Polizia Stradale 1 <input type="checkbox"/> Carabiniere 2 <input type="checkbox"/> Agente di Pubblica Sicurezza 3 <input type="checkbox"/> Agente di Polizia Municipale 4 <input type="checkbox"/> Altri 5 <input type="checkbox"/> Numero progressivo del modello nell'anno <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>ORGANO COORDINATORE</b> Sezione Polizia Stradale 1 <input type="checkbox"/> Gruppo Carabinieri 2 <input type="checkbox"/> Uff. Comunale di Statistica dei Capoluoghi di Provincia: Comune con oltre 250.000 abitanti 3 <input type="checkbox"/> Altro capoluogo di Provincia 4 <input type="checkbox"/>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>1. Localizzazione dell'incidente</b> <b>NELL'ABITATO</b> (denominazione della strada, numero, event. N° civico) Strada urbana 1 <input type="checkbox"/> Provinciale entro l'abitato 2 <input type="checkbox"/> Statale entro l'abitato 3 <input type="checkbox"/> SS N° <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <b>FUORI ABITATO</b> Comunale extraurbana 4 <input type="checkbox"/> Provinciale 5 <input type="checkbox"/> Statale 6 <input type="checkbox"/> SS N° <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Autostrada 7 <input type="checkbox"/> N° <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Altra strada 8 <input type="checkbox"/> Progressiva chilometrica Km. (arrotondare al chilometro) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>TRONCO DI STRADA STATALE O AUTOSTRADA</b> SS diramazione; dir. A 1 <input type="checkbox"/> SS dir. B: radd. 2 <input type="checkbox"/> SS bis: dir. C 3 <input type="checkbox"/> SS ter: bis dir. 4 <input type="checkbox"/> SS quater: racc.: bis racc. 5 <input type="checkbox"/> Autostrada carr. sinistra 6 <input type="checkbox"/> Autostrada carr. destra 7 <input type="checkbox"/> Autostrada svinc. entrata 8 <input type="checkbox"/> Autostrada svinc. uscita 9 <input type="checkbox"/> Autostrada svinc. tronco d.c. 10 <input type="checkbox"/> Autostrada stazione 11 <input type="checkbox"/> Altri casi 12 <input type="checkbox"/>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 2. Luogo dell'incidente

<b>TIPO DI STRADA</b> Una carr. senso unico 1 <input type="checkbox"/> Una carr. doppio senso 2 <input type="checkbox"/> Due carreggiate 3 <input type="checkbox"/> Più di 2 carreggiate 4 <input type="checkbox"/>	<b>PAVIMENTAZIONE</b> Strada pavimentata 1 <input type="checkbox"/> Strada pavimentata dissestata 2 <input type="checkbox"/> Strada non pavimentata 3 <input type="checkbox"/>	<b>INTERSEZIONE</b> Incrocio 1 <input type="checkbox"/> Rotatoria 2 <input type="checkbox"/> Intersezione segnalata 3 <input type="checkbox"/> - con semaf. o vigile 4 <input type="checkbox"/> - non segnalata 5 <input type="checkbox"/> Passaggio a livello 6 <input type="checkbox"/>	<b>NON INTERSEZIONE</b> Rettilineo 7 <input type="checkbox"/> Curva 8 <input type="checkbox"/> Dosso, strettoia 9 <input type="checkbox"/> Pendenza 10 <input type="checkbox"/> Gall. illuminata 11 <input type="checkbox"/> Gall. non illum. 12 <input type="checkbox"/>	<b>FONDO STRADALE</b> Asciutto 1 <input type="checkbox"/> Bagnato 2 <input type="checkbox"/> Sdruciolevo 3 <input type="checkbox"/> Ghiacciato 4 <input type="checkbox"/> Innevato 5 <input type="checkbox"/>	<b>SEGNALETICA</b> Assente 1 <input type="checkbox"/> Verticale 2 <input type="checkbox"/> Orizzontale 3 <input type="checkbox"/> Verticale e orizzontale 4 <input type="checkbox"/>	<b>CONDIZIONI METEOROLOGICHE</b> Sereno 1 <input type="checkbox"/> Nebbia 2 <input type="checkbox"/> Pioggia 3 <input type="checkbox"/> Grandine 4 <input type="checkbox"/> Neve 5 <input type="checkbox"/> Vento forte 6 <input type="checkbox"/> Altro 7 <input type="checkbox"/>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### 3. Natura dell'incidente

### 4. Tipo di veicoli coinvolti

<b>A) TRA VEICOLI IN MARCIA</b> Scontro frontale 1 <input type="checkbox"/> Scontro frontale-laterale 2 <input type="checkbox"/> Scontro laterale 3 <input type="checkbox"/> Tamponamento 4 <input type="checkbox"/> <b>B) TRA VEICOLO E PEDONI</b> Investimento di pedoni 5 <input type="checkbox"/> <b>C) VEICOLO IN MARCIA CHE URTA VEICOLO FERMO O ALTRO</b> Urto con veicolo in fermata o in arresto 6 <input type="checkbox"/> Urto con veicolo in sosta 7 <input type="checkbox"/> Urto con ostacolo 8 <input type="checkbox"/> Urto con treno 9 <input type="checkbox"/> <b>D) VEICOLO IN MARCIA SENZA URTO</b> Fuoriuscita (sbandamento, ...) 10 <input type="checkbox"/> Infortunio per frenata improvvisa 11 <input type="checkbox"/> Infortunio per caduta da veicolo 12 <input type="checkbox"/>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Veicolo:</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Autovettura privata</td><td>1 <input type="checkbox"/></td><td>1 <input type="checkbox"/></td><td>1 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autovettura privata con rimorchio</td><td>2 <input type="checkbox"/></td><td>2 <input type="checkbox"/></td><td>2 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autovettura pubblica</td><td>3 <input type="checkbox"/></td><td>3 <input type="checkbox"/></td><td>3 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autovettura di soccorso o di polizia</td><td>4 <input type="checkbox"/></td><td>4 <input type="checkbox"/></td><td>4 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autobus o filobus in servizio urbano</td><td>5 <input type="checkbox"/></td><td>5 <input type="checkbox"/></td><td>5 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autobus di linea o non di linea in extraurbana</td><td>6 <input type="checkbox"/></td><td>6 <input type="checkbox"/></td><td>6 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Tram</td><td>7 <input type="checkbox"/></td><td>7 <input type="checkbox"/></td><td>7 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autocarro</td><td>8 <input type="checkbox"/></td><td>8 <input type="checkbox"/></td><td>8 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autotreno con rimorchio</td><td>9 <input type="checkbox"/></td><td>9 <input type="checkbox"/></td><td>9 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Autoarticolato</td><td>10 <input type="checkbox"/></td><td>10 <input type="checkbox"/></td><td>10 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Veicoli speciali</td><td>11 <input type="checkbox"/></td><td>11 <input type="checkbox"/></td><td>11 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Trattore stradale o motrice</td><td>12 <input type="checkbox"/></td><td>12 <input type="checkbox"/></td><td>12 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Macchina agricola</td><td>13 <input type="checkbox"/></td><td>13 <input type="checkbox"/></td><td>13 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Velocipede</td><td>14 <input type="checkbox"/></td><td>14 <input type="checkbox"/></td><td>14 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Ciclomotore</td><td>15 <input type="checkbox"/></td><td>15 <input type="checkbox"/></td><td>15 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Motociclo a solo</td><td>16 <input type="checkbox"/></td><td>16 <input type="checkbox"/></td><td>16 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Motociclo con passeggero</td><td>17 <input type="checkbox"/></td><td>17 <input type="checkbox"/></td><td>17 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Motocarro o motofurgone</td><td>18 <input type="checkbox"/></td><td>18 <input type="checkbox"/></td><td>18 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Veicolo a trazione animale o a braccia</td><td>19 <input type="checkbox"/></td><td>19 <input type="checkbox"/></td><td>19 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Veicolo ignoto perchè datosi alla fuga</td><td>20 <input type="checkbox"/></td><td>20 <input type="checkbox"/></td><td>20 <input type="checkbox"/></td></tr> </tbody> </table>	Veicolo:	A	B	C	Autovettura privata	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	Autovettura privata con rimorchio	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Autovettura pubblica	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	Autovettura di soccorso o di polizia	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Autobus o filobus in servizio urbano	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	Autobus di linea o non di linea in extraurbana	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Tram	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	Autocarro	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	Autotreno con rimorchio	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	Autoarticolato	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>	Veicoli speciali	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>	Trattore stradale o motrice	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>	Macchina agricola	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>	Velocipede	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>	Ciclomotore	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>	Motociclo a solo	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>	Motociclo con passeggero	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>	Motocarro o motofurgone	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>	Veicolo a trazione animale o a braccia	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>	Veicolo ignoto perchè datosi alla fuga	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Veicolo:	A	B	C																																																																																		
Autovettura privata	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autovettura privata con rimorchio	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autovettura pubblica	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autovettura di soccorso o di polizia	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autobus o filobus in servizio urbano	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autobus di linea o non di linea in extraurbana	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Tram	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autocarro	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autotreno con rimorchio	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Autoarticolato	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Veicoli speciali	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Trattore stradale o motrice	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Macchina agricola	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Velocipede	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Ciclomotore	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Motociclo a solo	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Motociclo con passeggero	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Motocarro o motofurgone	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Veicolo a trazione animale o a braccia	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Veicolo ignoto perchè datosi alla fuga	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>																																																																																		
<b>5. Circostanze presunte dell'incidente</b> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Per inconvenienti di circolazione</th> <th>Per difetti o avarie del veicolo</th> <th>Per stato psico-fisico del conducente</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Veicolo A</td> <td><input type="text"/> <input type="text"/></td> <td><input type="text"/> <input type="text"/></td> <td><input type="text"/> <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Veicolo B, Pedone od ostacolo</td> <td><input type="text"/> <input type="text"/></td> <td><input type="text"/> <input type="text"/></td> <td><input type="text"/> <input type="text"/></td> </tr> </tbody> </table> Indicare il codice Istat corrispondente alla circostanza presunta di incidente		Per inconvenienti di circolazione	Per difetti o avarie del veicolo	Per stato psico-fisico del conducente	Veicolo A	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	Veicolo B, Pedone od ostacolo	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<b>CILINDRATA cc</b> Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <b>PESO TOTALE A PIENO CARICO Q.II (SOLO VEICOLI TRASPORTO MERCI)</b> Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>																																																																								
	Per inconvenienti di circolazione	Per difetti o avarie del veicolo	Per stato psico-fisico del conducente																																																																																		
Veicolo A	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>																																																																																		
Veicolo B, Pedone od ostacolo	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>	<input type="text"/> <input type="text"/>																																																																																		

### 6. Veicoli coinvolti

<b>Targa se veicolo nazionale</b> Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>Sigla se veicolo estero</b> Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>ANNO DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE</b> (ultime due cifre) Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>ANNO DI ULTIMA REVISIONE</b> (ultime due cifre) Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>CHILOMETRI PERCORSI</b> (in migliaia) Veic. A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Veic. C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7. Conseguenze dell'incidente alle persone

		CONDUCENTI COINVOLTI			PASSEGGERI INFORTUNATI INCLUSO IL CONDUCENTE			
VEICOLO A	Età conducente <input type="text"/>	Patente	Anno di rilascio della patente (ultime due cifre) <input type="text"/>		Morti	Feriti	Età	Sesso
	Maschio Femmina	Tipo A 1 <input type="checkbox"/>					M F	
	Sesso 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Tipo B 2 <input type="checkbox"/>	Conducente professionale 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		Sedile anteriore	Sedile anteriore		Sedile anteriore
	Incoltume 1 <input type="checkbox"/>	Tipo C 3 <input type="checkbox"/>	Obbligatori (casco o cintura) 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
Ferito 2 <input type="checkbox"/>	Tipo D 4 <input type="checkbox"/>	Indossava il casco:		Sedile posteriore	Sedile posteriore		Sedile posteriore	
Morto entro 24 ore 3 <input type="checkbox"/>	Tipo E 5 <input type="checkbox"/>	Conducente 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
entro 30 giorni 4 <input type="checkbox"/>	ABC speciale 6 <input type="checkbox"/>	Passeggero 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
	Non necess. 7 <input type="checkbox"/>	Aveva la cintura allacciata:		ALTRI PASSEGGERI INFORTUNATI NEL VEICOLO A				
	Foglio rosa 8 <input type="checkbox"/>	Conducente 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/>				Morti	Maschi Femmine	
	Sprovvisto 9 <input type="checkbox"/>	Passeggero anteriore 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/>				Feriti	<input type="text"/> <input type="text"/>	
VEICOLO B	Età conducente <input type="text"/>	Patente	Anno di rilascio della patente (ultime due cifre) <input type="text"/>		Morti	Feriti	Età	Sesso
	Maschio Femmina	Tipo A 1 <input type="checkbox"/>					M F	
	Sesso 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Tipo B 2 <input type="checkbox"/>	Conducente professionale 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		Sedile anteriore	Sedile anteriore		Sedile anteriore
	Incoltume 1 <input type="checkbox"/>	Tipo C 3 <input type="checkbox"/>	Obbligatori (casco o cintura) 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
Ferito 2 <input type="checkbox"/>	Tipo D 4 <input type="checkbox"/>	Indossava il casco:		Sedile posteriore	Sedile posteriore		Sedile posteriore	
Morto entro 24 ore 3 <input type="checkbox"/>	Tipo E 5 <input type="checkbox"/>	Conducente 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
entro 30 giorni 4 <input type="checkbox"/>	ABC speciale 6 <input type="checkbox"/>	Passeggero 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
	Non necess. 7 <input type="checkbox"/>	Aveva la cintura allacciata:		ALTRI PASSEGGERI INFORTUNATI NEL VEICOLO B				
	Foglio rosa 8 <input type="checkbox"/>	Conducente 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/>				Morti	Maschi Femmine	
	Sprovvisto 9 <input type="checkbox"/>	Passeggero anteriore 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/>				Feriti	<input type="text"/> <input type="text"/>	
VEICOLO C	Età conducente <input type="text"/>	Patente	Anno di rilascio della patente (ultime due cifre) <input type="text"/>		Morti	Feriti	Età	Sesso
	Maschio Femmina	Tipo A 1 <input type="checkbox"/>					M F	
	Sesso 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Tipo B 2 <input type="checkbox"/>	Conducente professionale 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		Sedile anteriore	Sedile anteriore		Sedile anteriore
	Incoltume 1 <input type="checkbox"/>	Tipo C 3 <input type="checkbox"/>	Obbligatori (casco o cintura) 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
Ferito 2 <input type="checkbox"/>	Tipo D 4 <input type="checkbox"/>	Indossava il casco:		Sedile posteriore	Sedile posteriore		Sedile posteriore	
Morto entro 24 ore 3 <input type="checkbox"/>	Tipo E 5 <input type="checkbox"/>	Conducente 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
entro 30 giorni 4 <input type="checkbox"/>	ABC speciale 6 <input type="checkbox"/>	Passeggero 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
	Non necess. 7 <input type="checkbox"/>	Aveva la cintura allacciata:		ALTRI PASSEGGERI INFORTUNATI NEL VEICOLO C				
	Foglio rosa 8 <input type="checkbox"/>	Conducente 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/>				Morti	Maschi Femmine	
	Sprovvisto 9 <input type="checkbox"/>	Passeggero anteriore 7 <input type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/>				Feriti	<input type="text"/> <input type="text"/>	
PEDONI COINVOLTI		Morti	Età	Feriti	Età	NUMERO DI AUTOVEICOLI COINVOLTI OLTRE AI VEICOLI A, B, C <input type="text"/>		
		Maschi Femmine	<input type="text"/>	Maschi Femmine	<input type="text"/>	PERSONE COINVOLTE SU ALTRI AUTOVEICOLI OLTRE AI VEICOLI A-B-C		
		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Maschi Femmine		
		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Morti <input type="text"/> <input type="text"/>		
		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Feriti <input type="text"/> <input type="text"/>		
		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	RIEPILOGO INFORTUNATI		
		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Morti entro le 24 ore <input type="text"/>		
		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Morti dal 2° al 30° giorno <input type="text"/>		
		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Feriti <input type="text"/>		

8. Conseguenze dell'incidente ai veicoli

		POSIZIONE FINALE				DANNI RIPORTATI	
VEICOLO A	NELLA CARREGGIATA DI MARCIA	FINITI AI MARGINI DELLA CARREGGIATA (nella sede stradale)		FUORI SEDE STRADALE		DANNI RIPORTATI	
	Stesso senso 1 <input type="checkbox"/>	Su banchina, marciapiede, ecc. 1 <input type="checkbox"/>					Nessuno 1 <input type="checkbox"/>
	Senso opposto 2 <input type="checkbox"/>	Contro paracarro 2 <input type="checkbox"/>					Danneggiato ma può ripartire 2 <input type="checkbox"/>
	NELLA CARREGGIATA OPPOSTA 3 <input type="checkbox"/>	Contro albero 3 <input type="checkbox"/>					Non può ripartire: ribaltato 3 <input type="checkbox"/>
	Contro palo 4 <input type="checkbox"/>					incendiato 4 <input type="checkbox"/>	
	Contro muro parapetto 5 <input type="checkbox"/>					imprecisato 5 <input type="checkbox"/>	
	Contro guardrail 6 <input type="checkbox"/>						
VEICOLO B	NELLA CARREGGIATA DI MARCIA	FINITI AI MARGINI DELLA CARREGGIATA (nella sede stradale)		FUORI SEDE STRADALE		DANNI RIPORTATI	
	Stesso senso 1 <input type="checkbox"/>	Su banchina, marciapiede, ecc. 1 <input type="checkbox"/>					Nessuno 1 <input type="checkbox"/>
	Senso opposto 2 <input type="checkbox"/>	Contro paracarro 2 <input type="checkbox"/>					Danneggiato ma può ripartire 2 <input type="checkbox"/>
	NELLA CARREGGIATA OPPOSTA 3 <input type="checkbox"/>	Contro albero 3 <input type="checkbox"/>					Non può ripartire: ribaltato 3 <input type="checkbox"/>
	Contro palo 4 <input type="checkbox"/>					incendiato 4 <input type="checkbox"/>	
	Contro muro parapetto 5 <input type="checkbox"/>					imprecisato 5 <input type="checkbox"/>	
	Contro guardrail 6 <input type="checkbox"/>						
VEICOLO C	NELLA CARREGGIATA DI MARCIA	FINITI AI MARGINI DELLA CARREGGIATA (nella sede stradale)		FUORI SEDE STRADALE		DANNI RIPORTATI	
	Stesso senso 1 <input type="checkbox"/>	Su banchina, marciapiede, ecc. 1 <input type="checkbox"/>					Nessuno 1 <input type="checkbox"/>
	Senso opposto 2 <input type="checkbox"/>	Contro paracarro 2 <input type="checkbox"/>					Danneggiato ma può ripartire 2 <input type="checkbox"/>
	NELLA CARREGGIATA OPPOSTA 3 <input type="checkbox"/>	Contro albero 3 <input type="checkbox"/>					Non può ripartire: ribaltato 3 <input type="checkbox"/>
	Contro palo 4 <input type="checkbox"/>					incendiato 4 <input type="checkbox"/>	
	Contro muro parapetto 5 <input type="checkbox"/>					imprecisato 5 <input type="checkbox"/>	
	Contro guardrail 6 <input type="checkbox"/>						

Dove sono stati ricoverati o medicati gli infortunati \_\_\_\_\_

Nominativo dei morti \_\_\_\_\_

RIFERIMENTI NORMATIVI SULLA TUTELA DELLA RISERVATEZZA

- Decreto legislativo 6 settembre 1989, n. 322 e successive modifiche e integrazioni - "Norme sul Sistema Statistico Nazionale e sull'organizzazione dell'Istituto Nazionale di Statistica", art. 6 bis (trattamento dei dati personali), 7 (obbligo di fornire dati statistici), 8 (segreto d'ufficio degli addetti agli uffici di statistica), 9 (disposizioni per la tutela del segreto statistico), 11 (sanzioni amministrative in caso di mancata risposta), 13 (programma statistico nazionale).  
 - Legge 31 dicembre 1996, n. 675 e successive modifiche e integrazioni - "Tutela della persona e di altri soggetti rispetto al trattamento dei dati personali", art. 10 (informazioni rese al momento della raccolta).  
 - Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 6 dicembre 2000 - Programma statistico nazionale, triennio 2001-2003 (Suppl. Ord. n. 226 della G.U. n. 303 del 30 dicembre 2000).  
 - Decreto del Presidente della Repubblica del 22 maggio 2001 - Elenco delle indagini per le quali sussiste l'obbligo di risposta (G.U. n. 184 del 9 agosto 2001).  
 Il presente modello deve essere compilato per ogni singolo incidente stradale che abbia comportato lesioni a persone (morti o feriti) in ogni sua parte e trasmesso all'Istat (Servizio Giustizia - GIU/C - Incidentalità stradale, Viale Liegi 13 - 00198 Roma), con periodicità mensile, non oltre quaranta giorni dalla data dell'ultimo incidente.



# CODICI ISTAT

## 1) CIRCOSTANZE PRESUNTE DELL'INCIDENTE PER INCONVENIENTI DI CIRCOLAZIONE

### A) INCIDENTI TRA VEICOLI IN MARCIA

INCIDENTE SULL'INTERSEZIONE STRADALE (INCROCIO)	Cod.	INCIDENTE NON ALL'INTERSEZIONE STRADALE	Cod.
Procedeva regolarmente senza svoltare	01	Procedeva regolarmente	20
» con guida distratta	02	» con guida distratta	21
» senza mantenere la distanza di sicurezza (art. 149)	03	» senza mantenere la distanza di sicurezza (art. 149)	22
» senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra (art. 145)	04	» con eccesso di velocità (art. 141)	23
» senza rispettare lo stop (art. 145)	05	» senza rispettare i limiti di velocità (art. 142)	24
» senza rispettare il segnale di dare precedenza (art. 145)	06	» non in prossimità del margine destro della carreggiata (art. 143)	25
» contromano (art. 143)	07	» contromano (art. 143)	26
» senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente (artt. 41-43)	08	» senza rispettare i segnali di divieto di transito o di accesso	27
» senza rispettare i segnali di divieto di transito o di accesso	10	» con le luci abbaglianti incrociando altri veicoli (art. 153)	28
» con eccesso di velocità (art. 141)	11	Sorpassava regolarmente	29
» senza rispettare i limiti di velocità (art. 142)	12	» irregolarmente a destra (art. 148)	30
» con le luci abbaglianti incrociando altri veicoli (art. 153)	13	» in curva, su dosso o in condizione di insuff. visibilità (art. 148)	31
Svoltava a destra regolarmente	14	» un veicolo che ne stava sorpassando un altro (art. 148)	32
» a destra irregolarmente	15	» senza osservare l'apposito segnale di divieto	33
Svoltava a sinistra regolarmente	16	Manovrava in retrocessione o conversione	34
» a sinistra irregolarmente	17	» per immettersi nel flusso della circolazione	35
Sorpassava (all'incrocio) - (art. 148)	18	» per voltare a sinistra (passaggio privato, distributore, ecc.)	36
		» regolarmente per fermarsi o sostare	37
		» irregolarmente per fermarsi o sostare	38
		Si affiancava ad altri veicoli a due ruote irregolarmente	39

### B) INVESTIMENTO DI PEDONE

VEICOLO COINVOLTO	Cod.	PEDONE INVESTITO	Cod.
Procedeva regolarmente	40	Camminava o sostava mantenendosi su marciapiede, banchina, ecc.	40
» con eccesso di velocità (art. 141)	41	» regolarmente sul margine della carreggiata	41
» senza rispettare i limiti di velocità (art. 142)	42	» contromano (art. 190)	42
» contromano (art. 143)	43	» in mezzo alla carreggiata	43
Sorpassava veicolo in marcia	44	Sostava, indugiava, o giocava sulla carreggiata (art. 190)	44
Manovrava	45	Lavorava sulla carreggiata protetto da apposito segnale	45
Non rispettava le segnalazioni semaforiche o dell'agente (artt. 41-43)	46	» sulla carreggiata non protetto da apposito segnale	46
Usciva senza precauzioni da passo carrabile	47	Saliva su veicolo in marcia	47
Fuorusciva dalla carreggiata	48	Discendeva da veicolo con prudenza	48
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti (art. 191)	49	Discendeva da veicolo con imprudenza	49
Sorpassava un veicolo fermatosi per consentire l'attraversamento dei pedoni	50	Veniva fuori improvvisamente da dietro o davanti un veicolo in sosta o fermata	50
Urtava con il carico il pedone	51	Attraversava la strada ad un passaggio pedonale protetto da semaforo, o da agente rispettando le segnalazioni	51
Superava irregolarmente un tram fermo per la salita e discesa dei passeggeri	52	Attraversava la strada ad un passaggio pedonale protetto da semaforo, o da agente non rispettando le segnalazioni (artt. 41-43)	52
		Attraversava la strada ad un passaggio pedonale non protetto da semaforo o da agente	53
		» la strada regolarmente, non ad un passaggio pedonale	54
		» la strada irregolarmente (art. 190)	55

### C) INCIDENTE A VEICOLO IN MARCIA CHE URTO VEICOLO FERMO O ALTRO OSTACOLO

VEICOLO IN MARCIA	Cod.	VEICOLO FERMO O ALTRO OSTACOLO	Cod.
Procedeva regolarmente	60	Ostacolo accidentale	60
» con guida distratta	61	Veicolo fermo in posizione regolare	61
» senza mantenere la distanza di sicurezza (art.149)	62	» » in posizione irregolare (art. 158)	62
» contromano (art. 143)	63	» » senza che sia stato collocato il prescritto segnale (art. 162)	63
» con eccesso di velocità (art. 141)	64	» » regolarmente segnalato	64
» senza rispettare i limiti di velocità (art. 142)	65	Ostacolo fisso nella carreggiata (isole, colonnine, transenne, ecc.)	65
» senza rispettare i segnali di divieto di transito o di accesso	66	Treno in passaggio a livello	66
Sorpassava un altro veicolo in marcia	67		
Traversava imprudentemente il passaggio a livello (art. 147)	68		

### D) INCIDENTE A VEICOLO IN MARCIA SENZA URTO CON VEICOLO O OSTACOLO SULLA CARREGGIATA

VEICOLO COINVOLTO	Cod.	VEICOLO, PEDONE OD OSTACOLO NON URTATI	Cod.
Sbandamento con fuoruscita per evitare l'urto	70	Ostacolo accidentale	70
» con fuoruscita per guida distratta	71	Pedone	71
» con fuoruscita per eccesso di velocità	72	Animale	72
Frenata improvvisa con conseguenza ai trasportati	73	Veicolo	73
Caduta di persona da veicolo per:		Buche, ecc.	74
a) apertura di portiera	74	Senza ostacolo né pedone né altro veicolo	75
b) discesa da veicolo in moto	75	Ostacolo fisso	76
c) essersi aggrappata o sistemata inadeguatamente	76		

## 2) CIRCOSTANZE PRESUNTE DELL'INCIDENTE per difetti o avarie del veicolo

	Cod.
Rottura o insufficienza dei freni	80
» o guasto allo sterzo	81
Scoppio o eccessiva usura dei pneumatici	82
Mancanza o insufficienza dei fari o delle luci di posizione	83
» o insufficienza dei lampeggiatori o delle segnalazioni luminose di arresto	84
Rottura degli organi di aggancio dei rimorchi	85
Deficienza delle attrezzature per trasporto di merci pericolose (carburante, esplosivi, gas compressi, ecc.)	86
Mancanza o insufficienza degli adattamenti prescritti per i veicoli condotti da mutilati o minorati fisici	87
Distacco di ruota	88
Mancanza o insufficienza dei dispositivi visivi dei velocipedi	89

## 3) CONDIZIONI PRESUNTE DELL'INCIDENTE per stato psico-fisico

	Cod.
Anormale per ebbrezza da alcool (art. 186)	90
» per condizioni morbose in atto	91
» per improvviso malore	92
» per sonno	93
» per ingestione di sostanze stupefacenti o psicotrope (art. 187)	94
Mancato uso di lenti correttive o apparecchi di protesi (art. 173)	95
Abbagliato	96
Per aver superato i periodi di guida prescritti (art. 174)	97

### CODICI AUTOSTRADE

Grande Raccordo Anulare di Roma	R01	Tangenziale Bologna (tratto Casecchio-San Lazzaro di Savena)	T01
Raccordo Bereguardo-Pavia	R02	» Bologna (tratto Borgo Panigale-Autostrade)	T02
» Bettole-Perugia	R03	» Nord Torino	T03
» Castel del Lago-Benevento	R04	» Sud Torino	T04
» Chieti-Pescara	R05	» Est-Ovest Napoli	T05
» Cimpello-Pian di Pan	R06	» Pavia	T06
» di Reggio Calabria	R07	» Catania	T07
» Ferrara-Porto Garibaldi	R08	Traforo del Monte Bianco	T08
» Padova Sud	R09	» del Gran San Bernardo	T09
» Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno	R10	» del Frejus	T10
» Salerno-Avellino	R11	Diramazione Roma Nord (Fiano-Roma)	T11
» Sicignano-Potenza	R12	» Roma Sud (San Cesareo-Roma)	T12
» Siena-Firenze	R13	» Moncalieri	T13
» Tolentino-Civitanova Marche	R14	» Pinerolo	T14
» Torino-Caselle	R15	» La Spezia	T15
» Trieste-Sistiana	R16	Bretella Aeroporto Falcone-Borsellino (Punta Raisi)	T16
» Villesse-Gorizia	R17		



# ISTAT ROAD ACCIDENTS REPORT

<b>ROAD ACCIDENT DATE AND LOCATION</b> Year <input type="text"/> <input type="text"/> Month <input type="text"/> <input type="text"/> Province <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Commune <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>  Road accident date <input type="text"/> <input type="text"/> Road accident time <input type="text"/> <input type="text"/> (round it by the hour)	<b>ROAD ACCIDENT REPORT MADE BY:</b> Road police officer 1 <input type="checkbox"/> Carabinieri 2 <input type="checkbox"/> Policeman 3 <input type="checkbox"/> Communal police officer 4 <input type="checkbox"/> Others 5 <input type="checkbox"/>  Progressive number of model within the year <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>COORDINATING ORGAN</b> Road police station 1 <input type="checkbox"/> Carabinieri's Group 2 <input type="checkbox"/> Statistical communal office in chief towns: Communes with over 250,000 inhabitants 3 <input type="checkbox"/> Other chief towns 4 <input type="checkbox"/>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>1. Localization of the accident</b> (name of the street, street number)  <b>BUILT-UP AREAS</b> Urban road 1 <input type="checkbox"/> _____ Provincial road (within built-up areas) 2 <input type="checkbox"/> _____ National road (within built-up areas) 3 <input type="checkbox"/> SS N° <input type="text"/> <input type="text"/> _____  <b>OUTSIDE BUILT-UP AREAS</b> Communal extra-urban road 4 <input type="checkbox"/> _____ Provincial road 5 <input type="checkbox"/> _____ National road 6 <input type="checkbox"/> SS N° <input type="text"/> <input type="text"/> _____ Motorway 7 <input type="checkbox"/> N° <input type="text"/> <input type="text"/> _____ Other roads 8 <input type="checkbox"/> _____  At which kilometer of the road ? (round it by the km) <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>NATIONAL ROAD OR MOTORWAY SECTION</b> (road identification additional codes) National road – branch –junction – dir. A 1 <input type="checkbox"/> National road – dir. B; slip-road 2 <input type="checkbox"/> National road bis: dir C 3 <input type="checkbox"/> National road ter: bis dir. 4 <input type="checkbox"/> National road quarter: slip-road: bis slip-road 5 <input type="checkbox"/> Motorway left carriageway 6 <input type="checkbox"/> Motorway right carriageway 7 <input type="checkbox"/> Motorway slip-road entrance 8 <input type="checkbox"/> Motorway slip-road exit 9 <input type="checkbox"/> Motorway slip-road section two way carriageway 10 <input type="checkbox"/> Motorway toll-gate 11 <input type="checkbox"/> Others etc. 12 <input type="checkbox"/>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<b>2. Location of the accident</b>							
TYPE OF ROAD One-way carriageway 1 <input type="checkbox"/> Two-way carriageway 2 <input type="checkbox"/> Two carriageways 3 <input type="checkbox"/> More than two carriageways 4 <input type="checkbox"/>	PAVEMENT Paved road 1 <input type="checkbox"/> Uneven paved road 2 <input type="checkbox"/> Unpaved road 3 <input type="checkbox"/>	JUNCTION Cross road 1 <input type="checkbox"/> Roundabout 2 <input type="checkbox"/> Junction indicated by 3 <input type="checkbox"/> - traffic lights or traffic warden 4 <input type="checkbox"/> - non indicated 5 <input type="checkbox"/> Level crossing 6 <input type="checkbox"/>	NON-JUNCTION Straight road 7 <input type="checkbox"/> Bend 8 <input type="checkbox"/> Hump, narrow passage 9 <input type="checkbox"/> Slope 10 <input type="checkbox"/> Lit up tunnel 11 <input type="checkbox"/> Unlit tunnel 12 <input type="checkbox"/>	ROAD-BED Dry 1 <input type="checkbox"/> Wet 2 <input type="checkbox"/> Slippery 3 <input type="checkbox"/> Icy 4 <input type="checkbox"/> Snow-clad 5 <input type="checkbox"/>	TRAFFIC SIGNS Not present 1 <input type="checkbox"/> Vertical 2 <input type="checkbox"/> Horizontal 3 <input type="checkbox"/> Vertical and horizontal 4 <input type="checkbox"/>	WEATHER Clear 1 <input type="checkbox"/> Fog 2 <input type="checkbox"/> Rain 3 <input type="checkbox"/> Hail 4 <input type="checkbox"/> Snow 5 <input type="checkbox"/> Severe wind 6 <input type="checkbox"/> Other 7 <input type="checkbox"/>	

<b>3. Road accident type</b> <b>A) BETWEEN MOVING VEHICLES</b> Head-on crash 1 <input type="checkbox"/> Head-on side crash 2 <input type="checkbox"/> Side crash 3 <input type="checkbox"/> Nose to tail crash 4 <input type="checkbox"/>  <b>B) BETWEEN A MOVING VEHICLE AND PEDESTRIANS</b> Running down pedestrians 5 <input type="checkbox"/>  <b>C) BETWEEN A MOVING VEHICLE AND A STATIONARY ONE OR OTHER</b> Collision with a vehicle slowing/stopping or stationary 6 <input type="checkbox"/> Collision with a parked vehicle 7 <input type="checkbox"/> Collision with an obstacle 8 <input type="checkbox"/> Collision with a train 9 <input type="checkbox"/>  <b>D) MOVING VEHICLE WITHOUT COLLISION</b> Running off road (skidding) 10 <input type="checkbox"/> Injury following a sudden braking 11 <input type="checkbox"/> Injury resulting from falling out of the vehicle 12 <input type="checkbox"/>	<b>4. Type of vehicles involved</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Vehicle:</th> <th style="text-align: center;">A</th> <th style="text-align: center;">B</th> <th style="text-align: center;">C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Private vehicle</td><td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">1 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Private vehicle with a trailer</td><td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">2 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Public vehicle</td><td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">3 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Police or rescue vehicle</td><td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">4 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Urban bus or trolley-bus</td><td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">5 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Extra-urban bus or coach</td><td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">6 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Tram</td><td style="text-align: center;">7 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">7 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">7 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Truck</td><td style="text-align: center;">8 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">8 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">8 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Trailer truck</td><td style="text-align: center;">9 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">9 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">9 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Articulated vehicle or semi-trailer</td><td style="text-align: center;">10 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">10 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">10 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Special vehicles</td><td style="text-align: center;">11 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">11 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">11 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Road tractor or motor</td><td style="text-align: center;">12 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">12 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">12 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Farm tractor</td><td style="text-align: center;">13 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">13 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">13 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Bicycle</td><td style="text-align: center;">14 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">14 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">14 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Moped</td><td style="text-align: center;">15 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">15 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">15 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Motor-cycle (allowed to transport the driver only)</td><td style="text-align: center;">16 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">16 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">16 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Motor-cycle carrying a passenger</td><td style="text-align: center;">17 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">17 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">17 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Three-wheeler or motor-van</td><td style="text-align: center;">18 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">18 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">18 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Animal traction or hand pushed vehicle</td><td style="text-align: center;">19 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">19 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">19 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Vehicle unknown (escaped)</td><td style="text-align: center;">20 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">20 <input type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">20 <input type="checkbox"/></td></tr> </tbody> </table>	Vehicle:	A	B	C	Private vehicle	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	Private vehicle with a trailer	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Public vehicle	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	Police or rescue vehicle	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Urban bus or trolley-bus	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	Extra-urban bus or coach	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	Tram	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	Truck	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	Trailer truck	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	Articulated vehicle or semi-trailer	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>	Special vehicles	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>	Road tractor or motor	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>	Farm tractor	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>	Bicycle	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>	Moped	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>	Motor-cycle (allowed to transport the driver only)	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>	Motor-cycle carrying a passenger	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>	Three-wheeler or motor-van	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>	Animal traction or hand pushed vehicle	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>	Vehicle unknown (escaped)	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>
Vehicle:	A	B	C																																																																																		
Private vehicle	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Private vehicle with a trailer	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Public vehicle	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Police or rescue vehicle	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Urban bus or trolley-bus	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Extra-urban bus or coach	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Tram	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Truck	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Trailer truck	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Articulated vehicle or semi-trailer	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>	10 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Special vehicles	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>	11 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Road tractor or motor	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>	12 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Farm tractor	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>	13 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Bicycle	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>	14 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Moped	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>	15 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Motor-cycle (allowed to transport the driver only)	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>	16 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Motor-cycle carrying a passenger	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>	17 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Three-wheeler or motor-van	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>	18 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Animal traction or hand pushed vehicle	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>	19 <input type="checkbox"/>																																																																																		
Vehicle unknown (escaped)	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>	20 <input type="checkbox"/>																																																																																		

<b>5. Accident circumstances</b> (to be filled in by the organ making the crash report)  <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Traffic Inconveniences</td> <td style="width: 33%;">Vehicle defects or damages</td> <td style="width: 33%;">Psycho - physical condition of the driver</td> </tr> <tr> <td>Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/></td> <td>Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/></td> <td>Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/></td> </tr> <tr> <td>Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/></td> <td>Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/></td> <td>Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/></td> </tr> </table> Report code number <input type="text"/>	Traffic Inconveniences	Vehicle defects or damages	Psycho - physical condition of the driver	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>CYLINDER CAPACITY (cubic centimeters)</b> Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Vehicle B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Vehicle C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>  <b>TOTAL WEIGHT (FULL LOADED VEHICLE) – QUINTALS (GOODS FREIGHTING VEHICLES ONLY)</b> Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Vehicle B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Vehicle C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
Traffic Inconveniences	Vehicle defects or damages	Psycho - physical condition of the driver								
Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>								
Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B, Pedestrian or obstacle <input type="text"/> <input type="text"/>								

<b>6. Vehicles involved</b>				
License plate (national vehicle)	Initials (foreign vehicle)	Year of first registration (last two figures)	Year of last technical inspection (last two figures)	Km covered (in thousands)
Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle A <input type="text"/> <input type="text"/>
Vehicle B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle B <input type="text"/> <input type="text"/>
Vehicle C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle C <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle C <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle C <input type="text"/> <input type="text"/>	Vehicle C <input type="text"/> <input type="text"/>

7. Consequences of road accident on persons

	DRIVERS INVOLVED						INJURED PASSENGERS																						
VEHICLE A	Age of driver	<input type="text"/>		Driving License Type:	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	ABC special <input type="checkbox"/>	Not required <input type="checkbox"/>	Provisional permit <input type="checkbox"/>	Without license <input type="checkbox"/>	Year of issue of driving license (last two figures)	<input type="text"/>	Professional driver <input type="checkbox"/>	Compulsory (seat belts, crash helmet) <input type="checkbox"/>	Helmet worn by:	Driver <input type="checkbox"/>	Passenger <input type="checkbox"/>	Seat belt worn by: Driver <input type="checkbox"/>	Front seat passenger <input type="checkbox"/>	Dead	Injured	Age	Sex			
	Sex	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	M <input type="checkbox"/>	F <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	Yes	No	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	M	F	
	Uninjured	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat
	Injured	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat
VEHICLE B	Age of driver	<input type="text"/>		Driving License Type:	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	ABC special <input type="checkbox"/>	Not required <input type="checkbox"/>	Provisional permit <input type="checkbox"/>	Without license <input type="checkbox"/>	Year of issue of driving license (last two figures)	<input type="text"/>	Professional driver <input type="checkbox"/>	Compulsory (seat belts, crash helmet) <input type="checkbox"/>	Helmet worn by:	Driver <input type="checkbox"/>	Passenger <input type="checkbox"/>	Seat belt worn by: Driver <input type="checkbox"/>	Front seat passenger <input type="checkbox"/>	Dead	Injured	Age	Sex			
	Sex	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	M <input type="checkbox"/>	F <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	Yes	No	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	M	F	
	Uninjured	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat
	Injured	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat
VEHICLE C	Age of driver	<input type="text"/>		Driving License Type:	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	ABC special <input type="checkbox"/>	Not required <input type="checkbox"/>	Provisional permit <input type="checkbox"/>	Without license <input type="checkbox"/>	Year of issue of driving license (last two figures)	<input type="text"/>	Professional driver <input type="checkbox"/>	Compulsory (seat belts, crash helmet) <input type="checkbox"/>	Helmet worn by:	Driver <input type="checkbox"/>	Passenger <input type="checkbox"/>	Seat belt worn by: Driver <input type="checkbox"/>	Front seat passenger <input type="checkbox"/>	Dead	Injured	Age	Sex			
	Sex	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	M <input type="checkbox"/>	F <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>	6 <input type="checkbox"/>	7 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	9 <input type="checkbox"/>	Yes	No	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	M	F	
	Uninjured	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat
	Injured	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat
PEDESTRIANS INVOLVED										NUMBER OF VEHICLES INVOLVED IN ADDITION TO VEHICLES A,B,C										SUMMARIZATION OF INJURED PERSONS									
Dead: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> Age <input type="text"/> Injured: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> Age <input type="text"/>										PERSONS INVOLVED ON OTHER VEHICLES IN ADDITION TO VEHICLES A,B,C Dead: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> Injured: M <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/>										Dead within 24 hours <input type="checkbox"/> Dead within the 30 <sup>th</sup> day <input type="checkbox"/> Injured <input type="checkbox"/>									

8. Extent of vehicle damages following a crash

	FINAL POSITION						OFF THE ROAD			VEHICLE DAMAGES					
VEHICLE A	ON THE SAME CARRIAGEWAY (going forward)			STRANDED BY SIDE OF THE CARRIAGEWAY (on the road)			Against a fixed obstacle			None					
	Same direction	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	On the kerb or footpath etc	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Plunged into an escarpment	7 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	Damaged but can restart	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>			
	Opposite direction	3 <input type="checkbox"/>	Against a tree	3 <input type="checkbox"/>	Against a pole	4 <input type="checkbox"/>	In water (canal, etc.)	9 <input type="checkbox"/>	Unable to restart:	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>				
VEHICLE B	ON THE SAME CARRIAGEWAY (going forward)			STRANDED BY SIDE OF THE CARRIAGEWAY (on the road)			Other			rolled over					
	Same direction	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	On the kerb or footpath etc	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Other	0 <input type="checkbox"/>	on fire	4 <input type="checkbox"/>	5 <input type="checkbox"/>				
	Opposite direction	3 <input type="checkbox"/>	Against a tree	3 <input type="checkbox"/>	Against a pole	4 <input type="checkbox"/>	Against a wall-parapet	5 <input type="checkbox"/>	Other	5 <input type="checkbox"/>					
VEHICLE C	ON THE SAME CARRIAGEWAY (going forward)			STRANDED BY SIDE OF THE CARRIAGEWAY (on the road)			Against a fixed obstacle			None					
	Same direction	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	On the kerb or footpath etc	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Plunged into an escarpment	7 <input type="checkbox"/>	8 <input type="checkbox"/>	Damaged but can restart	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>			
	Opposite direction	3 <input type="checkbox"/>	Against a tree	3 <input type="checkbox"/>	Against a pole	4 <input type="checkbox"/>	In water (canal, etc.)	9 <input type="checkbox"/>	Unable to restart:	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>				
										Other			rolled over		
										Other			on fire		
										Other			Other		

Place of hospitalization \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Names of the dead \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_






## Serie Informazioni - Volumi pubblicati


### Anno 2002

21. *Gli assicurati alle gestioni pensionistiche invalidità, vecchiaia e superstiti. Anno 2000*
22. *Dimissioni dagli istituti di cura per aborto spontaneo. Anno 1999* 
23. *Il percorso della maternità: gravidanza, parto e allattamento al seno. Anni 1999-2000* 
24. *I beneficiari delle prestazioni pensionistiche. Anno 2000* 
25. *Alcuni indicatori del mercato del lavoro in Italia e in Europa - Panel europeo sulle famiglie. Anni 1994-1997* 
26. *Fattori di rischio e tutela della salute. Anni 1999-2000* 
27. *La produzione libraria nel 2000 - Dati definitivi*
28. *I bilanci consuntivi degli enti previdenziali. Anno 2000* 
29. *La situazione finanziaria delle famiglie e degli individui in Italia e in Europa - Panel europeo sulle famiglie. Anni 1994-1997* 
30. *Le prestazioni pensionistiche in Italia dal 1975 al 2000* 
31. *I bilanci consuntivi delle amministrazioni provinciali. Anno 2000* 
32. *Trasporto merci su strada. Anno 2000* 
33. *I bilanci consuntivi delle regioni e delle province autonome. Anno 2000* 
34. *Il valore della lira dal 1861 al 2001*
35. *Coltivazioni agricole, foreste e caccia. Anno 1999* 
36. *Popolazione per sesso, età e stato civile nelle province e nei grandi comuni. Anno 2001* 
37. *I cittadini e le tecnologie della comunicazione. Anno 2000* 
38. *I viaggi in Italia e all'estero nel 2001* 
39. *Il giudizio dei cittadini sulla scuola. Anni 1999-2000* 
40. *Valore aggiunto ai prezzi di base dell'agricoltura per regione. Anni 1996-2001* 
41. *Dimissioni dagli istituti di cura in Italia. Anno 1999* 
42. *La produzione dell'industria dei prodotti chimici e delle fibre sintetiche e artificiali. Statistica trimestrale. Anno 2000* 
43. *La produzione dell'industria tessile e dell'abbigliamento. Statistica trimestrale. Anno 2000* 
44. *Diplomati e mercato del lavoro. Percorsi di studio e di lavoro dei diplomati - Indagine 2001* 
45. *Struttura e attività degli istituti di cura. Anno 1999* 
46. *Statistiche del turismo. Anno 2001* 
47. *I bilanci consuntivi delle Comunità montane. Anno 2000*
48. *Gli indici delle vendite al dettaglio nel 2001 - Numeri indici a prezzi correnti con base 1995=100* 
49. *Stili di vita e condizioni di salute. Anno 2001* 

### Anno 2003

1. *Statistica annuale della produzione industriale. Anno 2000* 
2. *Statistiche sulla ricerca scientifica. Consuntivo 1998-1999 - Previsioni 2000-2001*
3. *Le attività del tempo libero. Anno 2000* 
4. *L'assistenza residenziale in Italia: regioni a confronto. Anno 1999* 
5. *I servizi pubblici e di pubblica utilità: utilizzo e soddisfazione. Anno 2001* 
6. *Tavole di mortalità della popolazione italiana - Regioni, province e grandi comuni. Anno 1999*
7. *La cura e il ricorso ai servizi sanitari. Anni 1999-2000* 
8. *Lecture e linguaggio. Anno 2000* 
9. *Sport e attività fisiche. Anno 2000* 
10. *Sistema sanitario e salute della popolazione - Indicatori regionali. Anno 2000* 
11. *Trasporto merci su strada. Anno 2001* 
12. *Gli interventi e i servizi sociali delle Amministrazioni provinciali. Anno 2000* 
13. *Previsioni della popolazione residente per sesso, età e regione. Base 1.1.2001*
14. *Musica e spettacoli. Anno 2000* 
15. *La produzione libraria nel 2001 - Dati definitivi* 
16. *Statistiche dell'attività edilizia. Anno 2000 - Dati definitivi* 
17. *L'attività dei tribunali per minorenni in materia civile. Anno 1991* 
18. *Statistica degli incidenti stradali. Anno 2001* 

 dati forniti su floppy disk

 dati forniti su cd-rom

