

Questa distribuzione “ineguale” dell’incidentalità sulla rete stradale (e autostradale) presenta due motivi di interesse.

Da un lato evidenzia come **la maggior parte delle vittime sia determinata da incidenti stradali localizzati su porzioni estremamente limitate della rete stradale** e, conseguentemente, come sia opportuno individuare tali sezioni – non solo sulla rete stradale di interesse nazionale ma anche su quella di livello regionale e locale e sulla viabilità urbana – per poter concentrare su questi punti le analisi sui fattori di rischio, la individuazione delle possibili soluzioni, le risorse finanziarie necessarie per la loro messa in sicurezza. Sotto questo profilo, l’individuazione delle tratte ad alto rischio e l’applicazione di tecniche di *road safety audit* e *road safety inspection*, costituiscono condizioni essenziali per aumentare l’efficacia e l’efficienza degli interventi per migliorare la sicurezza poiché consentono di concentrare le abilità professionali, le risorse finanziarie e le capacità realizzative esattamente laddove gli incidenti stradali determinano il massimo danno sociale.

Dall’altro lato l’elevata e stabile concentrazione della maggior parte degli incidenti e delle vittime su poche tratte ad alto rischio e la loro alternanza con tratte dove per molti anni non riverificano incidenti con vittime o incidenti mortali mostra come sia **opportuno riflettere seriamente sulla adeguatezza di un modello interpretativo dell’incidentalità stradale che attribuisce la causa degli incidenti ai comportamenti individuali**. Se così fosse dovremo ritenere che su alcune chilometriche i conducenti, anno dopo anno, attuano comportamenti di guida distratti o trasgressivi mentre sulla chilometrica immediatamente successiva, sempre anno dopo anno, attuano comportamenti di guida attenti, rispettosi delle regole della sicurezza stradale, adeguati alle condizioni di traffico e climatiche, etc. In realtà accade che i conducenti sono mediamente distratti e mediamente trasgressivi e attuano comportamenti di guida che generano un determinato livello medio di rischio. Quando il rischio determinato da tali comportamenti si somma a quello generato da fattori locali connessi alle caratteristiche dell’infrastruttura o al tipo di traffico o a qualsivoglia ulteriore fattore, il livello di rischio aumenta progressivamente fino a determinare livelli di rischio decine o centinaia di volte più elevati di quelli mediamente presenti su tutta la rete e in tutte le componenti di mobilità. In queste condizioni la probabilità che si verifichi un incidente stradale con vittime aumenta proporzionalmente al rischio e genera quegli accumuli localizzati di incidenti e vittime che sono stati descritti in precedenza.

6 PROFILI TIPOLOGICI

6.1 LE VITTIME PER FASCE DI ETÀ

L'esame dell'età delle vittime degli incidenti stradali conferma, almeno in parte, una opinione largamente diffusa: le fasce di età che presentano i più elevati tassi di rischio sono quelle costituite da giovani adulti (tra 18 e 29) e da anziani (oltre 64 anni). Presenta invece **un tasso di mortalità inferiore alla media la fascia degli adolescenti (14-17 anni)**.

In termini assoluti nel 2003 il maggior numero di morti per incidenti stradali (2.523, il 41,9% del totale) lo si registra nella fascia d'età compresa tra 30 e 64 anni, seguita da quella oltre i 65 anni (1.243 morti, pari al 20,7% del totale).

Nel complesso la popolazione con oltre 29 anni (che costituisce il 57,8% totale) esprime il 65,7% della mortalità complessiva in Italia (3.766 morti) mentre le classi d'età più giovani, quelle cioè fino a 29 anni che costituiscono il 42,2% della popolazione totale, raccolgono il restante 34,3% dei decessi complessivi (1.966 morti).

Per quanto riguarda i feriti, la popolazione con oltre 29 anni di età esprime il 52,7% delle vittime (172.462 feriti) mentre la popolazione di età fino a 29 anni esprime il restante 47,3% (154.977 feriti).⁹¹

Se si rapporta tuttavia il numero di morti alla popolazione per classe d'età emerge che i tassi di mortalità più elevati si verificano tra:

- i giovani tra 18 e 20 anni che registrano 358 morti (il 6,0% del totale) ma esprimono un tasso di mortalità di 19,6; più elevato di oltre il 50% rispetto la media nazionale;
- i giovani tra 21 e 24 anni che registrano 552 morti (il 9,2% del totale) con un tasso di mortalità di 20,7 anche in questo caso oltre il 50% della media;
- gli anziani con oltre 64 anni che registrano 1.243 morti (il 20,74% del totale) con un tasso di mortalità di 11,4 che è circa il 10% più elevato della media generale.

Risultano invece inferiori alla media i tassi di mortalità tra gli adulti (la popolazione di età compresa tra 30 e 64 anni fa registrare un tasso di mortalità di 9,0 con 2.523 morti) e tra gli adolescenti (la popolazione di età compresa tra 14 e 17 anni fa registrare un tasso di mortalità di 8,2 con 187 morti).

⁹¹ Non sono considerate ovviamente quelle vittime la cui classe d'età non è nota che, nel 2003, risultano essere 283 morti e oltre 10.000 feriti.

Infine, il tasso di mortalità più basso si registra tra i bambini (meno di 14 anni) dove nel 2003 si sono verificati 133 morti per incidenti stradali, con un tasso di 1,8.

In relazione ai tassi di ferimento, le uniche due classi d'età con valori nettamente inferiori alla media sono le due estreme: (169 feriti per 100.000 abitanti tra i giovanissimi con meno di 14 anni e 220 feriti per 100.000 abitanti nella popolazione oltre i 64 anni) mentre i tassi di ferimento più elevati si registrano, ancora una volta, tra i 18 e i 20 anni, con 1.382 feriti per 100.000 abitanti, tra i 21 e i 24 anni, con 1.337 feriti per 100.000 abitanti.

In sostanza emerge con assoluta chiarezza come le classi di età a maggiore rischio siano quelle che coincidono con i primi anni della patente di guida (18-24 anni), con un picco che non si colloca immediatamente a ridosso della acquisita abilitazione alla guida ma un paio di anni dopo, quando i conducenti acquistano una maggiore abitudine alla guida e sviluppano una maggiore (ed, evidentemente, eccessiva) fiducia nei propri mezzi.

Tab. 6/1

VITTIME E COSTO SOCIALE – VALORI ASSOLUTI 2003				
	POP	MORTI	FERITI	CsS
MENO DI 14	7.574.019	133	12.784	1.126
TRA 14 E 17	2.268.767	187	16.730	1.492
TRA 18 E 20	1.823.023	358	25.187	2.353
TRA 21 E 24	2.666.684	552	35.652	3.393
TRA 25 E 29	4.113.317	736	45.707	4.390
TRA 30 E 64	27.974.171	2.523	148.479	14.445
OLTRE 64	10.901.149	1.243	23.983	3.498
NON NOTA		283	10.439	1.163
TOTALE	57.321.070	6.015	337.878	33.253
VITTIME E COSTO SOCIALE – QUOTA SUL TOTALE – 2003				
	POP	MORTI	FERITI	CsS
MENO DI 14	13,2%	2,2%	3,8%	3,4%
TRA 14 E 17	4,0%	3,1%	5,0%	4,5%
TRA 18 E 20	3,2%	6,0%	7,5%	7,1%
TRA 21 E 24	4,7%	9,2%	10,6%	10,2%
TRA 25 E 29	7,2%	12,2%	13,5%	13,2%
TRA 30 E 64	48,8%	41,9%	43,9%	43,4%
OLTRE 64	19,0%	20,7%	7,1%	10,5%
NON NOTA	0,0%	4,7%	3,1%	3,5%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Elaborazioni RST su dati ISTAT

Tab. 6/2

TASSI DI MORTALITÀ, FERIMENTO E COSTO SOCIALE PRO CAPITE - 2003			
	TM	TF	Csp
MENO DI 14	1,8	168,8	148,7
TRA 14 E 17	8,2	737,4	657,6
TRA 18 E 20	19,6	1.381,6	1.290,6
TRA 21 E 24	20,7	1.336,9	1.272,5
TRA 25 E 29	17,9	1.111,2	1.067,3
TRA 30 E 64	9,0	530,8	516,4
OLTRE 64	11,4	220,0	320,9
TOTALE	10,5	589,4	580,1

Elaborazioni RST su dati ISTAT

Nel confronto con lo stato di incidentalità del 2002 va sottolineato che **l'unica classe d'età che registra una crescita, seppur limitata, del numero di morti in incidenti stradali è quella compresa tra i 14 e i 17 anni.**

A fronte della generale e significativa riduzione della mortalità, tra gli adolescenti si è verificata infatti una crescita dello 0,5%. Questo dato, soprattutto se confrontato con la parallela crescita del 10% della mortalità su ciclomotori, richiama l'attenzione su uno specifico comparto di mobilità. Più in generale si nota che riduzioni più contenute della media si riscontrano in due classi:

- tra 25 e 29 anni con una flessione del 7% (da 791 a 736 morti);
 - tra 30 e 44 anni con una flessione del 4,2% da 1431 a 1371 morti.
- Al contrario riduzioni ben più ampie della media si registrano la popolazione più giovane (meno di 14 anni) con -29% e tra i giovani adulti di età compresa tra 21 e 24 anni, con -17%.

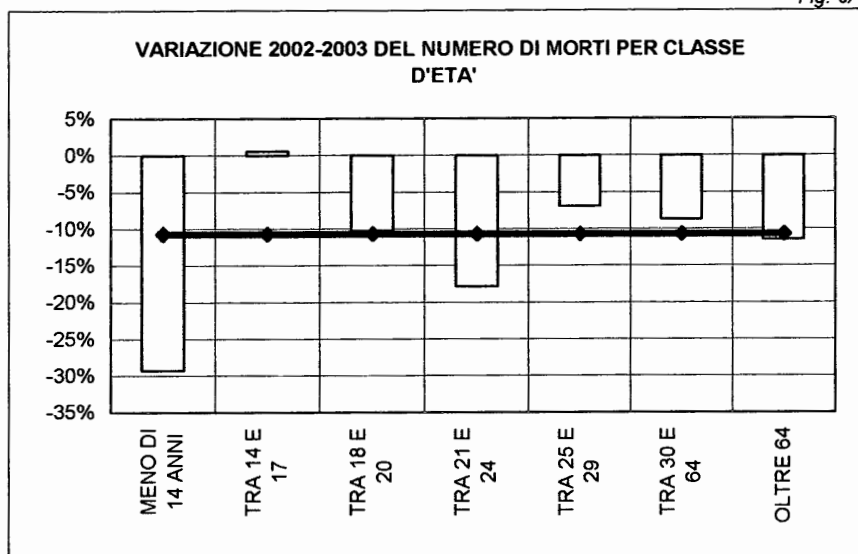
Nel complesso i giovani fino a 29 anni nel 2003 subiscono nell'ultimo anno una riduzione complessivamente più intensa (-12,1%) sia in riferimento al dato nazionale che rispetto alle classi d'età più elevate (-9,6%).

Tab. 6/3

MORTI, FERITI E COSTO SOCIALE PER CLASSI D'ETA' – VARIAZIONE 2002-2003									
	MORTI			FERITI			COSTO SOCIALE		
	2002	2003	02-03	2002	2003	02-03	2002	2003	02-03
< 14 ANNI	188	133	-29,3%	13.196	12.784	-3,1%	1.233,3	1.126,3	-8,7%
14-17	186	187	0,5%	16.806	16.730	-0,5%	1.496,2	1.492,0	-0,3%
18-20	399	358	-10,3%	27.023	25.187	-6,8%	2.545,1	2.352,8	-7,6%
21-24	672	552	-17,9%	38.957	35.652	-8,5%	3.804,0	3.393,5	-10,8%
25-29	791	736	-7,0%	48.896	45.707	-6,5%	4.701,4	4.390,0	-6,6%
30-64	2.763	2.523	-8,7%	154.427	148.479	-3,9%	15.217,4	14.445,1	-5,1%
OLTRE 64	1.404	1.243	-11,5%	25.355	23.983	-5,4%	3.823,3	3.497,9	-8,5%
Non nota	333	283	-15,0%	13.218	10.439	-21,0%	-	-	-
TOTALE	6.736	6.015	-10,7%	337.878	318.961	-5,6%	34.257,8	31.860,4	-7,0%

Elaborazione RST su dati ISTAT

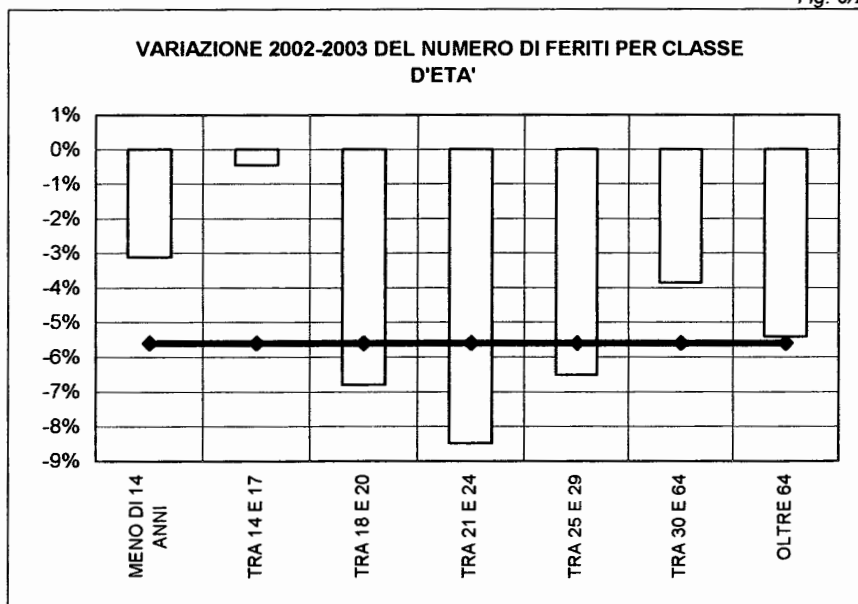
Fig. 6/1



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Per quanto riguarda i feriti, il 2003 segna una generale riduzione in tutte le classi d'età con flessioni tuttavia inferiori alla media nelle due classi di età inferiori ai 18 anni e nella classe degli adulti (30 – 64 anni). Al contrario riduzione più consistente si rileva nella classe di 21 – 24 anni.

Fig. 6/2



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Particolarmente interessante appare l'analisi degli andamenti temporali (1991-2003) del costo sociale pro capite per classe di età. Si nota infatti che tra i giovani si è verificata una crescita media annua (+2,6%) decisamente superiore a quella media nazionale (+1,1%) e a quella riferita agli adulti e agli anziani (+1,5%). Ciò implica che, complessivamente negli ultimi 12 anni il **livello di rischio specifico dei giovani è andato progressivamente crescendo**, nonostante le numerose e diversificate iniziative di informazione e sensibilizzazione loro rivolte.

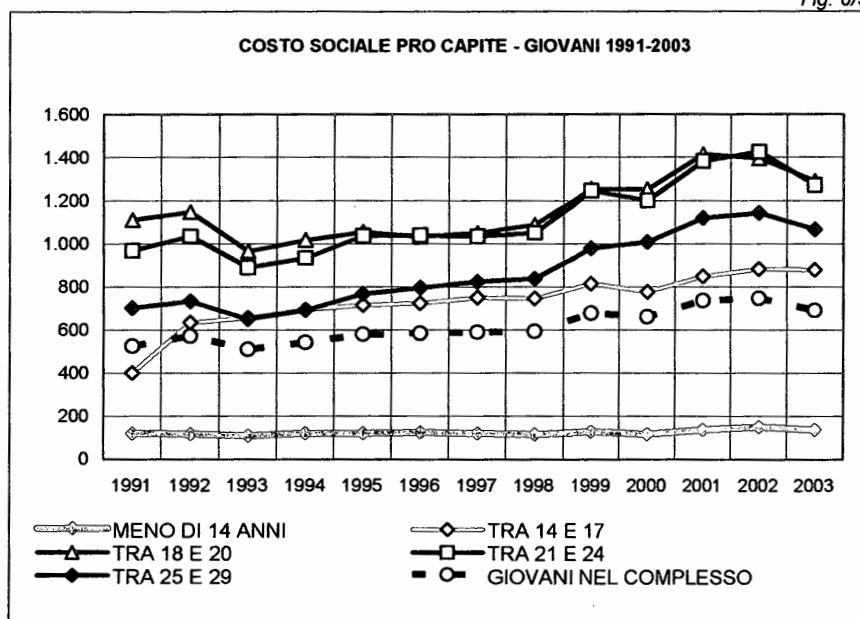
Analizzando in dettaglio le diverse classi riferite ai giovani si nota che:

- il costo sociale pro capite attribuito ai giovani tra 14 e 17 anni è cresciuto dal 1991 ad un ritmo medio annuo molto sostenuto, pari al 9,9% passando da 400 euro pro capite a circa 900;
- nella classe d'età tra 25 e 29 anni si registra una crescita media annua del costo sociale pro capite decisamente più contenuta (+4,3%) passando da 700 euro pro capite ad oltre 1.000;
- nella classe d'età tra 21 e 24 anni l'incremento medio annuo del periodo è pari al 2,6% con un costo sociale pro capite è passato da 970 euro a circa 1.300;
- nelle altre due classi (meno di 14 anni e tra 18 e 20 anni) la crescita del costo sociale pro capite è del tutto in linea con il valore medio. (figura 6/3)

Tra gli adulti e gli anziani infine l'evoluzione media, che mediamente si attesta sul +1,5% annuo, mette in evidenza nel dettaglio due situazioni nettamente diversificate. Da un lato la diminuzione media annua del costo sociale da incidenti stradali per la popolazione oltre i 64 anni (-1,2% medio annuo) e dall'altro la crescita piuttosto consistente (+2,5%) nella classe d'età compresa fra 30 e 64 anni.

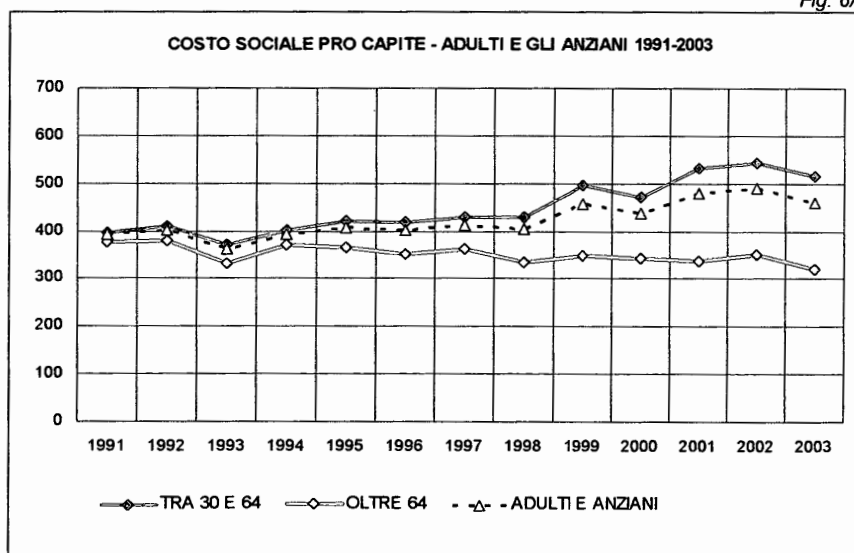
Di seguito si riportano i grafici degli andamenti del costo sociale pro capite specifico per le diverse classi di età (figure 6/3 e 6/4) e una tabella di confronto sulle quantità e la composizione dei morti per classe di età nei diversi Paesi dell'UE. (tabelle 6/4 e 6/5)

Fig. 6/3



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Fig. 6/4



Elaborazioni RST su dati ISTAT

TERZA RELAZIONE SULLO STATO DELLA SICUREZZA STRADALE

Tab. 6/4

MORTI PER CLASSE D'ETÀ – EU 16 – 2002																
	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	FI	SE	UK	EU-16
<14	63	14	216	47	151	245	18	188	3	37	25	62	18	18	149	1.269
14-17	46	26	318	51	173	254	19	186	3	62	43	54	15	20	183	1.463
18-25	281	76	1.550	385	935	1.644	79	1.071	10	205	172	269	73	100	684	7.571
26-50	632	172	2.506	697	2.298	3.084	137	2.612	36	355	348	707	131	180	1.326	16.269
51-65	192	72	975	284	808	977	43	942	5	114	157	241	79	103	429	5.437
>65	264	103	1.236	385	835	1.361	60	1.404	5	213	211	300	9	139	629	7.278
TOTALE	1.478	463	6.801	1.849	5.200	7.565	366	6.403	62	986	956	1.633	325	560	3.400	38287

NB In questa tabella non vengono contabilizzati i morti di età non nota.

Elaborazione RST su dati CARE

Tab. 6/5

MORTI PER CLASSE D'ETÀ – EU 16 – 2002																
	BE	DK	DE	EL	ES	FR	IE	IT	LU	NL	AT	PT	FI	SE	UK	EU-16
<14	4,3%	3,0%	3,2%	2,5%	2,9%	3,2%	5,1%	2,9%	4,8%	3,8%	2,6%	3,8%	5,5%	3,2%	4,4%	3,3%
14-17	3,1%	5,6%	4,7%	2,8%	3,3%	3,4%	5,3%	2,9%	4,8%	6,3%	4,5%	3,3%	4,6%	3,6%	5,4%	3,8%
18-25	19,0%	16,4%	22,8%	20,8%	18,0%	21,7%	22,2%	16,7%	16,1%	20,8%	18,0%	16,5%	22,5%	17,9%	20,1%	19,8%
26-50	42,8%	37,1%	36,8%	37,7%	44,2%	40,8%	38,5%	40,8%	58,1%	36,0%	36,4%	43,3%	40,3%	32,1%	39,0%	39,9%
51-65	13,0%	15,6%	14,3%	15,4%	15,5%	12,9%	12,1%	14,7%	8,1%	11,6%	16,4%	14,8%	24,3%	18,4%	12,6%	14,2%
>65	17,9%	22,2%	18,2%	20,8%	16,1%	18,0%	16,9%	21,9%	8,1%	21,6%	22,1%	18,4%	2,8%	24,8%	18,5%	19,0%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

NB In questa tabella non vengono contabilizzati i morti di età non nota.

Elaborazione RST su dati CARE

6.2 MODALITÀ DI SPOSTAMENTO SICURE E INSICURE

Nel corso del 2003 il maggior numero di vittime si verifica, come negli anni precedenti, nell'ambito degli spostamenti in autovettura, modalità di spostamento che resta quella nettamente prevalente.

Gli incidenti a causa delle **autovetture** infatti hanno provocato 3.125 morti (il 52% del totale) e 190.289 feriti (il 59,7%) per un costo sociale complessivo pari a 18.362 milioni di euro (il 57,6%).

La seconda modalità di spostamento che ha espresso il maggior numero di vittime è costituita dall'insieme di **ciclomotori e motocicli**, gli incidenti a carico di questi mezzi hanno causato complessivamente 1.419 morti (il 23,6% del totale) e 85.890 feriti (il 27%) per un costo sociale complessivo di 8.299 milioni di euro (il 26%).

Tra i **pedoni** si sono registrati 762 morti (il 12,7% del totale), 17.286 feriti (il 5,4%) per un costo sociale complessivo pari a 2.334 milioni di euro (il 7,3%).

Gli spostamenti in **bicicletta** infine ha causato 322 morti (il 5,4% del totale) e 10.848 feriti (il 3,4%) per un costo sociale complessivo di 1.247 milioni di euro (il 3,9%).

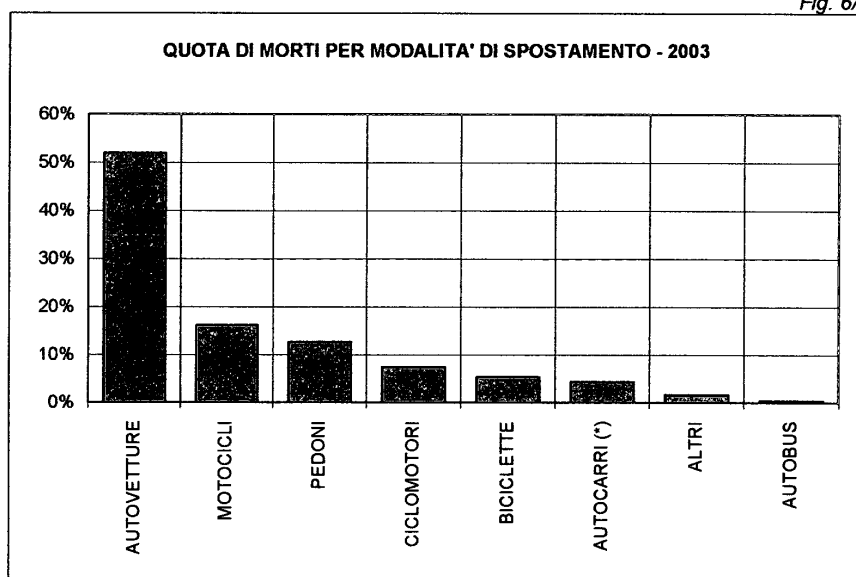
In sostanza, ciò significa che gli **utenti deboli** (pedoni, ciclisti, ciclomotori e motocicli) raccolgono nel 2003 una quota del tutto rilevante delle vittime della strada, pari al **41,6% dei morti** e al **35,7% dei feriti**.

Tab. 6/6

VITTIME E COSTO SOCIALE PER TIPO DI MEZZO – 2003						
	MORTI	FERITI	CsS	MORTI	FERITI	CsS
PEDONI	762	17.286	2.334	12,7%	5,4%	7,3%
CICLISTI	322	10.848	1.247	5,4%	3,4%	3,9%
CICLOMOTORI	448	45.146	3.947	7,4%	14,2%	12,4%
MOTOCICLI	971	40.744	4.352	16,1%	12,8%	13,7%
AUTOVETTURE	3.125	190.289	18.362	52,0%	59,7%	57,6%
TRASPORTO PUBBL.	23	3.284	274	0,4%	1,0%	0,9%
VEICOLI MERCI	263	9.941	1.098	4,4%	3,1%	3,4%
ALTRI	101	1.423	246	1,7%	0,4%	0,8%
TOTALE	6.015	318.961	31.860	100,0%	100,0%	100,0%

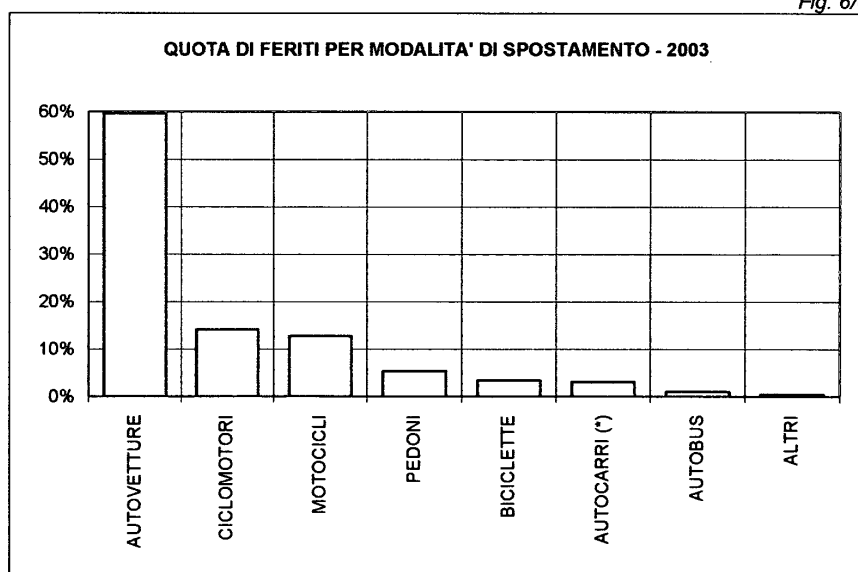
Elaborazioni RST su dati ISTAT

Fig. 6/5



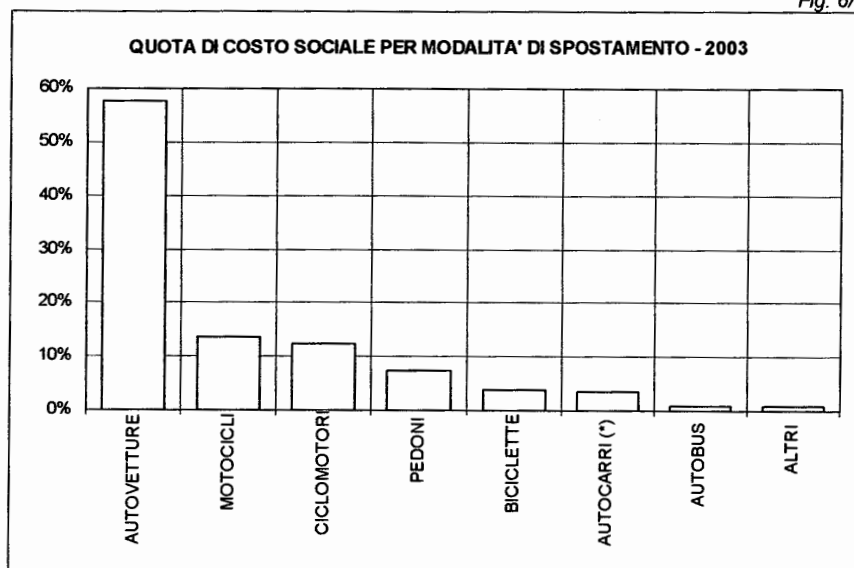
Elaborazioni RST su dati ISTAT

Fig. 6/6



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Fig. 6/7



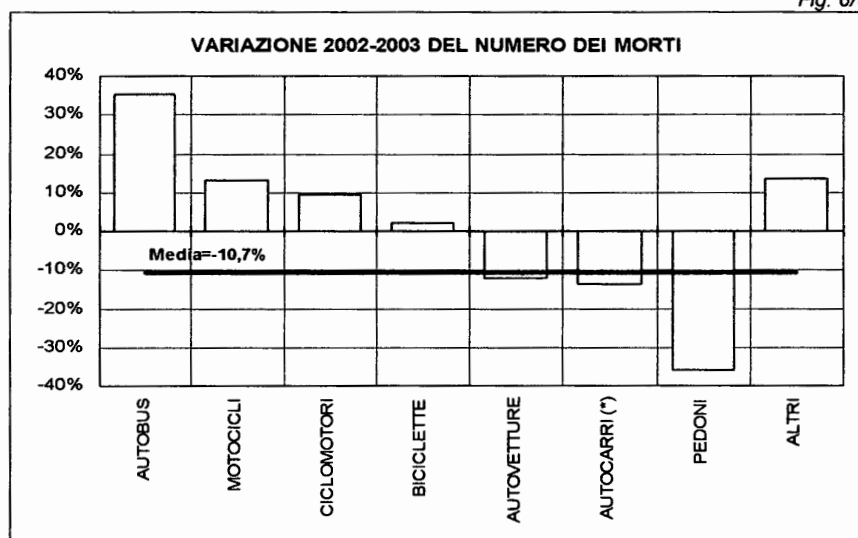
Elaborazioni RST su dati ISTAT

L'evoluzione dell'incidentalità nel 2003 rispetto alle diverse modalità di spostamento evidenzia un quadro molto diversificato con alcune variazioni in controtendenza rispetto alla dinamica nazionale. In particolare:

- sui mezzi pubblici i morti sono passati da 17 a 23 con una crescita pari a +35,3%; il costo sociale è contemporaneamente aumentato dell'8,9%;
- su motocicli i morti sono passati da 859 a 971 (+13%) e una contemporanea crescita del costo sociale del 10,7%;
- su ciclomotori i morti sono passati da 409 a 448 (+9,5%) con un aumento del costo sociale del 4,7%;
- sulle biciclette i morti sono aumentati da 315 a 322 (+2,2%) con un parallelo del costo sociale del 4,0%.

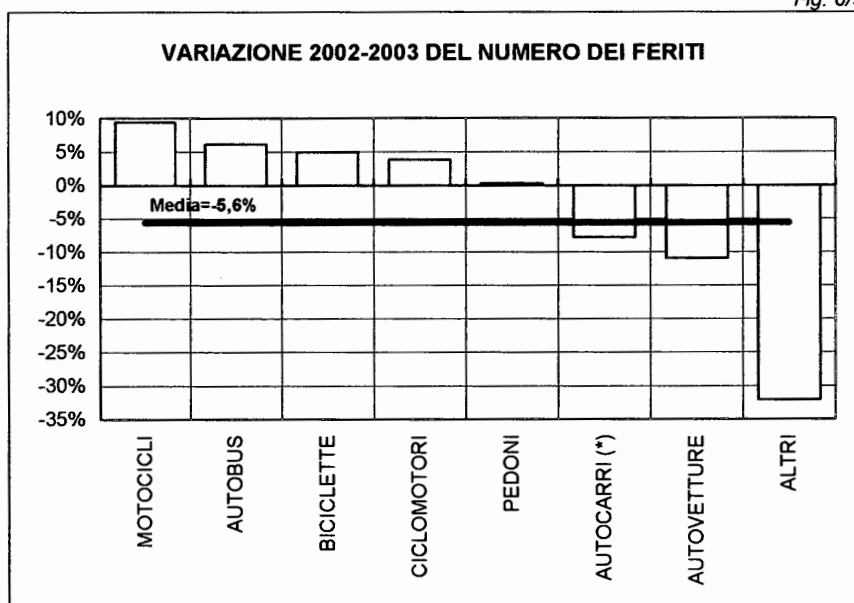
In sostanza, **tutte le tipologie di utenti deboli, con l'esclusione dei pedoni, hanno registrato nell'ultimo anno una crescita delle vittime.** Nel loro insieme gli utenti deboli infatti sono cresciuti dello 0,7% (che costituisce il risultato algebrico della netta riduzione di vittime per i pedoni e dall'altrettanto netto incremento di vittime per i ciclisti e i conducenti di motocicli e ciclomotori) a fronte della riduzione media nazionale del 7%.

Fig. 6/8



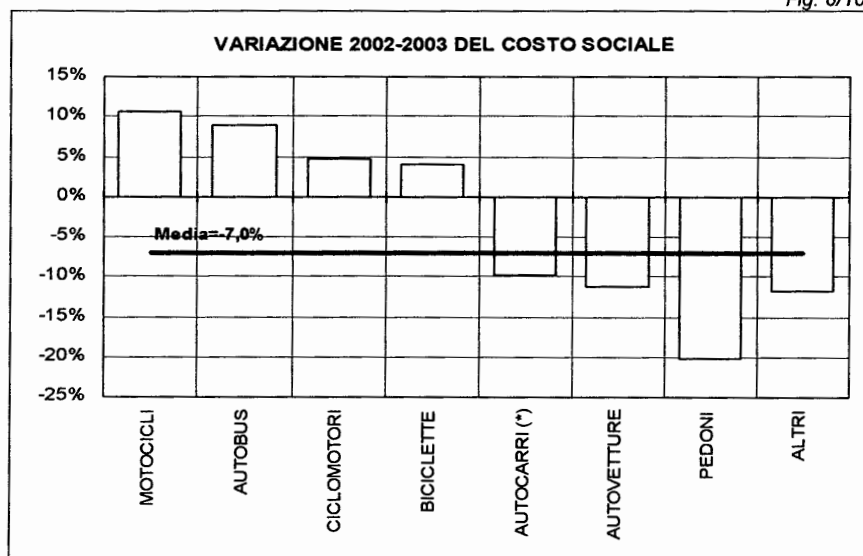
Elaborazioni RST su dati ISTAT

Fig. 6/9



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Fig. 6/10

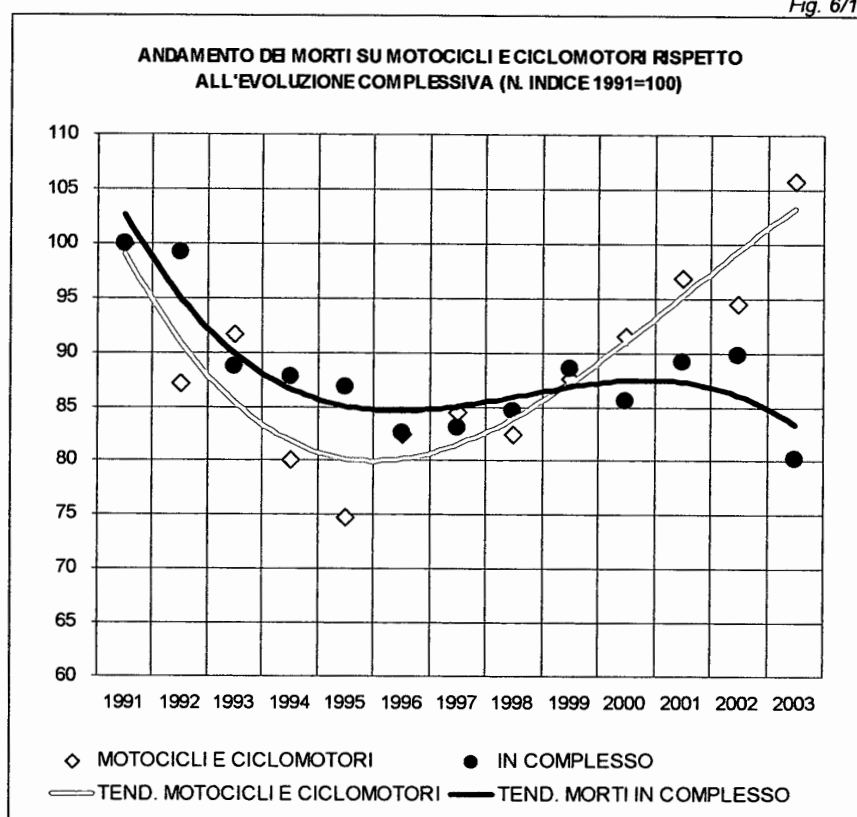


Elaborazioni RST su dati ISTAT

Un'ultima annotazione riguarda il particolare andamento delle vittime su ciclomotori e motocicli che nel medio periodo mostrano una evoluzione in opposizione di fase rispetto all'andamento medio nazionale. Tra il 1991 e il 1996 l'evoluzione del numero di morti su ciclomotori e motocicli e quella complessiva seguono lo stesso andamento (riduzione) con un vantaggio per i mezzi a due ruote che fanno registrare una riduzione più intensa. A partire dal 1996 l'evoluzione diverge poiché mentre il dato generale segue una leggera crescita seguita da una netta riduzione (nel 2003), il dato dei mezzi a due ruote evidenzia **una crescita molto sostenuta e stabile**, anche nel 2003, che determina proprio nell'ultimo anno il valore massimo (1.419 morti) mai raggiunto dal 1991.

Tale andamento appare ancor più divergente a partire dal 1999. In questo periodo mentre a livello nazionale si assiste ad un decremento medio annuo del 2% circa, i motocicli e i ciclomotori registrano un incremento su base annua del 5% circa.

Fig. 6/11



Elaborazioni RST su dati ISTAT

Tab. 6/7

MORTI PER TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO (1991-2003)									
	AUTO	MOTO	CICLOM.	CAMION (*)	AUTOBUS	BICI	PEDONI	ALTRI	TOT
1991	4.142	721	621	254	12	424	1.149	175	7.498
1992	4.141	540	630	305	17	431	1.063	307	7.434
1993	3.640	606	625	225	33	412	923	181	6.645
1994	3.582	389	685	217	20	405	948	332	6.578
1995	3.733	367	635	257	25	363	877	255	6.512
1996	3.392	481	625	286	8	383	914	104	6.193
1997	3.454	482	651	295	23	397	828	96	6.226
1998	3.746	479	626	267	12	338	783	91	6.342
1999	3.734	561	615	357	20	397	836	113	6.633
2000	3.535	707	522	285	14	371	848	128	6.410
2001	3.710	813	487	293	17	329	929	104	6.682
2002	3.555	859	409	304	17	315	1.188	89	6.736
2003	3.125	971	448	263	23	322	762	101	6.015
FERITI PER TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO (1991-2003)									
	AUTO	MOTO	CICLOM.	CAMION (*)	AUTOBUS	BICI	PEDONI	ALTRI	TOT
1991	151.577	22.341	31.745	5.367	1.943	8.315	16.208	3.192	240.688
1992	154.471	20.092	32.893	5.435	1.791	7.826	15.367	3.219	241.094
1993	135.644	16.511	32.250	4.905	1.574	7.882	14.310	3.024	216.100
1994	147.489	17.554	38.537	5.657	1.742	8.579	16.059	3.569	239.186
1995	163.883	17.111	41.900	6.267	1.732	8.788	15.836	4.054	259.571
1996	169.072	15.481	42.614	7.236	1.607	9.065	15.399	3.739	264.213
1997	167.117	17.133	49.478	7.229	1.869	9.156	15.502	3.478	270.962
1998	186.125	18.020	50.673	9.053	1.809	8.660	15.641	3.861	293.842
1999	200.558	21.817	52.222	9.694	2.845	9.604	16.386	3.572	316.698
2000	189.297	25.892	43.651	8.617	3.347	10.554	16.124	4.077	301.559
2001	206.148	35.875	48.640	9.511	3.770	10.153	18.049	2.533	334.679
2002	213.587	37.233	43.497	10.774	3.093	10.333	17.265	2.096	337.878
2003	190.289	40.744	45.146	9.941	3.284	10.848	17.286	1.423	318.961
COSTO SOCIALE TOTALE PER TIPOLOGIA DI SPOSTAMENTO (1991-2003)									
	AUTO	MOTO	CICLOM.	CAMION (*)	AUTOBUS	BICI	PEDONI	ALTRI	TOT
1991	16.930	2.649	3.202	749	160	1.203	2.795	479	28.167
1992	17.142	2.232	3.299	825	156	1.177	2.613	665	28.108
1993	15.058	2.060	3.245	675	162	1.154	2.340	475	25.168
1994	15.848	1.834	3.791	719	156	1.196	2.503	725	26.774
1995	17.266	1.771	3.969	820	162	1.153	2.388	654	28.182
1996	17.172	1.810	4.008	931	129	1.201	2.407	420	28.079
1997	17.115	1.933	4.549	943	170	1.227	2.295	390	28.622
1998	18.921	1.994	4.602	1.038	150	1.109	2.243	411	30.468
1999	19.966	2.388	4.701	1.211	237	1.260	2.371	420	32.555
2000	18.860	2.891	3.940	1.032	266	1.294	2.369	478	31.130
2001	20.344	3.774	4.259	1.108	301	1.206	2.623	331	33.947
2002	20.676	3.938	3.772	1.217	251	1.200	2.927	278	34.258
2003	18.362	4.352	3.947	1.098	274	1.247	2.334	246	31.860
2003	16.930	2.649	3.202	749	160	1.203	2.795	479	28.167

Elaborazione RST su dati ISTAT

Tab. 6/8

TASSO DI MORTALITÀ									
	AUTO	MOTO	CICLOM.	CAMION (*)	AUTOBUS	BICI	PEDONI	ALTRI	TOT
1991	7,2	1,2	1,1	0,4	0,0	0,7	2,0	0,3	13,0
1992	7,3	1,0	1,1	0,5	0,0	0,8	1,9	0,5	13,1
1993	6,4	1,1	1,1	0,4	0,1	0,7	1,6	0,3	11,7
1994	6,3	0,7	1,2	0,4	0,0	0,7	1,7	0,6	11,5
1995	6,5	0,6	1,1	0,4	0,0	0,6	1,5	0,4	11,4
1996	5,9	0,8	1,1	0,5	0,0	0,7	1,6	0,2	10,8
1997	6,0	0,8	1,1	0,5	0,0	0,7	1,4	0,2	10,8
1998	6,5	0,8	1,1	0,5	0,0	0,6	1,4	0,2	11,0
1999	6,5	1,0	1,1	0,6	0,0	0,7	1,5	0,2	11,5
2000	6,1	1,2	0,9	0,5	0,0	0,6	1,5	0,2	11,1
2001	6,5	1,4	0,9	0,5	0,0	0,6	1,6	0,2	11,7
2002	6,2	1,5	0,7	0,5	0,0	0,5	2,1	0,2	11,8
2003	5,4	1,7	0,8	0,5	0,04	0,6	1,3	0,2	10,4
TASSO DI FERIMENTO									
	AUTO	MOTO	CICLOM.	CAMION (*)	AUTOBUS	BICI	PEDONI	ALTRI	TOT
1991	262,5	38,7	55,0	9,3	3,4	14,4	28,1	5,5	416,8
1992	272,2	35,4	58,0	9,6	3,2	13,8	27,1	5,7	424,8
1993	238,1	29,0	56,6	8,6	2,8	13,8	25,1	5,3	379,4
1994	258,1	30,7	67,4	9,9	3,0	15,0	28,1	6,2	418,6
1995	286,2	29,9	73,2	10,9	3,0	15,3	27,7	7,1	453,3
1996	294,9	27,0	74,3	12,6	2,8	15,8	26,9	6,5	460,8
1997	290,8	29,8	86,1	12,6	3,3	15,9	27,0	6,1	471,6
1998	323,3	31,3	88,0	15,7	3,1	15,0	27,2	6,7	510,5
1999	348,1	37,9	90,6	16,8	4,9	16,7	28,4	6,2	549,7
2000	328,2	44,9	75,7	14,9	5,8	18,3	28,0	7,1	522,8
2001	361,7	62,9	85,3	16,7	6,6	17,8	31,7	4,4	587,2
2002	372,6	65,0	75,9	18,8	5,4	18,0	30,1	3,7	589,4
2003	328,7	70,4	78,0	17,2	5,7	18,7	29,9	2,5	551,0
COSTO SOCIALE PRO CAPITE									
	AUTO	MOTO	CICLOM.	CAMION (*)	AUTOBUS	BICI	PEDONI	ALTRI	TOT
1991	293,2	45,9	55,5	13,0	2,8	20,8	48,4	8,3	487,8
1992	302,0	39,3	58,1	14,5	2,7	20,7	46,0	11,7	495,2
1993	264,4	36,2	57,0	11,8	2,8	20,3	41,1	8,3	441,9
1994	277,4	32,1	66,4	12,6	2,7	20,9	43,8	12,7	468,6
1995	301,5	30,9	69,3	14,3	2,8	20,1	41,7	11,4	492,1
1996	299,5	31,6	69,9	16,2	2,3	20,9	42,0	7,3	489,8
1997	297,8	33,6	79,2	16,4	3,0	21,4	39,9	6,8	498,1
1998	328,7	34,6	79,9	18,0	2,6	19,3	39,0	7,1	529,3
1999	346,6	41,4	81,6	21,0	4,1	21,9	41,2	7,3	565,1
2000	327,0	50,1	68,3	17,9	4,6	22,4	41,1	8,3	539,7
2001	357,0	66,2	74,7	19,4	5,3	21,2	46,0	5,8	595,6
2002	360,7	68,7	65,8	21,2	4,4	20,9	51,1	4,9	597,6
2003	317,2	75,2	68,2	19,0	4,7	21,5	40,3	4,2	550,4

Elaborazione RST su dati ISTAT