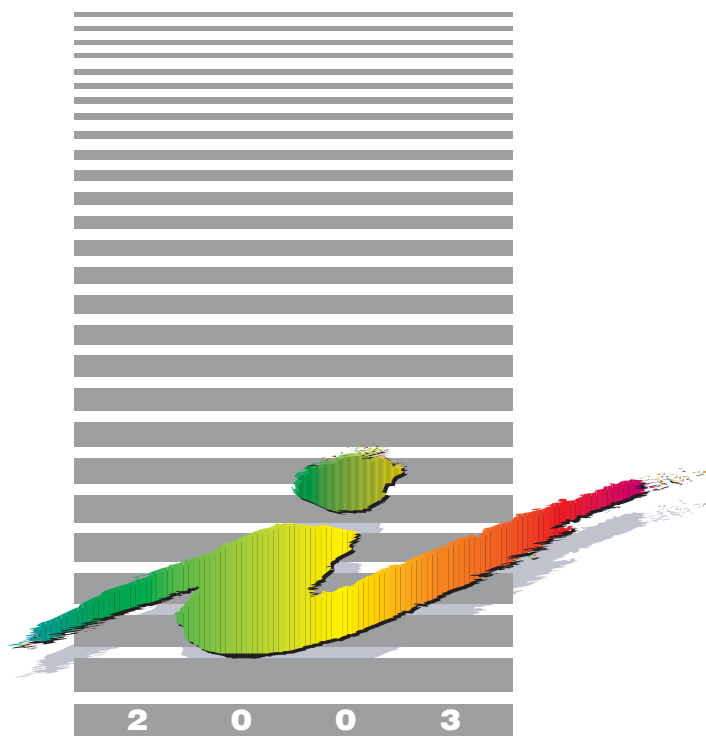




SISTEMA STATISTICO NAZIONALE
ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA
AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA



*Settori
Sanità e previdenza - Giustizia - Servizi*

Statistica degli incidenti stradali

Anno 2002

Contiene floppy disk





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

Settori
Sanità e previdenza - Giustizia - Servizi

Statistica degli incidenti stradali

Anno 2002

A cura di: Raffaella Amato

Capitoli redatti da: Raffaella Amato ° (Premessa, 1, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, Metodologia dell'indagine, paragrafi 1-5, Glossario)
Antonio Bagalà *, Barbara Buzzi *, Katia Chiusolo *, Massimiliano Coltellacci *, Francesca De Blasi *,
Emanuela Di Pasquale *, Federica Fiaschetti *, Francesco Zarelli *, (2.5, Analisi sulla qualità dei dati,
Appendice B)

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

In particolare:

Marco Broccoli ° (implementazione del database in Access Siris - Sistema Informativo Rilevazione Incidenti Stradali)

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

Marina Patteri ° (revisione critica dei file finali prodotti dalle procedure di check, elaborazione mediante programmi Sas ed editing dei prospetti contenuti nel volume, predisposizione delle specifiche necessarie alla costruzione delle tavole statistiche dell'anno 2002 per il database Siris)

° *Istat*

* *Aci, Osservatorio Sinistrosità stradale*

Per chiarimenti sul contenuto della pubblicazione rivolgersi a:

Istat, Servizio giustizia

Raffaella Amato

Tel. 06 46737238

E-mail: raamato@istat.it

Statistica degli incidenti stradali

Anno 2002

Informazioni n. 29 - 2003

Istituto nazionale di statistica

Via Cesare Balbo, 16 - Roma

Coordinamento editoriale:

Servizio Produzione editoriale

Via Tuscolana, 1788 - Roma

Stampa digitale:

Istat – Editoria elettronica

Ottobre 2003 – copie 250

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

Indice

Premessa	Pag. 7
Avvertenze	9
1. Gli incidenti stradali nei Paesi dell'Unione europea	11
2. Caratteristiche dell'incidentalità stradale in Italia	15
2.1 Analisi territoriale e localizzazione	17
2.2 Analisi temporale	21
2.3 Le circostanze presunte e la natura degli incidenti	26
2.4 Analisi per classe di età e per utente della strada	29
2.5 Una stima dei costi sociali	32
Principali tavole statistiche	34
Metodologia dell'indagine	50
1. La rilevazione sugli incidenti stradali	50
<i>Il campo di osservazione, l'unità di rilevazione e le principali definizioni</i>	51
<i>I modelli di rilevazione, i flussi e i soggetti coinvolti</i>	51
<i>Principali caratteri rilevati</i>	52
<i>Diagramma di trasmissione dei dati elementari (modelli Istat Ctt/Inc)</i>	52
<i>I principali indicatori dell'incidentalità stradale</i>	54
2. La rete stradale	56
3. Il parco veicolare	56
4. I veicoli nuovi di fabbrica iscritti al Pubblico registro automobilistico	56
5. Le contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale	56
6. Analisi sulla qualità dei dati	56
<i>L'analisi quantitativa</i>	56
<i>Concord e l'analisi della qualità</i>	57
<i>Risultati dell'analisi</i>	58
Glossario	67
Indice delle tavole su floppy disk	69
Indice delle tavole su floppy disk (versione in inglese)	73
Appendice A: Il modello di rilevazione	77
Appendice B: Il modello di rilevazione (versione in inglese)	81

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 2002 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 per classe di età e riporta una stima dei costi sociali legati a tale fenomeno.

. Per quanto riguarda la parte statistica i dati vengono presentati a livelli territoriali quanto più possibile disaggregati, 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 metodologia, riguardano l'analisi dell'incidentalità stradale nei Paesi dell'Unione europea, riportando un'analisi del fenomeno negli ultimi venti anni e alcuni risultati relativi ad un'analisi della qualità condotta sui dati elementari.

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

1. Gli incidenti stradali nei Paesi dell'Unione europea

A livello europeo gli incidenti stradali determinano un costo sociale stimato dalla Commissione europea in un valore pari al 2 per cento del Pil dell'Unione europea. 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'Unione europea 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) relative ad ogni sinistro rilevato in un Paese dell'Unione; detta banca dati è accessibile on-line da tutti i Paesi membri;
- in ambito Ocse 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 Onu 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'Unione europea - Anni 1980, 2000 e 2001 (valori assoluti e variazioni percentuali)

PAESI	Valori assoluti			Variazioni percentuali	
	1980	2000	2001	2001/1980	2001/2000
Austria	46.214	42.126	43.073	-6,8	2,2
Belgio	60.758	49.065	47.444	-21,9	-3,3
Danimarca	12.334	7.346	6.860	-44,4	-6,6
Finlandia	6.790	6.633	6.451	-5,0	-2,7
Francia	248.469	121.223	116.745	-53,0	-3,7
Germania	412.672	382.949	375.345	-9,0	-2,0
Grecia	18.233	23.001	23.001 (a)	26,2	0,0
Irlanda	5.683	7.757	6.909	21,6	-10,9
Italia	163.770	229.034	235.142	43,6	2,7
Lussemburgo	1.577	905	774	-51,0	-14,5
Olanda	49.383	37.947	35.313	-28,5	-6,9
Portogallo	33.886	44.159	42.521	25,5	-3,7
Regno unito	257.282	242.117	236.461	-8,1	-2,3
Spagna	67.803	101.729	100.393	48,1	-1,3
Svezia	15.231	15.770	15.767	3,5	0,0
Unione Europea	1.400.085	1.311.761	1.292.199	-7,7	-1,5

Fonte: Irtad-Ocse

(a) I dati si riferiscono all'anno 2000.

Nel 2001 nei 15 Paesi dell'Unione europea si sono verificati 1.292.199 incidenti stradali che hanno provocato il decesso di 39.978 persone. Rispetto all'anno precedente il numero degli incidenti stradali e dei morti si è ridotto, rispettivamente, dell'1,5 e del 2,5 per cento (Prospetto 1.1).

Dalla lettura delle variazioni percentuali riportate nel prospetto 1.1, si osserva che nel breve periodo (2000-2001) il Lussemburgo e l'Irlanda hanno registrato una diminuzione superiore al 10 per cento del numero di incidenti. In generale, si può affermare che in tutti i Paesi dell'Unione europea, 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'Unione europea ha segnato una riduzione percentuale pari all'1,5 per cento.

Osservando l'andamento del fenomeno nel lungo termine (1980-2001), 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; infatti, Paesi come la Francia, il Lussemburgo e la Danimarca presentano riduzioni dell'incidentalità superiori al 40 per cento. Per contro, la Spagna, l'Italia, la Grecia, il Portogallo e l'Irlanda presentano livelli di crescita dell'incidentalità stradale superiori al 20 per cento.

Prospetto 1.2 - Morti per incidente stradale nei Paesi dell'Unione europea - Anni 1980, 2000 e 2001 (valori assoluti e variazioni percentuali)

PAESI	Valori assoluti (a)			Variazioni percentuali	
	1980	2000	2001	2001/1980	2001/2000
Austria	2.003	976	958	-52,2	-1,8
Belgio	2.396	1.470	1.486	-38,0	1,1
Danimarca	690	498	431	-27,8	-13,5
Finlandia	551	396	433	-21,4	9,3
Francia	13.672	8.079	8.160	-40,3	1,0
Germania	15.050	7.503	6.977	-53,6	-7,0
Grecia	1.446	2.037	2.037 (b)	-40,9	0,0
Irlanda	564	415	411	-27,1	-1,0
Italia	9.220	6.649	6.682	-27,5	0,5
Lussemburgo	98	76	70	-28,6	-7,9
Olanda	1.996	1.082	993	-50,3	-8,2
Portogallo	2.579	1.860	1.671	-35,2	-10,2
Regno unito	6.239	3.580	3.598	-42,3	0,5
Spagna	6.522	5.776	5.517	-15,4	-4,5
Svezia	848	591	554	-34,7	-6,3
Unione europea	63.874	40.988	39.978	-37,4	-2,5

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.

(b) I dati si riferiscono all'anno 2000.

La mortalità per incidente stradale nei Paesi dell'Unione europea ha registrato nel 2001 una riduzione pari al 2,5 per cento nel breve periodo e una più marcata riduzione, pari al 37,4 per cento circa nel lungo periodo (Prospetto 1.2). Nel breve periodo, il valore massimo di riduzione del numero di morti (-13,5 per cento) si osserva in corrispondenza della Danimarca, seguita dal Portogallo (-10,2 per cento) e dal Lussemburgo (-7,9 per cento).

Tra il 1980 e il 2001 tutti i Paesi hanno registrato un calo nel numero dei morti; tale riduzione assume il valore massimo in Germania (-53,6 per cento).

Nel 2001 nella maggior parte dei Paesi dell'Unione europea il numero dei morti ha subito una riduzione o è rimasto costante rispetto al 2000. Al contrario, la Finlandia registra la crescita più elevata della mortalità (+9,3 per cento), seguita dal Belgio (+1,1 per cento) e dalla Francia (+1,0 per cento).

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 2001 il numero di incidenti ogni 100 mila abitanti è variato da un minimo di 125 per la Finlandia ad un

massimo di 536 per l'Austria. Rispetto all'anno 2000 il Paese che presenta il valore massimo di diminuzione dell'incidentalità stradale rapportato agli abitanti è rappresentato dal Lussemburgo (-15,4 per cento); in Austria la variazione percentuale tra il 2001 e il 2000 è pari al 3,3 per cento.

Prospetto 1.3 - Incidenti stradali ogni 100 mila abitanti nei Paesi dell'Unione europea - Anni 1980, 2000 e 2001 (valori assoluti e variazioni percentuali)

PAESI	Incidenti *100.000 abitanti		Variazione percentuale 2001/2000
	2000	2001	
Austria	519	536	3,3
Belgio	479	462	-3,5
Danimarca	138	128	-7,2
Finlandia	128	125	-2,3
Francia	205	198	-3,4
Germania	466	456	-2,1
Grecia	218	218 (b)	0,0
Irlanda	205	180	-12,2
Italia	396	407	2,8
Lussemburgo	208	176	-15,4
Olanda	239	221	-7,5
Portogallo	505 (a)	505 (a)	0,0
Regno unito	405	402	-0,7
Spagna	258	250	-3,1
Svezia	178	178	0,0

Fonte: Irtad-Ocse

(a) I dati si riferiscono all'anno 1999.

(b) I dati si riferiscono all'anno 2000.

Dalla lettura dei dati del prospetto 1.4 si osserva l'andamento della mortalità per incidente stradale rispetto al numero degli abitanti. Nel 2001 il numero di morti ogni 100 mila abitanti presenta il valore massimo pari a 21 per il Portogallo ed il valore minimo pari a 6 per il Regno unito, la Svezia e l'Olanda.

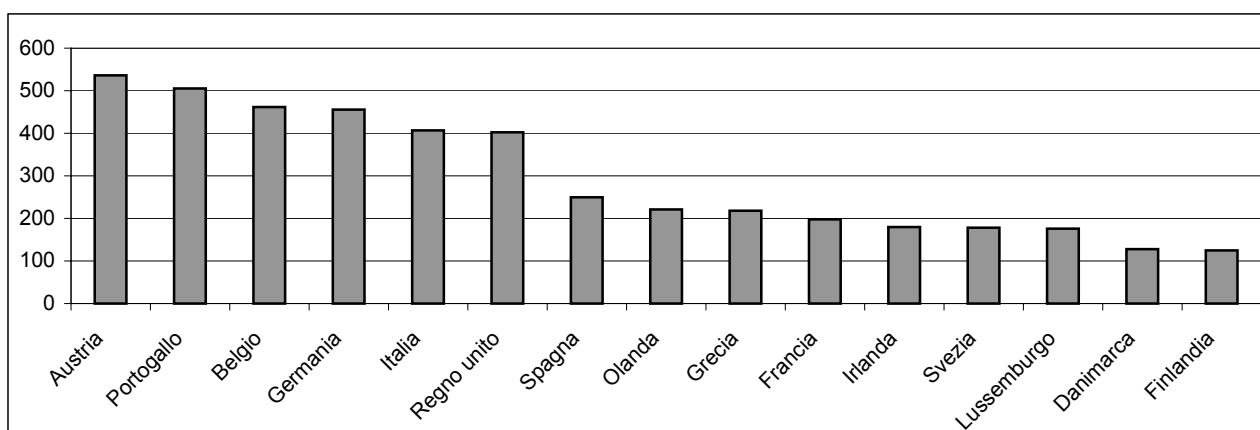
Prospetto 1.4 - Morti per incidente stradale ogni 100 mila abitanti nei Paesi dell'Unione europea - Anni 1980, 2000 e 2001 (valori assoluti e variazioni percentuali) (a)

PAESI	Morti *100.000 abitanti		Variazione percentuale 2001/2000
	2000	2001	
Austria	12	12	0,0
Belgio	14	15	7,1
Danimarca	9	8	-11,1
Finlandia	8	8	0,0
Francia	14	14	0,0
Germania	9	9	0,0
Grecia	19	19 (a)	0,0
Irlanda	11	11	0,0
Italia	12	12	0,0
Lussemburgo	17	16	-5,9
Olanda	7	6	-14,3
Portogallo	21	21 (a)	0,0
Regno unito	6	6	0,0
Spagna	15	14	-6,7
Svezia	7	6	-14,3

Fonte: Irtad-Ocse

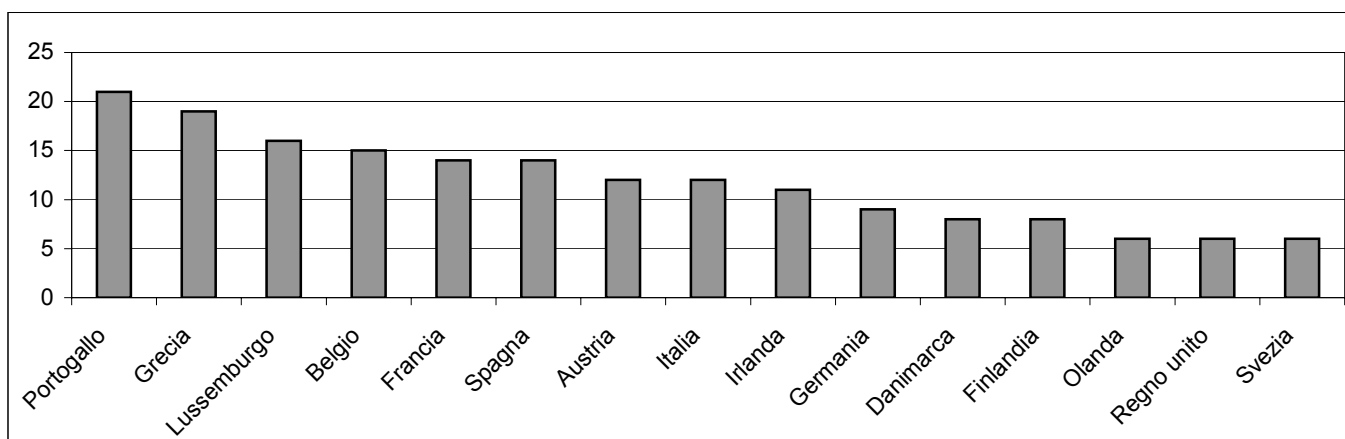
(a) I dati si riferiscono all'anno 2000.

Grafico 1.1 - Incidenti stradali ogni 100 mila abitanti nei Paesi dell'Unione europea - Anno 2001



(a) I dati relativi alla Grecia e al Portogallo si riferiscono all'anno 2000.

Grafico 1.2 - Morti per incidente stradale ogni 100 mila abitanti nei Paesi dell'Unione europea - Anno 2001



(a) I dati relativi alla Grecia e al Portogallo si riferiscono all'anno 2000.

Sulla base dei valori assunti dall'indice di mortalità del 2001 nei Paesi dell'Unione europea (Grafico 1.2), si possono individuare 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, Spagna, Irlanda e Italia;
- Paesi ad alto rischio: Portogallo, Lussemburgo e Grecia.

2. Caratteristiche dell'incidentalità stradale in Italia

Nel 2002 le autorità di polizia hanno rilevato 237.812 incidenti stradali, che hanno causato il decesso di 6.736 persone, mentre altre 337.878 hanno subito lesioni di diversa gravità. Nel nostro Paese si verificano circa 652 incidenti al giorno, muoiono mediamente 18 persone, mentre altre 926 rimangono ferite.

Prospetto 2.1 - Incidenti stradali per organo di rilevazione – Anno 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

ORGANI DI RILEVAZIONE	Incidenti stradali	
	Valori assoluti	Valori percentuali
Polizia stradale	59.856	25,2
Carabinieri	47.866	20,1
Pubblica sicurezza	242	0,1
Polizia municipale	128.091	53,9
Altri	1.757	0,7
Totale	237.812	100,0

Nel prospetto 2.1 sono riportati i valori assoluti e i valori percentuali 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 - Anni 2001-2002 (valori assoluti e variazioni percentuali)

	Valori assoluti		Variazioni percentuali 2002/2001
	2001	2002	
Incidenti	235.142	237.812	1,1
Morti	6.682	6.736	0,8
Feriti	334.679	337.878	1,0

Rispetto al 2001 (Prospetto 2.2) si riscontra una lieve crescita del numero degli incidenti (+1,1 per cento), del numero dei morti (+ 0,8 per cento) e del numero dei feriti (+ 1,0 per cento).

Prospetto 2.3 - Incidenti stradali, morti e feriti - Anni 1991-2002 (valori assoluti) (a)

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (b)
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	225.646	6.688	322.999	3.0
2000	229.034	6.649	321.796	2.9
2001	235.142	6.682	334.679	2.8
2002	237.812	6.736	337.878	2.8

(a) I dati relativi agli anni 1999 e 2000 sono stati aggiornati sulla base dei modelli pervenuti in ritardo e sulla base delle informazioni desunte direttamente dagli organi di rilevazione.

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

Osservando l'andamento del fenomeno negli ultimi dodici anni (Prospetto 2.3), si rileva che il numero degli incidenti e dei feriti, anche se con qualche oscillazione, tende ad aumentare. Nel periodo indicato, infatti, il numero di incidenti è aumentato del 39,3 per cento e quello dei feriti del 40,4 per cento, anche a seguito dell'incremento del numero di veicoli circolanti compresi i ciclomotori (+ 27,0 per cento).

Per contro, il numero dei morti si è ridotto del 10,2 per cento. La tendenza decrescente dell'indice 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, eccetera), alla maggiore efficienza delle strutture sanitarie e alle normative in materia di sicurezza. L'indice di mortalità è diminuito da 4,4 del 1991 a 2,8 del 2002.

Grafico 2.1 - Incidenti stradali e morti - Anni 1991-2002 (Base 1991=100)

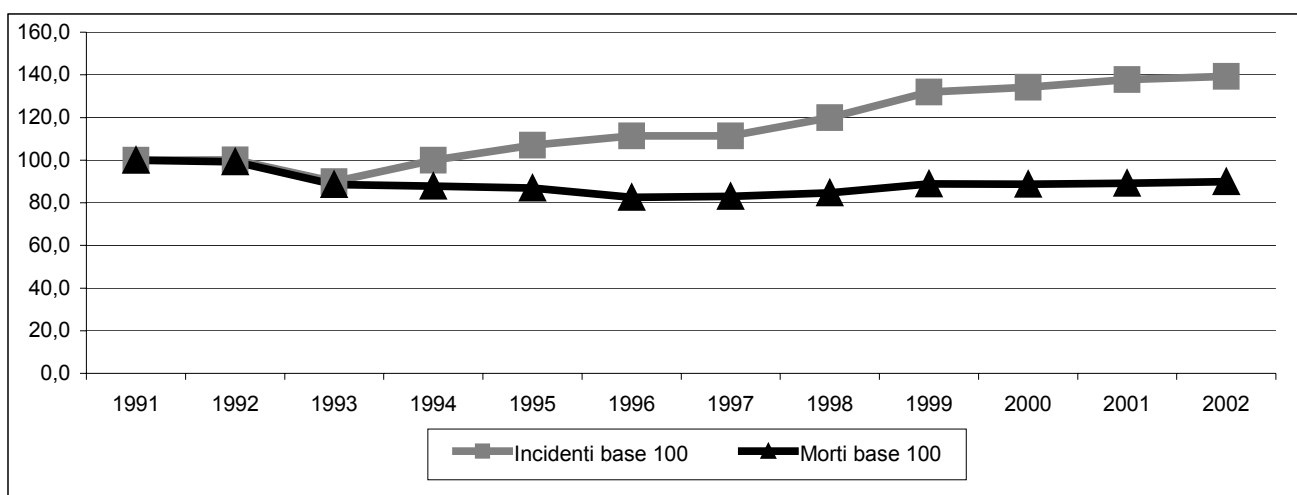
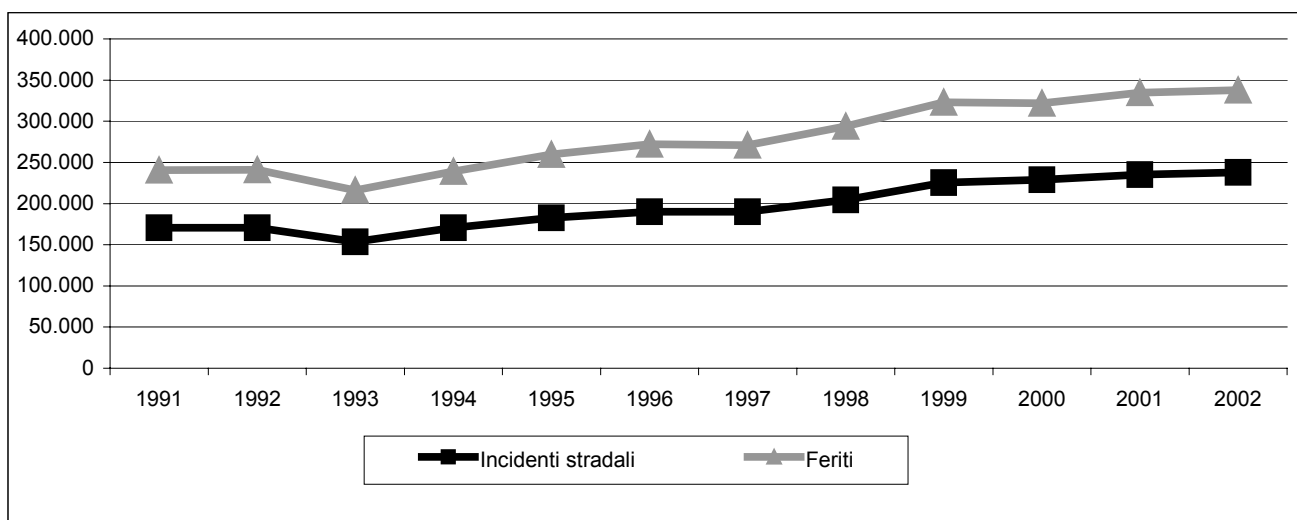
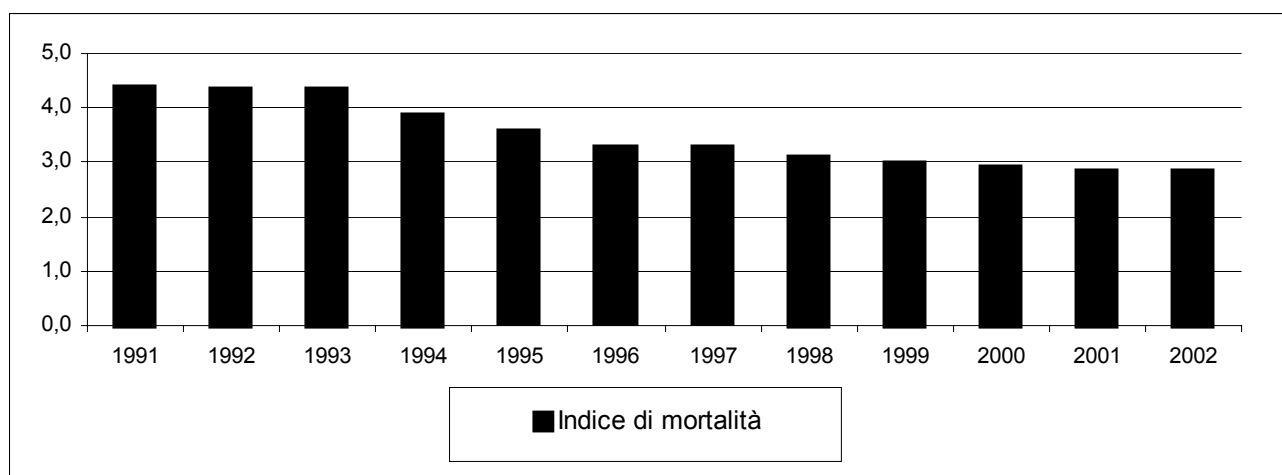


Grafico 2.2 - Incidenti stradali e feriti - Anni 1991-2002 (valori assoluti)



Dall'indice di mortalità si osserva, infatti, una continua riduzione della pericolosità degli incidenti: nel 2002 ogni 100 sinistri sono decedute 2,8 persone, mentre esse ammontavano a 4,4 nel 1991 (Grafico 2.3).

Grafico 2.3 - Indice di mortalità - Anni 1991-2002



2.1 Analisi territoriale e localizzazione

Prospetto 2.4 – Incidenti stradali per regione – Anni 2000, 2001 e 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

REGIONI	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Piemonte	15.892	16.146	17.082	6,9	6,9	7,2
Valle d' Aosta	434	447	453	0,2	0,2	0,2
Lombardia	49.946	51.872	52.491	21,8	22,1	22,1
Trentino-Alto Adige	3.840	3.912	3.645	1,7	1,7	1,5
Veneto	19.725	20.717	19.012	8,6	8,8	8,0
Friuli-Venezia Giulia	5.800	5.827	5.810	2,5	2,5	2,4
Liguria	8.994	9.283	9.324	3,9	3,9	3,9
Emilia-Romagna	25.961	25.845	25.797	11,3	11,0	10,8
Toscana	18.246	18.949	18.676	8,0	8,1	7,9
Umbria	3.716	3.728	3.616	1,6	1,6	1,5
Marche	7.883	7.466	7.619	3,4	3,2	3,2
Lazio	28.772	29.920	30.071	12,6	12,7	12,6
Abruzzo	4.740	5.130	4.563	2,1	2,2	1,9
Molise	1.094	898	745	0,5	0,4	0,3
Campania	7.066	7.427	9.659	3,1	3,2	4,1
Puglia	6.003	6.516	7.560	2,6	2,8	3,2
Basilicata	1.148	822	818	0,5	0,3	0,3
Calabria	3.298	3.296	3.569	1,4	1,4	1,5
Sicilia	12.311	12.758	12.880	5,4	5,4	5,4
Sardegna	4.165	4.183	4.422	1,8	1,8	1,9
ITALIA	229.034	235.142	237.812	100,0	100,0	100,0

Prospetto 2.5 – Morti per regione – Anni 2000, 2001 e 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

REGIONI	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Piemonte	630	545	583	9,5	8,2	8,7
Valle d' Aosta	21	16	21	0,3	0,2	0,3
Lombardia	1.047	1.055	999	15,7	15,8	14,8
Trentino-Alto Adige	122	145	125	1,8	2,2	1,9
Veneto	714	684	634	10,7	10,2	9,4
Friuli-Venezia Giulia	190	207	203	2,9	3,1	3,0
Liguria	140	166	148	2,1	2,5	2,2
Emilia-Romagna	789	792	809	11,9	11,9	12,0
Toscana	428	463	460	6,4	6,9	6,8
Umbria	156	115	102	2,3	1,7	1,5
Marche	189	223	205	2,8	3,3	3,0
Lazio	663	681	749	10,0	10,2	11,1
Abruzzo	184	165	181	2,8	2,5	2,7
Molise	34	35	29	0,5	0,5	0,4
Campania	303	321	320	4,6	4,8	4,8
Puglia	374	362	392	5,6	5,4	5,8
Basilicata	60	46	67	0,9	0,7	1,0
Calabria	143	143	155	2,2	2,1	2,3
Sicilia	296	330	365	4,5	4,9	5,4
Sardegna	166	188	189	2,5	2,8	2,8
ITALIA	6.649	6.682	6.736	100,0	100,0	100,0

Prospetto 2.6 – Feriti per regione – Anni 2000, 2001 e 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

REGIONI	Valori assoluti			Valori percentuali		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
Piemonte	23.025	23.942	25.127	7,2	7,2	7,4
Valle d' Aosta	633	618	668	0,2	0,2	0,2
Lombardia	70.233	72.840	72.183	21,8	21,8	21,4
Trentino-Alto Adige	5.100	5.328	4.876	1,6	1,6	1,4
Veneto	27.888	29.137	26.968	8,7	8,7	8,0
Friuli-Venezia Giulia	7.820	7.954	7.809	2,4	2,4	2,3
Liguria	12.004	12.449	12.512	3,7	3,7	3,7
Emilia-Romagna	36.290	36.162	35.992	11,3	10,8	10,7
Toscana	24.165	25.387	24.913	7,5	7,6	7,4
Umbria	5.346	5.437	5.303	1,7	1,6	1,6
Marche	11.019	10.977	11.281	3,4	3,3	3,3
Lazio	37.284	40.288	40.679	11,6	12,0	12,0
Abruzzo	6.833	7.730	7.113	2,1	2,3	2,1
Molise	1.506	1.377	1.201	0,5	0,4	0,4
Campania	11.224	11.789	14.983	3,5	3,5	4,4
Puglia	10.057	10.914	12.825	3,1	3,3	3,8
Basilicata	1.761	1.307	1.385	0,5	0,4	0,4
Calabria	5.347	5.659	6.098	1,7	1,7	1,8
Sicilia	18.296	19.156	19.510	5,7	5,7	5,8
Sardegna	5.965	6.228	6.452	1,9	1,9	1,9
ITALIA	321.796	334.679	337.878	100,0	100,0	100,0

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 e di feriti: nel 2002 sulle strade urbane si sono verificati 175 mila incidenti pari al 73,6 per cento che hanno causato 236.342 feriti pari al 69,9 per cento sul totale.

Il numero dei morti sulle strade urbane risulta pari al 43,1 per cento (2.901 in valore assoluto).

La sensibile differenza tra le percentuali riportate nel prospetto trova spiegazione nella minore pericolosità degli incidenti verificatisi nei centri urbani. Infatti, in città ogni 100 incidenti muoiono mediamente 1,7 persone, mentre nelle autostrade tale quota sale a 5,1 ed a 6,4 nelle cosiddette *altre strade* (rappresentate dalle strade statali, dalle strade provinciali e da 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 alta nelle autostrade e nelle *altre strade*.

L'indice di mortalità, calcolato come $M/I*100$, 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, i semafori, gli attraversamenti pedonali, gli incroci, eccetera ostacolano certamente il percorso rapido dei veicoli, mentre la ridotta velocità media aumenta la sicurezza dei veicoli e riduce la pericolosità dei sinistri. Sarebbe interessante approfondire le ragioni che talvolta portano gli automobilisti a comportarsi in modo nevrotico (forti accelerazioni, partenze improvvise, sorpassi azzardati, eccetera) provocando peraltro incidenti anche di rilievo.

Prospetto 2.7 - L'incidentalità secondo l'ambito stradale - Anno 2002 (composizioni percentuali)

AMBITI STRADALI	Incidenti	Morti	Feriti
Strade urbane	73,6	43,1	69,9
Autostrade	6,2	11,3	7,5
Altre strade	20,2	45,7	22,5
Totale	100,0	100,0	100,0

Prospetto 2.8 - L'incidentalità secondo l'ambito stradale – Anni 2001-2002

AMBITI STRADALI	Incidenti	Morti	Feriti	M/I*100	F/I*100
ANNO 2001					
Strade urbane	179.817	3.096	243.413	1,7	135,4
Autostrade	13.696	730	24.223	5,3	176,9
Altre strade	41.629	2.856	67.043	6,9	161,0
Totale	235.142	6.682	334.679	2,8	142,3
ANNO 2002					
Strade urbane	175.000	2.901	236.342	1,7	135,0
Autostrade	14.761	758	25.383	5,1	172,0
Altre strade	48.051	3.077	76.153	6,4	158,5
Totale	237.812	6.736	337.878	2,8	142,1

Prospetto 2.9 - Incidenti stradali, morti e indice di mortalità per tipologia di strada - Anno 2002

TIPOLOGIE DI STRADA	Incidenti		Morti		Indice di mortalità
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale	
Autostrade	14.761	6,2	758	11,3	5,1
Strade statali	25.598	10,8	1.706	25,3	6,7
Strade provinciali	15.139	6,4	1.052	15,6	6,9
Strade comunali extraurbane	7.314	3,1	319	4,7	4,4
Strade urbane	175.000	73,6	2.901	43,1	1,7
Totale	237.812	100,0	6.736	100,0	2,8

Le strade provinciali risultano essere la tipologia di strada più pericolosa: l'indice di mortalità (M/I*100) per 100 incidenti è pari al 6,9 per cento contro il 2,8 per cento della media nazionale (Prospetto 2.9).

Grafico 2.4 - Incidenti per tipologia di strada – Anno 2002 (valori percentuali)

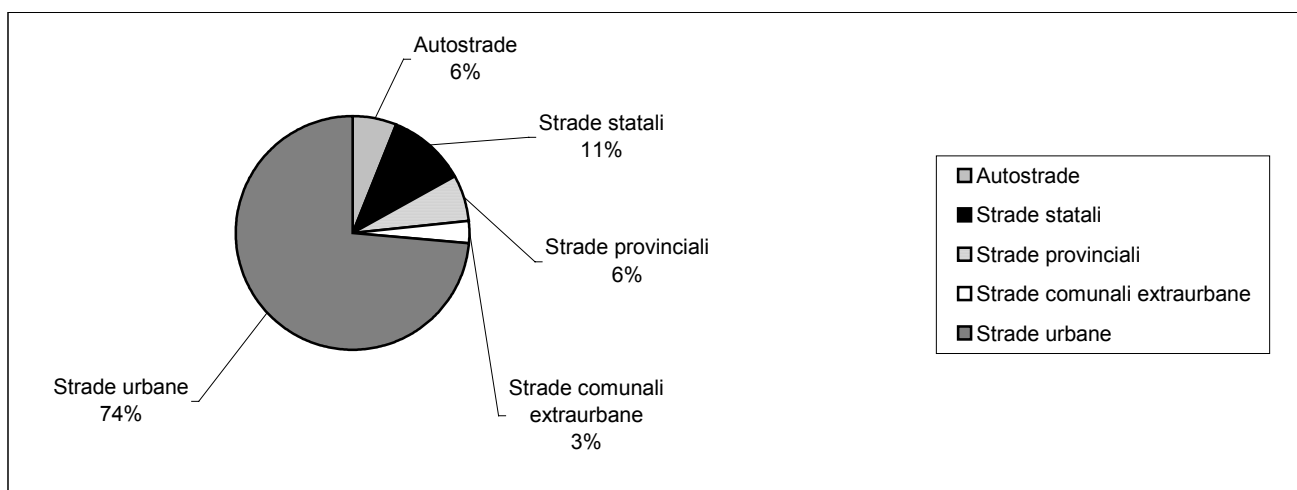
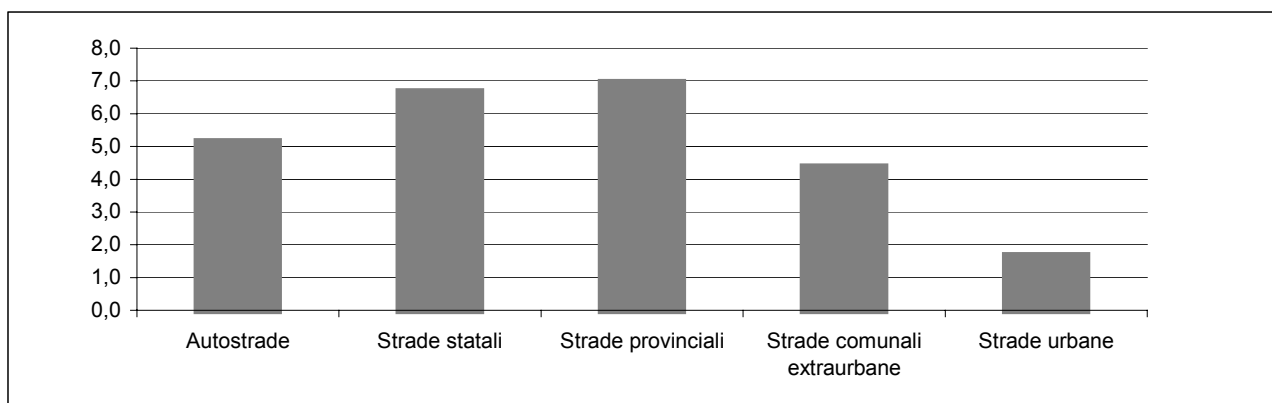


Grafico 2.5 – Indice di mortalità per tipologia di strada – Anno 2002



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 (23.235 in valore assoluto) che risulta essere anche il mese con la media giornaliera più alta (749,5).

Febbraio costituisce, invece, il mese con il più basso numero di incidenti sia in valore assoluto (15.990) sia in media giornaliera (571,1).

Anche per quanto riguarda il numero di morti, luglio costituisce il mese in cui tale valore risulta massimo (724 in valore assoluto) e 23,4 in media giornaliera. Analogamente, il valore più basso si colloca in corrispondenza del mese di febbraio in cui si registrano 414 morti per incidente stradale pari a circa 14,8 decessi al giorno.

Prospetto 2.10 - Incidenti stradali e morti - Anno 2002 (valori assoluti e media giornaliera)

MESI	Incidenti		Morti	
	Valori assoluti	Media giornaliera	Valori assoluti	Media giornaliera
Gennaio	18.000	580,6	488	15,7
Febbraio	15.990	571,1	414	14,8
Marzo	19.136	617,3	538	17,4
Aprile	18.438	614,6	476	15,9
Maggio	21.134	681,7	565	18,2
Giugno	21.582	719,4	599	20,0
Luglio	23.235	749,5	724	23,4
Agosto	17.872	576,5	596	19,2
Settembre	20.263	675,4	548	18,3
Ottobre	21.494	693,4	566	18,3
Novembre	20.672	689,1	557	18,6
Dicembre	19.996	645,0	665	21,5
Anno	237.812	651,5	6.736	18,5

In modo analogo a quanto emerge dall'analisi per mese, osservando i dati dell'incidentalità per tipologia di strada, si può rilevare che sia sulle strade urbane che sulle strade extraurbane la frequenza più elevata degli incidenti si colloca in corrispondenza del mese di luglio. Tale mese registra 16.908 incidenti in città e 6.327 fuori città.

Prospetto 2.11 - Incidenti stradali e morti per tipologia di strada e per mese - Anno 2002 (valori assoluti)

MESI	Strade urbane		Strade extraurbane	
	Incidenti	Morti	Incidenti	Morti
Gennaio	13.384	203	4.616	285
Febbraio	11.918	171	4.072	243
Marzo	14.224	224	4.912	314
Aprile	13.543	193	4.895	283
Maggio	15.830	249	5.304	316
Giugno	15.904	271	5.678	328
Luglio	16.908	290	6.327	434
Agosto	11.957	240	5.915	356
Settembre	15.007	255	5.256	293
Ottobre	16.397	245	5.097	321
Novembre	15.466	262	5.206	295
Dicembre	14.462	298	5.534	367
Anno	175.000	2.901	62.812	3.835

Sia in città che nelle aree extraurbane il numero minore di incidenti si osserva nel mese di febbraio (11.918 incidenti sulle strade urbane e 4.072 sulle strade extraurbane). Anche il numero di decessi, su entrambi i tipi di strade, risulta più elevato nel mese di luglio e di dicembre e più basso in quello di febbraio (Prospetto 2.11).

I grafici 2.6 e 2.7 mostrano la distribuzione per mese degli incidenti e dei morti per tipologia di strada.

Grafico 2.6 – Incidenti sulle strade urbane ed extraurbane – Anno 2002 (valori assoluti)

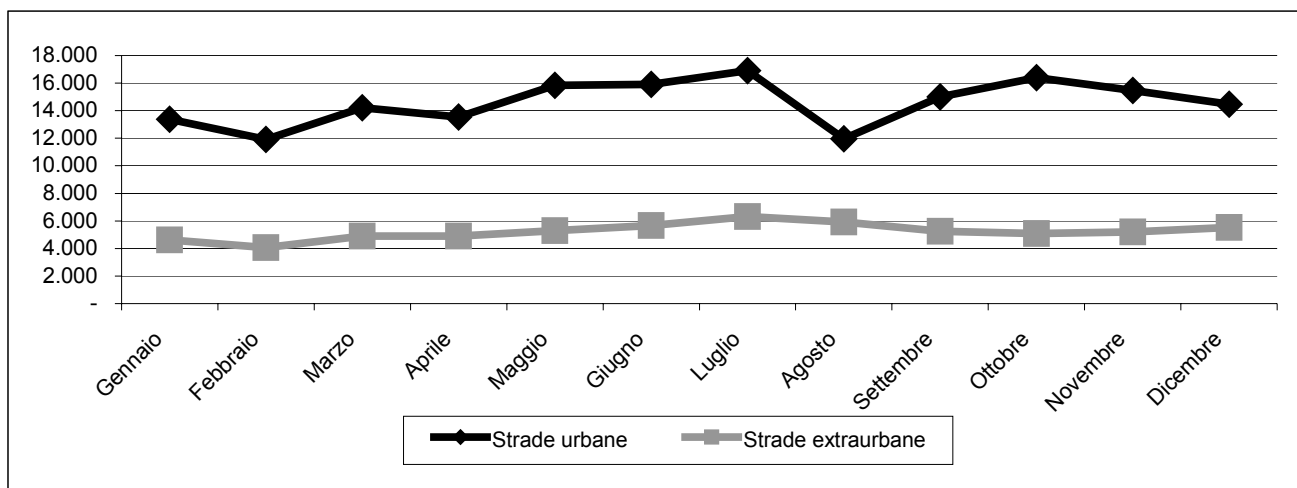
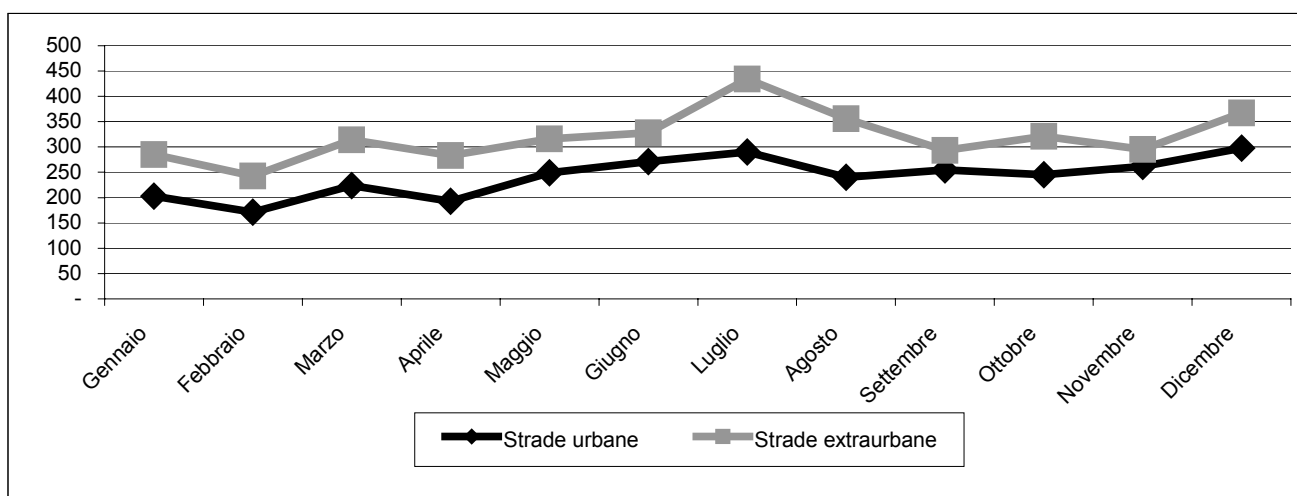


Grafico 2.7 – Morti sulle strade urbane ed extraurbane – Anno 2002 (valori assoluti)



L'analisi dei dati effettuata per giorno della settimana (Prospetto 2.12) evidenzia che venerdì è il giorno dove si concentrano il maggior numero di incidenti; infatti, il numero dei sinistri è pari a 36.691 (15,4 per cento del totale). La frequenza più elevata di morti si osserva la domenica (1.201 decessi pari al 17,8 per cento) mentre è il sabato il giorno in cui si registra il valore massimo dei feriti (53.098 pari al 15,7 per cento).

Prospetto 2.12 - Incidenti, morti e feriti per giorno della settimana – Anno 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

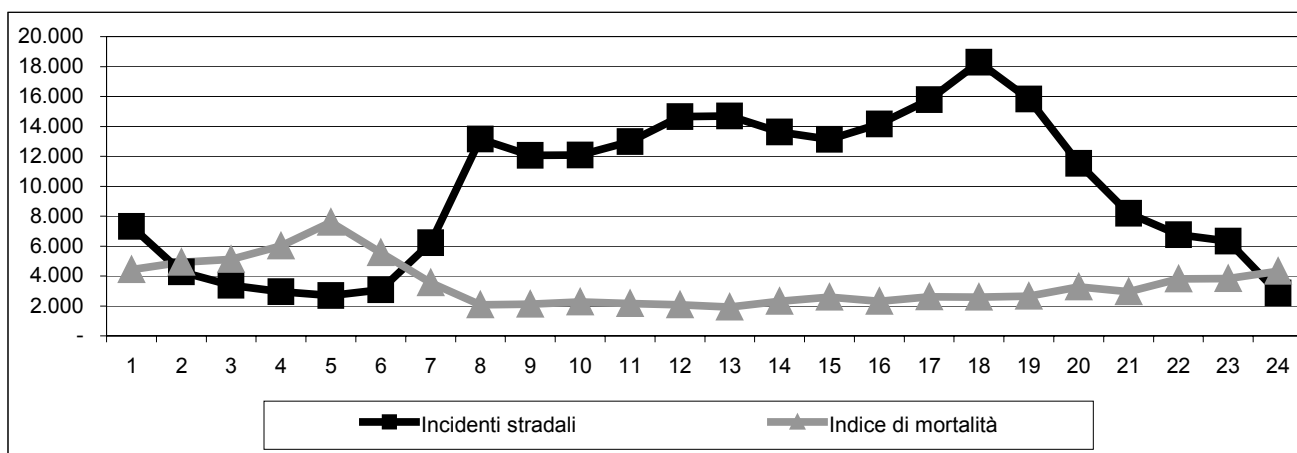
GIORNI DELLA SETTIMANA	Valori assoluti			Valori percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Lunedì	34.508	871	47.188	14,5	12,9	14,0
Martedì	34.223	845	45.945	14,4	12,5	13,6
Mercoledì	34.095	832	46.439	14,3	12,4	13,7
Giovedì	34.487	894	46.938	14,5	13,3	13,9
Venerdì	36.691	935	50.319	15,4	13,9	14,9
Sabato	35.294	1.158	53.098	14,8	17,2	15,7
Domenica	28.514	1.201	47.951	12,0	17,8	14,2
Totale	237.812	6.736	337.878	100,0	100,0	100,0

Il prospetto 2.13 riporta i dati relativi all'incidentalità nei giorni festivi (escluse le domeniche). Si può notare che l'indice di mortalità dei giorni festivi riportati nel prospetto assume mediamente valore pari a 4,0 per cento contro la media nazionale pari al 2,8.

Prospetto 2.13 – Incidenti, morti, feriti e indice di mortalità nei giorni festivi - Anno 2002

GIORNI	Ricorrenza	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
1 gennaio	Capodanno	430	19	758	4,4
6 gennaio	Epifania	426	14	687	3,3
15 aprile	Pasqua	437	14	741	3,2
16 aprile	Lunedì dell'Angelo – Pasquetta	538	15	996	2,8
25 aprile	Anniversario della Liberazione	571	20	972	3,5
1 maggio	Festa del Lavoro	542	26	915	4,8
2 giugno	Anniversario della Repubblica	626	19	1.038	3,0
15 agosto	Assunzione – Ferragosto	463	19	761	4,1
1 novembre	Tutti i Santi	550	20	919	3,6
8 dicembre	Immacolata Concezione	517	25	869	4,8
25 dicembre	Natale	541	21	946	3,9
26 dicembre	Santo Stefano	337	26	637	7,7
Totale		5.978	238	10.239	4,0

Grafico 2.8 - Incidenti stradali e indice di mortalità per 100 mila incidenti per ora del giorno – Anno 2002



Prospetto 2.14 - Incidenti, morti, feriti per ora del giorno e indice di mortalità per 100 mila incidenti – Anno 2002

ORE DEL GIORNO	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
1	7.315	324	12.157	4.429,3
2	4.287	211	7.249	4.921,9
3	3.384	173	5.633	5.112,3
4	2.949	177	4.783	6.002,0
5	2.686	204	4.279	7.594,9
6	3.087	172	4.492	5.571,8
7	6.222	221	8.379	3.551,9
8	13.153	274	17.302	2.083,2
9	12.066	255	15.763	2.113,4
10	12.089	273	16.009	2.258,3
11	12.978	280	17.448	2.157,5
12	14.647	303	19.768	2.068,7
13	14.688	284	20.269	1.933,6
14	13.628	316	18.869	2.318,8
15	13.134	341	18.213	2.596,3
16	14.158	328	19.884	2.316,7
17	15.786	413	22.443	2.616,2
18	18.280	472	25.600	2.582,1
19	15.838	419	22.431	2.645,5
20	11.523	377	16.760	3.271,7
21	8.188	242	12.256	2.955,5
22	6.760	258	10.349	3.816,6
23	6.336	242	10.154	3.819,4
24	2.873	124	4.961	4.316,0
Ora imprecisata	1.757	53	2.427	3.016,5
Totale	237.812	6.736	337.878	2.832,5

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, probabilmente legato all'elevata circolazione derivante dalla mobilità sistematica dovuta agli spostamenti casa-ufficio e casa-scuola; un secondo picco, si osserva tra le ore 12 e le 13 in corrispondenza dell'uscita dalle scuole ed in relazione alla mobilità di alcune categorie (professionisti, commercianti, eccetera) 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 mila 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. Nell'arco temporale suddetto l'indice registra il valore massimo intorno alle ore cinque del mattino (Prospetto 2.14).

E' possibile analizzare la distribuzione degli incidenti verificatisi durante la notte nella fascia oraria compresa tra le 22 e le 6.

Nel 2002 si sono verificati nella suddetta fascia oraria 39.677 incidenti stradali che hanno causato il decesso di 1.885 morti e il ferimento di 64.057 persone (Prospetto 2.15).

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 44,4 per cento del totale degli incidenti notturni; analogamente, i morti e i feriti del venerdì e sabato notte rappresentano, rispettivamente, il 47,3 ed il 47,2 per cento. Gli incidenti notturni rilevati negli altri giorni della settimana (fatta eccezione quindi per il venerdì e il sabato notte) costituiscono complessivamente il 55,6 per cento del totale di tutti gli incidenti della notte.

L'indice di mortalità degli incidenti avvenuti durante la notte è pari al 4,7 per cento contro il 2,8 per cento della media nazionale. Tale indice assume valore massimo in corrispondenza del sabato notte (5,3 per cento).

Prospetto 2.15 - Incidenti, morti, feriti e indice di mortalità per giorno della settimana durante la notte (a) – Anno 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

GIORNI DELLA SETTIMANA	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Venerdì notte	7.775	369	12.627	19,6	19,6	19,7	4,75
Sabato notte	9.828	522	17.639	24,8	27,7	27,5	5,31
Totale venerdì e sabato notte	17.603	891	30.266	44,4	47,3	47,2	5,06
Domenica	4.706	226	7.617	11,9	12,0	11,9	4,80
Lunedì	3.699	166	5.604	9,3	8,8	8,7	4,49
Martedì	4.175	191	6.118	10,5	10,1	9,6	4,57
Mercoledì	4.321	174	6.528	10,9	9,2	10,2	4,03
Giovedì	5.173	237	7.924	13,0	12,6	12,4	4,58
Totale altre notti	22.074	994	33.791	55,6	52,7	52,8	4,50
Totale notte nel complesso	39.677	1.885	64.057	100,0	100,0	100,0	4,75

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

Prospetto 2.16 - Incidenti, morti, feriti e indice di mortalità per giorno della settimana durante la notte sulle strade urbane (a) – Anno 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

GIORNI DELLA SETTIMANA	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Venerdì notte	5.207	159	8.364	19,5	21,5	19,8	3,05
Sabato notte	6.425	187	11.137	24,1	25,3	26,3	2,91
Totale venerdì e sabato notte	11.632	346	19.501	43,6	46,8	46,1	2,97
Domenica	3.059	82	4.885	11,5	11,1	11,5	2,68
Lunedì	2.534	63	3.838	9,5	8,5	9,1	2,49
Martedì	2.869	81	4.230	10,8	11,0	10,0	2,82
Mercoledì	2.969	68	4.403	11,1	9,2	10,4	2,29
Giovedì	3.604	99	5.441	13,5	13,4	12,9	2,75
Totale altre notti	15.035	393	22.797	56,4	53,2	53,9	2,61
Totale notte in area urbana	26.667	739	42.298	100,0	100,0	100,0	2,77

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

Prospetto 2.17 - Incidenti, morti, feriti e indice di mortalità per giorno della settimana durante la notte sulle strade extraurbane (a) – Anno 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

GIORNI DELLA SETTIMANA	Valori assoluti			Valori percentuali			Indice di mortalità
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	
Venerdì notte	2.568	210	4.263	19,7	18,3	19,6	8,18
Sabato notte	3.403	335	6.502	26,2	29,2	29,9	9,84
Totale venerdì e sabato notte	5.971	545	10.765	45,9	47,6	49,5	9,13
Domenica	1.647	144	2.732	12,7	12,6	12,6	8,74
Lunedì	1.165	103	1.766	9,0	9,0	8,1	8,84
Martedì	1.306	110	1.888	10,0	9,6	8,7	8,42
Mercoledì	1.352	106	2.125	10,4	9,2	9,8	7,84
Giovedì	1.569	138	2.483	12,1	12,0	11,4	8,80
Totale altre notti	7.039	601	10.994	54,1	52,4	50,5	8,54
Totale notte in area extraurbana	13.010	1.146	21.759	100,0	100,0	100,0	8,81

(a) Dalle ore 22 alle ore 6.

Da un'analisi dei dati degli incidenti avvenuti durante la notte per tipologia di strada si rileva che i sinistri in area urbana rappresentano circa il doppio di quelli in area extraurbana (Prospetti 2.16 e 2.17) ma la

pericolosità delle strade extraurbane è sicuramente molto più elevata di quella delle strade urbane: l'indice di mortalità in città è pari al 2,77 per cento mentre fuori città tale indicatore assume il valore di 8,81 per cento circa. Inoltre, sia sulla viabilità urbana che su quella extraurbana l'indice di mortalità assume il valore massimo nel venerdì e sabato notte toccando, rispettivamente, i valori di 2,97 e 9,13 per cento.

Prospetto 2.18 - Morti alle ore 18 per tipo di strada e giorno della settimana – Anno 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

GIORNI DELLA SETTIMANA	Tipo di strada					Totale	Composizioni percentuali
	Autostrade	Statali	Provinciali	Comunali extraurbane	Urbane		
Lunedì	2	7	6	4	36	55	11,7
Martedì	4	13	10	6	31	64	13,6
Mercoledì	4	18	10	6	38	76	16,1
Giovedì	10	6	17	3	39	75	15,9
Venerdì	5	5	4	4	29	47	10,0
Sabato	4	17	21	2	30	74	15,7
Domenica	7	21	16	6	31	81	17,2
Totale	36	87	84	31	234	472	100,0

Dalla lettura del prospetto 2.18 emerge che alle ore 18, picco in cui l'incidentalità assume il valore massimo, il numero maggiore di morti per incidente si osserva sulla viabilità urbana (234 in valore assoluto) dove però l'indice di mortalità è pari all'1,7 per cento contro il 2,6 per cento della media delle ore 18.

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, eccetera) dei conducenti e lo studio della relazione tra queste caratteristiche, la condotta di guida ed il rischio di incidente.

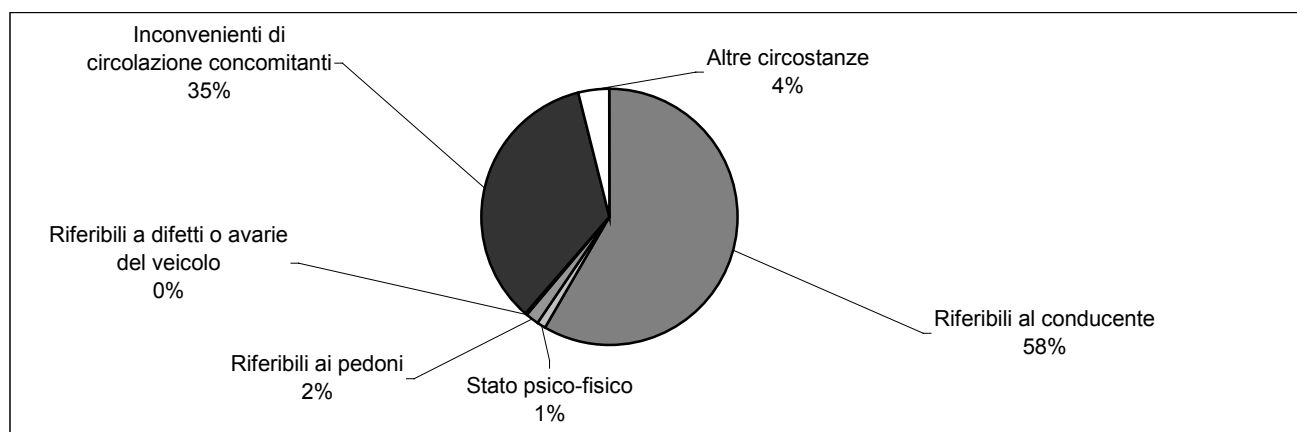
Nel 2002 le circostanze più frequenti risalgono agli errati comportamenti di guida del conducente (58,2 per cento) corrispondenti a 138.467 incidenti (Prospetto 2.19). Nell'ambito di tali circostanze, la frequenza più elevata di incidenti è pari a 22.635 (pari al 9,5 per cento sul totale) e corrisponde alla mancata distanza di sicurezza, seguita dalla guida distratta o andamento indeciso (8,7 per cento) e dall'eccesso di velocità (8,4 per cento).

I comportamenti scorretti di guida del conducente determinano, anche in valore assoluto, il maggior numero di morti (46,2 per cento) e di feriti (59,5 per cento).

Prospetto 2.19 - Incidenti, morti e feriti secondo le circostanze accertate o presunte – Anno 2002 (valori assoluti e valori percentuali)

CIRCOSTANZE	Valori assoluti			Valori percentuali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Riferibili al conducente	138.467	3.113	200.997	58,2	46,2	59,5
Mancata distanza di sicurezza	22.635	331	35.338	9,5	4,9	10,5
Guida distratta, andamento indeciso	20.622	545	28.868	8,7	8,1	8,5
Eccesso di velocità	19.981	868	31.124	8,4	12,9	9,2
Non dava la precedenza a destra	12.958	99	18.361	5,4	1,5	5,4
Non rispetto segnale della precedenza	12.793	98	18.423	5,4	1,5	5,5
Non rispetto dello stop	11.820	123	17.379	5,0	1,8	5,1
Contromano	5.232	351	8.613	2,2	5,2	2,5
Manovrava per immettersi nel flusso della circolazione	4.968	80	6.444	2,1	1,2	1,9
Svoltava a sinistra irregolarmente	4.431	57	5.957	1,9	0,8	1,8
Altre circostanze riferibili al conducente	23.027	561	30.490	9,7	8,3	9,0
Stato psico-fisico	2.627	173	3.919	1,1	2,6	1,2
Ebbrezza da alcool	1.821	64	2.822	0,8	1,0	0,8
Altre circostanze riferibili allo stato psico-fisico	806	109	1.097	0,3	1,6	0,3
Riferibili ai pedoni	4.506	256	5.069	1,9	3,8	1,5
Attraversamento irregolare della strada	2.742	132	3.141	1,2	2,0	0,9
Altre	1.764	124	1.928	0,7	1,8	0,6
Riferibili a difetti o avarie del veicolo	323	21	447	0,1	0,3	0,1
Scoppio o eccessiva usura pneumatici	115	5	173	0,0	0,1	0,1
Rottura o insufficienza dei freni	102	7	141	0,0	0,1	0,0
Altre	106	9	133	0,0	0,1	0,0
Inconvenienti di circolazione concomitanti	82.898	2969	116.842	34,9	44,1	34,6
Circostanze imprecisate	41.026	1.493	56.373	17,3	22,2	16,7
Altre	41.872	1.476	60.469	17,6	21,9	17,9
Altre circostanze	8.991	204	10.604	3,8	3,0	3,1
TOTALE	237.812	6.736	337.878	100,0	100,0	100,0

Grafico 2.9 – Incidenti stradali secondo le principali circostanze accertate o presunte – Anno 2002 (valori percentuali)



Dalla lettura dei dati del prospetto 2.20, 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: 6,6 per cento contro il 2,2 per cento relativo agli incidenti generati dagli errati comportamenti di guida del conducente. Anche il tasso di lesività risulta massimo in corrispondenza di incidenti causati da stato psico-fisico alterato del conducente (149,2 per cento).

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 6,7 morti ogni 100 incidenti a cui segue l'eccesso di velocità e la guida distratta che determinano, rispettivamente, 4,3 e 2,6 morti ogni 100 incidenti.

Prospetto 2.20 – Indice di mortalità e di lesività secondo le circostanze accertate o presunte – Anno 2002

CIRCOSTANZE	Indice di mortalità (a)	Indice di lesività (b)
Riferibili al conducente	2,2	145,2
Mancata distanza di sicurezza	1,5	156,1
Guida distratta, andamento indeciso	2,6	140,0
Eccesso di velocità	4,3	155,8
Non dava la precedenza a destra	0,8	141,7
Non rispetto segnale della precedenza	0,8	144,0
Non rispetto dello stop	1,0	147,0
Contromano	6,7	164,6
Manovra per immettersi nel flusso della circolazione	1,6	129,7
Svoltava a sinistra irregolarmente	1,3	134,4
Altre circostanze riferibili al conducente	2,4	132,4
Stato psico-fisico	6,6	149,2
Ebbrezza da alcool	3,5	155,0
Altre circostanze riferibili allo stato psico-fisico	13,5	136,1
Riferibili ai pedoni	5,7	112,5
Attraversamento irregolare della strada	4,8	114,6
Altre	7,0	109,3
Riferibili a difetti o avarie del veicolo	6,5	138,4
Scoppio o eccessiva usura pneumatici	4,3	150,4
Rottura o insufficienza dei freni	6,9	138,2
Altre	8,5	125,5
Inconvenienti di circolazione concomitanti	3,6	140,9
Circostanze imprecisate	3,6	137,4
Altre	3,5	144,4
Altre circostanze	2,3	117,9
TOTALE	2,8	142,1

(a) Morti/Incidenti*100.

(b) Feriti/Incidenti*100.

Prospetto 2.21 – Incidenti stradali, morti e feriti causati da eccesso di velocità per tipologia di strada - Anno 2002
(valori assoluti e indice di mortalità)

TIPOLOGIE DI STRADA	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità
Autostrade	2.224	131	3.835	5,9
Strade statali	3.218	257	5.517	8,0
Strade provinciali	1.783	160	2.872	9,0
Strade comunali extraurbane	799	36	1.285	4,5
Strade urbane	11.957	284	17.615	2,4
Totale	19.981	868	31.124	4,3

Il prospetto 2.21 riporta i dati dell'incidentalità stradale distinta per tipologia di strada. La frequenza massima di incidenti, morti e feriti causati da eccesso di velocità si registra sulle strade urbane dove tuttavia l'indice di mortalità, pari al 2,4 per cento, corrisponde al valore minimo per tipologia di strada.

Nel complesso l'indice di mortalità risulta pari al 4,3 per cento e segna il valore massimo in corrispondenza delle strade provinciali dove ogni 100 incidenti muoiono mediamente nove persone.

2.4 Analisi per classe di età e per utente 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 2.22 - Morti e feriti per categoria di utente della strada - Anno 2002

UTENTI DELLA STRADA	Morti		Feriti		Morti per 100 feriti
	Numero	Percentuale	Numero	Percentuale	
Conducenti	4.112	61,0	232.889	68,9	1,8
Trasportati	1.436	21,3	87.724	26,0	1,6
Pedoni	1.188	17,6	17.265	5,1	6,9
Totale	6.736	100,0	337.878	100,0	2,0

Grafico 2.10 - Morti per utente della strada – Anno 2002
(valori percentuali)

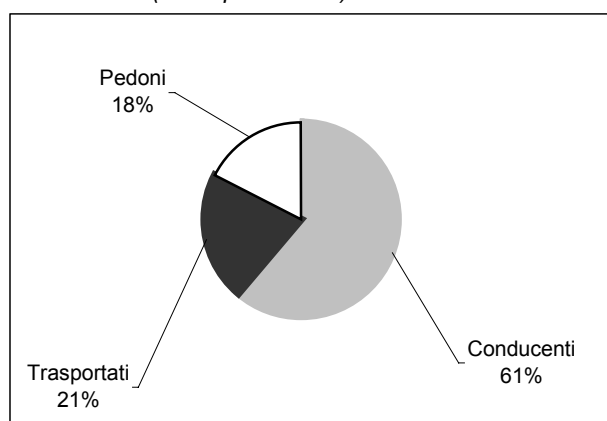
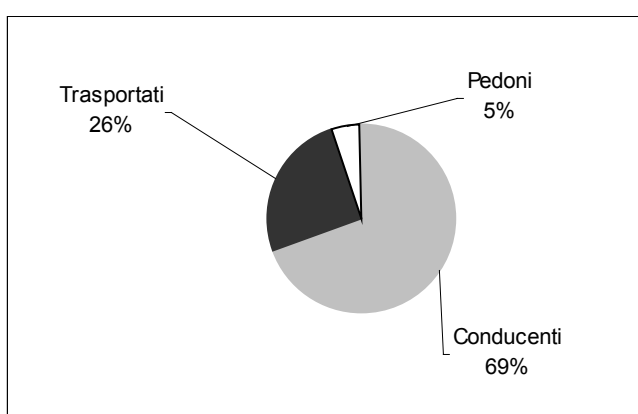


Grafico 2.11 – Feriti per utente della strada- Anno 2002
(valori percentuali)



Prospetto 2.23 – Conducenti morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2002 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	-	-	-	17	6	23
Da 6 a 9	3	1	4	113	26	139
Da 10 a 14	18	1	19	1.825	482	2.307
Da 15 a 17	81	9	90	8.561	2.364	10.925
Da 18 a 20	208	22	230	13.021	4.395	17.416
Da 21 a 24	404	45	449	20.155	7.310	27.465
Da 25 a 29	528	58	586	26.693	10.162	36.855
Da 30 a 34	400	38	438	23.241	9.005	32.246
Da 35 a 39	312	36	348	18.086	7.524	25.610
Da 40 a 44	254	35	289	13.385	5.625	19.010
Da 45 a 49	238	38	276	9.945	4.049	13.994
Da 50 a 54	205	23	228	8.525	3.224	11.749
Da 55 a 59	182	23	205	6.336	2.277	8.613
Da 60 a 64	160	29	189	5.536	1.683	7.219
Da 65 a 69	156	31	187	4.250	1.148	5.398
Da 70 a 74	179	16	195	3.462	839	4.301
Da 75 a 79	150	14	164	2.424	498	2.922
Da 80 a 84	89	11	100	1.093	173	1.266
Da 85 ed oltre	40	2	42	479	55	534
Non indicata	66	7	73	3.734	1.163	4.897
Totale	3.673	439	4.112	170.881	62.008	232.889

Il 61,0 per cento dei decessi ed il 68,9 per cento dei feriti a seguito di incidente stradale è costituito dai conducenti dei veicoli coinvolti, i passeggeri trasportati rappresentano il 21,3 per cento dei morti ed il 26,0 per cento dei feriti ed i pedoni, che costituiscono l'utenza debole della strada, costituiscono solo il 5,1 per cento dei feriti ma ben il 17,6 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 2002 ogni 100 conducenti feriti si sono registrati circa 1,8 morti, questo rapporto si riduce a 1,6 per i trasportati, ma sale a 6,9 per i pedoni.

Dal prospetto 2.23 risulta che i conducenti morti a seguito di incidente stradale presentano il valore massimo in corrispondenza della fascia di età compresa tra 25 e 29 anni (586 decessi in valore assoluto) seguito dalla fascia di età 21-24 anni (449 morti) e dalla fascia 30-34 anni (438 morti). Anche per quanto riguarda i conducenti rimasti feriti le fasce di età più colpite risultano quelle collocate tra 25 e 29 anni (36.855 feriti in valore assoluto) seguita dalla fascia 30-34 anni con 32.246 feriti e quella relativa a 21-24 anni con 27.465 conducenti feriti. Il suddetto prospetto mostra, inoltre, la distribuzione degli infortunati per sesso.

Prospetto 2.24 – Trasportati morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2002 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	15	9	24	1.413	1.345	2.758
Da 6 a 9	14	7	21	1.212	1.122	2.334
Da 10 a 14	29	22	51	1.957	1.912	3.869
Da 15 a 17	56	30	86	2.669	2.755	5.424
Da 18 a 20	97	56	153	4.560	4.567	9.127
Da 21 a 24	117	58	175	5.109	5.692	10.801
Da 25 a 29	95	57	152	4.795	6.238	11.033
Da 30 a 34	57	33	90	3.341	4.459	7.800
Da 35 a 39	43	21	64	2.202	3.119	5.321
Da 40 a 44	32	24	56	1.504	2.641	4.145
Da 45 a 49	25	32	57	1.016	2.304	3.320
Da 50 a 54	27	27	54	887	2.297	3.184
Da 55 a 59	18	41	59	663	2.040	2.703
Da 60 a 64	16	18	34	621	1.943	2.564
Da 65 a 69	17	32	49	490	1.694	2.184
Da 70 a 74	10	31	41	398	1.284	1.682
Da 75 a 79	12	26	38	279	807	1.086
Da 80 a 84	10	23	33	182	414	596
Da 85 ed oltre	7	17	24	89	225	314
Non indicata	84	91	175	3.346	4.133	7.479
Totale	781	655	1.436	36.733	50.991	87.724

Anche per i trasportati infortunati le classi di età che presentano i valori massimi in termini assoluti corrispondono alla fascia 21-24 anni per i morti e alla fascia 25-29 per i feriti (Prospetto 2.24).

Come già accennato il pedone è certamente l'entità più debole fra le persone coinvolte; dal prospetto 2.25 emerge che il rischio di infortunio causato da investimento stradale è particolarmente alto per la popolazione anziana; infatti, emerge che la fascia di età compresa tra 70 e 74 anni presenta il valore massimo in termini assoluti (135 morti e 1.362 feriti).

Il processo di invecchiamento, che 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.

Prospetto 2.25 – Pedoni morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2002 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	18	8	26	239	130	369
Da 6 a 9	6	5	11	338	172	510
Da 10 a 14	24	8	32	506	381	887
Da 15 a 17	3	7	10	227	230	457
Da 18 a 20	10	6	16	261	219	480
Da 21 a 24	31	17	48	379	312	691
Da 25 a 29	34	19	53	534	474	1.008
Da 30 a 34	29	15	44	569	459	1.028
Da 35 a 39	27	9	36	531	445	976
Da 40 a 44	50	16	66	469	462	931
Da 45 a 49	33	24	57	443	435	878
Da 50 a 54	41	19	60	475	508	983
Da 55 a 59	37	21	58	466	530	996
Da 60 a 64	38	17	55	571	586	1.157
Da 65 a 69	48	38	86	518	639	1.157
Da 70 a 74	81	54	135	666	696	1.362
Da 75 a 79	74	51	125	589	642	1.231
Da 80 a 84	55	39	94	389	437	826
Da 85 ed oltre	57	34	91	263	233	496
Non indicata	49	36	85	462	380	842
Totale	745	443	1.188	8.895	8.370	17.265

Il prospetto 2.26 conferma che la fascia più colpita dalle conseguenze degli incidenti stradali è quella tra i 25 e i 29 anni, con 791 morti e 48.896 feriti.

Prospetto 2.26 – Morti e feriti per sesso e classe di età – Anno 2002 (valori assoluti)

CLASSI DI ETA	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
Fino a 5 anni	33	17	50	1.669	1.481	3.150
Da 6 a 9	23	13	36	1.663	1.320	2.983
Da 10 a 14	71	31	102	4.288	2.775	7.063
Da 15 a 17	140	46	186	11.457	5.349	16.806
Da 18 a 20	315	84	399	17.842	9.181	27.023
Da 21 a 24	552	120	672	25.643	13.314	38.957
Da 25 a 29	657	134	791	32.022	16.874	48.896
Da 30 a 34	486	86	572	27.151	13.923	41.074
Da 35 a 39	382	66	448	20.819	11.088	31.907
Da 40 a 44	336	75	411	15.358	8.728	24.086
Da 45 a 49	296	94	390	11.404	6.788	18.192
Da 50 a 54	273	69	342	9.887	6.029	15.916
Da 55 a 59	237	85	322	7.465	4.847	12.312
Da 60 a 64	214	64	278	6.728	4.212	10.940
Da 65 a 69	221	101	322	5.258	3.481	8.739
Da 70 a 74	270	101	371	4.526	2.819	7.345
Da 75 a 79	236	91	327	3.292	1.947	5.239
Da 80 a 84	154	73	227	1.664	1.024	2.688
Da 85 ed oltre	104	53	157	831	513	1.344
Non indicata	199	134	333	7.542	5.676	13.218
Totale	5.199	1.537	6.736	216.509	121.369	337.878

2.5 Una stima dei costi sociali

La stima dei costi sociali degli incidenti stradali per l'anno 2002 è risultata pari a 34.108 milioni di euro pari all'incirca al 2,7 per cento del Pil dello stesso anno. A questo risultato si è pervenuti prendendo come base di calcolo sia i dati relativi alla rilevazione Istat sugli incidenti stradali per quanto riguarda la quantificazione del numero di morti, feriti e incidenti con danni alla persona, sia i dati dell'Isvap relativi alla distribuzione degli incidenti con soli danni a cose.

Il risultato è stato aumentato di una percentuale che prendesse in considerazione la sottostima del fenomeno incidentalità stradale insita nell'indagine.

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 2.27 – I costi sociali degli incidenti stradali – Anno 2002 (in milioni di euro)

CAPITOLI DI SPESA	Euro
Mancata produzione presente e futura:	11.017
delle persone decedute	5.134
degli infortunati:	5.883
di cui per inabilità permanente	3.609
di per inabilità temporanea	2.274
Valutazioni delle voci di danno alla persona:	6.361
danno morale ai superstiti delle persone decedute	4.182
danno biologico:	2.179
di cui per invalidità gravi	1.054
di cui per invalidità lievi	1.125
Costi sanitari ed assimilabili:	665
Spese ospedaliere e di pronto soccorso	652
Spese per riabilitazione	13
Danni materiali e altri costi:	16.065
Danni materiali	10.404
Costi amministrativi:	5.661
Spese per assicurazione Rca	3.560
Spese per rilievo incidenti stradali:	1.999
di cui della Polizia stradale	639
di cui dei Carabinieri	639
di cui della Polizia municipale	626
di cui dei Vigili del fuoco	95
Costi giudiziari	101
TOTALE	34.108

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 11.017 milioni 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 4.182 milioni di euro 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 665 milioni di euro. 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 ad un totale di 16.065 milioni di euro.

Prendendo come riferimento queste categorie di costi è stato quantificato il danno sociale medio inerente la persona deceduta e la persona ferita. Tali valori, applicati alla distribuzione regionale dei morti e dei feriti in incidente stradale per l'anno in esame, maggiorata di quella percentuale di sottostima già considerata per il totale dei costi del prospetto 2.27, forniscono le stime riportate nel seguente prospetto.

Prospetto 2.28 – Danno sociale relativo a morti e feriti per regione – Anno 2002 (in milioni di euro)

REGIONI	Danno sociale relativo ai morti	Danno sociale relativo ai feriti	TOTALE
Piemonte	807	649	1.455
Valle d' Aosta	29	17	46
Lombardia	1.382	1.864	3.246
Trentino-Alto Adige	173	126	299
Veneto	877	696	1.573
Friuli-Venezia Giulia	281	202	482
Liguria	205	323	528
Emilia-Romagna	1.119	929	2.048
Toscana	636	643	1.280
Umbria	141	137	278
Marche	284	291	575
Lazio	1.036	1.050	2.086
Abruzzo	250	184	434
Molise	40	31	71
Campania	443	387	830
Puglia	542	331	873
Basilicata	93	36	128
Calabria	214	157	372
Sicilia	505	504	1.009
Sardegna	261	167	428
ITALIA	9.320	8.723	18.042

L'evento morte in media ha un costo sociale di 1.134.056 euro e prende in considerazione i costi sanitari, la mancata produzione e il risarcimento del danno morale per la persona deceduta.

La stima del costo medio per la persona ferita, calcolato prendendo in considerazione le stesse categorie di spesa già citate per la persona morta, è in media pari a 21.161 euro ma ha una oscillazione in valore assoluto che va dai 10 mila ai 750 mila euro che dipende dal tipo di lesione che il ferito ha riportato. Il costo medio è pesantemente influenzato dal numero dei feriti lievi che risulta essere all'incirca l'80 per cento dei casi.

E' stato inoltre calcolato un costo medio per incidente prendendo in considerazione come costi la categoria "Danni materiali e altri costi" e come numero di incidenti sia quelli che presentavano soli danni a cose sia quelli con danni alla persona. Questo danno è risultato essere in media pari a circa 20 mila euro per incidente.

Principali tavole statistiche

Tavola 1.1 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per anno e mese - Anno 2002

ANNI MESI	Totale incidenti			Incidenti mortali		
	N	Morti	Feriti	N	Morti	Feriti
1999	225.646	6.688	322.999	6.022	6.688	5.241
2000	229.034	6.649	321.796	6.055	6.649	5.146
2001	235.142	6.682	334.679	6.065	6.682	5.269
2002	237.812	6.736	337.878	6.094	6.736	5.145
2002 – PER MESE						
INCIDENTI A VEICOLI ISOLATI						
Gennaio	4.710	215	5.588	202	215	78
Febbraio	3.848	194	4.582	183	194	83
Marzo	4.253	236	5.112	214	236	90
Aprile	4.050	179	4.954	168	179	85
Maggio	4.487	224	5.361	213	224	82
Giugno	4.736	247	5.762	233	247	96
Luglio	5.018	276	6.133	256	276	145
Agosto	4.186	224	5.349	221	224	116
Settembre	4.391	218	5.260	204	218	104
Ottobre	4.608	232	5.468	218	232	108
Novembre	4.949	255	5.946	241	255	120
Dicembre	5.104	325	6.169	298	325	112
Anno	54.340	2.825	65.684	2.651	2.825	1.219
INCIDENTI TRA VEICOLI						
Gennaio	13.290	273	19.953	233	273	305
Febbraio	12.142	220	17.793	185	220	236
Marzo	14.883	302	21.764	259	302	299
Aprile	14.388	297	21.665	271	297	311
Maggio	16.647	341	24.452	304	341	349
Giugno	16.846	352	24.451	309	352	302
Luglio	18.217	448	26.631	400	448	415
Agosto	13.686	372	21.780	324	372	408
Settembre	15.872	330	23.117	299	330	310
Ottobre	16.886	334	24.156	295	334	312
Novembre	15.723	302	23.471	268	302	303
Dicembre	14.892	340	22.961	296	340	376
Anno	183.472	3.911	272.194	3.443	3.911	3.926
TOTALE INCIDENTI						
Gennaio	18.000	488	25.541	435	488	383
Febbraio	15.990	414	22.375	368	414	319
Marzo	19.136	538	26.876	473	538	389
Aprile	18.438	476	26.619	439	476	396
Maggio	21.134	565	29.813	517	565	431
Giugno	21.582	599	30.213	542	599	398
Luglio	23.235	724	32.764	656	724	560
Agosto	17.872	596	27.129	545	596	524
Settembre	20.263	548	28.377	503	548	414
Ottobre	21.494	566	29.624	513	566	420
Novembre	20.672	557	29.417	509	557	423
Dicembre	19.996	665	29.130	594	665	488
Anno	237.812	6.736	337.878	6.094	6.736	5.145

Tavola 1.2 - Incidenti e persone infortunate per tipo e mese - Anno 2002

MESI	Incidenti tra veicoli					Totale
	Scontro frontale	Scontro frontale-laterale	Scontro-laterale	Tamponamento	Urto con veicolo in fermata o arresto	
INCIDENTI						
Gennaio	1.386	6.407	1.748	3.147	602	13.290
Febbraio	1.211	5.789	1.742	2.885	515	12.142
Marzo	1.345	7.031	2.212	3.683	612	14.883
Aprile	1.286	7.056	1.935	3.482	629	14.388
Maggio	1.577	7.840	2.545	4.057	628	16.647
Giugno	1.541	8.010	2.716	3.916	663	16.846
Luglio	1.750	8.392	2.883	4.473	719	18.217
Agosto	1.379	6.149	2.073	3.567	518	13.686
Settembre	1.405	7.224	2.343	4.249	651	15.872
Ottobre	1.411	7.933	2.532	4.276	734	16.886
Novembre	1.438	7.529	2.070	3.930	756	15.723
Dicembre	1.494	6.956	1.853	3.880	709	14.892
Anno	17.223	86.316	26.652	45.545	7.736	183.472
MORTI						
Gennaio	92	116	21	41	3	273
Febbraio	61	94	15	42	8	220
Marzo	91	126	24	50	11	302
Aprile	95	117	19	54	12	297
Maggio	93	135	20	84	9	341
Giugno	83	155	28	73	13	352
Luglio	118	169	48	90	23	448
Agosto	93	169	31	62	17	372
Settembre	73	143	33	71	10	330
Ottobre	88	150	29	56	11	334
Novembre	88	103	31	64	16	302
Dicembre	100	136	27	57	20	340
Anno	1.075	1.613	326	744	153	3.911
FERITI						
Gennaio	2.396	9.485	2.257	4.989	826	19.953
Febbraio	1.954	8.383	2.262	4.494	700	17.793
Marzo	2.187	10.289	2.752	5.719	817	21.764
Aprile	2.167	10.345	2.569	5.719	865	21.665
Maggio	2.655	11.328	3.205	6.383	881	24.452
Giugno	2.521	11.373	3.457	6.211	889	24.451
Luglio	2.878	12.030	3.709	7.047	967	26.631
Agosto	2.526	9.417	2.767	6.320	750	21.780
Settembre	2.271	10.319	2.991	6.680	856	23.117
Ottobre	2.286	11.098	3.217	6.591	964	24.156
Novembre	2.455	11.038	2.726	6.262	990	23.471
Dicembre	2.660	10.491	2.472	6.346	992	22.961
Anno	28.956	125.596	34.384	72.761	10.497	272.194

Tavola 1.2 segue - Incidenti e persone infortunate per tipo e mese - Anno 2002

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	1.446	176	658	3	2.114	113	200	4.710
Febbraio	1.225	178	522	1	1.668	85	169	3.848
Marzo	1.257	186	554	1	1.955	80	220	4.253
Aprile	1.034	190	542	2	1.954	90	238	4.050
Maggio	1.289	221	570	-	2.005	87	315	4.487
Giugno	1.248	260	618	1	2.167	90	352	4.736
Luglio	1.144	254	653	1	2.445	94	427	5.018
Agosto	827	184	596	1	2.193	63	322	4.186
Settembre	1.236	235	579	1	1.942	72	326	4.391
Ottobre	1.511	210	565	2	1.887	100	333	4.608
Novembre	1.819	232	633	-	1.925	85	255	4.949
Dicembre	1.746	220	663	1	2.167	70	237	5.104
Anno	15.782	2.546	7.153	14	24.422	1.029	3.394	54.340
MORTI								
Gennaio	90	-	33	-	91	-	1	215
Febbraio	71	7	24	-	91	-	1	194
Marzo	91	6	28	-	108	-	3	236
Aprile	47	6	28	-	92	1	5	179
Maggio	86	5	34	-	88	1	10	224
Giugno	87	4	32	-	119	1	4	247
Luglio	76	5	42	3	137	1	12	276
Agosto	59	2	33	1	126	-	3	224
Settembre	77	3	24	-	109	-	5	218
Ottobre	82	5	38	-	97	1	9	232
Novembre	117	7	31	-	93	-	7	255
Dicembre	148	2	40	-	133	-	2	325
Anno	1.031	52	387	4	1.284	5	62	2.825
FERITI								
Gennaio	1.583	213	819	3	2.640	123	207	5.588
Febbraio	1.363	207	645	1	2.082	104	180	4.582
Marzo	1.383	207	687	1	2.505	96	233	5.112
Aprile	1.159	206	695	2	2.537	107	248	4.954
Maggio	1.434	245	706	-	2.556	96	324	5.361
Giugno	1.406	303	770	1	2.796	102	384	5.762
Luglio	1.307	290	796	1	3.172	125	442	6.133
Agosto	925	218	754	-	3.017	84	351	5.349
Settembre	1.363	260	708	1	2.506	78	344	5.260
Ottobre	1.747	240	692	3	2.324	117	345	5.468
Novembre	2.022	277	800	-	2.468	101	278	5.946
Dicembre	1.882	254	827	2	2.848	94	262	6.169
Anno	17.574	2.920	8.899	15	31.451	1.227	3.598	65.684

Tavola 1.3 - Incidenti per tipo e categoria di veicolo - Anno 2002

TIPOLOGIE DI INCIDENTE CATEGORIE 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	
INCIDENTI A VEICOLI ISOLATI										
Investimento di pedone	10.764	303	56	968	131	1.776	1.494	33	257	15.782
Urto con veicolo in sosta	1.659	25	1	86	68	436	261	6	4	2.546
Urto con ostacolo accidentale	5.375	14	-	335	96	680	634	16	3	7.153
Urto con treno	13	-	-	-	-	1	-	-	-	14
Fuoriuscita	17.278	50	-	1.550	231	2.315	2.925	49	24	24.422
Frenata improvvisa	96	503	53	17	19	173	168	-	-	1.029
Caduta da veicolo	218	476	51	35	322	1.296	992	-	4	3.394
Totale	35.403	1.371	161	2.991	867	6.677	6.474	104	292	54.340
INCIDENTI TRA VEICOLI (a)										
Autovetture private e pubbliche	87.407	995	98	7.438	2.284	11.145	9.431	203	195	119.196
Autobus e filobus	810	26	5	115	28	115	94	2	1	1.196
Tram	63	1	23	9	2	11	7	-	-	116
Autocarri, autotreni, autosnodati e simili	9.680	111	14	2.099	313	995	908	24	22	14.166
Velocipedi	5.347	68	2	544	135	463	383	9	45	6.996
Ciclomotori	18.869	218	16	1.347	217	1.154	868	69	84	22.842
Motocicli	14.624	185	9	957	150	751	986	49	58	17.769
Motocarri e motofurgoni	377	7	-	58	4	37	38	6	1	528
Altri veicoli	344	4	1	35	43	135	95	4	2	663
Totale	137.521	1.615	168	12.602	3.176	14.806	12.810	366	408	183.472

(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

MESI GIORNI DELLA SETTIMANA ORE DEL GIORNO	2002			2001		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
MESE						
Gennaio	18.000	488	25.541	17.408	496	25.144
Febbraio	15.990	414	22.375	16.138	448	22.777
Marzo	19.136	538	26.876	18.820	528	26.980
Aprile	18.438	476	26.619	19.026	498	27.603
Maggio	21.134	565	29.813	21.464	548	30.260
Giugno	21.582	599	30.213	22.522	593	31.601
Luglio	23.235	724	32.764	22.645	680	32.102
Agosto	17.872	596	27.129	17.873	647	26.487
Settembre	20.263	548	28.377	19.753	594	28.049
Ottobre	21.494	566	29.624	20.905	554	28.851
Novembre	20.672	557	29.417	20.341	524	28.624
Dicembre	19.996	665	29.130	18.247	572	26.201
Anno	237.812	6.736	337.878	235.142	6.682	334.679
GIORNO DELLA SETTIMANA						
Lunedì	34.508	871	47.188	34.330	903	47.250
Martedì	34.223	845	45.945	33.435	811	45.179
Mercoledì	34.095	832	46.439	33.311	805	44.725
Giovedì	34.487	894	46.938	33.899	878	46.069
Venerdì	36.691	935	50.319	36.298	957	49.554
Sabato	35.294	1.158	53.098	34.939	1.175	52.795
Domenica	28.514	1.201	47.951	28.930	1.153	49.107
Totale	237.812	6.736	337.878	235.142	6.682	334.679
TIPO DI GIORNO (a)						
Festivi	32.486	1.367	54.855	34.157	1.402	57.772
Feriali	205.326	5.369	283.023	200.985	5.280	276.907
Totale	237.812	6.736	337.878	235.142	6.682	334.679
ORA DEL GIORNO						
1a ora	7.315	324	12.157	6.606	292	11.115
2a "	4.287	211	7.249	4.380	261	7.554
3a "	3.384	173	5.633	3.641	210	6.167
4a "	2.949	177	4.783	3.044	220	5.028
5a "	2.686	204	4.279	2.655	164	4.241
6a "	3.087	172	4.492	2.936	173	4.299
7a "	6.222	221	8.379	5.973	193	8.100
8a "	13.153	274	17.302	13.018	271	17.181
9a "	12.066	255	15.763	12.064	267	15.761
10a "	12.089	273	16.009	11.801	285	15.579
11a "	12.978	280	17.448	12.664	271	16.890
12a "	14.647	303	19.768	14.393	291	19.388
13a "	14.688	284	20.269	14.246	264	19.401
14a "	13.628	316	18.869	13.251	279	18.299
15a "	13.134	341	18.213	12.795	302	17.964
16a "	14.158	328	19.884	13.828	344	19.640
17a "	15.786	413	22.443	15.496	371	21.780
18a "	18.280	472	25.600	17.935	461	25.191
19a "	15.838	419	22.431	16.035	386	22.573
20a "	11.523	377	16.760	11.413	359	16.442
21a "	8.188	242	12.256	8.344	297	12.506
22a "	6.760	258	10.349	6.699	234	10.575
23a "	6.336	242	10.154	6.147	214	9.900
24a "	2.873	124	4.961	2.889	163	4.907
ora imprecisata	1.757	53	2.427	2.889	110	4.198
Totale	237.812	6.736	337.878	235.142	6.682	334.679

(a) Nel totale dei festivi sono compresi Ferragosto, Anniversario della Liberazione, 2 Giugno, Festa del Lavoro, Capodanno, Epifania, Immacolata Concezione, Pasqua, Lunedì dell'Angelo - Pasquetta, Natale, Santo Stefano, Tutti i Santi e tutte le domeniche dell'anno.

Tavola 1.5 - Incidenti e persone infortunate per provincia, regione e grandi comuni

PROVINCE REGIONI COMUNI	2000			2001			2002		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
PER PROVINCIA E REGIONE									
Torino	7.011	214	10.477	7.999	217	12.116	8.308	187	12.439
Vercelli	727	59	1.155	595	23	924	639	56	932
Biella	680	21	932	632	24	853	599	31	842
Verbano-Cusio-Ossola	679	11	924	682	35	975	669	19	926
Novara	1.509	55	2.040	1.406	43	1.948	1.738	56	2.326
Cuneo	2.071	132	3.083	1.870	105	2.910	2.087	124	3.257
Asti	894	44	1.231	870	39	1.229	891	39	1.295
Alessandria	2.321	94	3.183	2.092	59	2.987	2.151	71	3.110
Piemonte	15.892	630	23.025	16.146	545	23.942	17.082	583	25.127
Valle d'Aosta	434	21	633	447	16	618	453	21	668
Varese	3.731	85	5.386	3.649	71	5.196	3.884	89	5.571
Como	1.873	50	2.622	1.995	45	2.887	1.661	43	2.436
Lecco	1.358	32	1.804	1.191	32	1.708	1.149	31	1.626
Sondrio	947	33	1.326	886	38	1.350	771	36	1.188
Milano	28.795	297	40.371	30.807	293	42.564	31.551	263	42.057
Bergamo	3.243	124	4.409	3.234	115	4.517	3.107	114	4.366
Brescia	4.303	175	6.269	4.179	185	6.121	4.628	171	6.631
Pavia	2.145	98	3.143	2.090	94	3.072	2.183	79	3.164
Lodi	809	40	1.046	657	38	980	502	23	766
Cremona	1.288	56	1.845	1.562	63	2.183	1.540	70	2.221
Mantova	1.454	57	2.012	1.622	81	2.262	1.515	80	2.157
Lombardia	49.946	1.047	70.233	51.872	1.055	72.840	52.491	999	72.183
<i>Bolzano-Bozen</i>	<i>2.074</i>	<i>86</i>	<i>2.697</i>	<i>2.090</i>	<i>97</i>	<i>2.793</i>	<i>1.928</i>	<i>83</i>	<i>2.494</i>
<i>Trento</i>	<i>1.766</i>	<i>36</i>	<i>2.403</i>	<i>1.822</i>	<i>48</i>	<i>2.535</i>	<i>1.717</i>	<i>42</i>	<i>2.382</i>
Trentino-A.Adige	3.840	122	5.100	3.912	145	5.328	3.645	125	4.876
Verona	3.614	143	5.163	4.004	133	5.690	4.129	129	5.810
Vicenza	3.173	116	4.351	3.219	97	4.383	2.899	99	4.023
Belluno	1.069	34	1.474	1.076	37	1.539	946	26	1.400
Treviso	3.642	149	5.283	3.195	139	4.565	3.290	127	4.631
Venezia	3.030	90	4.484	3.299	101	4.818	2.998	94	4.417
Padova	3.997	102	5.502	4.799	131	6.514	3.664	117	5.079
Rovigo	1.200	80	1.631	1.125	46	1.628	1.086	42	1.608
Veneto	19.725	714	27.888	20.717	684	29.137	19.012	634	26.968
Pordenone	1.002	51	1.335	1.095	54	1.479	1.195	58	1.568
Udine	2.036	100	2.874	2.132	98	3.157	2.080	87	3.020
Gorizia	887	20	1.228	876	21	1.194	788	32	1.086
Trieste	1.875	19	2.383	1.724	34	2.124	1.747	26	2.135
Friuli-Venezia-Giulia	5.800	190	7.820	5.827	207	7.954	5.810	203	7.809
Imperia	1.082	20	1.334	1.169	30	1.463	1.010	17	1.350
Savona	1.382	23	1.960	1.425	42	2.017	1.557	30	2.176
Genova	5.581	77	7.371	5.636	70	7.341	5.854	83	7.718
La Spezia	949	20	1.339	1.053	24	1.628	903	18	1.268
Liguria	8.994	140	12.004	9.283	166	12.449	9.324	148	12.512
Piacenza	1.487	51	2.113	1.533	68	2.260	1.457	55	2.090
Parma	2.028	67	2.857	1.989	68	2.744	1.923	59	2.704
Reggio nell'Emilia	3.393	101	4.792	3.546	111	5.009	3.281	85	4.649
Modena	4.318	117	6.008	4.184	116	5.723	4.164	119	5.682
Bologna	5.183	137	7.262	5.066	127	7.103	5.444	143	7.671
Ferrara	1.619	86	2.238	1.672	71	2.308	1.676	128	2.211
Ravenna	2.534	105	3.588	2.771	116	4.015	2.610	102	3.718
Forlì- Cesena	2.709	65	3.689	2.630	68	3.637	2.766	75	3.804
Rimini	2.690	60	3.743	2.454	47	3.363	2.476	43	3.463
Emilia Romagna	25.961	789	36.290	25.845	792	36.162	25.797	809	35.992
Massa Carrara	608	15	841	698	17	1.003	622	5	880
Lucca	1.595	35	2.122	1.669	56	2.383	1.577	75	2.214
Pistoia	1.336	21	1.883	938	20	1.250	1.307	14	1.725
Firenze	6.806	89	8.665	7.122	102	9.179	6.798	75	8.789
Prato	1.362	14	1.685	1.437	19	1.801	1.483	33	1.915
Livorno	1.730	56	2.296	1.603	58	2.079	1.576	57	2.038
Pisa	1.470	60	2.029	1.897	63	2.564	1.937	71	2.589
Arezzo	1.035	56	1.447	1.290	56	1.848	1.280	40	1.786
Siena	1.290	50	1.796	1.298	49	1.839	1.147	47	1.612
Grosseto	1.014	32	1.401	997	23	1.441	949	43	1.365
Toscana	18.246	428	24.165	18.949	463	25.387	18.676	460	24.913

Tavola 1.5 segue - Incidenti e persone infortunate per provincia, regione e grandi comuni

PROVINCE REGIONI COMUNI	2000			2001			2002		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
PER PROVINCIA E REGIONE									
Perugia	2.555	103	3.698	2.584	83	3.826	2.444	75	3.588
Terni	1.161	53	1.648	1.144	32	1.611	1.172	27	1.715
Umbria	3.716	156	5.346	3.728	115	5.437	3.616	102	5.303
Pesaro e Urbino	2.178	42	2.801	1.921	58	2.645	2.066	44	2.927
Ancona	2.409	62	3.495	2.313	68	3.488	2.497	66	3.793
Macerata	1.450	36	2.151	1.593	53	2.448	1.558	50	2.334
Ascoli Piceno	1.846	49	2.572	1.639	44	2.396	1.498	45	2.227
Marche	7.883	189	11.019	7.466	223	10.977	7.619	205	11.281
Viterbo	838	50	1.310	919	42	1.432	934	43	1.411
Rieti	447	29	713	490	19	841	484	24	769
Roma	23.836	424	29.404	24.887	430	32.080	24.841	505	32.044
Latina	2.444	108	3.859	2.462	119	3.936	2.668	106	4.397
Frosinone	1.207	52	1.998	1.162	71	1.999	1.144	71	2.058
Lazio	28.772	663	37.284	29.920	681	40.288	30.071	749	40.679
L'Aquila	1.060	45	1.586	956	43	1.506	993	35	1.560
Teramo	863	45	1.270	1.221	49	1.831	1.136	63	1.787
Pescara	1.750	51	2.363	1.732	29	2.463	1.267	38	1.889
Chieti	1.067	43	1.614	1.221	44	1.930	1.167	45	1.877
Abruzzo	4.740	184	6.833	5.130	165	7.730	4.563	181	7.113
Isernia	325	15	399	134	14	221	147	10	251
Campobasso	769	19	1.107	764	21	1.156	598	19	950
Molise	1094	34	1506	898	35	1377	745	29	1201
Caserta	1.070	87	1.645	887	73	1.473	1.286	88	2.035
Benevento	445	35	736	439	29	719	478	15	813
Napoli	2.826	83	4.410	2.986	82	4.611	4.377	106	6.614
Avellino	760	30	1.246	724	28	1.147	864	27	1.318
Salerno	1.965	68	3.187	2.391	109	3.839	2.654	84	4.203
Campania	7.066	303	11.224	7.427	321	11.789	9.659	320	14.983
Foggia	689	80	1.264	740	101	1.376	1.309	84	2.269
Bari	2.857	121	4.638	3.169	108	5.137	3.386	135	5.733
Taranto	992	66	1.620	1.139	57	1.830	1.288	72	2.040
Brindisi	426	38	727	485	32	925	484	27	947
Lecce	1.039	69	1.808	983	64	1.646	1.093	74	1.836
Puglia	6.003	374	10.057	6.516	362	10.914	7.560	392	12.825
Potenza	396	28	630	335	22	532	348	20	565
Matera	752	32	1.131	487	24	775	470	47	820
Basilicata	1.148	60	1.761	822	46	1.307	818	67	1.385
Cosenza	681	41	1.260	853	53	1.565	875	64	1.585
Crotone	280	15	488	295	14	481	314	19	539
Catanzaro	759	36	1.218	736	26	1.329	986	25	1.690
Vibo valentia	246	10	389	243	9	433	301	9	527
Reggio di Calabria	1.332	41	1.992	1.169	41	1.851	1.093	38	1.757
Calabria	3.298	143	5.347	3.296	143	5.659	3.569	155	6.098
Trapani	1.632	15	2.235	1.687	18	2.275	1.707	17	2.350
Palermo	3.047	72	4.629	3.289	83	4.906	3.158	84	4.727
Messina	2.353	54	3.312	2.106	40	3.216	2.065	43	3.141
Agrigento	476	16	743	465	18	773	486	22	787
Caltanissetta	460	16	768	433	25	683	516	21	850
Enna	294	12	464	237	16	408	305	13	502
Catania	2.518	53	3.709	2.735	61	3.997	2.887	86	4.304
Ragusa	773	28	1.199	944	32	1.513	911	35	1.417
Siracusa	758	30	1.237	862	37	1.385	845	44	1.432
Sicilia	12.311	296	18.296	12.758	330	19.156	12.880	365	19.510
Sassari	1.170	41	1.653	1.153	50	1.649	1.353	46	1.993
Nuoro	763	31	1.047	730	27	1.108	883	36	1.250
Oristano	694	22	998	614	24	988	569	34	840
Cagliari	1.538	72	2.267	1.686	87	2.483	1.617	73	2.369
Sardegna	4.165	166	5.965	4.183	188	6.228	4.422	189	6.452
ITALIA	229.034	6.649	321.796	235.142	6.682	334.679	237.812	6.736	337.878

Tavola 1.5 segue - Incidenti e persone infortunate per provincia, regione e grandi comuni

PROVINCE REGIONI COMUNI	2000			2001			2002		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
GRANDI COMUNI									
Torino	4.207	42	6.205	5.224	65	7.796	5.470	69	8.089
Milano	16.632	115	23.368	18.026	102	24.858	15.229	77	20.890
Verona	1.780	28	2.487	2.020	18	2.766	2.084	23	2.808
Venezia	1.030	18	1.502	1.255	20	1.742	1.080	13	1.596
Trieste	1.706	13	2.138	1.525	26	1.858	1.495	21	1.792
Genova	4.572	44	5.979	4.664	41	5.987	4.758	41	6.220
Bologna	2.945	30	3.902	2.823	31	3.775	2.848	39	3.772
Firenze	4.402	34	5.373	4.500	28	5.423	4.357	21	5.307
Roma	21.126	296	25.199	22.220	305	27.865	21.580	362	26.979
Napoli	2.010	32	3.056	1.999	36	2.998	2.746	45	4.077
Bari	1.590	19	2.485	1.969	22	3.042	1.856	29	3.066
Palermo	2.349	34	3.497	2.609	49	3.764	2.317	42	3.454
Messina	1.955	23	2.687	1.673	15	2.485	1.614	26	2.373
Catania	1.680	25	2.393	1.700	29	2.417	1.944	38	2.779
Totale	67.984	753	90.271	72.207	787	96.776	69.378	846	93.202

Tavola 1.6 - Incidenti e persone infortunate per categoria della strada, mese e regione - Anno 2002

ANNI MESI REGIONI	Autostrade			Strade statali			Strade provinciali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
1999	14.148	801	24.885	19.783	1.584	33.121	14.064	1.075	22.203
2000	13.396	751	22.538	19.755	1.543	32.231	13.775	1.082	21.326
2001	13.696	730	24.223	23.454	1.616	38.888	13.009	970	20.667
2002	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440
MESE									
Gennaio	958	42	1.515	1.831	139	3.005	1.230	86	1.908
Febbraio	891	56	1.469	1.721	102	2.695	991	65	1.555
Marzo	1.096	74	1.823	2.012	141	3.248	1.239	76	1.897
Aprile	1.108	61	1.910	2.028	119	3.339	1.171	84	1.870
Maggio	1.342	74	2.306	2.104	128	3.410	1.201	83	1.823
Giugno	1.373	76	2.323	2.283	142	3.684	1.324	81	2.031
Luglio	1.468	91	2.519	2.613	209	4.151	1.476	98	2.283
Agosto	1.559	61	3.128	2.361	155	4.114	1.346	100	2.194
Settembre	1.341	68	2.312	2.103	116	3.413	1.233	87	1.837
Ottobre	1.100	38	1.773	2.084	157	3.300	1.325	104	2.000
Novembre	1.181	49	1.969	2.159	144	3.680	1.258	77	1.944
Dicembre	1.344	68	2.336	2.299	154	3.915	1.345	111	2.098
Anno	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440
REGIONE									
Piemonte	1.409	64	2.294	1.800	163	2.874	1.410	113	2.149
Valle d'Aosta	37	6	61	142	9	224	6	-	8
Lombardia	2.758	115	4.516	3.420	188	5.518	3.129	181	4.552
Trentino-Alto Adige	194	12	314	858	61	1.233	314	12	450
<i>Bolzano-Bozen</i>	92	4	147	455	41	646	159	9	219
<i>Trento</i>	102	8	167	403	20	587	155	3	231
Veneto	1.044	79	1.730	1.957	127	3.168	1.825	134	2.719
Friuli-Venezia Giulia	190	15	320	758	44	1.201	463	32	649
Liguria	1.157	51	1.895	452	20	700	132	5	187
Emilia-Romagna	1.656	113	2.983	2.821	150	4.373	1.640	116	2.432
Toscana	1.084	46	1.806	1.709	123	2.617	1.009	60	1.500
Umbria	90	3	179	879	45	1.424	246	11	371
Marche	425	26	811	1.003	49	1.640	701	28	1.111
Lazio	1.182	64	2.176	2.754	158	4.376	1.247	67	2.073
Abruzzo	481	23	872	797	50	1.350	346	28	576
Molise	27	1	51	249	21	434	78	2	120
Campania	1.600	69	2.786	1.386	66	2.346	397	37	633
Puglia	202	19	396	1.531	151	2.935	708	99	1.362
Basilicata	56	1	119	217	38	417	72	15	128
Calabria	518	17	938	793	64	1.512	143	10	250
Sicilia	651	34	1.136	1.186	95	2.126	740	49	1.300
Sardegna	-	-	-	886	84	1.486	533	53	870
Totale	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440

Tavola 1.6 segue - Incidenti e persone infortunate per categoria della strada, mese e regione - Anno 2002

ANNI MESI REGIONI	Strade comunali extraurbane			Strade urbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
1999	7.828	430	11.659	169.823	2.798	231.131	225.646	6.688	322.999
2000	6.953	368	10.170	175.155	2.905	235.531	229.034	6.649	321.796
2001	5.166	270	7.488	179.817	3.096	243.413	235.142	6.682	334.679
2002	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878
MESE									
Gennaio	597	18	938	13.384	203	18.175	18.000	488	25.541
Febbraio	469	20	705	11.918	171	15.951	15.990	414	22.375
Marzo	565	23	817	14.224	224	19.091	19.136	538	26.876
Aprile	588	19	855	13.543	193	18.645	18.438	476	26.619
Maggio	657	31	954	15.830	249	21.320	21.134	565	29.813
Giugno	698	29	956	15.904	271	21.219	21.582	599	30.213
Luglio	770	36	1.166	16.908	290	22.645	23.235	724	32.764
Agosto	649	40	982	11.957	240	16.711	17.872	596	27.129
Settembre	579	22	839	15.007	255	19.976	20.263	548	28.377
Ottobre	588	22	833	16.397	245	21.718	21.494	566	29.624
Novembre	608	25	891	15.466	262	20.933	20.672	557	29.417
Dicembre	546	34	823	14.462	298	19.958	19.996	665	29.130
Anno	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878
REGIONE									
Piemonte	315	9	459	12.148	234	17.351	17.082	583	25.127
Valle d'Aosta	44	3	67	224	3	308	453	21	668
Lombardia	938	30	1.335	42.246	485	56.262	52.491	999	72.183
Trentino-Alto Adige	83	6	98	2.196	34	2.781	3.645	125	4.876
<i>Bolzano-Bozen</i>	52	4	60	1.170	25	1.422	1.928	83	2.494
<i>Trento</i>	31	2	38	1.026	9	1.359	1.717	42	2.382
Veneto	1.009	42	1.428	13.177	252	17.923	19.012	634	26.968
Friuli-Venezia Giulia	266	15	359	4.133	97	5.280	5.810	203	7.809
Liguria	77	1	101	7.506	71	9.629	9.324	148	12.512
Emilia-Romagna	1.425	63	2.022	18.255	367	24.182	25.797	809	35.992
Toscana	532	16	762	14.342	215	18.228	18.676	460	24.913
Umbria	120	2	154	2.281	41	3.175	3.616	102	5.303
Marche	380	10	570	5.110	92	7.149	7.619	205	11.281
Lazio	820	43	1.263	24.068	417	30.791	30.071	749	40.679
Abruzzo	145	6	249	2.794	74	4.066	4.563	181	7.113
Molise	43	1	77	348	4	519	745	29	1.201
Campania	237	12	395	6.039	136	8.823	9.659	320	14.983
Puglia	222	18	366	4.897	105	7.766	7.560	392	12.825
Basilicata	17	2	22	456	11	699	818	67	1.385
Calabria	95	9	156	2.020	55	3.242	3.569	155	6.098
Sicilia	384	23	649	9.919	164	14.299	12.880	365	19.510
Sardegna	162	8	227	2.841	44	3.869	4.422	189	6.452
Totale	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878

Tavola 1.7 - Incidenti e persone infortunate per categoria della strada e condizioni del tempo - Anno 2002

CONDIZIONI DEL TEMPO	Autostrade			Strade statali			Strade provinciali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Sereno	8.731	482	15.070	16.371	1.151	26.366	10.050	742	15.401
Nebbia	208	16	371	478	23	817	407	19	630
Pioggia	2.705	82	4.606	4.346	223	7.462	2.422	131	3.869
Grandine	14	1	26	14	-	27	6	-	18
Neve	38	2	50	77	8	114	39	3	55
Vento forte	17	-	26	45	2	77	31	3	50
Altro	3.048	175	5.234	4.267	299	7.091	2.184	154	3.417
Totale	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440

CONDIZIONI DEL TEMPO	Strade comunali extraurbane			Strade urbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Sereno	5.044	246	7.323	132.102	2.132	176.512	172.298	4.753	240.672
Nebbia	153	7	230	1.437	33	2.042	2.683	98	4.090
Pioggia	1.013	26	1.563	22.390	355	31.499	32.876	817	48.999
Grandine	2	-	4	58	1	83	94	2	158
Neve	21	-	33	230	4	314	405	17	566
Vento forte	15	-	20	201	5	277	309	10	450
Altro	1.066	40	1.586	18.582	371	25.615	29.147	1.039	42.943
Totale	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878

Tavola 1.8 - Incidenti e persone infortunate per categoria e tipo di strada - Anno 2002

TIPI DI STRADA	Autostrade			Strade statali			Strade provinciali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Una carreggiata a senso unico	562	29	926	2.138	70	3.309	553	17	789
Una carreggiata a doppio senso	2.673	115	4.343	19.055	1.426	31.358	13.984	996	21.743
Doppia carreggiata	11.345	604	19.831	4.281	208	7.102	568	39	857
Più di due carreggiate	181	10	283	124	2	185	34	-	51
Totale	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440

TIPI DI STRADA	Strade comunali extraurbane			Strade urbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Una carreggiata senso unico	620	20	904	29.378	273	37.750	33.251	409	43.678
Una carreggiata doppio senso	6.157	277	9.049	123.207	2.306	167.539	165.076	5.120	234.032
Due carreggiate	426	22	639	17.170	247	23.501	33.790	1.120	51.930
Più di due carreggiate	111	-	167	5.245	75	7.552	5.695	87	8.238
Totale	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878

Tavola 1.9 - Incidenti e persone infortunate per categoria della strada, caratteristica della strada, pavimentazione e fondo stradale - Anno 2002

CARATTERISTICHE STRADA PAVIMENTAZIONE FONDO STRADALE	Autostrade			Strade statali			Strade provinciali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
CARATTERISTICHE DELLA STRADA									
Incrocio	-	-	-	4.211	206	7.398	2.699	140	4.468
Rotatoria	-	-	-	421	22	687	400	14	565
Intersezione segnalata	-	-	-	3.577	170	6.269	2.081	97	3.488
- con semaforo o vigile	-	-	-	1.153	50	2.136	436	29	743
- non segnalata	-	-	-	273	12	466	234	16	420
Passaggio a livello	-	-	-	34	4	53	21	1	26
Rettilineo	9.900	555	17.266	10.675	824	16.730	5.461	452	8.062
Curva	4.620	194	7.691	4.944	386	7.685	3.649	294	5.429
Dosso, strettoia	24	-	41	88	10	153	78	4	125
Pendenza	34	3	65	81	7	127	67	4	94
Galleria illuminata	172	5	300	120	8	218	8	1	10
Galleria non illuminata	11	1	20	21	7	32	5	-	10
Totale	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440
PAVIMENTAZIONE									
Strada pavimentata	14.667	750	25.228	25.419	1.690	41.685	14.957	1.035	23.159
Strada pavimentata dissestata	94	8	155	154	12	231	167	16	261
Strada non pavimentata	-	-	-	25	4	38	15	1	20
Totale	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440
FONDO STRADALE									
Asciutto	10.444	581	18.014	18.459	1.282	29.807	10.824	792	16.564
Bagnato	4.047	171	6.944	6.500	378	11.114	3.802	229	6.058
Sdruciolevole	219	4	329	387	29	646	294	15	468
Ghiacciato	25	1	59	199	12	307	203	14	326
Innevato	26	1	37	53	5	80	16	2	24
Totale	14.761	758	25.383	25.598	1.706	41.954	15.139	1.052	23.440
CARATTERISTICHE DELLA STRADA									
CARATTERISTICHE STRADA PAVIMENTAZIONE FONDO STRADALE	Strade comunali extraurbane			Strade urbane			Totale		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Incrocio	1.376	44	2.158	49.223	568	67.614	57.509	958	81.638
Rotatoria	123	6	170	3.497	48	4.325	4.441	90	5.747
Intersezione segnalata	805	24	1.299	22.684	263	31.180	29.147	554	42.236
- con semaforo o vigile	190	2	318	14.570	128	21.618	16.349	209	24.815
- non segnalata	217	4	323	4.992	58	6.789	5.716	90	7.998
Passaggio a livello	12	3	13	127	7	177	194	15	269
Rettilineo	2.574	112	3.539	67.587	1.431	87.454	96.197	3.374	133.051
Curva	1.847	104	2.690	10.954	365	15.294	26.014	1.343	38.789
Dosso, strettoia	47	5	75	524	14	798	761	33	1.192
Pendenza	76	13	86	635	17	804	893	44	1.176
Galleria illuminata	40	2	75	164	2	232	504	18	835
Galleria non illuminata	7	-	13	43	-	57	87	8	132
Totale	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878
PAVIMENTAZIONE									
Strada pavimentata	6.969	287	10.305	173.400	2.867	234.371	235.412	6.629	334.748
Strada pavimentata dissestata	208	14	280	1.280	22	1.601	1.903	72	2.528
Strada non pavimentata	137	18	174	320	12	370	497	35	602
Totale	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878
FONDO STRADALE									
Asciutto	5.365	247	7.786	139.059	2.294	186.050	184.151	5.196	258.221
Bagnato	1.626	52	2.496	33.160	551	46.629	49.135	1.381	73.241
Sdruciolevole	192	17	278	2.001	36	2.582	3.093	101	4.303
Ghiacciato	119	3	180	669	20	934	1.215	50	1.806
Innevato	12	-	19	111	-	147	218	8	307
Totale	7.314	319	10.759	175.000	2.901	236.342	237.812	6.736	337.878

Tavola 1.10 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per provincia e regione - Anno 2002

PROVINCE REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Torino	8.308	187	12.439	175	187	118
Vercelli	639	56	932	45	56	40
Biella	599	31	842	28	31	29
Verbano-Cusio-Ossola	669	19	926	18	19	17
Novara	1.738	56	2.326	51	56	21
Cuneo	2.087	124	3.257	111	124	87
Asti	891	39	1.295	33	39	33
Alessandria	2.151	71	3.110	69	71	47
Piemonte	17.082	583	25.127	530	583	392
Valle d'Aosta	453	21	668	17	21	15
Varese	3.884	89	5.571	85	89	72
Como	1.661	43	2.436	43	43	38
Lecco	1.149	31	1.626	28	31	18
Sondrio	771	36	1.188	34	36	39
Milano	31.551	263	42.057	246	263	190
Bergamo	3.107	114	4.366	105	114	72
Brescia	4.628	171	6.631	153	171	119
Pavia	2.183	79	3.164	74	79	65
Lodi	502	23	766	20	23	10
Cremona	1.540	70	2.221	60	70	63
Mantova	1.515	80	2.157	73	80	57
Lombardia	52.491	999	72.183	921	999	743
<i>Bolzano-Bozen</i>	<i>1.928</i>	<i>83</i>	<i>2.494</i>	<i>73</i>	<i>83</i>	<i>63</i>
<i>Trento</i>	<i>1.717</i>	<i>42</i>	<i>2.382</i>	<i>40</i>	<i>42</i>	<i>27</i>
Trentino-A. Adige	3.645	125	4.876	113	125	90
Verona	4.129	129	5.810	116	129	107
Vicenza	2.899	99	4.023	90	99	64
Belluno	946	26	1.400	25	26	20
Treviso	3.290	127	4.631	114	127	75
Venezia	2.998	94	4.417	86	94	65
Padova	3.664	117	5.079	111	117	83
Rovigo	1.086	42	1.608	39	42	29
Veneto	19.012	634	26.968	581	634	443
Pordenone	1.195	58	1.568	56	58	34
Udine	2.080	87	3.020	77	87	62
Gorizia	788	32	1.086	30	32	24
Trieste	1.747	26	2.135	26	26	18
Friuli-Venezia-Giulia	5.810	203	7.809	189	203	138
Imperia	1.010	17	1.350	16	17	15
Savona	1.557	30	2.176	27	30	18
Genova	5.854	83	7.718	75	83	71
La Spezia	903	18	1.268	16	18	22
Liguria	9.324	148	12.512	134	148	126
Piacenza	1.457	55	2.090	50	55	18
Parma	1.923	59	2.704	55	59	43
Reggio nell'Emilia	3.281	85	4.649	79	85	53
Modena	4.164	119	5.682	108	119	89
Bologna	5.444	143	7.671	125	143	94
Ferrara	1.676	128	2.211	120	128	88
Ravenna	2.610	102	3.718	94	102	76
Forlì- Cesena	2.766	75	3.804	66	75	49
Rimini	2.476	43	3.463	39	43	44
Emilia-Romagna	25.797	809	35.992	736	809	554
Massa Carrara	622	5	880	5	5	5
Lucca	1.577	75	2.214	65	75	65
Pistoia	1.307	14	1.725	14	14	9
Firenze	6.798	75	8.789	72	75	53
Prato	1.483	33	1.915	32	33	21
Livorno	1.576	57	2.038	51	57	38
Pisa	1.937	71	2.589	61	71	36
Arezzo	1.280	40	1.786	36	40	25
Siena	1.147	47	1.612	43	47	30
Grosseto	949	43	1.365	39	43	51
Toscana	18.676	460	24.913	418	460	333

Tavola 1.10 segue - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per provincia e regione - Anno 2002

PROVINCE REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Perugia	2.444	75	3.588	70	75	55
Terni	1.172	27	1.715	25	27	30
Umbria	3.616	102	5.303	95	102	85
Pesaro e Urbino	2.066	44	2.927	42	44	25
Ancona	2.497	66	3.793	57	66	56
Macerata	1.558	50	2.334	46	50	35
Ascoli Piceno	1.498	45	2.227	45	45	41
Marche	7.619	205	11.281	190	205	157
Viterbo	934	43	1.411	36	43	32
Rieti	484	24	769	22	24	14
Roma	24.841	505	32.044	473	505	279
Latina	2.668	106	4.397	93	106	89
Frosinone	1.144	71	2.058	61	71	82
Lazio	30.071	749	40.679	685	749	496
L'Aquila	993	35	1.560	31	35	31
Teramo	1.136	63	1.787	56	63	63
Pescara	1.267	38	1.889	36	38	32
Chieti	1.167	45	1.877	40	45	43
Abruzzo	4.563	181	7.113	163	181	169
Isernia	147	10	251	7	10	10
Campobasso	598	19	950	19	19	20
Molise	745	29	1.201	26	29	30
Caserta	1.286	88	2.035	67	88	64
Benevento	478	15	813	14	15	14
Napoli	4.377	106	6.614	98	106	58
Avellino	864	27	1.318	23	27	34
Salerno	2.654	84	4.203	75	84	54
Campania	9.659	320	14.983	277	320	224
Foggia	1.309	84	2.269	76	84	93
Bari	3.386	135	5.733	108	135	163
Taranto	1.288	72	2.040	64	72	72
Brindisi	484	27	947	23	27	30
Lecce	1.093	74	1.836	61	74	65
Puglia	7.560	392	12.825	332	392	423
Potenza	348	20	565	18	20	17
Matera	470	47	820	31	47	39
Basilicata	818	67	1.385	49	67	56
Cosenza	875	64	1.585	54	64	75
Crotone	314	19	539	18	19	13
Catanzaro	986	25	1.690	25	25	29
Vibo Valentia	301	9	527	8	9	8
Reggio di Calabria	1.093	38	1.757	31	38	41
Calabria	3.569	155	6.098	136	155	166
Trapani	1.707	17	2.350	17	17	13
Palermo	3.158	84	4.727	78	84	64
Messina	2.065	43	3.141	40	43	34
Agrigento	486	22	787	17	22	14
Caltanissetta	516	21	850	20	21	25
Enna	305	13	502	12	13	16
Catania	2.887	86	4.304	81	86	75
Ragusa	911	35	1.417	32	35	20
Siracusa	845	44	1.432	40	44	52
Sicilia	12.880	365	19.510	337	365	313
Sassari	1.353	46	1.993	40	46	32
Nuoro	883	36	1.250	29	36	53
Oristano	569	34	840	28	34	23
Cagliari	1.617	73	2.369	68	73	84
Sardegna	4.422	189	6.452	165	189	192
ITALIA	237.812	6.736	337.878	6.094	6.736	5.145

Tavola 1.11 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per capoluogo e regione - Anno 2002

CAPOLUOGHI REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Torino	5.470	69	8.089	65	69	43
Vercelli	293	11	382	8	11	3
Biella	264	5	360	5	5	2
Verbano-Cusio-Ossola	235	2	295	2	2	1
Novara	677	12	864	11	12	2
Cuneo	361	12	532	11	12	2
Asti	446	13	603	10	13	10
Alessandria	722	13	977	11	13	9
Piemonte	8.468	137	12.102	123	137	72
Valle d'Aosta	153	-	198	-	-	-
Varese	589	14	782	14	14	7
Como	635	4	861	4	4	5
Lecco	355	1	477	1	1	1
Sondrio	130	2	173	2	2	2
Milano	15.229	77	20.890	76	77	64
Bergamo	1.169	12	1.489	12	12	3
Brescia	1.491	15	1.959	14	15	8
Pavia	640	4	875	4	4	2
Lodi	134	4	172	3	4	2
Cremona	637	13	852	8	13	6
Mantova	420	14	531	12	14	14
Lombardia	21.429	160	29.061	150	160	114
<i>Bolzano-Bozen</i>	546	3	684	3	3	7
<i>Trento</i>	651	2	854	2	2	-
Trentino-A.Adige	1.197	5	1.538	5	5	7
Verona	2.084	23	2.808	23	23	15
Vicenza	759	11	1.036	11	11	7
Belluno	266	3	364	3	3	-
Treviso	534	7	675	7	7	1
Venezia	1.080	13	1.596	12	13	9
Padova	1.245	15	1.648	13	15	16
Rovigo	200	6	290	6	6	2
Veneto	6.168	78	8.417	75	78	50
Pordenone	330	3	411	3	3	4
Udine	496	6	656	6	6	6
Gorizia	241	2	308	2	2	4
Trieste	1.495	21	1.792	21	21	14
Friuli-Venezia-Giulia	2.562	32	3.167	32	32	28
Imperia	255	3	339	3	3	2
Savona	533	1	690	1	1	2
Genova	4.758	41	6.220	35	41	45
La Spezia	510	5	677	5	5	4
Liguria	6.056	50	7.926	44	50	53
Piacenza	780	19	1.068	16	19	7
Parma	1.216	18	1.628	16	18	6
Reggio nell'Emilia	1.749	30	2.493	26	30	18
Modena	1.775	33	2.369	30	33	25
Bologna	2.848	39	3.772	38	39	23
Ferrara	776	62	953	60	62	45
Ravenna	1.203	44	1.731	41	44	36
Forlì- Cesena	1.929	39	2.614	36	39	17
Rimini	1.768	25	2.445	22	25	29
Emilia-Romagna	14.044	309	19.073	285	309	206
Massa Carrara	499	4	698	4	4	5
Lucca	579	18	782	16	18	7
Pistoia	634	6	854	6	6	3
Firenze	4.357	21	5.307	21	21	10
Prato	1.287	25	1.648	24	25	19
Livorno	612	12	766	12	12	9
Pisa	559	22	686	16	22	14
Arezzo	604	8	811	8	8	2
Siena	441	10	558	9	10	8
Grosseto	551	17	745	15	17	19
Toscana	10.123	143	12.855	131	143	96

Tavola 1.11 segue - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per capoluogo e regione - Anno 2002

CAPOLUOGHI REGIONI	Totale incidenti			di cui incidenti mortali		
	N	Persone infortunate		N	Persone infortunate	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Perugia	1.024	19	1.476	19	19	13
Terni	742	10	1.032	10	10	7
Umbria	1.766	29	2.508	29	29	20
Pesaro e Urbino	895	10	1.171	10	10	4
Ancona	837	15	1.239	11	15	14
Macerata	181	1	252	1	1	-
Ascoli Piceno	261	4	347	4	4	3
Marche	2.174	30	3.009	26	30	21
Viterbo	490	6	702	6	6	8
Rieti	230	5	364	5	5	3
Roma	21.580	362	26.979	347	362	171
Latina	945	37	1.600	31	37	28
Frosinone	178	4	300	4	4	10
Lazio	23.423	414	29.945	393	414	220
L'Aquila	389	2	571	2	2	2
Teramo	290	13	411	13	13	10
Pescara	534	9	747	9	9	3
Chieti	313	5	456	5	5	1
Abruzzo	1.526	29	2.185	29	29	16
Isernia	34	4	44	3	4	4
Campobasso	131	2	196	2	2	2
Molise	165	6	240	5	6	6
Caserta	338	3	454	2	3	3
Benevento	209	4	352	4	4	3
Napoli	2.746	45	4.077	40	45	18
Avellino	442	2	618	2	2	9
Salerno	784	14	1.125	14	14	9
Campania	4.519	68	6.626	62	68	42
Foggia	670	21	1.109	18	21	28
Bari	1.856	29	3.066	24	29	28
Taranto	819	24	1.262	23	24	23
Brindisi	127	6	243	5	6	11
Lecce	389	6	619	6	6	14
Puglia	3.861	86	6.299	76	86	104
Potenza	197	4	281	3	4	1
Matera	276	10	438	9	10	18
Basilicata	473	14	719	12	14	19
Cosenza	79	4	147	4	4	4
Crotone	178	10	328	10	10	7
Catanzaro	415	3	755	3	3	1
Vibo Valentia	137	-	236	-	-	-
Reggio di Calabria	229	5	372	5	5	7
Calabria	1.038	22	1.838	22	22	19
Trapani	1.263	5	1.656	5	5	3
Palermo	2.317	42	3.454	41	42	31
Messina	1.614	26	2.373	25	26	20
Agrigento	273	6	450	5	6	4
Caltanissetta	200	5	306	5	5	8
Enna	128	5	225	5	5	11
Catania	1.944	38	2.779	38	38	26
Ragusa	300	9	456	8	9	5
Siracusa	310	8	523	8	8	13
Sicilia	8.349	144	12.222	140	144	121
Sassari	591	10	838	8	10	6
Nuoro	284	4	394	4	4	-
Oristano	235	4	336	4	4	2
Cagliari	734	8	1.023	8	8	15
Sardegna	1.844	26	2.591	24	26	23
TOTALE	119.338	1.782	162.519	1.663	1.782	1.237

Metodologia dell'indagine

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'Acì.

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'Acì, il Ministero dell'interno, la Polizia stradale, i Carabinieri, la Polizia municipale, gli Uffici di statistica dei comuni capoluogo 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 compporti 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 2000, ultimo anno per il quale sono disponibili i dati sanitari definitivi, questa divergenza è pari al 10,6 per cento.

Prospetto 1.1 - Confronto fra il numero dei morti rilevati dalla statistica degli incidenti stradali e da quella delle cause di morte - Anni 1991-2000

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
2000	6.649	7.369	10,6

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, eccetera 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 secondo 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, eccetera)
- 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.

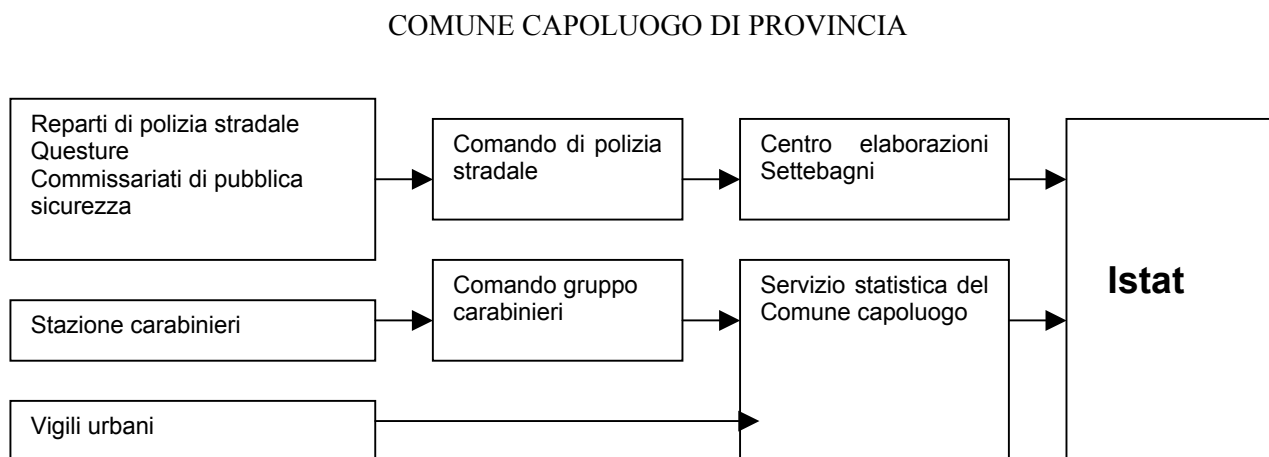
Recentemente l'Istat sta valorizzando forme di collaborazione a livello locale che consentono agli operatori provinciali di collaborare alla fase di rilevazione.

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.

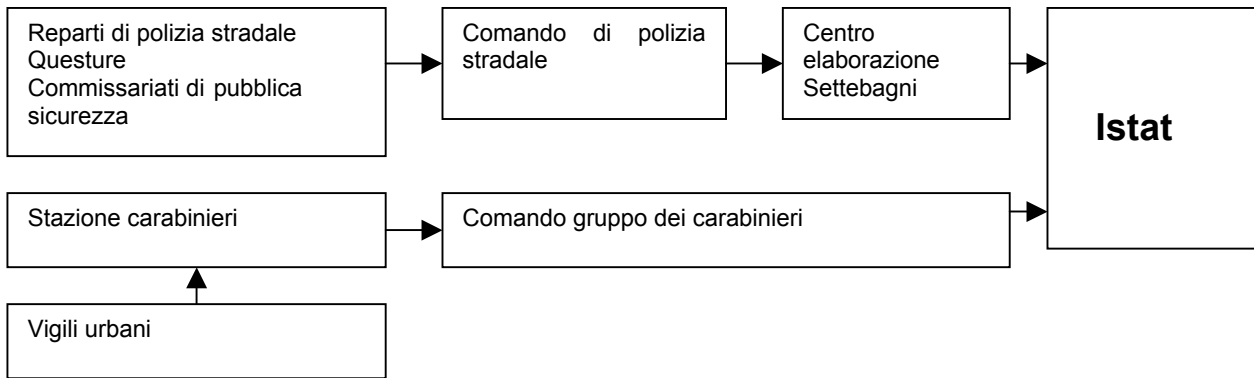
E' operativo un Gruppo di lavoro definito all'interno di un accordo quadro di collaborazione istituito fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Istituto superiore di sanità, l'Automobile club d'Italia e l'Istituto nazionale di statistica finalizzato alla predisposizione di studi e ricerche 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:

Diagramma 1. Acquisizione dati elementari standard (dato cartaceo)



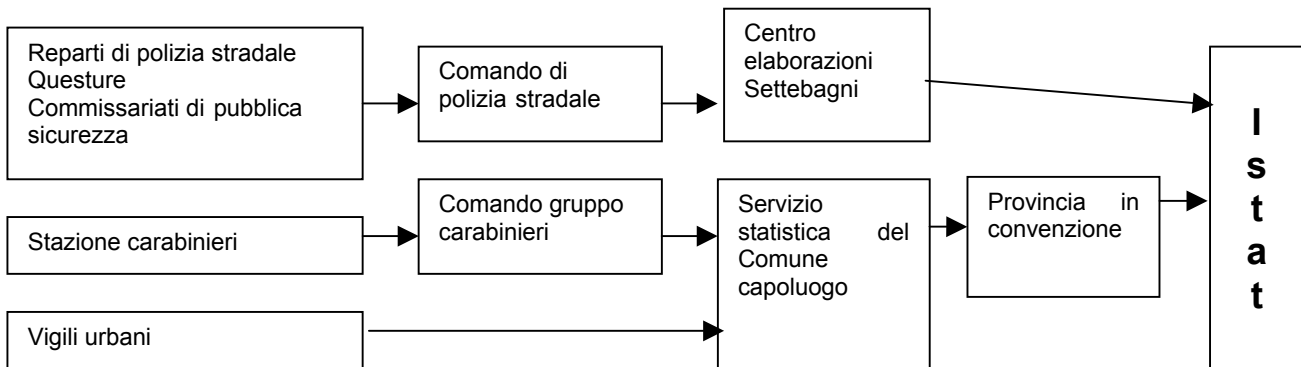
ALTRI COMUNI DELLA PROVINCIA



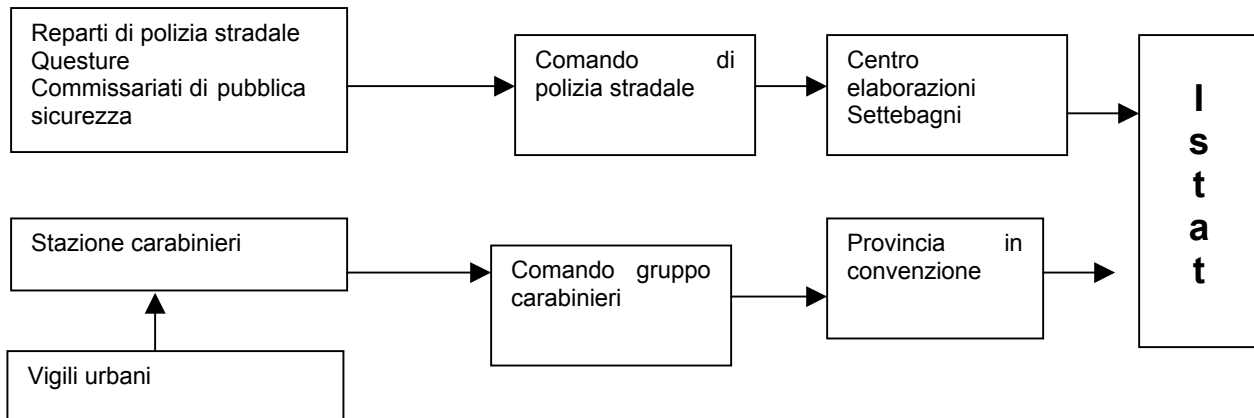
Nel caso in cui le informazioni dell'incidentalità stradale vengano previamente registrate su supporto informatico, gli organi rilevatori possono inviare direttamente il file all'Istat all'indirizzo di posta elettronica: incstrad@istat.it

Diagramma 2. 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 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, eccetera).

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 1.000 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 1.000 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.

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 delle infrastrutture e dei trasporti e dall'Aiscat.

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, eccetera) 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.

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'Acì. 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.

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.

6. Analisi sulla qualità dei dati

L'analisi quantitativa

Il programma di monitoraggio con i costanti contatti intercorsi con parte delle Forze di polizia che sono impegnate nella rilevazione degli incidenti stradali, i cui dati vengono poi trasmessi all'Istat, ed i solleciti effettuati alle Amministrazioni competenti, trovano ancora una volta conferma nell'aumento dell'informazione disponibile relativa al fenomeno.

Se l'incremento di incidentalità stradale registrato nel confronto dei dati relativi all'anno 2002 rispetto all'anno precedente risulta pari all'1,1 per cento è altrettanto vero che, dall'analisi statistica effettuata sulla base della distribuzione massimante del fenomeno a livello comunale, appare evidente come l'informazione disponibile nell'anno 2002 sia aumentata dello 0,9 per cento: ciò significa che l'incremento è dovuto ancora a recupero di informazione mentre l'andamento della sinistrosità stradale rimane, per l'anno 2002, mediamente ed a livello nazionale costante.

La distribuzione massimante si ottiene attribuendo a ciascuna unità statistica - in questo caso il comune - il valore massimo osservato nell'arco temporale che si considera - in questo caso gli anni dal 1995 al 2002. Essa rappresenta quindi una situazione estrema, altamente improbabile per la necessaria contemporaneità degli

eventi, in realtà mai verificatisi. Ebbene, dall'analisi dei dati appare che l'informazione registrata nel 2002, in termini di incidenti stradali, corrisponde al 79 per cento di questo ipotetico massimo.

Un'analisi più affinata, condotta distintamente a livello di organo rilevatore, mette in luce la diversità dei livelli di completezza dell'informazione nei diversi ambiti stradali. Dalla lettura di questa analisi congiuntamente alla conoscenza delle modalità di raccolta e trasmissione dei dati, emerge che la dispersione attualmente avviene soprattutto per gli incidenti che si verificano in ambito extra-urbano sulle arterie secondarie – provinciali e comunali – mentre si è registrato un sensibile aumento nel livello di completezza sia per quanto riguarda gli incidenti verificatisi sulla viabilità principale che per quelli in ambito urbano. Nel primo caso si è verificata, rispetto all'anno precedente, una flessione dell'indicatore di circa un punto percentuale, mentre nel secondo si registra un aumento di circa due punti percentuali e nel terzo di circa l'1,30 per cento.

Permangono situazioni anomale per le quali si suppone una carenza di trasmissioni di dati quali ad esempio: con riferimento all'ambito urbano ed al livello provinciale (cioè per tutti o alcuni Comuni della provincia), Gorizia, Rieti, Brindisi, Cosenza; con riferimento all'ambito extra-urbano e sempre a livello provinciale, Savona, Venezia, Massa-Carrara, Siena, Sassari, Palermo, Ascoli, Lucca, Teramo, Chieti, Pescara, La Spezia, Alessandria; con riferimento alla viabilità principale, Belluno, Campobasso, Caltanissetta, Enna, Oristano, Varese, Como, Lodi e Prato. In tutti questi casi il numero di incidenti rilevati e trasmessi è da considerarsi “fuori campo” e non può essere attribuito alla naturale variabilità del fenomeno.

L'impegno di chi conduce questa indagine sarà di continuare la strada intrapresa del contatto con gli organi rilevatori al fine di sanare o dare spiegazione alle anomalie segnalate, per ottenere una sempre più completa, puntuale, tempestiva ed accurata informazione.

Concord 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 caratterizzate 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 Concord, 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.

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.

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:

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:

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

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 considerare le matrici di transizione dati grezzi dati puliti e 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:

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

$V_c(i)$ = 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.

Risultati dell'analisi

Da una analisi sulle correzioni effettuate dal programma Concord, riguardo i record rilevati nell'anno 2002 considerando il prospetto 6.1, emerge che la maggior parte delle revisioni riguarda in particolare due variabili:

- le circostanze presunte dell'incidente per inconvenienti di circolazione, riferite al veicolo B pedone o ostacolo (il 28 per cento del totale delle correzioni effettuate riguarda record con codice errato o assente in tale variabile);
- le circostanze presunte dell'incidente, per inconvenienti di circolazione, riferite al veicolo A (il 20,3 per cento del totale delle correzioni apportate riguarda record con codice errato o assente in tale variabile).

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 od ostacolo, qualora la situazione lo permetta. La maggior parte

delle modifiche compiute sulle suddette variabili, si compie 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 corrette in ambito probabilistico solo nel caso in cui sia presente almeno una delle due circostanze, lasciando invece imprecisati i casi in cui risultano assenti le circostanze per entrambi i veicoli.

Fra le variabili con codice errato o assente che caratterizzano la sezione Luogo dell'incidente, l'indicazione della sede dell'incidente (intersezione-non intersezione) e la segnaletica sono quelle maggiormente interessate dal processo di correzione, rispettivamente con il 9,6 per cento e l' 8,3 per cento dei record revisionati sul totale delle correzioni apportate ai dati; i record corretti a causa del codice assente o errato nella natura dell'incidente rappresentano il 6,7 per cento delle correzioni apportate.

Prospetto 6.1 – Correzioni effettuate dal Concord per singola variabile - Anno 2002 (valori assoluti e percentuali)

VARIABILI	Correzioni	
	Valori assoluti	Valori percentuali
Inconvenienti di circolazione veicolo B	64.985	28,0
Inconvenienti di circolazione veicolo A	46.954	20,3
Indicazione della sede dell'incidente (intersezione-non intersezione)	22.270	9,6
Segnaletica	19.143	8,3
Natura dell'incidente	15.477	6,7
Categoria veicolo B	9.424	4,1
Tipo strada	9.093	3,9
Pavimentazione	8.994	3,9
Fondo stradale	8.366	3,6
Condizioni meteorologiche	6.688	2,9
Categoria veicolo A	6.176	2,7
Categoria veicolo C	5.816	2,5
Localizzazione incidente	1.950	0,8
Denominazione strada	1.715	0,7
Ora	1.548	0,7
Condizioni psicologiche conducente veicolo A	1.151	0,5
Giorno	830	0,3
Condizioni psicologiche conducente veicolo B o pedone	542	0,2
Difetti veicolo A	416	0,2
Difetti del veicolo B	248	0,1
Totale	231.786	100,0

Nel prospetto 6.2 viene riportata l'analisi sui record controllati, distribuiti per numero di correzioni e per organo rilevatore. Esaminando per ciascun organo, il rapporto tra il numero dei record esatti e il totale di quelli rilevati, si nota che la Polizia municipale presenta la percentuale più elevata di record privi di errore (oltre il 50 per cento). Ciascuno degli organi presenta una percentuale di record interessati da una correzione che oscilla tra il 20 ed il 40 per cento.

Fra i modelli registrati dalla Polizia stradale, circa il 31 per cento risulta soggetto a due correzioni. Si può inoltre notare che dei principali organi di rilevazione, sia i Carabinieri che la Polizia municipale presentano una percentuale di record sottoposti a tre o più correzioni, non superiore al 10 per cento.

Prospetto 6.2 – Record per numero di correzioni e organo di rilevazione - Anno 2002 (valori percentuali)

ORGANI DI RILEVAZIONE	Numero di correzioni					Totale
	0	1	2	3	4 e oltre	
Polizia stradale	27,1	28,3	31,3	8,2	5,1	100,0
Carabinieri	46,6	29,6	15,6	5,3	2,9	100,0
Pubblica sicurezza	38,0	31,4	17,8	7,4	5,4	100,0
Polizia municipale	55,9	25,6	10,6	4,1	3,8	100,0
Altri organi	23,5	41,0	21,9	7,2	6,4	100,0

Considerando il prospetto 6.3 emerge che sia la provincia di Modena che quella di Genova possiedono la più alta percentuale di record esatti (circa il 65 per cento ciascuna) sul totale dei record registrati nel proprio territorio.

Si collocano intorno alla fascia del 60 per cento dei dati esatti la provincia di Trapani, Ravenna, Palermo, Ferrara, Messina, Bari e Cagliari.

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

Prospetto 6.3 – Record per numero di correzioni e provincia – Anno 2002 (valori percentuali)

PROVINCE	Numero di correzioni					Totale
	0	1	2	3	4 e oltre	
Agrigento	26,3	37,5	22,4	9,9	3,9	100,0
Alessandria	41,4	28,5	19,8	8,0	2,3	100,0
Ancona	52,9	22,7	15,3	6,5	2,6	100,0
Aosta	34,9	30,3	27,1	5,7	2,0	100,0
Arezzo	25,0	29,6	26,6	10,8	8,0	100,0
Ascoli Piceno	34,4	23,5	18,6	10,8	12,7	100,0
Asti	30,3	30,5	27,2	7,5	4,5	100,0
Avellino	44,1	20,6	27,0	6,4	1,9	100,0
Bari	59,0	23,5	12,7	3,3	1,5	100,0
Belluno	40,5	28,1	21,2	4,8	5,4	100,0
Benevento	43,3	33,1	19,3	2,0	2,3	100,0
Bergamo	54,1	27,6	12,3	4,1	1,9	100,0
Biella	52,7	26,4	15,7	4,2	1,0	100,0
Bologna	56,5	23,6	14,4	4,1	1,4	100,0
Bolzano	46,1	27,2	18,8	5,6	2,3	100,0
Brescia	43,1	27,7	23,5	4,1	1,6	100,0
Brindisi	34,9	24,4	33,5	5,8	1,4	100,0
Cagliari	58,2	23,6	12,4	3,4	2,4	100,0
Caltanissetta	39,2	28,7	25,0	4,8	2,3	100,0
Campobasso	28,1	29,9	24,9	10,5	6,6	100,0
Caserta	26,2	34,4	30,2	6,5	2,7	100,0
Catania	56,0	20,0	18,4	4,2	1,4	100,0
Catanzaro	47,8	30,7	15,9	3,7	1,9	100,0
Chieti	38,6	24,9	22,7	8,8	5,0	100,0
Como	52,1	28,0	14,6	4,3	1,0	100,0
Cosenza	37,8	24,9	27,0	6,4	3,9	100,0
Cremona	46,4	25,9	20,1	5,2	2,4	100,0
Crotone	48,2	28,3	15,9	5,7	1,9	100,0
Cuneo	38,8	31,5	19,4	7,5	2,8	100,0
Enna	28,6	28,5	27,5	12,8	2,6	100,0
Ferrara	64,9	23,1	9,8	1,4	0,8	100,0
Firenze	50,2	24,7	16,7	5,9	2,5	100,0
Foggia	55,6	20,6	18,8	3,5	1,5	100,0
Forlì Cesena	45,7	25,7	20,8	5,4	2,4	100,0
Frosinone	43,3	24,3	25,1	5,5	1,8	100,0
Genova	67,3	17,8	7,3	5,9	1,7	100,0
Gorizia	35,3	31,5	27,4	4,2	1,6	100,0
Grosseto	45,7	29,1	17,6	5,3	2,3	100,0
Imperia	53,7	22,1	14,2	6,6	3,4	100,0
Isernia	39,5	30,6	19,7	3,4	6,8	100,0
L'Aquila	45,5	25,6	20,8	6,1	2,0	100,0
La Spezia	46,1	24,0	19,4	6,1	4,4	100,0
Latina	45,1	30,1	18,0	4,6	2,2	100,0
Lecce	53,7	24,7	15,7	4,1	1,8	100,0
Lecco	45,4	26,5	22,6	4,5	1,0	100,0
Livorno	54,3	25,0	15,5	3,2	2,0	100,0
Lodi	34,1	26,0	33,5	5,1	1,3	100,0
Lucca	40,7	27,0	22,1	7,5	2,7	100,0
Macerata	34,0	32,0	24,4	6,2	3,4	100,0
Mantova	45,6	25,5	15,6	1,8	11,5	100,0
Massa Carrara	30,9	33,3	23,6	6,7	5,5	100,0
Matera	35,1	26,8	20,2	7,2	10,7	100,0
Messina	59,5	18,8	15,7	4,7	1,3	100,0
Milano	45,2	35,1	11,1	3,5	5,1	100,0
Modena	65,1	16,9	9,3	2,3	6,4	100,0
Napoli	56,4	11,6	14,8	8,5	8,7	100,0
Novara	38,0	27,4	20,7	8,4	5,5	100,0
Nuoro	30,5	28,4	29,8	7,4	3,9	100,0
Oristano	39,7	28,6	24,3	5,3	2,1	100,0
Padova	47,8	30,3	15,6	4,6	1,7	100,0
Palermo	65,0	20,4	10,3	3,1	1,2	100,0
Parma	52,3	22,6	15,7	6,2	3,2	100,0
Pavia	36,3	31,2	24,4	4,6	3,5	100,0

Prospetto 6.3 segue – Record per numero di correzioni e provincia – Anno 2002 (valori percentuali)

PROVINCE	Numero di correzioni					Totale
	0	1	2	3	4 e oltre	
Perugia	57,2	21,4	13,4	3,6	4,4	100,0
Pesaro Urbino	47,4	24,5	19,1	5,3	3,7	100,0
Pescara	42,9	30,4	16,1	6,5	4,1	100,0
Piacenza	48,8	26,3	19,6	3,3	2,0	100,0
Pisa	38,4	29,9	18,2	7,4	6,1	100,0
Pistoia	48,9	29,8	14,6	4,3	2,4	100,0
Pordenone	39,7	31,6	18,0	5,3	5,4	100,0
Potenza	32,2	28,2	27,0	9,5	3,1	100,0
Prato	30,7	13,0	10,6	12,2	33,5	100,0
Ragusa	16,9	28,5	31,5	11,9	11,2	100,0
Ravenna	59,8	23,3	11,9	3,2	1,8	100,0
Reggio Calabria	31,0	28,4	19,6	10,2	10,8	100,0
Reggio Emilia	53,8	23,6	16,4	3,9	2,3	100,0
Rieti	30,9	32,4	30,8	3,9	2,0	100,0
Rimini	36,5	27,6	21,5	9,3	5,1	100,0
Roma	40,0	28,3	18,5	6,4	6,8	100,0
Rovigo	43,0	28,5	24,3	3,3	0,9	100,0
Salerno	37,6	25,1	25,6	7,8	3,9	100,0
Sassari	28,2	27,2	30,5	9,2	4,9	100,0
Savona	36,5	27,0	18,0	13,6	4,9	100,0
Siena	33,0	27,4	27,2	5,6	6,8	100,0
Siracusa	41,2	28,7	21,5	5,3	3,3	100,0
Sondrio	38,8	30,1	21,5	6,7	2,9	100,0
Taranto	51,8	25,4	13,8	5,2	3,8	100,0
Teramo	26,4	37,3	21,8	10,5	4,0	100,0
Terni	44,5	28,8	19,5	5,4	1,8	100,0
Torino	44,9	34,1	14,4	4,7	1,9	100,0
Trapani	60,0	20,0	12,6	3,8	3,6	100,0
Trento	50,4	27,8	16,7	3,9	1,2	100,0
Treviso	51,1	31,7	12,8	3,3	1,1	100,0
Trieste	26,6	29,7	25,5	12,4	5,8	100,0
Udine	39,3	27,7	24,8	5,9	2,3	100,0
Varese	53,1	25,2	14,3	5,6	1,8	100,0
Venezia	54,9	23,7	14,5	5,1	1,8	100,0
Verbano	42,7	30,8	21,4	3,3	1,8	100,0
Vercelli	33,5	26,8	14,9	11,8	13,0	100,0
Verona	54,9	22,2	17,2	3,8	1,9	100,0
Vibo Valentia	51,2	21,3	18,6	6,6	2,3	100,0
Vicenza	43,7	24,2	23,1	7,5	1,5	100,0
Viterbo	41,7	30,6	19,5	2,8	5,4	100,0

Nel prospetto 6.4 è indicato per ciascun organo, il rapporto tra il numero di record con codice delle circostanze assente, rispetto al totale dei record inviati dal medesimo organo all'Istat.

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 correzioni relative alle tre classi suddette. I casi in cui si considera l'assenza della circostanza nell'ambito di uno dei due veicoli è analizzata presupponendo la presenza del codice nell'altro veicolo.

Per quanto riguarda l'assenza del codice della circostanza sia per il Veicolo A sia per il Veicolo B pedone od ostacolo, risulta che la Polizia stradale e la Polizia municipale presentano le più basse percentuali di mancate risposte. Nell'analisi della mancata compilazione della circostanza nella sezione attinente il Veicolo B pedone

od ostacolo emerge che, fatta eccezione per la Polizia municipale, i vari organi oscillano fra il 20 per cento e il 30 per cento.

Prospetto 6.4 - Record con circostanze dell'incidente assenti per veicolo e organo di rilevazione – Anno 2002
(valori percentuali)

ORGANI DI RILEVAZIONE	Record con circostanze assenti		
	Veicolo A	Veicolo B, pedone od ostacolo	Veicolo A e veicolo B, pedone od ostacolo
Polizia stradale	2,8	25,8	18,1
Carabinieri	3,6	21,3	24,2
Pubblica sicurezza e altri organi	9,7	32,2	13,2
Polizia municipale	1,8	11,0	14,0

Nei prospetti 6.5 e 6.6 troviamo la medesima analisi condotta per ambito territoriale. Si evidenziano di seguito, solo le province che presentano il maggior numero di record 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 e Roma, 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 Udine, Pescara, Ragusa e Pavia 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 6.5 - Record con circostanze dell'incidente assenti per veicolo e provincia – Anno 2002 (valori assoluti)

PROVINCE	Totale record	Record con circostanze assenti		
		Veicolo A	Veicolo B, pedone od ostacolo	Veicolo A e Veicolo B, pedone o ostacolo
Milano	31.551	1.028	6.801	2.285
Roma	24.841	565	3.245	14.719
Pavia	2.183	166	465	263
Brescia	4.628	161	1005	471
Verona	4.129	112	561	371
Ragusa	911	111	302	171
Torino	8.308	94	872	763
Udine	2.080	94	598	279
Bergamo	3.107	83	464	318
Latina	2.668	83	460	674
Padova	3.664	82	634	147
Vicenza	2.898	79	510	42
Pescara	1.267	78	244	256
Firenze	6.798	76	589	952

Prospetto 6.6 - Record con circostanze dell'incidente assenti per veicolo e provincia – Anno 2002 (valori percentuali)

PROVINCE	Totale record	Record con circostanze assenti		
		Veicolo A	Veicolo B, pedone od ostacolo	Veicolo A e Veicolo B, pedone od ostacolo
Ragusa	911	12,18	33,15	18,77
Massa Carrara	622	9,81	26,37	18,49
Pavia	2.183	7,60	21,30	12,05
Campobasso	598	7,53	33,61	15,55
Viterbo	934	6,96	27,09	26,77
Lodi	502	6,57	25,10	25,50
Pescara	1.267	6,16	19,26	20,21
Caltanissetta	516	5,23	26,55	10,08
Matera	470	5,11	21,70	7,02
Rieti	484	4,55	25,62	16,12
Agrigento	486	4,53	33,33	19,96
Udine	2.080	4,52	28,75	13,41
Belluno	947	4,22	26,40	11,09
Frosinone	1.144	4,11	22,12	22,12

Di seguito 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 6.7, in cui è riportata la percentuale di record 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 6.7 – Record aventi natura assente o errata per organo di rilevazione – Anno 2002 (valori percentuali)

ORGANI DI RILEVAZIONE	Natura assente	Natura errata
Polizia stradale	2,4	5,4
Carabinieri	1,1	3,1
Pubblica sicurezza e altri organi	2,3	3,3
Polizia municipale	2,8	4,0

Per quanto attiene l'errata codifica della natura, la percentuale di record soggetti a modifiche risulta più elevata; in particolare per gli organi maggiormente presenti nella rilevazione, la quota di record errati sul totale dei record rilevati, si attesta tra il 3 ed il 5 per cento.

Prospetto 6.8 – Record aventi natura errata per provincia – Anno 2002 (valori percentuali)

PROVINCE	Natura errata
Vercelli	19,7
Matera	11,1
Firenze	9,1
Enna	8,5
Savona	7,0
Palermo	7,0
Brindisi	6,6
Avellino	6,6
Novara	6,4
Messina	6,2

Nel prospetto 6.8 sono evidenziate le prime dieci province con la più elevata percentuale di record con codice della natura dell'incidente non compatibile con le specifiche della rilevazioni. Tra le prime province si notano Vercelli e Matera con oltre il 10 per cento dei record errati rispetto al totale dei record registrati nel rispettivo territorio.

Nel prospetto 6.9 si riporta la graduatoria provinciale relativa all'anno 2001 concernente la percentuale di record con natura errata sul totale dei record registrati in ciascuna provincia nel suddetto anno e nel 2002. Lo scopo è evidenziare gli eventuali miglioramenti ottenuti dalle province nel corso dell'ultimo anno.

In particolare si nota una sostanziale riduzione di record con natura errata nella provincia di Isernia, Prato, Trapani e Verbano.

Prospetto 6.9 – Record aventi natura errata per provincia - Anni 2001 - 2002 (valori percentuali)

PROVINCE	Valori percentuali	
	2001	2002
Avellino	4,8	6,6
Cremona	4,7	5,2
Firenze	7,1	9,0
Gorizia	5,2	4,3
Grosseto	5,1	4,2
Isernia	9,0	2,0
Messina	4,8	6,2
Novara	5,6	6,4
Palermo	4,7	7,0
Pescara	5,1	3,8
Potenza	5,4	5,2
Prato	7,7	3,5
Reggio Calabria	5,0	5,6
Rimini	4,7	4,6
Salerno	4,8	5,4
Teramo	5,4	4,5
Trapani	4,7	2,3
Trieste	6,8	6,2
Verbano	4,8	3,0

Nel prospetto 6.10 si considera l'analisi riguardo l'assenza del codice natura dell'incidente sui dati di ogni singola provincia. Le percentuali di record con tale tipo di mancata assegnazione risultano più alte rispetto al caso precedente in cui si esaminano i codici errati della natura dell'incidente. Si notano Prato, Mantova e Reggio Calabria con alte percentuali di record caratterizzati da tale errore.

Prospetto 6.10 – Record aventi natura assente per provincia – Anno 2002 (valori percentuali)

PROVINCE	Natura assente
Prato	27,6
Mantova	9,5
Reggio Calabria	7,1
La Spezia	5,9
Trapani	5,8
Massa Carrara	5,5
Catanzaro	5,3
Roma	4,9
Asti	4,8
Milano	4,5

Per quanto riguarda il confronto con l'anno precedente evidenziato nel prospetto 6.11, la situazione sembra molto migliorata per tutte le province che avevano commesso tale errore, ad eccezione di Prato.

Prospetto 6.11 – Record aventi natura assente per provincia - Anni 2001 - 2002 (valori percentuali)

PROVINCE	Valori percentuali	
	2001	2002
Vercelli	14,6	2,4
Ragusa	13,1	2,0
La Spezia	6,2	5,9
Nuoro	6,0	1,4
Cosenza	5,6	0,7
Venezia	5,2	0,2
Imperia	4,5	0,6
Roma	4,3	4,9
Caserta	4,1	2,7
Prato	2,0	27,6

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-rotai
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	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, trattrici, motrici,

Pra (Pubblico registro automobilistico)	<p>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</p> <p>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</p>
Rete stradale	<p>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</p>
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

Indice delle tavole su floppy disk

1. Dati generali riassuntivi

- Tavola 1.1 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per anno e mese - Anno 2002
- Tavola 1.2 - Incidenti per tipo e persone infortunate, per mese - Anno 2002
- Tavola 1.3 - Incidenti per tipo e per categoria di veicolo - Anno 2002
- Tavola 1.4 - Incidenti e persone infortunate per mese, giorno della settimana e ora del giorno
- Tavola 1.5 - Incidenti e persone infortunate per provincia e regione
- Tavola 1.6 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, per mese e regione - Anno 2002
- Tavola 1.7 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada e le condizioni del tempo - Anno 2002
- Tavola 1.8 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria ed il tipo di strada - Anno 2002
- 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 2002
- Tavola 1.10 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 1.11 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per comune capoluogo e regione - Anno 2002

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 2002
- Tavola 2.2 - Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane per mese, giorno del mese e conseguenza - Anno 2002
- Tavola 2.3 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per mese, giorno del mese e conseguenza - Anno 2002
- Tavola 2.4 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese - Anno 2002
- Tavola 2.5 - Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese - Anno 2002
- Tavola 2.6 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese - Anno 2002
- Tavola 2.7 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza - Anno 2002
- Tavola 2.8 - Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza - Anno 2002
- Tavola 2.9 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza - Anno 2002
- Tavola 2.10 - Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per tipo di giorno, ora del giorno e conseguenza - Anno 2002
- Tavola 2.11 - Incidenti a veicoli isolati secondo il tipo, per provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 2.12 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo il tipo, per provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 2.13 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, la categoria della strada e la circostanza accertata o presunta dell'incidente - Anno 2002
- 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 2002

- Tavola 2.15 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo la natura e la circostanza accertata o presunta dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 2.16 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo la natura e le circostanze degli incidenti per inosservanze concomitanti delle norme di circolazione - Anno 2002
- Tavola 2.17 - Investimento di pedone secondo le circostanze degli incidenti - Anno 2002
- Tavola 2.18 - Investimento di pedone secondo le circostanze degli incidenti, per inosservanza sia dei conducenti che dei pedoni - Anno 2002
- Tavola 2.19 - Incidenti a veicoli isolati secondo la conseguenza e la circostanza dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 2.20 - Incidenti connessi a difetti o avarie dei veicoli, per natura e circostanza dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 2.21 - Incidenti connessi allo stato psico-fisico dei conducenti, per natura e circostanza dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 2.22 - Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, per mese, provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 2.23 - Incidenti su strade urbane secondo la caratteristica della strada, per provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 2.24 - Veicoli coinvolti e persone infortunate secondo la conseguenza e la categoria dei veicoli - Anno 2002
- Tavola 2.25 - Incidenti tra veicoli in marcia e persone infortunate secondo la conseguenza, per categoria dei veicoli coinvolti - Anno 2002
- Tavola 2.26 - Incidenti tra veicoli in marcia secondo la categoria dei veicoli coinvolti e il tipo - Anno 2002
- Tavola 2.27 - Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per mese - Anno 2002
- Tavola 2.28 - Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per regione - Anno 2002
- 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 2002
- Tavola 2.30 - Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso, la conseguenza dell'incidente e la categoria dei veicoli - Anno 2002
- Tavola 2.31 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese - Anno 2002
- Tavola 2.32 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione - Anno 2002
- Tavola 2.33 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli - Anno 2002
- Tavola 2.34 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese - Anno 2002
- Tavola 2.35 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione - Anno 2002
- Tavola 2.36 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli - Anno 2002
- Tavola 2.37 - Pedoni infortunati per classi di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese - Anno 2002
- Tavola 2.38 - Pedoni infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione - Anno 2002
- Tavola 2.39 - Pedoni infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli - Anno 2002
- Tavola 2.40 - Incidenti in complesso a veicoli isolati e tra veicoli per provincia e regione - Anno 2002
- 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 2002
- Tavola 2.42 - Conducenti professionali coinvolti in incidenti, secondo la categoria dei veicoli e la conseguenza dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 2.43 - Conducenti coinvolti secondo il tipo di patente e la conseguenza dell'incidente - Anno 2002

3. Incidenti nei comuni con oltre 250 mila abitanti

- Tavola 3.1 - Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza - Anno 2002
- Tavola 3.2 - Incidenti secondo il tipo - Anno 2002
- Tavola 3.3 - Incidenti secondo la conseguenza, per mese - Anno 2002
- Tavola 3.4 - Veicoli coinvolti secondo la categoria del veicolo e la tipologia di incidente - Anno 2002
- Tavola 3.5 - Conducenti, persone trasportate e pedoni secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 3.6 - Conducenti infortunati per classe di età, sesso e conseguenza dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 3.7 - Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso e conseguenza dell'incidente - Anno 2002
- Tavola 3.8 - Pedoni infortunati per classe di età, sesso e conseguenza dell'incidente - Anno 2002

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 mila 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

5. Confronti internazionali

- Tavola 5.1 - Dati internazionali relativi alla popolazione, alla superficie, alla lunghezza della rete stradale e numero dei veicoli - Anno 2001
- Tavola 5.2 - Indicatori di rischio dell'incidentalità stradale - Anno 2001
- Tavola 5.3 - Incidenti secondo il tipo di strada - Anni 1980, 2000 e 2001
- Tavola 5.4 - Morti secondo il tipo di strada - Anni 1980, 2000 e 2001
- Tavola 5.5 - Morti secondo la categoria di utente della strada - Anni 1980, 2000 e 2001
- Tavola 5.6 - Morti secondo la classe di età - Anni 1980, 2000 e 2001

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, secondo la categoria del veicolo, per provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 6.3 - Veicoli nuovi di fabbrica iscritti al Pubblico registro automobilistico, secondo la categoria del veicolo, per comune capoluogo di provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 6.4 - Consistenza del parco veicolare secondo le risultanze del Pubblico registro automobilistico per categoria del veicolo, provincia e regione - Anno 2002
- Tavola 6.5 - Consistenza del parco veicolare secondo le risultanze del Pubblico registro automobilistico per categoria del veicolo e comune capoluogo di provincia - Anno 2002
- Tavola 6.6 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per fascia di età - Anno 2002

- Tavola 6.7 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per fascia oraria - Anno 2002
- Tavola 6.8 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per tipologia di strada - Anno 2002
- Tavola 6.9 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per categoria di veicoli - Anno 2002

Index of tables on floppy disk

1. Recapitulatory general data

- Table 1.1 - Road accidents, fatalities and injured persons, per year and month – Year 2002
- Table 1.2 - Road accidents, fatalities and injured persons, per type and month - Year 2002
- Table 1.3 - Road accidents, fatalities, per type and vehicle category – Year 2002
- Table 1.4 - Road accidents, fatalities and injured persons per month, day and hour
- Table 1.5 - Road accidents, fatalities and injured persons per province, region and municipal district with more than 250.000 inhabitants
- Table 1.6 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category, per month and region – Year 2002
- Table 1.7 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category and weather conditions – Year 2002
- Table 1.8 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category and type – Year 2002
- Table 1.9 - Road accidents, fatalities and injured persons according to road category, type of paving, road bed and road characteristic – Year 2002
- Table 1.10 - Road accidents, fatalities and injured persons, per province and region – Year 2002
- Table 1.11 - Road accidents, fatalities and injured persons, per chief municipality and region – Year 2002

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 2002
- Table 2.2 - Road accidents, fatalities and injured persons on extra-urban roads per month and day – Year 2002
- Table 2.3 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban roads per month and day – Year 2002
- Table 2.4 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban roads, hour of the day and month – Year 2002
- Table 2.5 - Road accidents, fatalities and injured persons on extra-urban roads, hour and month – Year 2002
- Table 2.6 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban, hour and month – Year 2002
- Table 2.7 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban roads per day of the week, hour and consequences – Year 2002
- Table 2.8 - Road accidents, fatalities and injured persons on extra-urban roads per day of the week and hour – Year 2002
- Table 2.9 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban roads per day of the week and hour – Year 2002
- Table 2.10 - Road accidents, fatalities and injured persons on urban and extra-urban roads per kind of day and hour – Year 2002
- Table 2.11 - Road accidents between isolated vehicle, per type, province and region – Year 2002
- Table 2.12 - Road accidents between vehicles in motion, per type, province and region – Year 2002
- Table 2.13 - Road accidents, fatalities and injured persons, per road category and ascertained or presumed circumstance of crash – Year 2002
- 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 2002
- Table 2.15 - Road accident between vehicles in motion according to kind and ascertained or presumed

	circumstance of crash – Year 2002
Table 2.16 -	Road accidents between vehicles in motion according to kind and circumstances of crash, because on non-observance of circulation routs – Year 2002
Table 2.17 -	Running-over of pedestrian according to circumstances of crash – Year 2002
Table 2.18 -	Running-over of pedestrian according to circumstances of crash, because of non-observance on the part of drivers and pedestrians – Year 2002
Table 2.19 -	Running-over of pedestrian according to circumstances of crash – Year 2002
Table 2.20 -	Road accidents related to vehicle fault or breakdown, per kind and circumstance of crash – Year 2002
Table 2.21 -	Road accidents related to the state of psycho-physical health of drivers, per kind and circumstance of crash – Year 2002
Table 2.22 -	Road accidents, fatalities and injured persons according to road category, per month, province and region – Year 2002
Table 2.23 -	Road accidents on urban roads according to the characteristics of the road, per province and region – Year 2002
Table 2.24 -	Vehicles involved and injured persons according to consequences and category of vehicle – Year 2002
Table 2.25 -	Road accidents between vehicles in motion, fatalities and injured persons according to type of vehicles involved – Year 2002
Table 2.26 -	Road accidents between vehicles in motion according to category of vehicles involved and kind of crash – Year 2002
Table 2.27 -	Injured drivers, passengers and pedestrians according to sex and consequences of crash, per month – Year 2002
Table 2.28 -	Injured drivers, passengers and pedestrians according to sex and consequences of crash, per region – Year 2002
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 2002
Table 2.30 -	Injured drivers, passengers and pedestrians according to sex, consequences of crash and category of vehicles – Year 2002
Table 2.31 -	Injured drivers per age, sex, consequences of crash and month – Year 2002
Table 2.32 -	Injured drivers per age, sex, consequences of crash and region – Year 2002
Table 2.33 -	Injured drivers per age, sex, consequences of crash and category of vehicle – Year 2002
Table 2.34 -	Injured passengers per age, sex, consequences of crash and month - Year 2002
Table 2.35 -	Injured passengers per age, sex, consequences of crash and region – Year 2002
Table 2.36 -	Injured passengers per age, sex, consequences of crash and category of vehicles - Year 2002
Table 2.37 -	Injured pedestrians per age, sex, consequences of crash and month – Year 2002
Table 2.38 -	Injured pedestrians per age, sex, consequences of crash and region – Year 2002
Table 2.39 -	Injured pedestrians per age, sex, consequences of crash and category of vehicle - Year 2002
Table 2.40 -	Total road accidents between isolated vehicles and several vehicles per province and region – Year 2002
Table 2.41 -	Drivers to whom are attributable crashes according to age, sex, consequences of crash and category of vehicle - Year 2002
Table 2.42 -	Professional drivers involved in crashes, according to category of vehicles and consequences of crash - Year 2002
Table 2.43 -	Involved drivers according to type of license and consequences of crash - Year 2002

3. Road accidents in chief municipalities with more than 250.000 inhabitants

Table 3.1 -	Road accidents, fatalities and injured persons – Year 2002
Table 3.2 -	Road accidents according to type – Year 2002
Table 3.3 -	Road accidents according to consequences, per month – Year 2002
Table 3.4 -	Vehicles involved according to category of vehicle and type of crash – Year 2002

- Table 3.5 - Drivers, passengers and pedestrians according to sex and consequences of crash – Year 2002
- Table 3.6 - Injured drivers per age, sex and consequences of crash – Year 2002
- Table 3.7 - Injured passengers per age, sex and consequences of crash – Year 2002
- Table 3.8 - Injured pedestrians per age, sex and consequences of crash – Year 2002

4. Retrospective data

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

5. International comparisons

- Table 5.1 - International data with regard to population, surface, extension of road network and number of vehicles – Year 2001
- Table 5.2 - Injured persons – Year 2001
- Table 5.3 - Road accidents according to type of road – Years 1980, 2000 and 2001
- Table 5.4 - Death according to type of road – Years 1980, 2000 and 2001
- Table 5.5 - Death according to category of road user – Years 1980, 2000 and 2001
- Table 5.6 - Death according to age – Years 1980, 2000 and 2001

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 of vehicle, province and region – Year 2002
- Table 6.3 - “Brand-new vehicles” registered with the PRA, per category of vehicle, chief municipality and region – Year 2002
- Table 6.4 - Size of vehicle fleet according to the results of the Public Vehicle Registration Office (PRA) per category of vehicle, province and region – Year 2002
- Table 6.5 - Size of vehicle fleet according to the results of the Public Vehicle Registration Office (PRA) per category of vehicle, chief municipality and region – Year 2002
- Table 6.6 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per age – Year 2002
- Table 6.7 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per hour of the day – Year 2002
- Table 6.8 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per type of road – Year 2002
- Table 6.9 - Sanctions inflicted by the Traffic Police for traffic offences per category of vehicle – Year 2002



INCIDENTI STRADALI

DATA E LOCALITÀ DELL'INCIDENTE (indicare codici Istat) ANNO <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> MESE <input style="width: 40px;"/> <input style="width: 20px;"/> PROVINCIA <input style="width: 100px;"/> <input style="width: 20px;"/> COMUNE <input style="width: 100px;"/> <input style="width: 20px;"/> GIORNO <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> ORA (arrotondare all'ora) <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	ORGANO DI RILEVAZIONE 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 style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	ORGANO COORDINATORE 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"/>
---	---	---

1. Localizzazione dell'incidente (denominazione della strada, numero, event. N° civico) NELL'ABITATO 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 style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> FUORI ABITATO Comunale extraurbana 4 <input type="checkbox"/> Provinciale 5 <input type="checkbox"/> Statale 6 <input type="checkbox"/> SS N° <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> Autostrada 7 <input type="checkbox"/> N° <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> Altra strada 8 <input type="checkbox"/> Progressiva chilometrica Km. (arrotondare al chilometro) <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	TRONCO DI STRADA STATALE O AUTOSTRADA 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

TIPO DI STRADA	PAVIMENTAZIONE	INTERSEZIONE	NON INTERSEZIONE	FONDO STRADALE	SEGNALETICA	CONDIZIONI METEOROLOGICHE
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"/>	Strada pavimentata 1 <input type="checkbox"/> Strada pavimentata dissestata 2 <input type="checkbox"/> Strada non pavimentata 3 <input type="checkbox"/>	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"/>	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"/>	Asciutto 1 <input type="checkbox"/> Bagnato 2 <input type="checkbox"/> Sdruciolevole 3 <input type="checkbox"/> Ghiacciato 4 <input type="checkbox"/> Innevato 5 <input type="checkbox"/>	Assente 1 <input type="checkbox"/> Verticale 2 <input type="checkbox"/> Orizzontale 3 <input type="checkbox"/> Verticale e orizzontale 4 <input type="checkbox"/>	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

A) TRA VEICOLI IN MARCIA 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) TRA VEICOLO E PEDONI Investimento di pedoni 5 <input type="checkbox"/> C) VEICOLO IN MARCIA CHE URTA VEICOLO FERMO O ALTRO 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"/> D) VEICOLO IN MARCIA SENZA URTO Fuoriuscita (sbandamento, ...) 10 <input type="checkbox"/> Infortunio per frenata improvvisa 11 <input type="checkbox"/> Infortunio per caduta da veicolo 12 <input type="checkbox"/>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: left;">Veicolo:</th> <th style="text-align: center;">A</th> <th style="text-align: center;">B</th> <th style="text-align: center;">C</th> </tr> <tr><td>Autovettura privata</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>Autovettura privata con rimorchio</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>Autovettura pubblica</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>Autovettura di soccorso o di polizia</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>Autobus o filobus in servizio urbano</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>Autobus di linea o non di linea in extraurbana</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>Autocarro</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>Autotreno con rimorchio</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>Autoarticolato</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>Veicoli speciali</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>Trattore stradale o motrice</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>Macchina agricola</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>Velocipede</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>Ciclomotore</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>Motociclo a solo</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>Motociclo con passeggero</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>Motocarro o motofurgone</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>Veicolo a trazione animale o a braccia</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>Veicolo ignoto perchè datosi alla fuga</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> </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"/>																																																																																		
5. Circostanze presunte dell'incidente																																																																																					
Per inconvenienti di circolazione	Per difetti o avarie del veicolo	Per stato psico-fisico del conducente																																																																																			
Veicolo A <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veicolo B, Pedone od ostacolo <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	<input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>																																																																																			
Indicare il codice Istat corrispondente alla circostanza presunta di incidente																																																																																					
6. Veicoli coinvolti																																																																																					

Targa se veicolo nazionale	Sigla se veicolo estero	ANNO DI PRIMA IMMATRICOLAZIONE (ultime due cifre)	ANNO DI ULTIMA REVISIONE (ultime due cifre)	CHILOMETRI PERCORSI (in migliaia)
Veic. A <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	<input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. A <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. A <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. A <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>
Veic. B <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	<input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. B <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. B <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. B <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>
Veic. C <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	<input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. C <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. C <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>	Veic. C <input style="width: 20px;"/> <input style="width: 20px;"/>

7. Conseguenze dell'incidente alle persone

		CONDUCENTI COINVOLTI			PASSEGGERI INFORTUNATI			
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 Sesso 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Tipo A 1 <input type="checkbox"/>	Conducente professionale 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		Sedile anteriore		Sedile anteriore	M F 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
	Incolume 1 <input type="checkbox"/>	Tipo B 2 <input type="checkbox"/>	Obbligatori (casco o cintura) 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		Sedile posteriore		Sedile posteriore	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
	Ferito 2 <input type="checkbox"/>	Tipo C 3 <input type="checkbox"/>	Indossava il casco:		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
Morto entro 24 ore 3 <input type="checkbox"/>	Tipo D 4 <input type="checkbox"/>	Conducente 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
entro 30 giorni 4 <input type="checkbox"/>	Tipo E 5 <input type="checkbox"/>	Passaggero 3 <input type="checkbox"/> si 4 <input type="checkbox"/> no		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
	ABC speciale 6 <input type="checkbox"/>	Aveva la cintura allacciata:		ALTRI PASSEGGERI INFORTUNATI NEL VEICOLO A				
	Non necess. 7 <input type="checkbox"/>	Conducente 5 <input type="checkbox"/> si 6 <input type="checkbox"/> no		Morti		Maschi	Femmine	
	Foglio rosa 8 <input type="checkbox"/>	Passaggero anteriore 7 <input type="checkbox"/> si 8 <input type="checkbox"/> no		Feriti		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Sprovvisto 9 <input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 Sesso 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Tipo A 1 <input type="checkbox"/>	Conducente professionale 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		Sedile anteriore		Sedile anteriore	M F 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
	Incolume 1 <input type="checkbox"/>	Tipo B 2 <input type="checkbox"/>	Obbligatori (casco o cintura) 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		Sedile posteriore		Sedile posteriore	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
	Ferito 2 <input type="checkbox"/>	Tipo C 3 <input type="checkbox"/>	Indossava il casco:		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
Morto entro 24 ore 3 <input type="checkbox"/>	Tipo D 4 <input type="checkbox"/>	Conducente 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
entro 30 giorni 4 <input type="checkbox"/>	Tipo E 5 <input type="checkbox"/>	Passaggero 3 <input type="checkbox"/> si 4 <input type="checkbox"/> no		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
	ABC speciale 6 <input type="checkbox"/>	Aveva la cintura allacciata:		ALTRI PASSEGGERI INFORTUNATI NEL VEICOLO B				
	Non necess. 7 <input type="checkbox"/>	Conducente 5 <input type="checkbox"/> si 6 <input type="checkbox"/> no		Morti		Maschi	Femmine	
	Foglio rosa 8 <input type="checkbox"/>	Passaggero anteriore 7 <input type="checkbox"/> si 8 <input type="checkbox"/> no		Feriti		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Sprovvisto 9 <input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
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 Sesso 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	Tipo A 1 <input type="checkbox"/>	Conducente professionale 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		Sedile anteriore		Sedile anteriore	M F 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
	Incolume 1 <input type="checkbox"/>	Tipo B 2 <input type="checkbox"/>	Obbligatori (casco o cintura) 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		Sedile posteriore		Sedile posteriore	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
	Ferito 2 <input type="checkbox"/>	Tipo C 3 <input type="checkbox"/>	Indossava il casco:		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>
Morto entro 24 ore 3 <input type="checkbox"/>	Tipo D 4 <input type="checkbox"/>	Conducente 1 <input type="checkbox"/> si 2 <input type="checkbox"/> no		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
entro 30 giorni 4 <input type="checkbox"/>	Tipo E 5 <input type="checkbox"/>	Passaggero 3 <input type="checkbox"/> si 4 <input type="checkbox"/> no		1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	
	ABC speciale 6 <input type="checkbox"/>	Aveva la cintura allacciata:		ALTRI PASSEGGERI INFORTUNATI NEL VEICOLO C				
	Non necess. 7 <input type="checkbox"/>	Conducente 5 <input type="checkbox"/> si 6 <input type="checkbox"/> no		Morti		Maschi	Femmine	
	Foglio rosa 8 <input type="checkbox"/>	Passaggero anteriore 7 <input type="checkbox"/> si 8 <input type="checkbox"/> no		Feriti		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Sprovvisto 9 <input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
PEDONI COINVOLTI		Morti	Età	Feriti	Età	NUMERO DI AUTOVEICOLI COINVOLTI OLTRE AI VEICOLI A, B, C <input type="text"/>		
Maschi	Femmine			Maschi	Femmine	PERSONE COINVOLTE SU ALTRI AUTOVEICOLI OLTRE AI VEICOLI A-B-C		
1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<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"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Morti <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	Feriti <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/>	<input type="text"/>			
RIEPILOGO INFORTUNATI								
Morti entro le 24 ore <input type="text"/>								
Morti dal 2° al 30° giorno <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"/>	Contro paracarro 2 <input type="checkbox"/>	Contro ostacolo fisso 7 <input type="checkbox"/>	Nessuno 1 <input type="checkbox"/>		
	Senso opposto 2 <input type="checkbox"/>	Contro albero 3 <input type="checkbox"/>	Contro palo 4 <input type="checkbox"/>	In scarpata o burrone 8 <input type="checkbox"/>	Danneggiato ma può ripartire 2 <input type="checkbox"/>		
	NELLA CARREGGIATA OPPOSTA 3 <input type="checkbox"/>	Contro muro parapetto 5 <input type="checkbox"/>	Contro guardrail 6 <input type="checkbox"/>	In acqua 9 <input type="checkbox"/>	Non può ripartire: ribaltato 3 <input type="checkbox"/>		
			altro 0 <input type="checkbox"/>	incendiato 4 <input type="checkbox"/>			
				imprecisato 5 <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"/>	Contro paracarro 2 <input type="checkbox"/>	Contro ostacolo fisso 7 <input type="checkbox"/>	Nessuno 1 <input type="checkbox"/>		
	Senso opposto 2 <input type="checkbox"/>	Contro albero 3 <input type="checkbox"/>	Contro palo 4 <input type="checkbox"/>	In scarpata o burrone 8 <input type="checkbox"/>	Danneggiato ma può ripartire 2 <input type="checkbox"/>		
	NELLA CARREGGIATA OPPOSTA 3 <input type="checkbox"/>	Contro muro parapetto 5 <input type="checkbox"/>	Contro guardrail 6 <input type="checkbox"/>	In acqua 9 <input type="checkbox"/>	Non può ripartire: ribaltato 3 <input type="checkbox"/>		
			altro 0 <input type="checkbox"/>	incendiato 4 <input type="checkbox"/>			
				imprecisato 5 <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"/>	Contro paracarro 2 <input type="checkbox"/>	Contro ostacolo fisso 7 <input type="checkbox"/>	Nessuno 1 <input type="checkbox"/>		
	Senso opposto 2 <input type="checkbox"/>	Contro albero 3 <input type="checkbox"/>	Contro palo 4 <input type="checkbox"/>	In scarpata o burrone 8 <input type="checkbox"/>	Danneggiato ma può ripartire 2 <input type="checkbox"/>		
	NELLA CARREGGIATA OPPOSTA 3 <input type="checkbox"/>	Contro muro parapetto 5 <input type="checkbox"/>	Contro guardrail 6 <input type="checkbox"/>	In acqua 9 <input type="checkbox"/>	Non può ripartire: ribaltato 3 <input type="checkbox"/>		
			altro 0 <input type="checkbox"/>	incendiato 4 <input type="checkbox"/>			
				imprecisato 5 <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 Caselecchio-San Lazzaro di Savena)	T01
Raccordo Bereguardo-Pavia	R02	» Bologna (tratto Borgo Panigale-Autostrade)	T02
» Bettolle-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

ROAD ACCIDENT DATE AND LOCATION 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)	ROAD ACCIDENT REPORT MADE BY: 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"/>	COORDINATING ORGAN 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"/>
--	--	---

1. Localization of the accident (name of the street, street number) BUILT-UP AREAS 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"/> _____ OUTSIDE BUILT-UP AREAS 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"/>	NATIONAL ROAD OR MOTORWAY SECTION (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"/>
---	--

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

3. Road accident type A) BETWEEN MOVING VEHICLES 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) BETWEEN A MOVING VEHICLE AND PEDESTRIANS Running down pedestrians 5 <input type="checkbox"/> C) BETWEEN A MOVING VEHICLE AND A STATIONARY ONE OR OTHER 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"/> D) MOVING VEHICLE WITHOUT COLLISION Running off road (skidding) 10 <input type="checkbox"/> Injury following a sudden braking 11 <input type="checkbox"/> Injury resulting from falling off of the vehicle 12 <input type="checkbox"/>	4. Type of vehicles involved <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"/>																																																																																		

5. Accident circumstances (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"/>	CYLINDER CAPACITY (cubic centimeters) 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"/> TOTAL WEIGHT (FULL LOADED VEHICLE) – QUINTALS (GOODS FREIGHTING VEHICLES ONLY) 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"/>								

6. Vehicles involved				
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="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F		Driving License Type:	Year of issue of driving license (last two figures)		Dead	Injured	Age	Sex							
	Sex	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	A 1 <input type="checkbox"/>	Professional driver 1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat	M	F					
	Uninjured	1 <input type="checkbox"/>		B 2 <input type="checkbox"/>	Compulsory (seat belts, crash helmet) 1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Back seat	Back seat	Front seat						
	Injured	2 <input type="checkbox"/>		C 3 <input type="checkbox"/>	Helmet worn by:		1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>				
Dead (within 24 hours)	3 <input type="checkbox"/>		D 4 <input type="checkbox"/>	Driver	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>					
Dead (within 30 days)	4 <input type="checkbox"/>		E 5 <input type="checkbox"/>	Passenger	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>					
				ABC special	Seat belt worn by:		Other passengers injured in vehicle A										
				Not required	Driver	5 <input type="checkbox"/>	Dead		Male		Female						
				Provisional permit	Front seat passenger	7 <input type="checkbox"/>	Injured										
				Without license		8 <input type="checkbox"/>											
						9 <input type="checkbox"/>											
VEHICLE B	Age of driver	<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F		Driving License Type:	Year of issue of driving license (last two figures)		Dead	Injured	Age	Sex							
	Sex	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	A 1 <input type="checkbox"/>	Professional driver 1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat	M	F					
	Uninjured	1 <input type="checkbox"/>		B 2 <input type="checkbox"/>	Compulsory (seat belts, crash helmet) 1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Back seat	Back seat	Front seat						
	Injured	2 <input type="checkbox"/>		C 3 <input type="checkbox"/>	Helmet worn by:		1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>				
Dead (within 24 hours)	3 <input type="checkbox"/>		D 4 <input type="checkbox"/>	Driver	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>					
Dead (within 30 days)	4 <input type="checkbox"/>		E 5 <input type="checkbox"/>	Passenger	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>					
				ABC special	Seat belt worn by:		Other passengers injured in vehicle B										
				Not required	Driver	5 <input type="checkbox"/>	Dead		Male		Female						
				Provisional permit	Front seat passenger	7 <input type="checkbox"/>	Injured										
				Without license		8 <input type="checkbox"/>											
						9 <input type="checkbox"/>											
VEHICLE C	Age of driver	<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> F		Driving License Type:	Year of issue of driving license (last two figures)		Dead	Injured	Age	Sex							
	Sex	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	A 1 <input type="checkbox"/>	Professional driver 1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Front seat	Front seat	Front seat						
	Uninjured	1 <input type="checkbox"/>		B 2 <input type="checkbox"/>	Compulsory (seat belts, crash helmet) 1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	Back seat	Back seat	Front seat						
	Injured	2 <input type="checkbox"/>		C 3 <input type="checkbox"/>	Helmet worn by:		1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>				
Dead (within 24 hours)	3 <input type="checkbox"/>		D 4 <input type="checkbox"/>	Driver	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>					
Dead (within 30 days)	4 <input type="checkbox"/>		E 5 <input type="checkbox"/>	Passenger	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>					
				ABC special	Seat belt worn by:		Other passengers injured in vehicle A/B/C										
				Not required	Driver	5 <input type="checkbox"/>	Dead		Male		Female						
				Provisional permit	Front seat passenger	7 <input type="checkbox"/>	Injured										
				Without license		8 <input type="checkbox"/>											
						9 <input type="checkbox"/>											
PEDESTRIANS INVOLVED						NUMBER OF VEHICLES INVOLVED IN ADDITION TO VEHICLES A,B,C						SUMMARIZATION OF INJURED PERSONS					
M						M						Dead within 24 hours					
F						F						Dead within the 30 th day					
Age						Age						Injured					
1						1											
2						2											
3						3											
4						4											
5						5											
6						6											
7						7											
8						8											
9						9											

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"/>	On the kerb or footpath etc						7 <input type="checkbox"/>			1 <input type="checkbox"/>		
	Opposite direction	2 <input type="checkbox"/>	Against a roadside						8 <input type="checkbox"/>			2 <input type="checkbox"/>		
	ON THE OPPOSITE CARRIAGEWAY	3 <input type="checkbox"/>	Against a tree						9 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/>		
		Against a pole						0 <input type="checkbox"/>			4 <input type="checkbox"/>			
		Against a wall-parapet									5 <input type="checkbox"/>			
		Against a guard-rail									6 <input type="checkbox"/>			
VEHICLE B	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"/>	On the kerb or footpath etc						7 <input type="checkbox"/>			1 <input type="checkbox"/>		
	Opposite direction	2 <input type="checkbox"/>	Against a roadside						8 <input type="checkbox"/>			2 <input type="checkbox"/>		
	ON THE OPPOSITE CARRIAGEWAY	3 <input type="checkbox"/>	Against a tree						9 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/>		
		Against a pole						0 <input type="checkbox"/>			4 <input type="checkbox"/>			
		Against a wall-parapet									5 <input type="checkbox"/>			
		Against a guard-rail									6 <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"/>	On the kerb or footpath etc						7 <input type="checkbox"/>			1 <input type="checkbox"/>		
	Opposite direction	2 <input type="checkbox"/>	Against a roadside						8 <input type="checkbox"/>			2 <input type="checkbox"/>		
	ON THE OPPOSITE CARRIAGEWAY	3 <input type="checkbox"/>	Against a tree						9 <input type="checkbox"/>			3 <input type="checkbox"/>		
		Against a pole						0 <input type="checkbox"/>			4 <input type="checkbox"/>			
		Against a wall-parapet									5 <input type="checkbox"/>			
		Against a guard-rail									6 <input type="checkbox"/>			


Place of hospitalization _____


Names of the dead _____

Serie *Informazioni* - Volumi pubblicati

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 i minorenni in materia civile. Anno 2001* 
18. *Statistica degli incidenti stradali. Anno 2001* 
19. *Gli stranieri e il carcere: aspetti della detenzione*
20. *I bilanci consuntivi degli enti previdenziali. Anno 2001* 
21. *Gli assicurati alle gestioni pensionistiche invalidità, vecchiaia e superstiti. Anno 2001*
22. *Famiglie, abitazioni e sicurezza dei cittadini. Dicembre 2001-Marzo 2002* 
23. *Valore aggiunto ai prezzi di base dell'agricoltura per regione. Anni 1997-2002* 
24. *Cultura, socialità e tempo libero. Dicembre 2001-Marzo 2002* 
25. *Statistiche delle opere pubbliche. Anni 1999-2000* 
26. *Alcuni indicatori del mercato del lavoro dal Panel europeo sulle famiglie*
27. *Statistiche sulla pesca e zootecnia. Anno 2001*
28. *Coltivazioni agricole, foreste e caccia. Anno 2000* 
29. *Statistica degli incidenti stradali. Anno 2002* 

 dati forniti su floppy disk

 dati forniti su cd-rom



Produzione editoriale
&
Altri servizi

La produzione editoriale

LE PUBBLICAZIONI A CARATTERE GENERALE

Annuario statistico italiano 2002
pp. 768+1 cd-rom; € 43,50
ISBN 88-458-0716-9

Atti della quinta conferenza nazionale di statistica
Innovazione tecnologica e informazione statistica - Roma 2000
pp. 84; € 6,50
ISBN 88-458-0731-2

Bollettino mensile di statistica
pp. 208 circa; € 11,00
ISSN 0021-3136

Italian Statistical Abstract 2000
pp. 240; € 10,00
ISBN 88-458-0633-2

Rapporto annuale
La situazione del Paese nel 2002
pp. XXXII-420; € 23,00
ISBN 88-458-1057-7
ISSN 1594-3135

Rapporto statistico sulla regione Emilia-Romagna
Monografie regionali, n. 1, edizione 2002
pp. 272; € 20,00
ISBN 88-458-0644-8

LE NOVITÀ EDITORIALI A CARATTERE TEMATICO

▶ AMBIENTE E TERRITORIO

Conference on Agricultural and Environmental Statistical Applications in Rome (*)
Rome, 4-8 June 2001
Essays, n. 12/2002
pp. 942+1 cd-rom; € 55,00
ISBN 88-458-0835-1

▶ POPOLAZIONE

Popolazione e movimento anagrafico dei comuni
anno 2001
Annuari, n. 14, edizione 2002
pp. 204+1 disk; € 20,50
ISBN 88-458-0727-4

Popolazione per sesso, età e stato civile nelle province e nei grandi comuni
anno 2001
Informazioni, n. 36, edizione 2002
pp. 144+1 disk; € 14,00
ISBN 88-458-0712-6

Tavole di mortalità della popolazione italiana per provincia e regione di residenza
anno 1998
Informazioni, n. 19, edizione 2002
pp. 296; € 20,20
ISBN 88-458-0683-9

▶ SANITÀ E PREVIDENZA

Gli assicurati alle gestioni pensionistiche invalidità, vecchiaia e superstiti (*)
anno 2000
Informazioni, n. 21, edizione 2002
pp. 52; € 6,50
ISBN 88-458-0685-5

L'assistenza residenziale in Italia: regioni a confronto
anno 1999
Informazioni, n. 4, edizione 2003
pp. 56+1 disk; € 12,50
ISBN 88-458-0743-6

Dimissioni dagli istituti di cura in Italia
anno 1999
Informazioni, n. 41, edizione 2002
pp. 124+1 disk; € 14,00
ISBN 88-458-0720-7

Statistica degli incidenti stradali (*)
anno 2001
Informazioni, n. 18, edizione 2003
pp. 96+1 disk; € 12,50
ISBN 88-458-1056-9

Struttura e attività degli istituti di cura
anno 1999
Informazioni, n. 45, edizione 2002
pp. 164+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-0726-6

▶ CULTURA

Le attività del tempo libero (*)
anno 2000
Informazioni, n. 3, edizione 2003
pp. 200+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-0741-X

Diplomati e mercato del lavoro (*)
Percorsi di studio e di lavoro dei diplomati - Indagine 2001
Informazioni, n. 44, edizione 2002
pp. 232+1 disk; € 22,50
ISBN 88-458-0725-8

Lecture e linguaggio (*)
anno 2000
Informazioni, n. 8, edizione 2003
pp. 224+1 disk; € 25,00
ISBN 88-458-0749-5

La produzione libraria nel 2000
Dati definitivi
Informazioni, n. 27, edizione 2002
pp. 40; € 4,50
ISBN 88-458-0698-7

Statistiche culturali
anni 1999-2000
Annuari, n. 41, edizione 2002
pp. 208; € 20,00
ISBN 88-458-0732-0

Statistiche delle scuole secondarie superiori
anno scolastico 1998-99
Annuari, n. 10, edizione 2002
pp. 120+2 disk; € 18,00
ISBN 88-458-0700-2

Le pubblicazioni con (*) sono riportate in più settori editoriali

FAMIGLIA E SOCIETÀ

Le attività del tempo libero (*)
anno 2000
Informazioni, n. 3, edizione 2003
pp. 200+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-0741-X

I cittadini e le tecnologie della comunicazione
anno 2000
Informazioni, n. 37, edizione 2002
pp. 188+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-0714-2

I consumi delle famiglie
anno 2001
Annuari, n. 8, edizione 2002
pp. 172+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-0734-7

Il giudizio dei cittadini sulla scuola
anni 1999-2000
Informazioni, n. 39, edizione 2002
pp. 108+1 disk; € 14,00
ISBN 88-458-0717-7

Lecture e linguaggio (*)
anno 2000
Informazioni, n. 8, edizione 2003
pp. 224+1 disk; € 25,00
ISBN 88-458-0749-5

Panel Europeo sulle famiglie
Metodi e norme, n. 15, edizione 2002
pp. 116; € 10,50
ISBN 88-458-0713-4

I servizi pubblici e di pubblica utilità: utilizzo e soddisfazione
anno 2001
Informazioni, n. 5, edizione 2003
pp. 144+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-0744-4

La situazione finanziaria delle famiglie e degli individui in Italia e in Europa
Panel europeo sulle famiglie
anni 1994-1997
Informazioni, n. 29, edizione 2002
pp. 216+1 disk; € 22,50
ISBN 88-458-0704-5

La stima ufficiale della povertà in Italia
1997-2000
Argomenti, n. 24, edizione 2002
pp. 112; € 10,50
ISBN 88-458-0695-2

I viaggi in Italia e all'estero nel 2001 (*)
Informazioni, n. 38, edizione 2002
pp. 92+1 disk; € 10,50
ISBN 88-458-0715-0

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Gli assicurati alle gestioni pensionistiche invalidità, vecchiaia e superstiti (*)
anno 2000
Informazioni, n. 21, edizione 2002
pp. 52; € 6,50
ISBN 88-458-0685-5

I bilanci consuntivi delle amministrazioni provinciali
anno 2000
Informazioni, n. 31, edizione 2002
pp. 44+1 disk; € 7,50
ISBN 88-458-0706-1

I bilanci consuntivi delle comunità montane
anno 2000
Informazioni, n. 47, edizione 2002
pp. 40+1 disk; € 7,50
ISBN 88-458-0733-9

I bilanci consuntivi delle regioni e delle province autonome
anno 2000
Informazioni, n. 33, edizione 2002
pp. 32+1 disk; € 7,50
ISBN 88-458-0709-6

Statistiche sulla ricerca scientifica (*)
Consuntivo 1998-1999
Previsioni 2000-2001
Informazioni, n. 2, edizione 2003
pp. 116; € 10,50
ISBN 88-458-0740-1

GIUSTIZIA

Statistica degli incidenti stradali (*)
anno 2001
Informazioni, n. 18, edizione 2003
pp. 96+1 disk; € 12,50
ISBN 88-458-1056-9

Statistiche giudiziarie civili
anno 2000
Annuari, n. 9, edizione 2002
pp. 264; € 20,00
ISBN 88-458-0696-0

CONTI NAZIONALI

Valore aggiunto ai prezzi di base dell'agricoltura per regione
anni 1996-2001
Informazioni, n. 40, edizione 2002
pp. 156+1 disk; € 15,50
ISBN 88-458-0719-3

LAVORO

Diplomati e mercato del lavoro (*)
Percorsi di studio e di lavoro dei diplomati - Indagine 2001
Informazioni, n. 44, edizione 2002
pp. 232+1 disk; € 22,50
ISBN 88-458-0725-8

Lavoro e retribuzioni
anno 2000
Annuari, n. 6, edizione 2002
pp. 256; € 20,00
ISBN 88-458-0692-8

PREZZI

Il valore della lira
dal 1861 al 2001
Informazioni, n. 34, edizione 2002
pp. 164; € 12,50
ISBN 88-458-0710-X

AGRICOLTURA

Coltivazioni agricole, foreste e caccia
anno 1999
Informazioni, n. 35, edizione 2002
pp. 260+2 disk; € 22,50
ISBN 88-458-0711-8

Conference on Agricultural and Environmental Statistical Applications in Rome (*)
Essays, n. 12/2002
pp. 942+1 cd-rom; € 55,00
ISBN 88-458-0835-1

Statistiche dell'agricoltura
anno 1999
Annuari, n. 47, edizione 2002
pp. 352; € 24,00
ISBN 88-458-0708-8

INDUSTRIA

La produzione dell'industria dei prodotti chimici e delle fibre sintetiche e artificiali
Statistica per trimestri - Anno 2000
Informazioni, n. 42, edizione 2002
pp. 56+1 disk; € 10,50
ISBN 88-458-0722-3

La produzione dell'industria tessile e dell'abbigliamento
Statistica per trimestri - Anno 2000
Informazioni, n. 43, edizione 2002
pp. 56+1 disk; € 10,50
ISBN 88-458-0724-X



Statistica annuale della produzione industriale - anno 2000
Informazioni, n. 1, edizione 2003
pp. 52+1 disk; € 12,50
ISBN 88-458-0739-8

Statistiche sulla ricerca scientifica (*)
Consuntivo 1998-1999
Previsioni 2000-2001
Informazioni, n. 2, edizione 2003
pp. 116; € 10,50
ISBN 88-458-0740-1

SERVIZI

Gli indici delle vendite al dettaglio nel 2001

Numeri indici a prezzi correnti con base 1995=100
Informazioni, n. 48, edizione 2002
pp. 140+1 disk; € 14,00
ISBN 88-458-0736-3

Statistica degli incidenti stradali (*)
anno 2001
Informazioni, n. 18, edizione 2003
pp. 96+1 disk; € 12,50
ISBN 88-458-1056-9

Statistiche dei trasporti
anno 2000
Annuari, n. 2, edizione 2002
pp. 236; € 20,00
ISBN 88-458-0703-7

Statistiche del turismo
anno 2001
Informazioni, n. 46, edizione 2002
pp. 108+1 cd-rom; € 34,50
ISBN 88-458-0728-2

Statistiche sulla ricerca scientifica (*)
Consuntivo 1998-1999
Previsioni 2000-2001
Informazioni, n. 2, edizione 2003
pp. 116; € 10,50
ISBN 88-458-0740-1

Trasporto merci su strada
anno 2000
Informazioni, n. 32, edizione 2002
pp. 60+1 disk; € 10,50
ISBN 88-458-0707-X

I viaggi in Italia e all'estero nel 2001 (*)
Informazioni, n. 38, edizione 2002
pp. 92+1 disk; € 10,50
ISBN 88-458-0715-0

COMMERCIO ESTERO

Le esportazioni dai sistemi locali del lavoro

Dimensione locale e competitività dell'Italia sui mercati internazionali
Argomenti, n. 22, edizione 2002
pp. 224; € 20,00
ISBN 88-458-0729-0

PRODOTTI CENSUARI

5° Censimento generale dell'agricoltura - 22 ottobre 2000
Per i fascicoli strutturali del Censimento dell'agricoltura sono previsti i seguenti pacchetti:

PACCHETTO A

1 fascicolo nazionale;
20 fascicoli regionali;
102 fascicoli provinciali;
Totale volumi pacchetto: 123 € 2.450,00

PACCHETTO B

1 fascicolo nazionale;
20 fascicoli regionali;
Totale volumi pacchetto: 21 € 420,00

PACCHETTO REGIONALE

1 fascicolo nazionale;
1 fascicolo regionale;
tutti i fascicoli provinciali della regione richiesta.
Il prezzo ed il totale dei volumi è subordinato al numero dei prodotti previsti per la regione richiesta.

14° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni - 21 ottobre 2001

Primi risultati
pp. 312+1 cd-rom; € 42,00
ISBN 88-458-0689-8

Altri prodotti e servizi

ABBONAMENTI 2003

L'abbonamento consente di disporre di tutte le informazioni relative al settore tematico prescelto, diffuse attraverso le pubblicazioni editte nel 2003, accompagnate, ove previsto, da supporto informatico (floppy disk, cd-rom). Gli abbonati riceveranno per posta i prodotti che saranno via via pubblicati nell/i settore/i prescelto/i, editi nell'anno di sottoscrizione dell'abbonamento, ed appartenenti alle seguenti collane: *Annuari*, *Argomenti*, *Informazioni*, *Metodi e norme*, *Monografie regionali ed Annali di statistica*. Oltre all'abbonamento ai singoli settori editoriali è prevista la modalità di abbonamento "*Tutti i settori*" che comprende tutta la produzione editoriale dell'Istituto edita nel 2003, ad esclusione dei prodotti riguardanti il commercio estero ed i censimenti. L'abbonamento all'area *Generale*, infine, comprende 11 numeri del *Bollettino mensile di statistica*, l'*Annuario statistico italiano* e il *Rapporto annuale*.

Per sottoscrivere gli abbonamenti, si può utilizzare il modulo riportato nella pagina seguente.

WWW.ISTAT.IT

Nel sito Internet è possibile informarsi sulla produzione editoriale più recente, richiedere prodotti e servizi offerti dall'Istat, leggere e prelevare i comunicati stampa, accedere alle Banche Dati, collegarsi con altri siti nazionali ed internazionali. I dati che erano disponibili con il servizio BBS sono ora consultabili gratuitamente nel nuovo sito.

Ulteriori informazioni possono essere richieste a:

ISTAT - Direzione Centrale per la diffusione della cultura e dell'informazione statistica - PED/D
Via Cesare Balbo, 16 - 00184 ROMA
Tel. 0646733266/68 - Fax 0646733477
e-mail: marketing@istat.it

Le librerie depositarie

Le principali pubblicazioni sono disponibili presso le librerie depositarie. Per le altre è possibile effettuare la prenotazione.

PIEMONTE-VALLE D'AOSTA

TORINO - Libreria degli Uffici
Corso Vinzaglio, 11 - Tel. 011/531207
TORINO - Ebsco International Inc.
Casella Postale 2234 - Tel. 011/2876806
TORINO - Levrotto e Bella
Corso Vittorio Emanuele II, 26
Tel. 011/832535
BIELLA - Libreria Rubik S.n.c.
Via Palazzo di Giustizia, 17
Tel. 015/21409
CUNEO - Libreria L'ippogrifo S.a.s.
P. Europa, 3 - Tel. 0171/67331
NOVARA - Libreria Pirola
Via A. Costa, 32 - Tel. 0321/626764
VERCELLI - Libreria Gnoato Luigi
Via Balbo, 17/a - Tel. 0161/253602
AOSTA - Cartolibreria Dunoyer
Via Trottechien, 35/b - Tel. 0165/236765

LOMBARDIA

MILANO - Libreria concessionaria istituto poligrafico zecca dello stato S.r.l.
P.zza Duomo, 21 - Tel. 02/865236
MILANO - Libreria Sole 24 ore S.p.A.
Via Cavallotti, 16 - Tel. 02/76021347
MILANO - Libreria Hoepli
Via Hoepli, 5 - Tel. 02/865446
MILANO - Libreria Egea
Via Bocconi, 8 - Tel. 02/58362029
MILANO - Internet Bookshop Italia S.r.l.
Via Privata Bergonzoli, 1/5
Tel. 02/28315990
BERGAMO - Libreria Enzo Rossi S.n.c.
Via C. Paglia, 17 - Tel. 035 247507
BRESCIA - Libreria Apollonio
Piazza Paolo VI, 15 - Tel. 030/48096
COMO - Cartolibreria Centrale Como
V.le Innocenzo XI 14/a - Tel. 031/3305311
MANTOVA - Libreria Adamo di Pellegrini
Corso Umberto I, 32 - Tel. 0376/320333
MONZA - Libreria Dell' Arengario
Via Mapelli, 4 - Tel. 039/322837
PAVIA - Clu
Via S. Fermo, 3/a - Tel. 0382/354732
SONDRIO - Libreria Valli
Via Mazzini, 44 - Tel. 0342/214385
VARESE - Pirola
Via Albuzzi, 8 - Tel. 0332/231386

VENETO

VENEZIA - Libreria Ca' Foscarina
Via Dorsoduro, 3246 - Tel. 041/5221323
PADOVA - Euganea Editoriale Com.ni S.r.l.
Via Roma, 82 - Tel. 049/657493
PADOVA - Gregoriana Libreria Editrice
Via Roma, 31 - Tel. 049/8758455
PADOVA - Libreria Progetto S.n.c.
Via Portello 5/7 - Tel. 049/665585
ROVIGO - Libreria Pavanello
P.zza Vittorio Emanuele, 2
Tel. 0425/24056
TREVISO - Galleria del libraio S.a.s.
Corso del Popolo, 69 - Tel. 0422/543689
TREVISO - Libreria Canova
Via Calmaggione, 31 - Tel. 0422/546253
VERONA - Libreria Giuridica
Via Della Costa, 5 - Tel. 045/594250
VERONA - Libr. Giurid. Soc. Editoriale ARL
Via della Costa, 5 - Tel. 045/584250

FRIULI-VENEZIA GIULIA

UDINE - Coop. Libreria Universitaria
Via Gemona, 22 - Tel. 0432/295447
UDINE - Libreria R. Tarantola di G. Tavoche
Via Vittorio Veneto, 20 - Tel. 0432/502459
PORDENONE - Libreria Minerva
V.le delle Acque - Tel. 0434/520355
TRIESTE - Libreria Goliardica
Via F. Severo, 147 - Tel. 040/568668

LIGURIA

GENOVA - Libreria Giuridica
Galleria Enrico Martino, 9 - Tel. 010/565178
GENOVA - Libreria F.lli Bozzi
Via Cairoli - Rosso, 2 - Tel. 010/2461718
SANREMO - Punto Ufficio
V.le della Repubblica, 38/40
Tel. 0184/508892
SAVONA - Libreria G. B. Moneta
Via Venezia, 16/r - Tel. 019/823895

EMILIA-ROMAGNA

BOLOGNA - Libreria Novissima
Via Castiglione, 1/c - Tel. 051/232329
BOLOGNA - Libreria Bonomo di A. Zama
Via Zamboni, 26/A - Tel. 051/2968469
BOLOGNA - Le novità del diritto - Libreria Giuridica di Mauro Bortolini
Via delle Tovaglie, 35/A - Tel. 051/3399048
BOLOGNA - Libreria Giuridica Edinform
Via Ercole Nani, 2/A - Tel. 051/6415580
CESENA - Libreria Bettini S.a.s.
Via Vescovado, 5 - Tel. 0574/21634
FERRARA - Libreria Pasello C.
Via Canonica 16/18 - Tel. 0532/206431
FORLÌ - Libr. Univers. Giuridica Cappelli
Via Lazzaretto, 51 - Tel. 0543/34419
GRANAROLO DELL'EMILIA - L.S. di Lanfranco & Sciacca S.n.c.
Via Badini, 17 - Tel. 051/768165
PIACENZA - Libreria Internaz. Romagnosi
Via Romagnosi, 31 - Tel. 0523/338474
SANT'ARCANGELO DI ROMAGNA
Maggioli Editore S.p.A.
Via del Carpino, 8/10 - Tel. 0541/626727

TOSCANA

FIRENZE - Libreria Pirola-Etruria
Via Cavour, 46/r - Tel. 055/2396320
FIRENZE - Libreria Licosa
Via Duca di Calabria, 1/1 - Tel. 055/64831
FIRENZE - Libreria del Porcellino S.r.l.
Piazza del Mercato Nuovo, 6-7-8 R
Tel. 055/212535
AREZZO - Libreria Pellegrini
Via Cavour, 42 - Tel. 0575/22722
FIESOLE - Casalini Libri
Via Benedetto da Maiano, 3
Tel. 055/50181
LUCCA - Libreria Sestante
Via Garibaldi, 137/139 - Tel. 0583/496487
PRATO - Libreria Gori
Via Ricasoli, 26 - Tel. 0574/23354

MARCHE

MACERATA - Di Linea Ufficio
Via Roma, 60 - Tel. 0733/263931

LAZIO

ROMA - Libreria Internaz. E. Gremese
Via Cola di Rienzo, 136 - Tel. 06/3235367
ROMA - Libreria Gabi
Via Gabi, 30/A - Tel. 06/70452498
ROMA - La Sapienza S.a.s.
Viale Ippocrate, 158 - Tel. 06/4452786
CIVITAVECCHIA
Galleria del Libro di S. Torri
Via Traiana, 20 - Tel. 0766/23336
RIETI - Magiq 32 Omnium
Via delle Orchidee, 4 - Tel. 0746/271838

ABRUZZO

L'AQUILA - Libreria Colacchi S.n.c.
Via A. Bafle, 17-19 - Tel. 0862/25310
CHIETI - Libreria De Luca
Via Asinio Herio, 21 - Tel. 0871/330261
SULMONA - Ufficio In
Circonvallazione Occidentale, 10
Tel. 0864/52743

CAMPANIA

NAPOLI - Legislativa di Majolo
Via T. Caravita, 30 - Tel. 081/5521954
ARIANO IRPINO - Libr. La Cartocontabile
Via Cardito, 3 - Tel. 0825/824110
SALERNO - Libreria Professionale Lecce
Via Guercio, 287 - Tel. 089/796230

CALABRIA

REGGIO DI CALABRIA
Agenzia Editoriale Falzea S.a.s.
Viale Calabria, 60/68 - Tel. 0965/55042
REGGIO DI CALABRIA
Libreria Scientifica
Corso Garibaldi, 154 - Tel. 0965/332279
COSENZA - Agenzia edit.le Percacciuolo
Piazza Zumbini, 66 - Tel. 0984/33260
COSENZA - Libreria Domus Universitaria
Corso Italia, 74-84 - Tel. 0984/36910

SICILIA

CATANIA - Libreria La Cultura
Piazza Vittorio Emanuele, 8/9
Tel. 095/316367
CATANIA - Libreria Essegici S.a.s.
Via F. Riso, 56/60 - Tel. 095/430590
CATANIA - Libreria Cefat
P.zza Roma, 18/20 - Tel. 095/437480
MESSINA - Libreria Bonanzinga
Via dei Mille, 110 - Tel. 090/718551
MESSINA - Libreria C.I.O.F.A.L.O.
di N. Crapanzano
Piazza Municipio, 37 - Tel. 090/675311

SARDEGNA

CAGLIARI - La Nuova Libreria dei F.lli Cocco
Via Dante 21/a - Tel. 070/487214
CAGLIARI - Nuova F.lli Dessi di Mario S.r.l.
Via Dante, 100/b - Tel. 070/402645
NUORO - Novecento S.r.l.
Via Manzoni, 35 - Tel. 0784/37590
OLBIA - Libreria Giuridica
Via Galvani, pal. 34 - Tel. 0789/57075
ORISTANO - Libreria Mario Canu
Corso Umberto, 19 - Tel. 0783/78723
SASSARI - Mille Libri
Via dei Mille, 11/b - Tel. 079/200230

Abbonamenti 2003

Inviare questo modulo via **fax** al numero 0646733477 oppure **spedire in busta chiusa** a:
Istituto nazionale di statistica - DCDS - Commercializzazione e Marketing - Via Cesare Balbo, 16 - 00184 Roma
Per ulteriori informazioni telefonare ai numeri 0646733278/79/80

Desidero sottoscrivere i seguenti abbonamenti per l'anno 2003:

TIPOLOGIE DI ABBONAMENTO

PREZZI

	ITALIA EURO	ESTERO EURO
Generale (Bollettino mensile di statistica, Annuario statistico italiano)	[] 140,00	[] 150,00
Ambiente e territorio	[] 50,00	[] 55,00
Popolazione (escluso censimenti)	[] 125,00	[] 140,00
Sanità e previdenza	[] 125,00	[] 140,00
Cultura	[] 75,00	[] 85,00
Famiglia e società	[] 100,00	[] 110,00
Pubblica amministrazione	[] 100,00	[] 110,00
Giustizia	[] 50,00	[] 55,00
Conti nazionali	[] 100,00	[] 110,00
Lavoro	[] 125,00	[] 140,00
Prezzi	[] 75,00	[] 85,00
Agricoltura (escluso censimenti)	[] 75,00	[] 85,00
Industria (escluso censimenti)	[] 125,00	[] 140,00
Servizi	[] 170,00	[] 185,00
Tutti i settori (escluso commercio estero e censimenti)	[] 1.200,00	[] 1.400,00

Per un totale di _____

Eventuale sconto (a) _____

Importo da pagare _____

Qualunque abbonamento, anche ad un solo settore, comprende l'invio di una copia del "Rapporto annuale".

(a) Sconti ed agevolazioni: il Sistan, gli Enti pubblici e le Università usufruiscono di uno sconto del 20%.

INDICARE SE ABBONATO ALLE EDIZIONI 2002

RICHIEDENTE ABBONAMENTO

Cognome _____ Nome _____

Ente _____ Qualifica _____

Codice fiscale/ P. IVA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Indirizzo _____ CAP _____ Città _____

Prov. _____ Tel. _____ Fax _____

E-mail _____

Data _____ Firma _____

DESTINATARIO DEI PRODOTTI (SE DIVERSO DAL RICHIEDENTE)

Cognome _____ Nome _____

Ente _____ Indirizzo _____

CAP _____ Città _____ Tel. _____ Fax _____

MODALITA' DI PAGAMENTO:
 Gli importi dovranno essere versati dall'acquirente, **dopo il ricevimento della fattura**, sul c/c postale n. 619007, oppure con bonifico bancario c/o la Banca Nazionale del Lavoro, **indicando con chiarezza il numero, la data della fattura ed il codice cliente**. Per i versamenti tramite bonifico bancario le coordinate sono: c/c n. 218050, ABI 01005.8, CAB 03382.9; via swift: B.N.L.I. IT RARBB, codice CIN N, codice anagrafico 63999228/j.

GARANZIA DI RISERVATEZZA - I dati da Lei forniti saranno utilizzati per l'esecuzione dell'ordine e per l'invio, da parte dell'Istat, di promozioni commerciali, senza alcun impegno per Lei, nel pieno rispetto della legge 675/96 del 31.12.96. In qualsiasi momento potrà far modificare o cancellare i Suoi dati con una semplice comunicazione a: **Istituto nazionale di statistica - DCDS - Commercializzazione e Marketing - Via Cesare Balbo, 16 - 00184 Roma - Tel. 0646733266/68, Fax 0646733477**
 Solo se Lei non desiderasse ricevere comunicazioni barri la casella qui a fianco

PIÙ INFORMAZIONI. PIÙ VICINE A VOI.

I Centri d'Informazione Statistica

Per darvi più servizi e per esservi più vicino l'Istat ha aperto al pubblico una rete di Centri d'Informazione Statistica che copre l'intero territorio nazionale. Oltre alla vendita di prodotti informatici e pubblicazioni, i Centri rilasciano certificati sull'indice dei prezzi, offrono informazioni tramite collegamenti con le banche dati del Sistema Statistico Nazionale (Sistan) e dell'Eurostat (Ufficio di Statistica della Comunità Europea), forniscono elaborazioni statistiche "su misura" ed assistono i laureandi nella ricerca e selezione dei dati.

Presso i Centri d'Informazione Statistica, semplici cittadini, studenti, ricercatori, imprese e operatori della pubblica amministrazione troveranno assistenza qualificata ed un facile accesso ai dati di cui hanno bisogno. D'ora in poi sarà più facile conoscere l'Istat e sarà più facile per tutti gli italiani conoscere l'Italia. Per gli orari di apertura al pubblico consultare il sito www.istat.it nella pagina "Prodotti e servizi".

ANCONA *Corso Garibaldi, 78*
Telefono 071/203189 Fax 071/52783

BARI *Piazza Aldo Moro, 61*
Telefono 080/5240762 Fax 080/5213856

BOLOGNA *Galleria Cavour, 9*
Telefono 051/266275 Fax 051/221647

BOLZANO *Viale Duca d'Aosta, 59*
Telefono 0471/414000 Fax 0471/414008

CAGLIARI *Via Firenze, 17*
Telefono 070/303987 Fax 070/304456

CAMPOBASSO *Via G. Mazzini, 129*
Telefono 0874/69143 Fax 0874/60791

CATANZARO *Viale Pio X, 116*
Telefono 0961/507629 Fax 0961/741240

FIRENZE *Via Santo Spirito, 14*
Telefono 055/23933318 Fax 055/288059

GENOVA *Via San Vincenzo, 4*
Telefono 010/58497201 Fax 010/542351

MILANO *Via Fieno, 3*
Telefono 02/806132460 Fax 02/806132304

NAPOLI *Via G. Verdi, 18*
Telefono 081/5802046 Fax 081/5513533

PALERMO *Via Empedocle Restivo, 102*
Telefono 091/520713 Fax 091/521426

PERUGIA *Via Cesare Balbo, 1*
Telefono 075/34091 Fax 075/30849

PESCARA *Via Caduta del Forte, 34*
Telefono 085/44120511/12 Fax 085/4216516

POTENZA *Via del Popolo, 4*
Telefono 0971/411350 Fax 0971/36866

ROMA *Via Cesare Balbo, 11/a*
Telefono 06/46733102 Fax 06/46733101

TORINO *Via Alessandro Volta, 3*
Telefono 011/5612414 Fax 011/535800

TRENTO *Via Brennero, 316*
Telefono 0461/497801 Fax 0461/497813

TRIESTE *Via Cesare Battisti, 18*
Telefono 040/6702500 Fax 040/370878

VENEZIA-MESTRE *Corso del Popolo, 23*
Telefono 041/5070811 Fax 041/940055

La Biblioteca Centrale

È la più ricca biblioteca italiana in materia di discipline statistiche ed affini. Il suo patrimonio, composto da oltre 500.000 volumi e 2.700 periodici in corso, comprende fonti statistiche e socio-economiche, studi metodologici, pubblicazioni periodiche degli Istituti nazionali di statistica di tutto il mondo, degli Enti internazionali e dei principali Enti ed Istituti italiani ed esteri. È collegata con le principali banche dati nazionali ed estere. Il catalogo informatizzato della biblioteca è liberamente consultabile in rete sul sito Web dell'Istat alla voce Biblioteca (www.istat.it).

Oltre all'assistenza qualificata che è resa all'utenza in sede, è attivo un servizio di ricerche bibliografiche e di dati statistici a distanza, con l'invio dei risultati per posta o via fax, cui i cittadini, gli studenti, i ricercatori e le imprese possono accedere.

Sono a disposizione dell'utenza due sale di consultazione: sala per ricerche veloci al piano terra (lunedì-venerdì ore 9.00-13.00); sala studio al secondo piano (lunedì-venerdì ore 9.00-18.00)

ROMA *Via Cesare Balbo, 16* Telefono 06/4673.2380 Fax 06/4673.2617

E-mail: biblio@istat.it

Orario:
Piano terra da lunedì a venerdì 9.00 - 13.00
Piano secondo da lunedì a venerdì 9.00 - 18.00