

# Statistica degli incidenti stradali ISTAT-ACI anni 2003 e 2004

(la pubblicazione è reperibile presso i [Centri di informazione statistica dell'ISTAT](#))

## 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'AcI.

La suddetta rilevazione è il frutto di un'azione congiunta e complessa tra una molteplicità di Enti: l'Istat, l'AcI, il Ministero dell'interno, la Polizia stradale, i Carabinieri, la Polizia provinciale, 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 provinciale, Polizia municipale) per ogni incidente stradale in cui è coinvolto un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone.

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

Per quanto riguarda i decessi, a partire dal 1° gennaio 1999 l'Istat ha esteso da sette a trenta giorni il periodo di tempo necessario alla contabilizzazione del numero dei decessi degli incidenti stradali. L'aggiornamento sulla situazione sanitaria del ferito rappresenta una fase molto impegnativa per le autorità pubbliche che devono 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 2002, ultimo anno per il quale sono disponibili i dati sanitari definitivi, questa divergenza è pari al 5,6 per cento e risulta in costante diminuzione rispetto agli anni precedenti.

**Prospetto 1.1 - Confronto fra il numero dei morti rilevati dalla statistica degli incidenti stradali e da quella delle cause di morte - Anni 1991-2002**

ANNI	Morti registrati nella statistica		
	Incidenti stradali	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	6.578	8.379	27,4
1995	6.512	8.054	23,7
1996	6.193	7.566	22,2
1997	6.226	7.811	25,5
1998	6.342	8.062	27,6
1999	6.688	7.829	17,1
2000	6.649	7.369	10,8
2001	6.691	7.370	10,1
2002	6.739	7.119	5,6

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

## *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

## *I modelli di rilevazione, i flussi e i soggetti coinvolti nell'indagine. Il ruolo delle Province*

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

Gli organi rilevatori, 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, la Polizia provinciale e la Polizia municipale preposti al controllo della circolazione e alla disciplina del traffico.

In particolare, la rilevazione è 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.

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 sono pubblicati regolarmente dal 1952. L'indagine è stata più volte ristrutturata, l'ultima volta nel 1991.

A partire dal 1999 l'Istat ha valorizzato forme di collaborazione a livello locale che consentono agli operatori provinciali di collaborare alla fase di rilevazione.

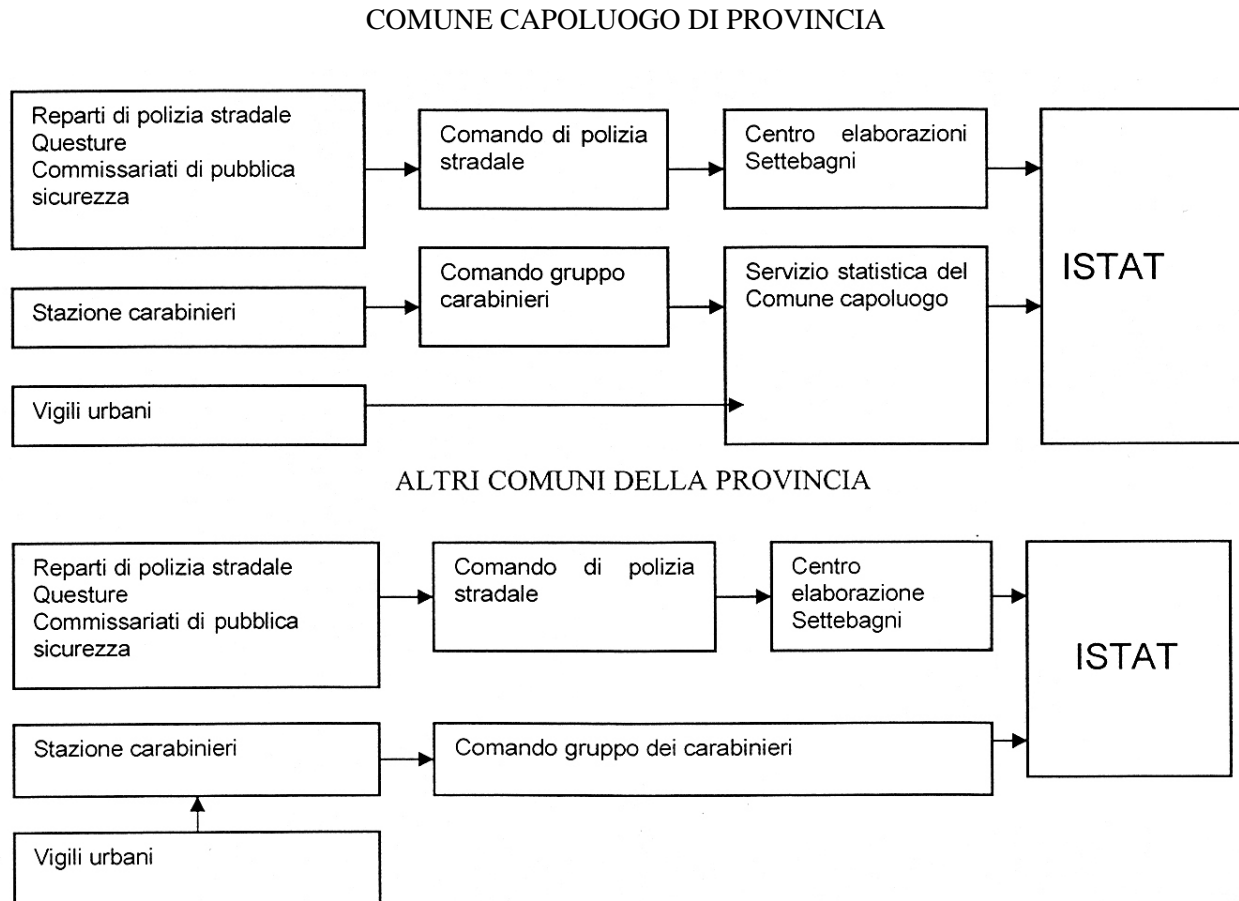
Questo indirizzo contribuisce anche alla promozione di osservatori informativi di natura statistica in grado di supportare la programmazione e la pianificazione degli interventi e degli investimenti dell'ente locale in tema di incidentalità e sicurezza stradale.

In sostanza, l'Istat, mediante specifiche convenzioni, consente all'Ufficio di statistica delle Province interessate a svolgere un ruolo attivo nel settore delle statistiche sull'incidentalità, la disponibilità, nei limiti e con le modalità di cui al decreto legislativo n. 322/89, dei modelli di rilevazione statistica relativi agli incidenti verificatisi su una certa Provincia. In tal modo vengono decentrate alla Provincia le fasi di raccolta e di verifica quali-quantitativa dei modelli di rilevazione, della loro memorizzazione su supporto magnetico e del successivo invio all'Istat, sulla base del tracciato record di riferimento e nel rispetto dei tempi previsti per la rilevazione.

I dati raccolti ed elaborati dalla Provincia sono considerati 'provvisori' in attesa della successiva validazione da parte dell'Istat. Il suddetto decentramento è stato applicato nelle Province di Torino, Milano, Mantova, Bolzano, Trento, Modena, Bologna, Ferrara, Forlì-Cesena, Parma, Bari, Vicenza, Treviso e Caserta con risultati generalmente positivi in termini di qualità e di quantità di dati raccolti.

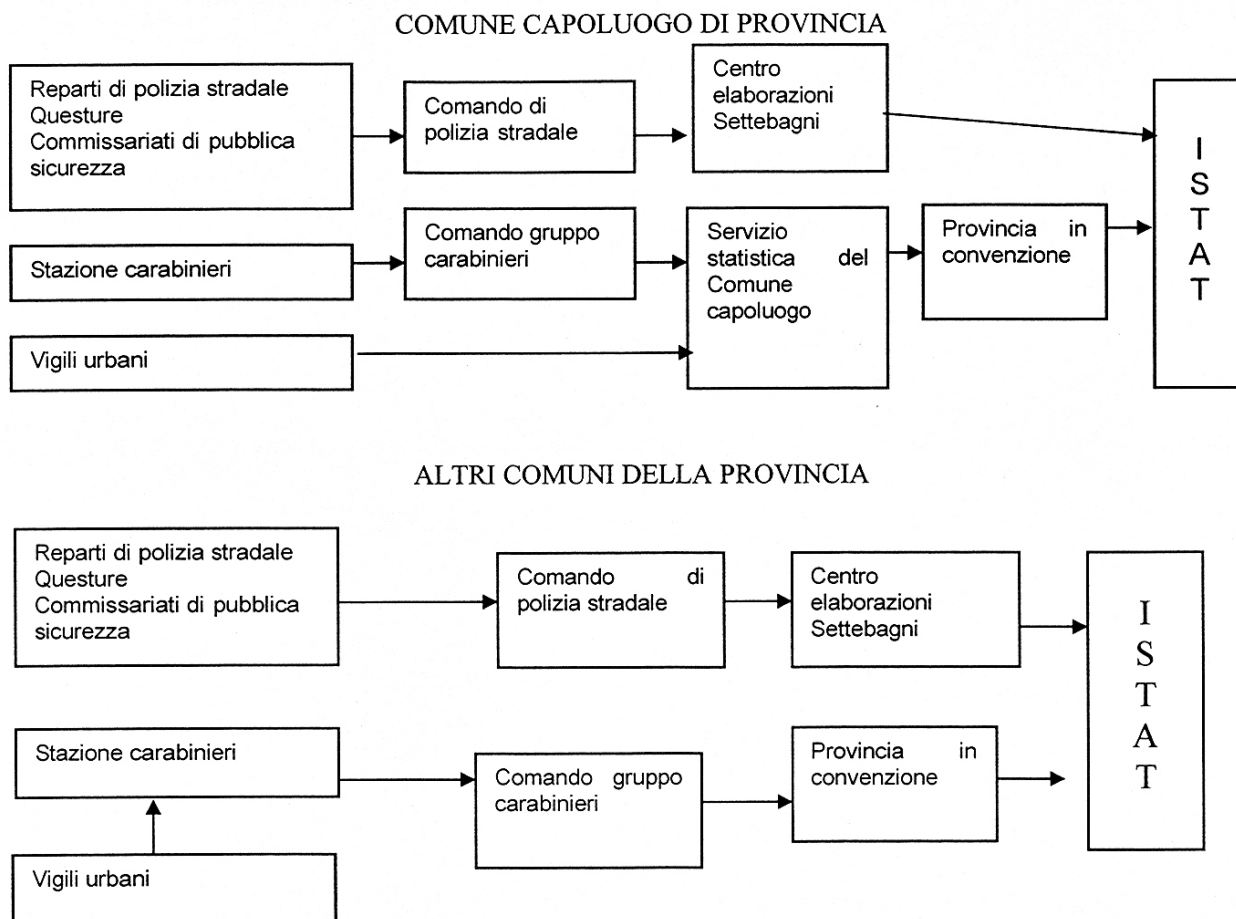
In sintesi, il diagramma di trasmissione dei dati elementari all'Istat è strutturato come segue:

**Diagramma 1. Acquisizione dati elementari standard**



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

**Diagramma 2. Acquisizione dati elementari per le Province in convenzione con l'Istat**



### *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 incidentalità, il numero di incidenti, morti e feriti. Con tali elementi si possono costruire alcuni rapporti utili all'interpretazione:

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

$$\mathbf{RM} = \left( \frac{\mathbf{M}}{\mathbf{I}} \right) 100$$

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 100 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 incidentalità 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 100 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**:

$$\mathbf{RF} = \left( \frac{\mathbf{F}}{\mathbf{I}} \right) 100$$

**RF** esprime il rapporto di lesività stradale per ogni 100 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:

$$\mathbf{RP} = \left( \frac{\mathbf{M}}{\mathbf{M} + \mathbf{F}} \right) 100$$

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. Per valutare l'esposizione al rischio effettiva, occorre misurare le reali percorrenze chilometriche effettuate dai veicoli.

Per costruire un rapporto di incidentalità 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'AcI. I veicoli immatricolati in Italia devono, infatti, essere iscritti al Pra entro sessanta giorni dalla data di immatricolazione, su richiesta dell'interessato. Vi sono, tuttavia, alcuni veicoli, che pur essendo in circolazione, non devono espletare questa formalità in quanto iscritti in altri registri: ad esempio, Ministero della difesa, Ministero dell'interno, Ministero degli esteri, Croce rossa internazionale. Tuttavia, è ragionevole credere che il numero di questi veicoli non sia tale da modificare sensibilmente le caratteristiche del parco nel suo complesso.

#### **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.

# Statistica degli incidenti stradali ISTAT-ACI anni 2003 e 2004

## Indice delle tavole su cd-rom

(la pubblicazione è reperibile presso i *Centri di informazione statistica dell'ISTAT*)

### Capitolo 1. Dati generali riassuntivi

Tavola 1.1	Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per anno e mese
Tavola 1.2	Incidenti per tipo e persone infortunate, per mese
Tavola 1.3	Incidenti per tipo e per categoria di veicolo
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
Tavola 1.7	Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada e le condizioni del tempo
Tavola 1.8	Incidenti e persone infortunate secondo la categoria ed il tipo di strada
Tavola 1.9	Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, il tipo di pavimentazione, il fondo stradale e la caratteristica della strada
Tavola 1.10	Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza per provincia e regione
Tavola 1.11	Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, per comune capoluogo e regione
Tavola 1.12	Incidenti e persone infortunate per mese e regione

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

Tavola 2.1	Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane per mese, giorno del mese e conseguenza
Tavola 2.2	Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane per mese, giorno del mese e conseguenza
Tavola 2.3	Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per mese, giorno del mese e conseguenza
Tavola 2.4	Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese
Tavola 2.5	Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese
Tavola 2.6	Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane secondo la conseguenza, ora del giorno e mese
Tavola 2.7	Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza
Tavola 2.8	Incidenti e persone infortunate sulle strade extraurbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza
Tavola 2.9	Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per giorno della settimana, ora del giorno e conseguenza
Tavola 2.10	Incidenti e persone infortunate sulle strade urbane ed extraurbane per tipo di giorno, ora del giorno e conseguenza
Tavola 2.11	Incidenti a veicoli isolati secondo il tipo, per provincia e regione
Tavola 2.12	Incidenti tra veicoli in marcia secondo il tipo, per provincia e regione
Tavola 2.13	Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza, la categoria della strada e la circostanza accertata o presunta dell'incidente
Tavola 2.14	Incidenti e persone infortunate per categoria di utenti della strada, secondo la conseguenza e la circostanza accertata o presunta dell'incidente
Tavola 2.15	Incidenti tra veicoli in marcia secondo la natura e la circostanza accertata o presunta dell'incidente
Tavola 2.16	Incidenti tra veicoli in marcia secondo la natura e le circostanze degli incidenti per inosservanze concomitanti delle norme di circolazione
Tavola 2.17	Investimento di pedone secondo le circostanze degli incidenti
Tavola 2.18	Investimento di pedone secondo le circostanze degli incidenti, per inosservanza sia dei conducenti che dei pedoni
Tavola 2.19	Incidenti a veicoli isolati secondo la conseguenza e la circostanza dell'incidente
Tavola 2.20	Incidenti connessi a difetti o avarie dei veicoli, per natura e circostanza dell'incidente
Tavola 2.21	Incidenti connessi allo stato psico-fisico dei conducenti, per natura e circostanza dell'incidente
Tavola 2.22	Incidenti e persone infortunate secondo la categoria della strada, per mese, provincia e regione
Tavola 2.23	Incidenti su strade urbane secondo la caratteristica della strada, per provincia e regione
Tavola 2.24	Veicoli coinvolti e persone infortunate secondo la conseguenza e la categoria dei veicoli
Tavola 2.25	Incidenti tra veicoli in marcia e persone infortunate secondo la conseguenza, per categoria dei veicoli coinvolti
Tavola 2.26	Incidenti tra veicoli in marcia secondo la categoria dei veicoli coinvolti e il tipo
Tavola 2.27	Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per mese
Tavola 2.28	Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso e la conseguenza dell'incidente per regione
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

Tavola 2.30	Conducenti, persone trasportate e pedoni infortunati secondo il sesso, la conseguenza dell'incidente e la categoria dei veicoli
Tavola 2.31	Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese
Tavola 2.32	Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione
Tavola 2.33	Conducenti infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli
Tavola 2.34	Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese
Tavola 2.35	Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione
Tavola 2.36	Persone trasportate infortunate per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli
Tavola 2.37	Pedoni infortunati per classi di età, sesso, conseguenza dell'incidente e mese
Tavola 2.38	Pedoni infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e regione
Tavola 2.39	Pedoni infortunati per classe di età, sesso, conseguenza dell'incidente e categoria dei veicoli
Tavola 2.40	Incidenti in complesso a veicoli isolati e tra veicoli per provincia e regione
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
Tavola 2.42	Conducenti professionali coinvolti in incidenti, secondo la categoria dei veicoli e la conseguenza dell'incidente
Tavola 2.43	Conducenti coinvolti secondo il tipo di patente e la conseguenza dell'incidente
Tavola 2.44	Cause accertate o presunte di incidente stradale secondo il tipo di strada
Tavola 2.45	Infortunati secondo l'età e la conseguenza dell'incidente
Tavola 2.46	Conducenti infortunati secondo l'età e la conseguenza dell'incidente

### **Capitolo 3. Incidenti nei comuni con oltre 250 mila abitanti**

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

### **Capitolo 4. Dati retrospettivi**

Tavola 4.1	Incidenti e persone infortunate secondo la conseguenza
Tavola 4.2	Incidenti secondo la conseguenza, per tipo di incidente
Tavola 4.3	Persone infortunate in incidenti stradali
Tavola 4.4	Incidenti secondo la conseguenza, per regione
Tavola 4.5	Persone infortunate secondo la conseguenza, per regione
Tavola 4.6	Incidente e persone infortunate secondo la conseguenza, nei comuni con oltre 250 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

### **Capitolo 5. Confronti internazionali**

Tavola 5.1	Dati internazionali relativi alla popolazione, alla superficie, alla lunghezza della rete stradale e numero dei veicoli - Anno 2003
Tavola 5.2	Indicatori di rischio dell'incidentalità stradale - Anno 2003
Tavola 5.3	Incidenti secondo il tipo di strada - Anni 1980, 2002 e 2003
Tavola 5.4	Morti secondo il tipo di strada - Anni 1980, 2002 e 2003
Tavola 5.5	Morti secondo la categoria di utente della strada - Anni 1980, 2002 e 2003
Tavola 5.6	Morti secondo la classe di età - Anni 1980, 2002 e 2003

### **Capitolo 6 - Appendice**

Tavola 6.1	Rete stradale per tipo di strada e regione - Anno 2003 (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 2004
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 2004
Tavola 6.4	Consistenza del parco veicolare secondo le risultanze del Pubblico registro automobilistico per categoria del veicolo, provincia e regione - Anno 2004
Tavola 6.5	Consistenza del parco veicolare secondo le risultanze del Pubblico registro automobilistico per categoria del veicolo e comune capoluogo di provincia - Anno 2004
Tavola 6.6	Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per fascia di età - Anno 2004

- Tavola 6.7      Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per fascia oraria - Anno 2004
- Tavola 6.8      Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per tipologia di strada - Anno 2004
- Tavola 6.9      Contravvenzioni elevate dalla Polizia stradale per infrazioni sulla circolazione stradale per categoria di veicoli - Anno 2004
- Tavola 6.10     Contravvenzioni elevate dall'Arma dei Carabinieri per infrazioni sulla circolazione stradale - Anni 2002, 2003 e 2004