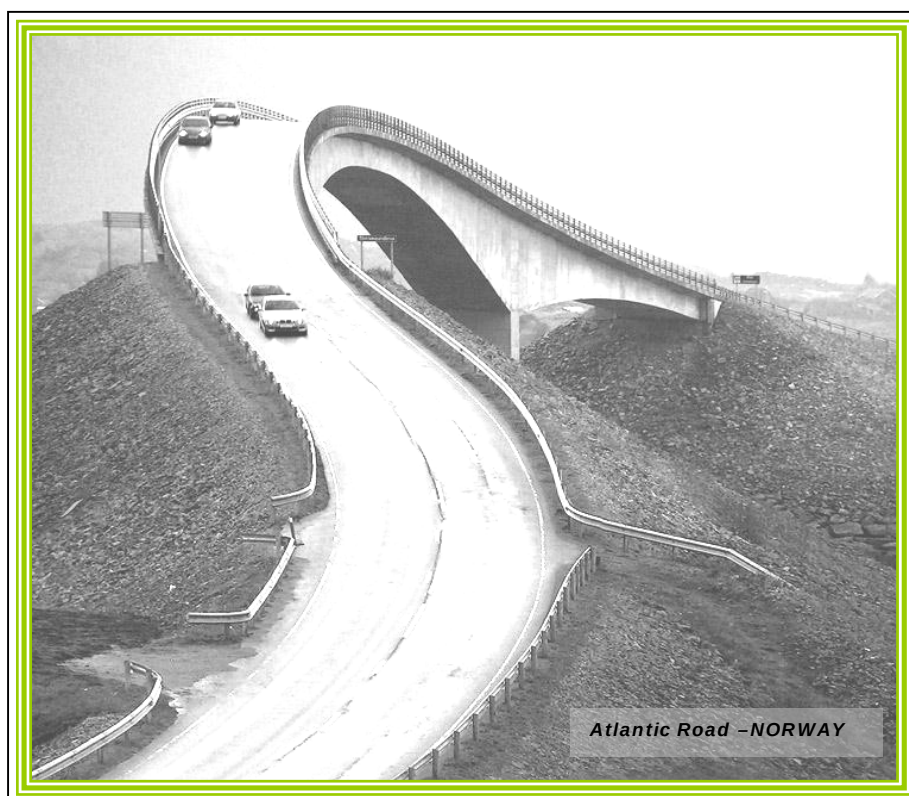




GLI INCIDENTI STRADALI 2006 IN PROVINCIA DI TORINO

GIUGNO 2007

a cura di Giovanna LENTI

INDICE

1. INTRODUZIONE.....	pag.3
2. DATI RIASSUNTIVI 2006.....	-.....pag.7
3. GLI INDICATORI	pag.9
3.1 indicatori generali.....	pag.11
2.2 indicatori di ambito.....	pag.11
2.3 indicatori puntuali.....	pag.12
4. GLI INDICATORI sui dati del 2006 nella Provincia.....	pag.13
5. I VEICOLI A DUE RUOTE.....	pag.18
APPENDICE - Le statistiche sui dati 2006.....	pag.25

1. INTRODUZIONE

Con il 2006 si è concluso il secondo anno di attività dell'osservatorio provinciale incidentalità e in questa relazione analizziamo i risultati dell'azione di monitoraggio realizzata e delle attività di studio attivate su tematiche connesse all'incidentalità.

Il **flusso informativo** dei dati di rilievo degli incidenti, da tutte le forze dell'ordine alla Provincia di Torino, si è consolidato e sono state attivate anche le comunicazioni da parte di alcune Polizie Municipali che nel passato omettevano la comunicazione dei dati a ISTAT.

Il **software Timoteo** per la memorizzazione e la trasmissione dei dati si è arricchito di nuove implementazioni per ottimizzarne le prestazioni, l'usabilità e l'utilità. Sono state eseguite nuove installazioni, potenziato il servizio di assistenza e collaudato l'uso in realtà con diversi livelli di informatizzazione ed in continua evoluzione tecnologica.

Si è lavorato molto sulla qualità del dato, sia migliorando i filtri presenti nel software di memorizzazione, che attraverso un controllo capillare sui dati che meno si prestano ad un controllo automatico, per sensibilizzare i rilevatori ad una compilazione più corretta e completa dei campi.

Sono pervenuti all'osservatorio **9.334** incidenti di cui **7.424** con feriti.

I feriti sono stati **11.273** ed i morti **136**; sono state coinvolte **40** Polizie Municipali (tutte quelle della provincia che rilevano incidenti stradali) , tutte le stazioni dei Carabinieri della Provincia e il comando provinciale della Polizia Stradale.

Nel 2006 si sono verificati tre fatti importanti nel governo locale e nazionale della sicurezza stradale :

- la ripresa delle attività della Consulta Nazionale, che aveva subito una battuta di arresto dovuta principalmente al blocco dei finanziamenti ministeriali sulla sicurezza stradale, ripresi con la finanziaria 2007
- la costituzione della Consulta Regionale sulla Sicurezza Stradale
- l'avvio del Piano Nazionale di Prevenzione Sanitaria 2005-2007 che prevede, tra le altre, un' azione sulla prevenzione degli incidenti stradali

La **Consulta Nazionale** si è riunita in sessione plenaria nei mesi di Luglio e Dicembre 2006 con il rinnovo degli incarichi di presidenza, segreteria e consulenza tecnica.

Nel mese di Luglio si sono svolti tavoli tecnici per il coordinamento delle attività svolte dagli Enti Locali.

Durante l'ultima riunione plenaria sono stati presentati i progetti italiani che hanno partecipato alla competizione europea per azioni pilota mirate a migliorare la sicurezza stradale dei bambini, presentati alla **4^a Conferenza Internazionale di Verona** dei Ministri Europei dei Trasporti. Il vicepresidente della commissione europea, responsabile per i trasporti, Jacques Barrot ha inaugurato la conferenza dichiarando che *"... omissis....fra l'autunno 2005 e l'autunno 2006, le vittime di incidenti mortali nell'Unione europea sono diminuite dell'8%. Si tratta di una percentuale doppia rispetto agli anni precedenti. Mantenendo questa tendenza, conseguiremo l'obiettivo ambizioso di dimezzare il numero di decessi per incidente fra il 2001 e il 2010."*

Nel suo libro bianco sui trasporti del 2001, la Commissione Europea si è fissata l'obiettivo ambizioso di salvare ogni anno 25.000 vite sulle strade europee entro il 2010. Questo obiettivo è stato nel frattempo fatto proprio dal Parlamento europeo e da tutti gli Stati membri. Nel 2003 è stato presentato il programma di azione europeo per la sicurezza stradale, che propone numerose misure concrete. Per verificare lo stato di avanzamento, nel febbraio 2006 la Commissione ha pubblicato un **bilancio intermedio** degli sforzi congiunti che sono stati realizzati. Nel complesso, negli ultimi cinque anni l'Europa ha conseguito risultati importanti, ma è necessario fare ancora di più :

"...omissis....L'Italia dopo la fase di stagnazione che ha caratterizzato tutti i Paesi europei tra la fine degli anni '80 e l'inizio degli anni '90 non riesce ad avviare una nuova fase di intensa riduzione del numero delle vittime degli incidenti stradali. Il miglioramento conseguito dal nostro Paese tra il 1990 e il 2005 in termini di riduzione delle vittime se lo si confronta alla media europea risulta decisamente esiguo al punto che, mentre fino al 1990 compreso i tassi di mortalità italiani risultavano nettamente inferiori a quelli medi europei, dal 1991 in poi i tassi di mortalità italiani risultano più elevati con un divario che cresce nel tempo...omissis..."

In Piemonte, la **Consulta Regionale** ha iniziato la sua attività di coordinamento del Piano Regionale per la Sicurezza con l'apertura di tavoli di lavoro tematici che hanno coinvolto tutti i soggetti interessati.

(<http://www.regione.piemonte.it/trasporti/prss/consulta/index.htm>).

Fra le iniziative della Consulta Regionale, il Centro di Monitoraggio Regionale si propone come coordinatore della rete dei centri provinciali di monitoraggio del Piemonte; il progetto è stato avviato in seguito al cofinanziamento del secondo anno attuativo del Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (2003).

La Giunta della Regione Piemonte ha approvato con propria deliberazione il **Piano regionale di prevenzione sanitaria** attiva 2005-2007 e le linee operative, relative alla realizzazione dei seguenti progetti:

- Sorveglianza e prevenzione dell'obesità
- Prevenzione delle recidive nei soggetti che hanno già avuto incidenti cardiovascolari
- **Sorveglianza e prevenzione degli incidenti stradali**
- Sorveglianza e prevenzione degli infortuni nei luoghi di lavoro
- Sorveglianza e prevenzione degli incidenti domestici

Nella delibera si afferma che *"....omissis.....il Piano individua la "Sicurezza stradale" come "Obiettivo Salute" ed è pertanto finalizzato a contribuire alla riduzione degli incidenti stradali e degli effetti nocivi (in termini di mortalità, in particolare mortalità giovanile, morbosità e conseguenze invalidanti).*

Per il raggiungimento di questo obiettivo, il Piano si sviluppa attraverso un'articolazione che individua tre principali "Aree di Attività" a cui ricondurre gli interventi: Sorveglianza, Prevenzione e Documentazione (intesa come strumento di supporto trasversale utile alle precedenti aree di attività).....omissis.....

Area Sorveglianza

1 - Implementare un sistema di sorveglianza dell'impatto sulla salute degli incidenti stradali.

Obiettivi specifici:

- 1.1 - Censimento di tutte le esperienze, messa in rete e scambio/interscambio alla ricerca di "azioni efficaci".**
- 1.2 - Sviluppo di un Sistema di Sorveglianza integrata.**
- 1.3 - Implementazione di nuovi flussi informativi - il servizio di primo soccorso 118.**
- 1.4 - Miglioramento dei sistemi informativi esistenti: il flusso ISTAT.**

2 - Rafforzare l'analisi epidemiologica sui fattori di rischio inerenti la traumatologia stradale, con particolare riferimento al non uso dei dispositivi di protezione individuale.

Obiettivo specifico:

- 2.1 - Studio della prevalenza d'uso delle cinture di sicurezza e dei seggiolini per il trasporto dei bimbi in auto."**

(<http://www.ccm.ministerosalute.it/>)

La Provincia di Torino fa parte del gruppo di lavoro che si occupa dell'obiettivo 1, in quanto l'osservatorio provinciale è al momento l'esperienza piemontese più avanzata nel settore del monitoraggio provinciale dell'incidentalità stradale.

2. DATI RIASSUNTIVI 2006

La fonte ufficiale dei dati di incidentalità in Italia è ISTAT, che fornisce numeri e statistiche annuali :

- in versione provvisoria gli ultimi mesi dell'anno seguente
- in versione DEFINITIVA alcuni mesi dopo la provvisoria.

Alla data attuale non è uscita la versione provvisoria del 2006.

La Provincia di Torino, in seguito a convenzione stipulata con l'ISTAT, raccoglie da Carabinieri, Polizie Municipali e Polizia Stradale di tutto il territorio provinciale i dati richiesti da ISTAT nel modulo CCT/INC. Alla data attuale i dati pervenuti per i 2006 permettono di comporre la seguente tabella ed i grafici relativi:

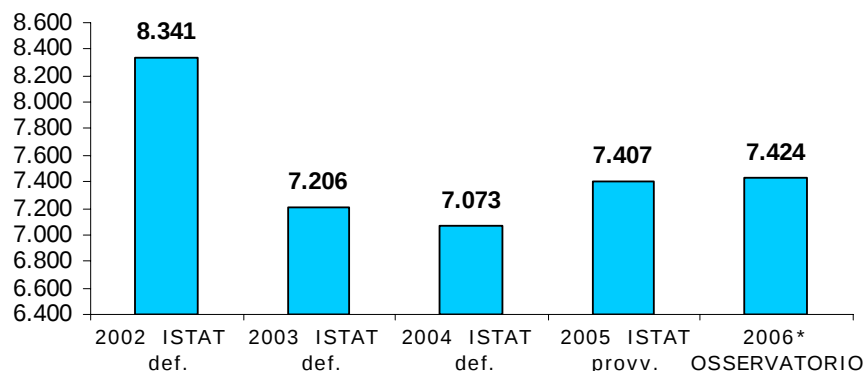
PROVINCIA DI TORINO

FONTE	INCIDENTI CON FERITI	MORTI	FERITI	MORTI E FERITI	VARIAZIONE PERCENTUALE incidenti
2002 ISTAT definitivo	8.341	188	12.482	12.670	
2003 ISTAT definitivo	7.206	202	10.606	10.808	-14%
2004 ISTAT definitivo	7.073	180	10.533	10.713	-2%
2005 ISTAT provvisorio	7.407	163	11.052	11.215	+5%
2006* OSSERVATORIO	7.424	136	11.273	11.409	+0,23%

*NON SONO ANCORA DISPONIBILI I DATI ISTAT

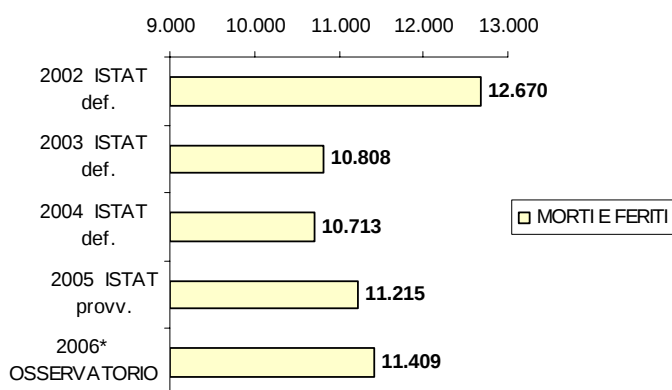
INCIDENTI con feriti NELLA PROVINCIA DI TORINO

* AGGIORNATI AL 18/5/2007



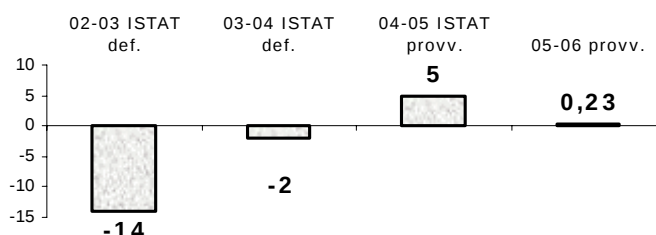
LESIONI NELLA PROVINCIA DI TORINO

* AGGIORNATI AL 18/5/2007

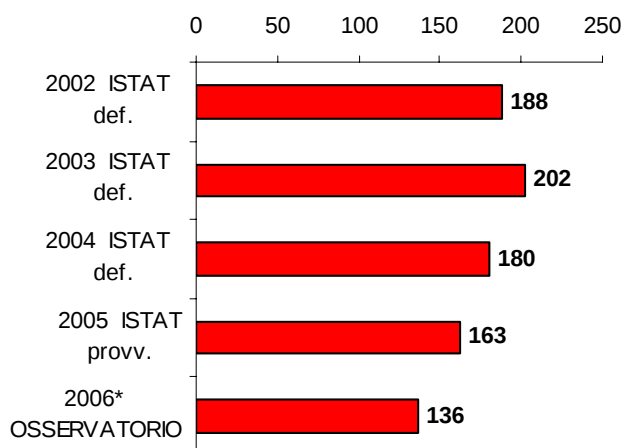


VARIAZIONE PERCENTUALE INCIDENTI con feriti NELLA PROVINCIA DI TORINO

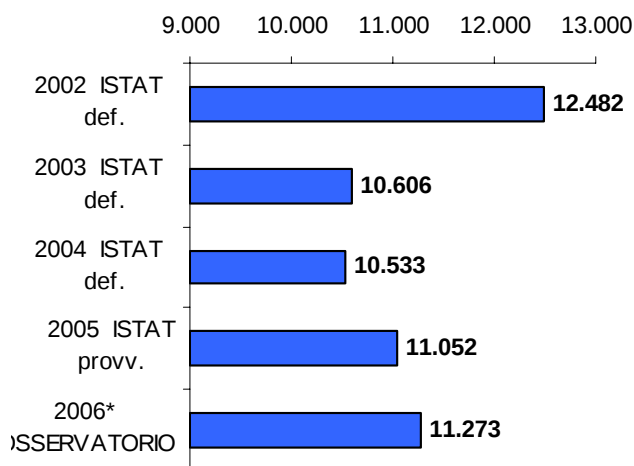
(2006 aggiornato al 18/5/2007)



MORTI NELLA PROVINCIA DI TORINO * AGGIORNATI AL 18/5/2007



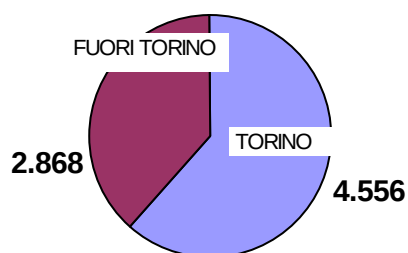
FERITI NELLA PROVINCIA DI TORINO * AGGIORNATI AL 18/5/2007



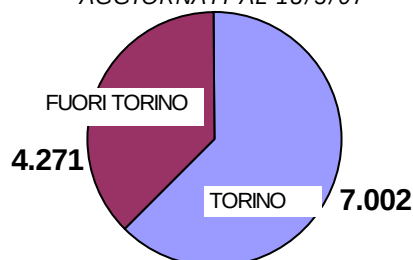
Nel **comune di Torino** si sono verificati :

4556 INCIDENTI dei quali **47 MORTALI** (3 in tangenziale) con **49 MORTI**,
i feriti sono stati **7002**.

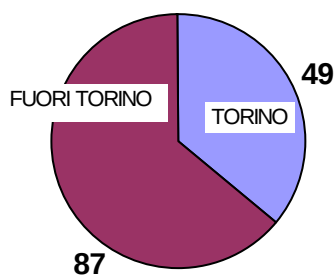
INCIDENTI CON FERITI 2006 PROVINCIA DI TORINO AGGIORNATI AL 18/5/07



FERITI 2006 AGGIORNATI AL 18/5/07



MORTI 2006 AGGIORNATI AL 18/5/07



2. GLI INDICATORI

La Provincia di Torino ha partecipato al tavolo di lavoro della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale sui centri di monitoraggio; si sono individuati gruppi tematici e uno riguarda "gli indicatori". E' stato prodotto un documento di studio per i lavori della Consulta del quale si indicano nel seguito i contenuti principali.

L'**obiettivo** che si vuole conseguire a valle del rilevamento dei dati è la sistematizzazione dell'output per realizzare concrete azioni di prevenzione degli incidenti a partire da scelte di ordine settoriale generale, ma passando attraverso strategie pianificatorie locali.

Gli archivi degli incidenti, combinati con altri dati inerenti il traffico e le relative caratteristiche, costituiscono uno strumento insostituibile per risalire a scenari dettagliati sul funzionamento della rete e dei vari tronchi e per indirizzare gli investimenti e individuare le scelte di intervento.

Attraverso gli archivi e gli indicatori che da essi possono essere dedotti, è possibile individuare i diversi livelli di criticità e adottare strategie di intervento preventive, tali da massimizzare l'efficacia delle scelte rispetto alla disponibilità di risorse finanziarie.

Si definisce **rischio incidentale** la probabilità che l'incidente si verifichi. Esso può essere calcolato attraverso il rapporto

$$R = \text{Numero di incidenti} / \text{Numero di incidenti possibili}$$

il cui valore naturalmente può variare tra 0 e 1.

Nel rapporto R, il problema non è usualmente la corretta individuazione del numeratore (che può tra l'altro essere riferito a diverse categorie e tipologie di incidente) ma, piuttosto l'individuazione del denominatore, dal momento che il Numero di incidenti possibili (esposizione al rischio) non è una grandezza univocamente definibile. In via teorica la grandezza che meglio approssima il denominatore dovrebbe essere il numero di veicoli-chilometro, ma si tratta di una grandezza di non sempre certa e agevole determinazione; nel seguito viene proposta una analisi di correlazione tra i dati di incidentalità, traffico e lunghezza su alcune principali direttrici provinciali.

Definito il concetto di rischio incidentale, è possibile passare alla **scelta di specifici indicatori**, il cui utilizzo deve essere correlato al **campo di indagine** e all'**obiettivo conoscitivo**.

Se ad esempio variamo il numeratore della frazione, possiamo individuare indici di rischio riferiti alla mortalità, alla lesività ecc. In sostanza se di una rete vogliamo conoscere il rischio di mortalità dobbiamo porre al numeratore il Numero di incidenti mortali. Analogamente per l'indice di lesività, essendo la stessa riferita al numero di feriti.

Variando il denominatore, e quindi adottando diversi parametri di valutazione dell'esposizione, possiamo rapportare il numero di incidenti al numero di veicoli-chilometro, ma anche alla lunghezza del tratto stradale o della rete, al numero di abitanti della regione interessata, all'entità del parco veicolare circolante.

Altri indicatori possono essere utili a definire in scala via via più ridotta il fenomeno incidentale o permettere di comprendere il livello di influenza che hanno su di esso le diverse componenti.

In ogni caso, appare chiaro che tra tutti i possibili indicatori desumibili occorre effettuare una classificazione riferita al percorso logico, alla scala, agli obiettivi prefissati.

In questo senso si riportano esempi di possibile classificazione degli indicatori:

a) in base alla **scala di indagine**

1. Parametrizzazione sintetica della rete (la rete A è più pericolosa della rete B)
2. Macro individuazione delle aree critiche (punti, tratte o zone nere)
3. Analisi di dettaglio finalizzata alla realizzazione di singoli interventi : se in un punto c'è ricorrenza di incidenti con sbandamento, ne consegue la causa e quindi l'intervento

b) in base agli **obiettivi** per cui devono essere utilizzati

1. Allocazione ottimale delle risorse nell'ambito di piani generali con vincoli di bilancio (occorre attribuire più risorse ad una rete perché è più pericolosa)
2. Definizione di singoli processi decisionali finalizzati alla massimizzazione di uno specifico investimento (interventi specifici per categorie specifiche)
3. Verifica delle risultanze tecniche della safety review (analisi sul livello di sicurezza di una strada)
4. Feedback su intervento (controllo sull'efficacia di misure di prevenzione già adottate ed eventuali misure correzione)

Esaminando i risultati correlati agli specifici indicatori si ritiene di poter individuare tre macrocategorie di indicatori:

2.1 Indicatori generali

Si tratta del sistema di indicatori che permettono di indirizzare le scelte di investimento a livello di azioni di governo. Sono pertanto espressamente riferiti ad una rete, al totale della popolazione ricadente nel territorio in cui essa insiste, ai veicoli circolanti nell'ambito territoriale di riferimento.

Il tasso generale di incidentalità (di rete). Conseguo dal rapporto tra il numero totale di incidenti e il traffico circolante sulla rete. E' un indice generale che descrive il fenomeno in senso complessivo senza però fornire indicazioni sull'entità e sulla rilevanza degli incidenti.

Il tasso di lesività riferito al TGM. E' sempre un dato incidentale generale riferito però alle lesioni delle persone coinvolte (morti e feriti) rispetto al totale dei flussi di traffico.

Il tasso di mortalità. Indica la relazione tra il numero di morti e il totale degli incidenti. E' espressamente finalizzato ad esprimere il livello di pericolosità della rete. Nel 2006 è stato **0,018** per tutta la rete provinciale (18 morti ogni 1.000 incidenti con lesioni). A livello nazionale i dati del 2006 non sono ancora disponibili, del 2005 è stato **0,024**

Il tasso di gravità. Indica la relazione tra il numero di morti e il totale di morti e feriti. Nel 2006 nella provincia di Torino è stato **0,011**. A livello nazionale, del 2005 è stato **0,017**.

Il tasso di lesività riferito alla popolazione. Si tratta di un indicatore che fornisce il quadro generale del fenomeno sul territorio.

2.2 Indicatori di ambito

Si tratta di indicatori riferiti al singolo "subsistema rete locale" in cui la correlazione con traffico ed estesa della rete diventa determinante "a valle" del conseguimento delle risorse attribuite attraverso il sistema di indicatori.

In appendice si trova l'elenco dei valori IKM (incidentalità al Km.) di tutte le strade extraurbane del territorio della provincia di Torino, per il 2006, e nel paragrafo seguente uno studio su alcune strade provinciali.

In questo ambito si individuano:

Densità incidentale. E' riferita alla singola tratta di rete ed è data dal rapporto tra il numero degli eventi e la lunghezza del tronco (tipicamente IKM= incidenti al km.).

Tasso di incidentalità (di tronco). E' riferito al singolo tronco e si connota sempre come rapporto tra numero di incidenti e il traffico insistente su un determinato tronco di rete.

Rapporto di mortalità (di tronco). Indica il livello di pericolosità del singolo tronco rappresentando il rapporto tra il numero di incidenti mortali che si verificano su di esso e il totale degli incidenti.

2.3 Indicatori puntuali

Una volta individuati le aree critiche della rete, è necessario avere gli strumenti per poter definire le azioni puntuali oggetto di intervento.

L'obiettivo è ottimizzare l'impiego delle risorse finanziarie massimizzando i risultati per entità di danno.

A questo punto del processo è possibile procedere ad analisi di sicurezza per poi confrontare i risultati ottenuti con le informazioni che derivano dai dati di incidentalità, per verificarne i riscontri oggettivi.

Le informazioni necessarie per operare in tal senso possono essere tante e di varia natura e molte di esse non sono facili da reperire, specialmente se vogliamo un alto livello di qualità e affidabilità del dato. Tra le variabili possibili sono di sicuro interesse la tipologia di incidente, il danno provocato a cose e persone, la tipologia di utente della strada coinvolto. Non deve inoltre mancare una correlazione con le analisi di sicurezza svolte sulla rete in oggetto.

In questa categoria possiamo individuare, a titolo di esempio, alcuni fattori :

Fattore planimetrico ($Nt-Nr$)/ Nt – Identifica il rapporto differenziale tra il totale degli incidenti e gli incidenti avvenuto in tratti in rettilineo e pianeggianti. Può indicare gli effetti della irregolarità della rete sul fenomeno globale;

Fattore di interrelazione ($Nt-Ninc$)/ Nt - Identifica gli effetti della presenza di incroci sul fenomeno incidentale (totale incidenti meno incidenti su incroci rapportato al totale incidenti);

Fattori tipologici – Hanno finalità di individuare la tipologia del sinistro più ricorrente e naturalmente sono da porsi in relazione con i fattori precedenti

Fattore tipologico 1 ($Nscontro\ frontale/Ntot$)

Fattore tipologico 2 ($Nsbandamento/Ntot$)

etc.

3. GLI INDICATORI SUI DATI DEL 2006 NELLA PROVINCIA .

Incidenti – traffico – lunghezza strade – popolazione :

INDICE DI RISCHIO

INDICE DI DENSITA'

IKM

INDICE DI LESIVITA' SULLA POPOLAZIONE

La valorizzazione degli indici esposti precedentemente è un processo lungo e complesso che richiede la raccolta costante e puntuale di dati finalizzati a questo scopo; in questa relazione informativa vogliamo provare ad esaminare gli indici che possono essere calcolati in base ai dati attualmente in possesso. In particolare **nell'appendice 2** si riportano **gli indicatori puntuali riferiti a vari fattori tipologici**.

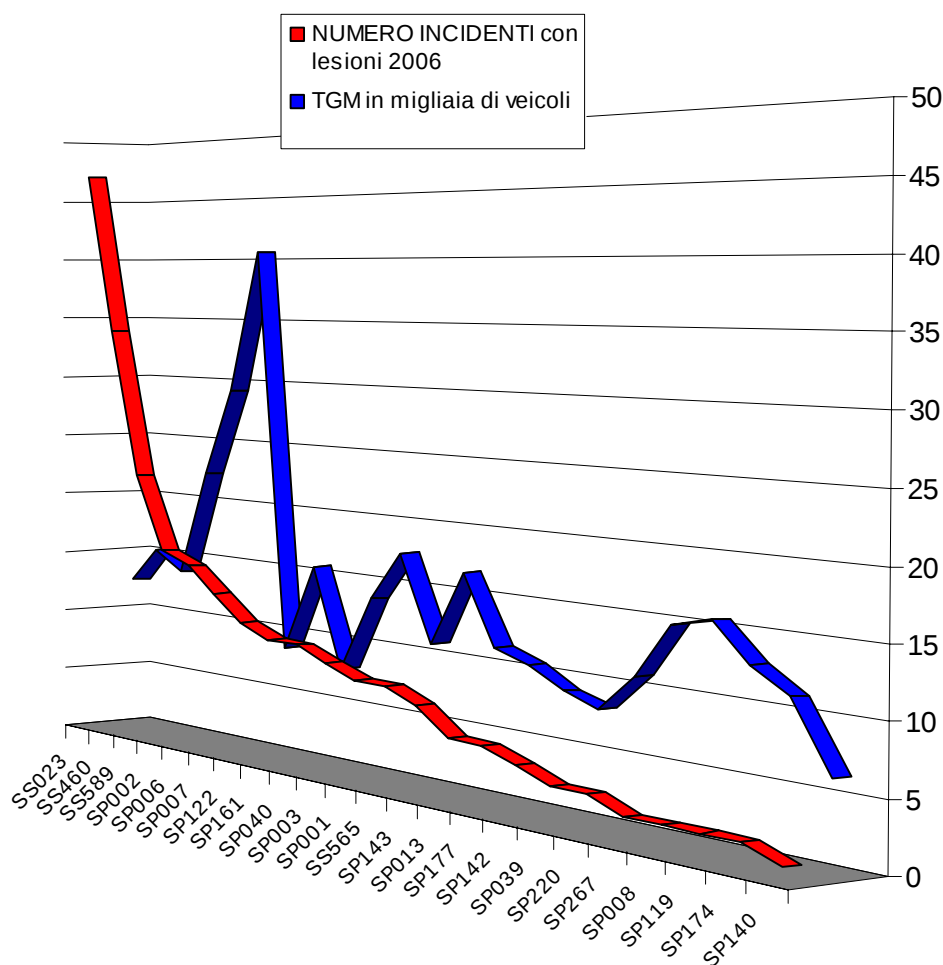
La Provincia di Torino è dotata di 45 centraline di rilievo con le quali, a rotazione, rileva i dati di traffico sulle principali direttrici della rete provinciale. In base ai dati di traffico giornaliero medio (TGM) da esse rilevati nel 2006 ed ai dati di incidentalità trasmessi all'osservatorio si possono fare interessanti considerazioni sulle strade prese in esame.

Si individuano alcuni indici calcolati sulla seguente tabella di dati :

Strada	LUNGHEZZA in Km.	TGM 2006 in migliaia di veicoli	NUMERO INCIDENTI con lesioni 2006	NUMERO FERITI O MORTI 2006	NUMERO VEICOLI coinvolti 2006
SP001 delle Valli di Lanzo	51	17	8	14	14
SP002 di Germagnano	27	22	16	21	30
SP003 della Cebrosa	7	14	9	15	15
SP006 di Pinerolo	14	29	15	26	32
SP007 di Grugliasco	8	40	13	16	22
SP008 di Druento	12	16	2	2	5
SP013 di Front	24	11	5	8	8
SP039 di Rivarossa	17	8	3	3	4
SP040 di San Giusto	22	8	10	20	18
SP119 di Moriondo	10	13	2	3	3
SP122 di Chieri	34	9	11	19	4
SP140 di None	9	6	1	2	2
SP142 di Piobesi	16	9	4	8	7

SP143 di Vinovo	23	17	7	11	15
SP161 della Val Pellice	29	16	10	17	18
SP174 di Borgaretto	9	11	2	4	3
SP177 di Val della Torre	14	11	5	6	9
SP220 di Brandizzo	4	11	3	3	4
SP267 di Lombardore	13	15	2	2	4
SS023 del Colle di Sestriere	92	12	47	78	74
SS460 di Ceresole	64	15	34	70	65
SS565 di Castellamonte	18	11	8	11	17
SS589 dei Laghi di Avigliana	42	14	22	52	40

Nel grafico seguente si possono analizzare i valori del traffico medio giornaliero (TGM) a confronto con il numero di incidenti con feriti; è evidente come volumi di traffico più bassi non siano necessariamente correlati ad un numero più basso di incidenti, ma non si evince neanche la regola opposta; è vero infatti che livelli di traffico molto alto (fino al limite di traffico lento per intasamento) inducono generalmente ad un abbassamento del rischio di incidente, ma la soglia oltre la quale si verifica tale fenomeno è piuttosto alta e si raggiunge raramente.

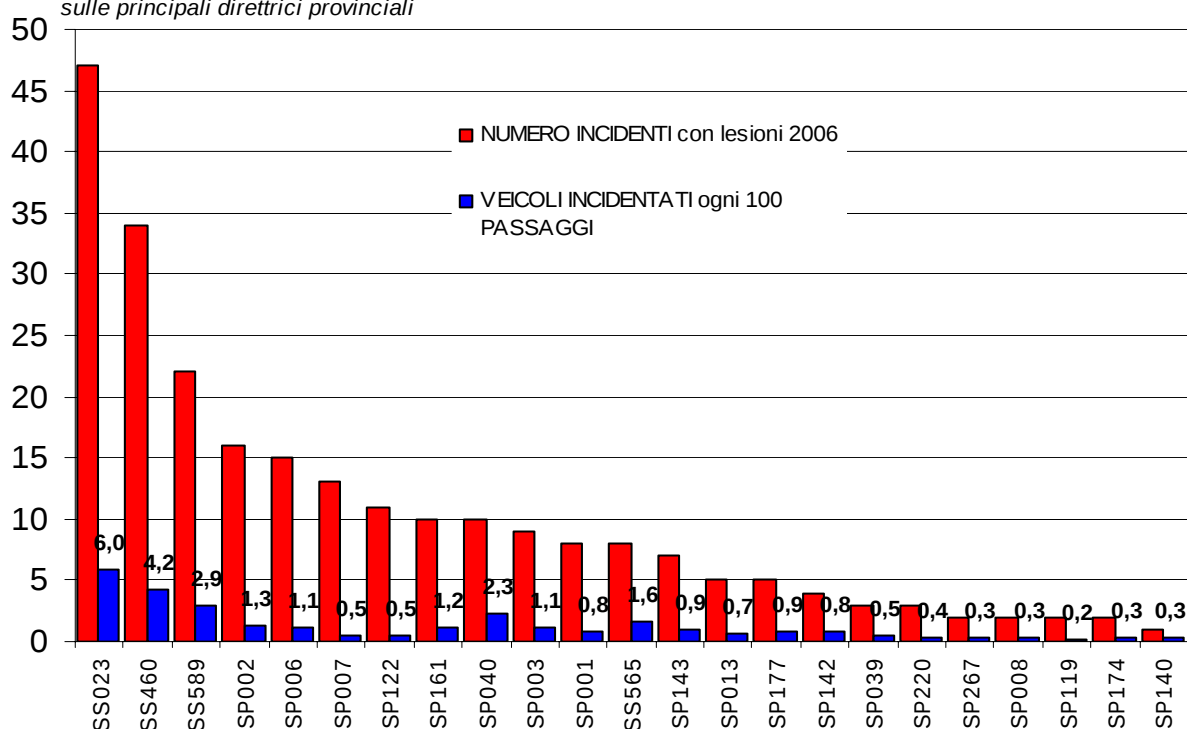


Nel grafico seguente si rappresenta il rapporto tra il numero di veicoli coinvolti in incidenti con lesioni e il numero di veicoli transitati; si ottiene un indice che può rappresentare un valore simile al rischio che un veicolo in transito sia coinvolto in un incidente con feriti; i numeri sono significativi soprattutto nel confronto fra le diverse strade, in rapporto ai singoli TGM, più che nei loro valori assoluti.

L'andamento del rapporto calcolato non è uguale a quello della curva del TGM, il che significa che vi sono strade ad alto traffico (sp007 – corso Allamano) e un discreto numero di incidenti, ma relativamente basso se rapportato al traffico stesso (0,5); viceversa vi sono strade (sp040 di San Giusto) con meno incidenti e poco traffico ma un rapporto di rischio più alto (2,3).

INDICE DI RISCHIO

rapporto tra numero **veicoli coinvolti in incidenti con lesioni 2006** e **traffico giornaliero medio 2006** sulle principali direttrici provinciali



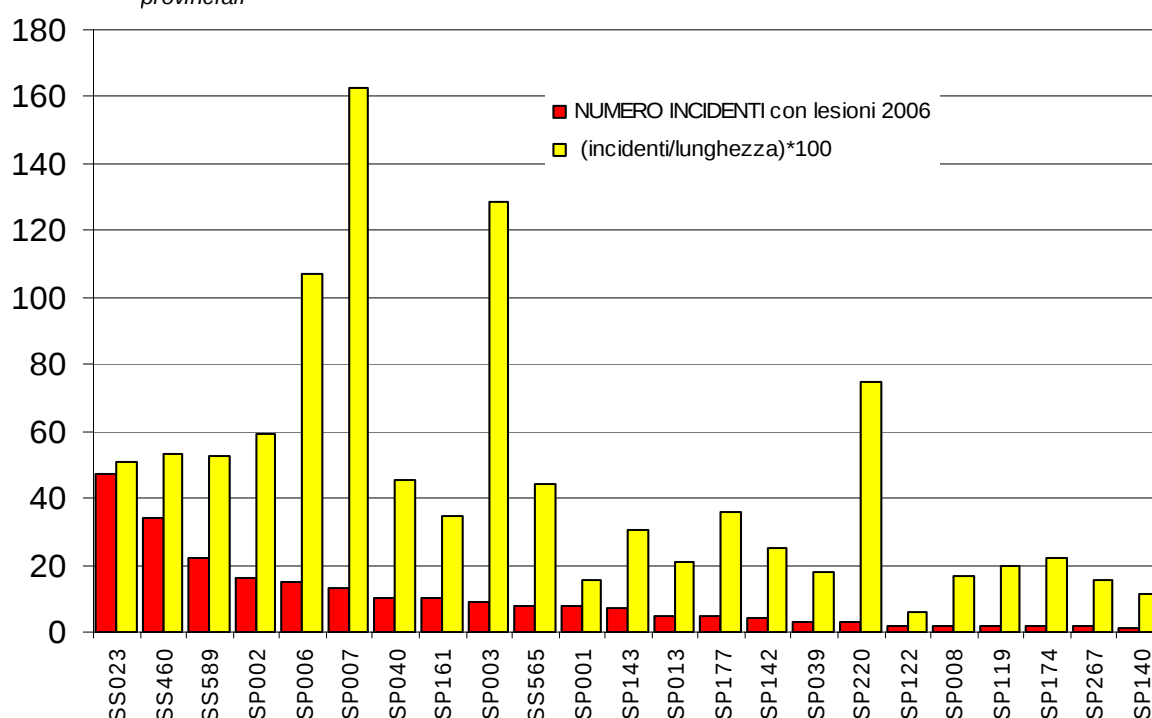
Interessanti considerazioni si possono fare anche sul **rapporto tra numero di incidenti e la lunghezza delle strade** extraurbane. Nel grafico seguente si è calcolato il rapporto tra i due valori *100 ottenendo il numero di incidenti ogni 100 Km.; esso può indicare la “densità” di incidentalità nelle direttrici.

A livello nazionale nel 2005 il valore medio è stato **87** e il valore medio per ogni capoluogo di Provincia andava **da 10 a 462** (fonte ACI); per le strade considerate in questa analisi il valore medio è **46,8**.

Dal grafico risulta che strade brevi come la SP007 (Km. 8) hanno una densità molto più alta di altre, come ad esempio SS23 del Sestriere (Km. 92) che è molto più lunga ma molto più incidentata (47 incidenti contro 13).

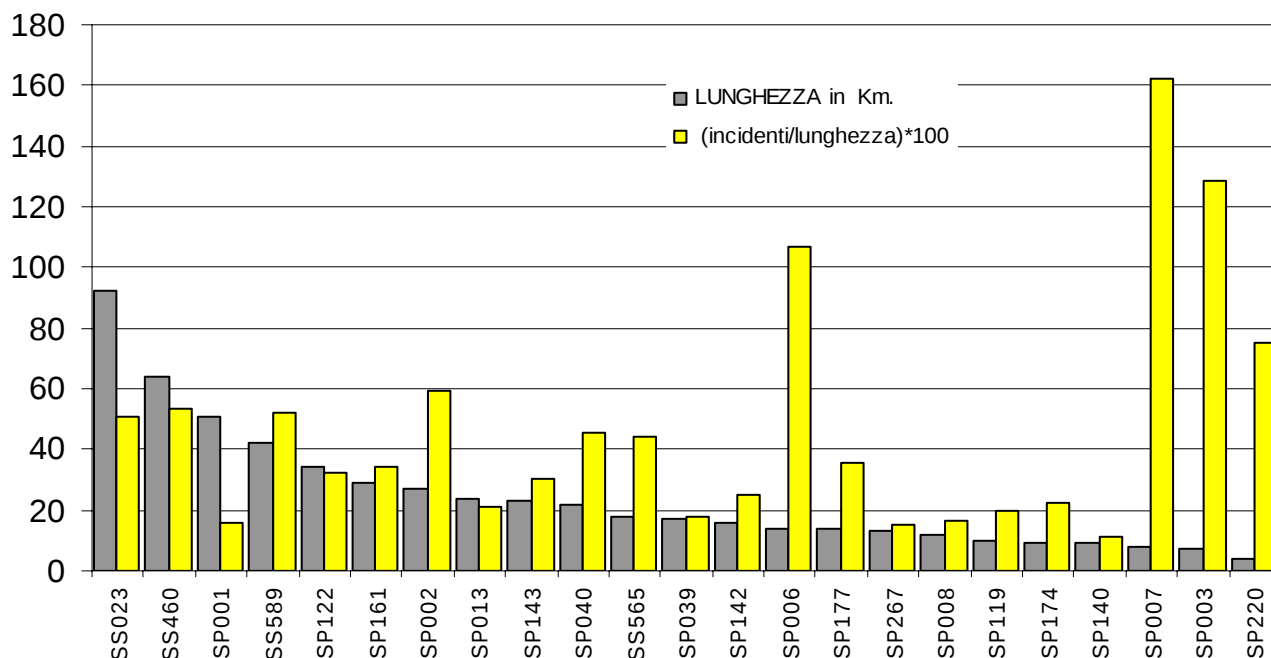
INDICE DI DENSITA'

rapporto tra **numero incidenti con lesioni 2006** e **lunghezza** delle principali direttrici provinciali



Il trend è di una maggior densità nelle strade corte, che può indicare, nel caso di traffico non elevato, una criticità; in questo caso però le strade ad alta densità (sp007, sp003, e sp220) hanno anche un discreto valore del traffico (40, 11, e 12 migliaia di veicoli).

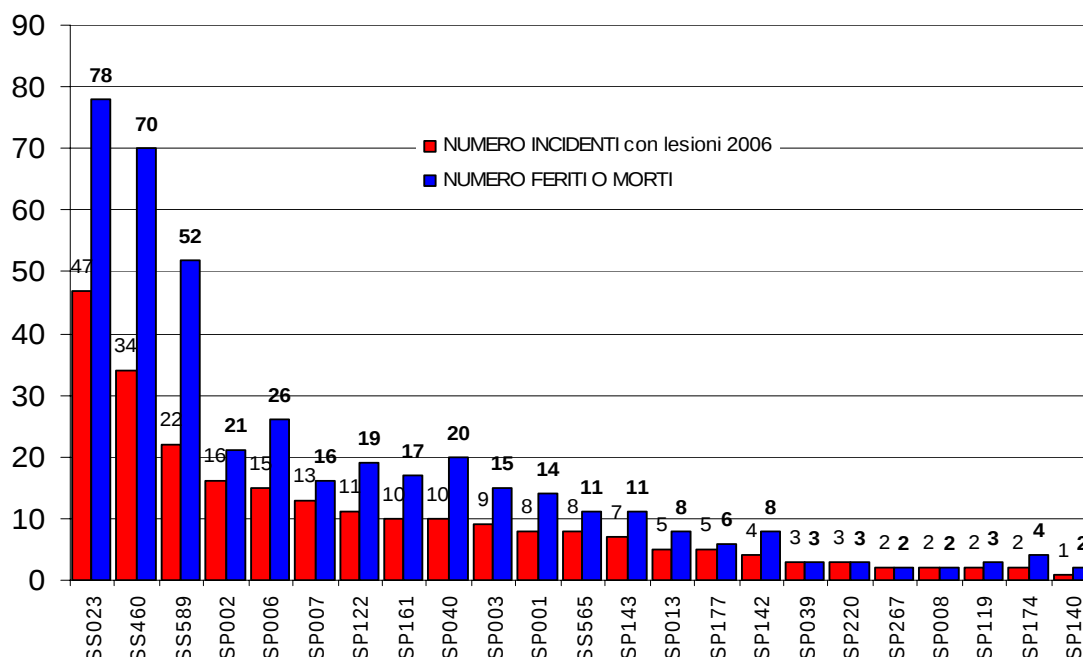
INDICE DI DENSITA' - lunghezze



Come più sopra esposto, risulta evidente come gli indici elaborati possono essere utili ai decisori al fine di programmare i tipi di intervento preventivo da realizzare nei vari luoghi.

La gravità degli incidenti (numero morti + numero feriti) ha un andamento quasi identico al numero di incidenti e pertanto il rapporto con il TGM darà gli stessi esiti già analizzati. Potrebbe essere interessante esaminare questo indice su un arco temporale più ampio (almeno di 3 anni).

Nel grafico seguente il numero di incidenti confrontato con il numero di morti e feriti



3. I VEICOLI A DUE RUOTE

I veicoli a motore a due ruote costituiscono in Europa una delle poche componenti di traffico con un crescente aumento di morti e feriti, come ribadito anche nella 4^a Conferenza Internazionale di Verona.

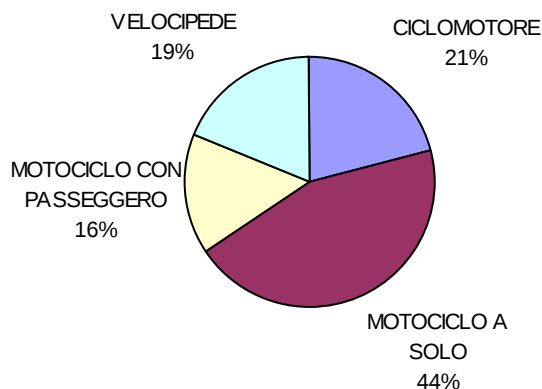
Vogliamo pertanto analizzare il fenomeno per capire la sua entità nel territorio provinciale e il contesto nel quale essi avvengono.

Nel 2006 si sono avuti **1.962** incidenti con lesioni che hanno coinvolto veicoli a due ruote. Rispetto al totale degli incidenti in provincia essi costituiscono :

NUMERO INCIDENTI	1962	26,4%	SUL TOTALE
NUMERO MORTI	35	25,7%	SUL TOTALE
NUMERO FERITI	2224	19,7%	SUL TOTALE
NUMERO VEICOLI	2020	13,6%	SUL TOTALE

Dalla ripartizione per tipo di veicolo a due ruote emerge una presenza significativa di biciclette :

CICLOMOTORE	427
MOTOCICLO A SOLO	895
MOTOCICLO CON PASSEGGERO	314
VELOCIPEDE	384
NUMERO VEICOLI	2020

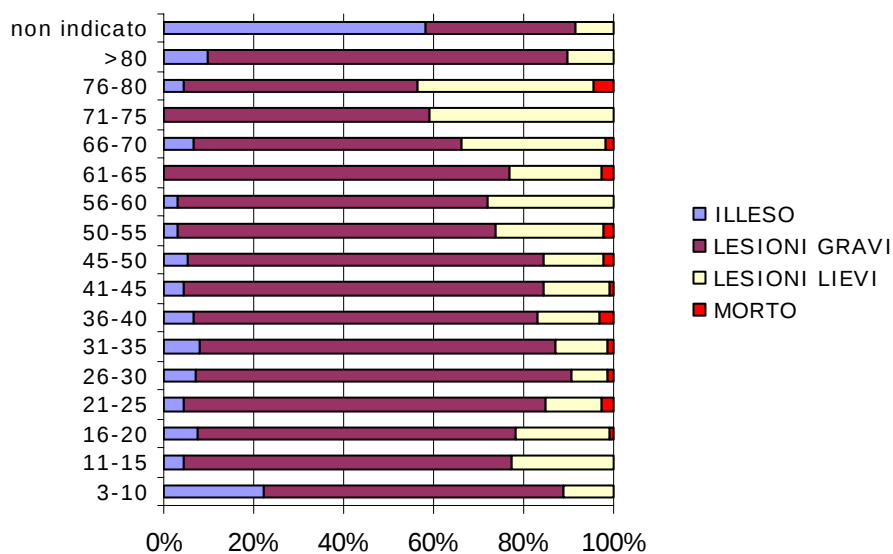
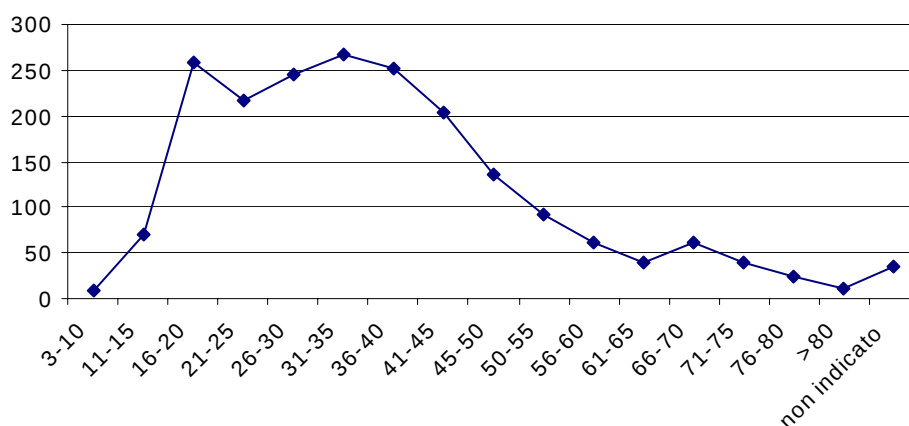


Si sono analizzati i 1.962 incidenti secondo i seguenti aspetti :

- numero vittime totale fra conducenti passeggeri (morti e feriti)
- per età conducente
- per ora del giorno
- per tipo di strada (urbana-extra)
- per contesto stradale (incrocio ecc.)
- per cause

Nei seguenti grafici si è analizzata la gravità delle lesioni riportate per fascia di età dei conducenti e si evidenzia come sul totale dei lesionati una grandissima maggioranza, circa dal 30 al 35%, riporta lesioni gravi, per tutte le fasce d'età; solo la fascia più alta ha valori minori: si tratta di anziani su bicicletta ed in questo caso è molto basso però il numero di illesi. Viene inoltre riportata la tabella dei dati di origine.

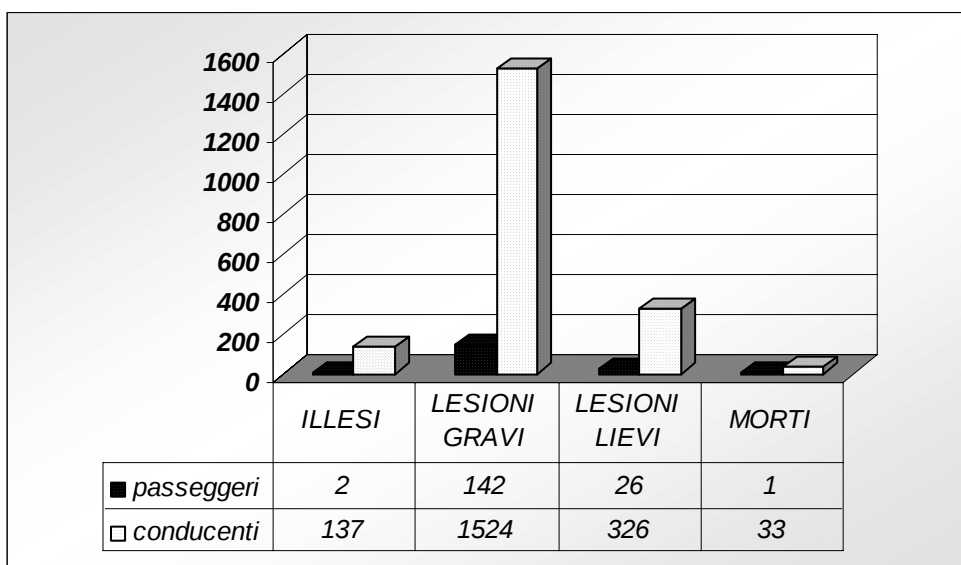
Totale **conducenti** di veicoli a 2 ruote coinvolti in incidenti con feriti nel 2006 nella provincia



ETA	ILLESO	LESIONI GRAVI	LESIONI LIEVI	MORTO	Totale complessivo
3-10	2	6	1		9
11-15	3	51	16		70
16-20	19	184	54	2	259
21-25	10	174	27	6	217
26-30	17	206	20	3	246
31-35	21	212	30	4	267
36-40	17	192	34	8	251
41-45	9	163	30	2	204
45-50	7	107	18	3	135
50-55	3	65	22	2	92
56-60	2	42	17		61
61-65		30	8	1	39
66-70	4	37	20	1	62
71-75		23	16		39
76-80	1	12	9	1	23
>80	1	8	1		10
non indicato	21	12	3		36
TOTALI	137	1524	326	33	2020

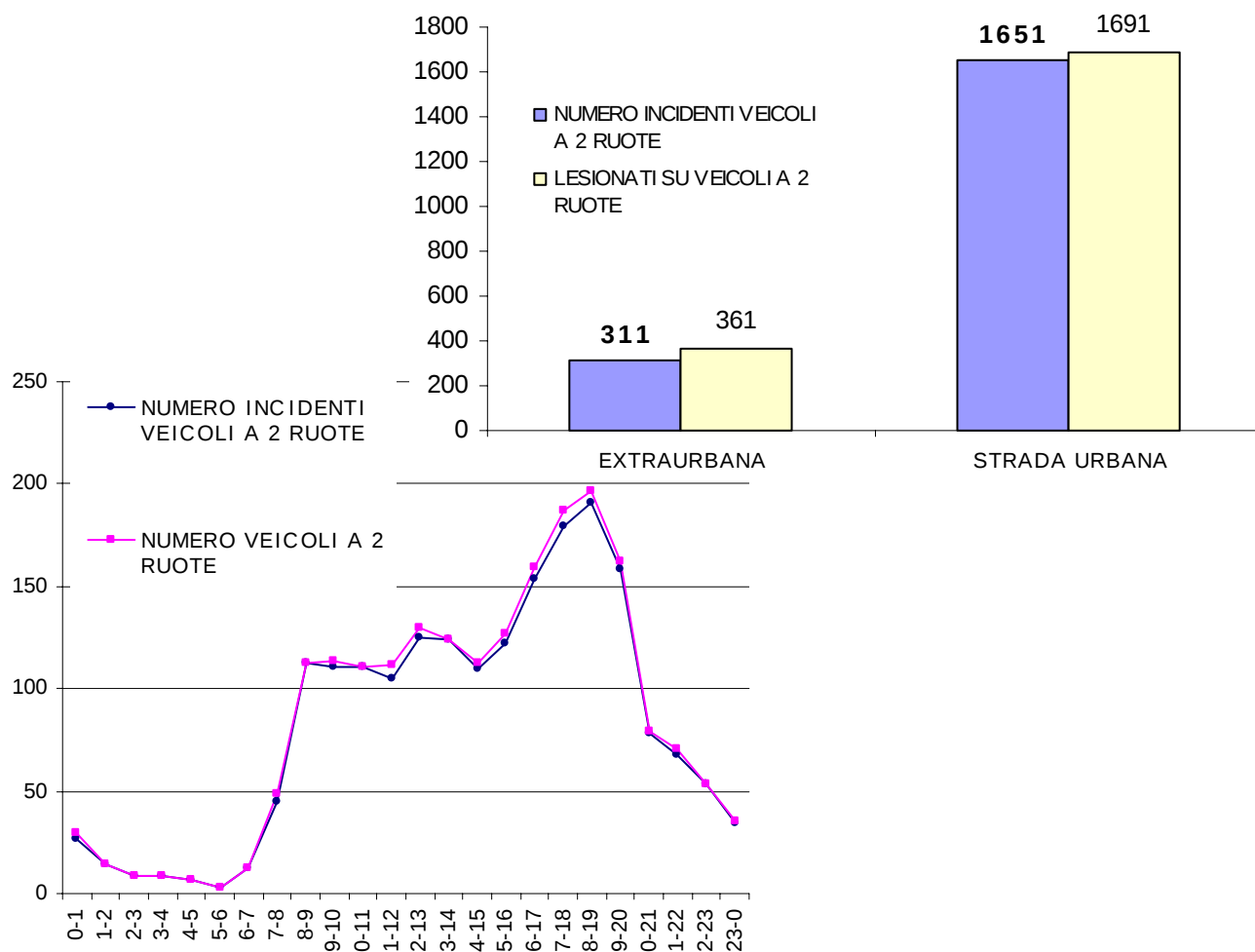
Nel seguente grafico si evidenzia come conducenti e passeggeri di veicoli a 2 ruote riportino spesso lesioni gravi o mortali; in particolare :

la somma di lesionati gravi o morti è **1.700** pari al **77,59 %** dei coinvolti



Consideriamo ora l'aspetto legato al contesto ambientale e temporale. La grandissima maggioranza di incidenti con veicoli a due ruote avvengono in città, nelle ore diurne con punta intorno alle ore 18.

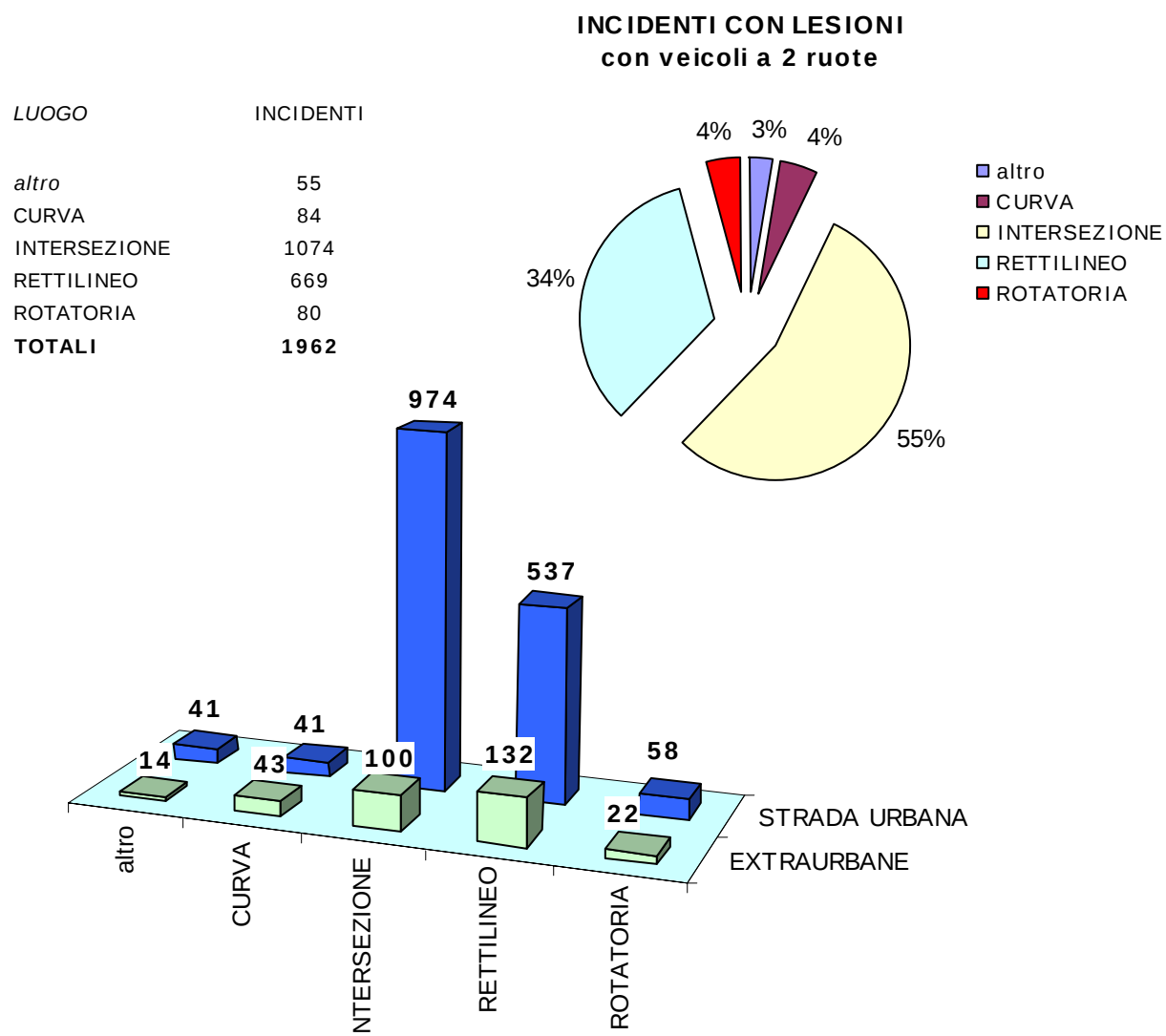
INCIDENTI CON FERITI 2006 CHE HANNO COINVOLTO VEICOLI A 2 RUOTE



Rispetto al contesto, circa la metà avvengono agli incroci delle strade urbane e circa un terzo in rettilineo.

In città, in rettilineo se ne verificano quasi il doppio rispetto a quelli agli incroci; non altrettanto si può dire per le extraurbane dove invece assumono più importanza percentuale gli eventi verificatisi in curva e in rotatoria.

Questa situazione fa pensare alla velocità come circostanza principale del fenomeno, sebbene la successiva analisi sulle circostanze indichi al primo posto la guida distratta.



Tra i dati richiesti da ISTAT vi sono le circostanze dell'incidente che sono classificate in :

- circostanze relative alla circolazione
- avarie del veicolo
- stato psicofisico del conducente alterato

Questa informazione non viene sempre trasmessa dai rilevatori, anche perché le tabelle che codificano le situazioni possibili sono piuttosto complicate e non esaustive.

Dall'elenco seguente (che riguarda cause imputate ai conducenti di veicoli a due ruote) risulta molto evidente come i rilevatori indichino come causa principale la distrazione seguita dalla velocità elevata e quindi dalla mancata precedenza.

Il numero di circostanze anomale descritte è comunque molto basso visto che si tratta di **557 conducenti su 2020**.

<i>CIRCOSTANZE RELATIVE ALLA CIRCOLAZIONE</i>	<i>numero</i>
PROCEDEVA CON GUIDA DISTRATTA	112
PROCEDEVA CON ECCESSO DI VELOCITA' (art 141)	88
PROC. SENZA RISPETTARE IL SEGNALE DI PRECEDENZA (art 145)	59
SBANDAMENTO CON FUORIUSCITA PER EVITARE L'URTO	56
CADUTA DI PERSONA DA VEICOLO PER DISCESA DA VEICOLO IN MOTO	29
CADUTA DI PERSONA DA VEICOLO PER ESSERSI AGGRAPPATA O SISTEMATA INADEGUATAMENTE	27
PROCEDEVA CONTROMANO (art143)	24
FUORIUSCITA IMPROVVISA CON CONSEGUENZE AI TRASPORTATI	22
PROCEDEVA SENZA MANTENERE DISTANZA SICUREZZA (art 149)	22
PROC. IN PROSSIMITA' MARGINE DX DELLA CARREGGIATA (art 143)	19
SORPASSAVA ALL'INCROCIO - (art 148)	16
NON DAVA PRECEDENZA AL PEDONE SUGLI APPOSITI ATTRAVERSAMENTI	15
PROC. SENZA RISPETTARE I SEGNALI DI DIVIETO DI TRANSITO O DI ACCESSO	12
MANOVRAVA PER IMMETTERSI NE FLUSSO DELLA CIRCOLAZIONE	11
CADUTA DI PERSONA DA VEICOLO PER APERTURA PORTIERA	9
PROC. SENZA RISPETTARE SEGN. SEMAFORICHE O DELL' AGENTE (art 41-43)	9
SVOLTAVA A SINISTRA IRREGOLARMENTE	8
SORP. IN CURVA , SU DOSSO CON INSUF VISIBILITA' (art 148)	5
SVOLTAVA A DESTRA IRREGOLARMENTE	4
MANOVRAVA IRREGOLARMENTE PER FERMARSI O SOSTARE	4
SORPASSAVA IRREGOLARMENTE A DESTRA (art 148)	3
SORPASSAVA SENZA OSSERVARE L'APPOSITO SEGNALE DI DIVIETO	2
SORP. VEICOLO CHE NE STAVA SORPASSANDO UN ALTRO (art 148)	1
TOTALE	557

Sono statisticamente irrilevanti i casi in cui si evidenziato uno stato fisico alterato o una situazione di irregolarità sull'efficienza del veicolo :

<i>CIRCOSTANZE PER AVARIA AL VEICOLO</i>	<i>numero</i>
MANCANZA O INSUFFICIENZA DEI DISPOSITIVI VSIVI DEI VELOCIPEDI	3
MANCANZA O INUFFICIENZA DEI FARI O DELLE LUCI DI POSIZIONE	2
ROTTURA O INSUFFICIENZA FRENI	2
ROTTURA ORGANI DI AGGANCIAMENTO RIMORCHI	1
SCOPPIO O ECCESSIVA USURA DEI PNEUMATICI	1
Totale complessivo	9

CIRCOSTANZE PER ALTERAZIONE PSICOFISICA DEL CONDUCENTE	numero
ABBAGLIATO	1
ANORMALE PER EBREZZA DA ALCOOL (art 186)	8
ANORMALE PER IMPROVVISO MALORE	3
ANORMALE PER INGESTIONE DI SOSTENZE STUPEFACENTI O PSICOTROPE (art 187)	3
ANORMALE PER SONNO	1
PER AVER SUPERATO I PERIODI DI GUIDA PRESCRITTI (art 174)	4
TOTALE	20

IN CONCLUSIONE, dai dati ricevuti, risulta che gli incidenti con veicoli a due ruote, nel 2006 nella provincia di Torino, si sono svolti prevalentemente di **giorno** e in particolare nella seconda metà del pomeriggio, in **città**, in **rettilineo** ed in circostanze legate principalmente alla distrazione ed alla velocità.

I conducenti rientrano per la maggior parte nella fascia **d'età 16-45**, (in modo piuttosto omogeneo fra le sottoclassi) e il **20 % circa viaggiava in bicicletta**.

APPENDICE

LE STATISTICHE SUI DATI 2006

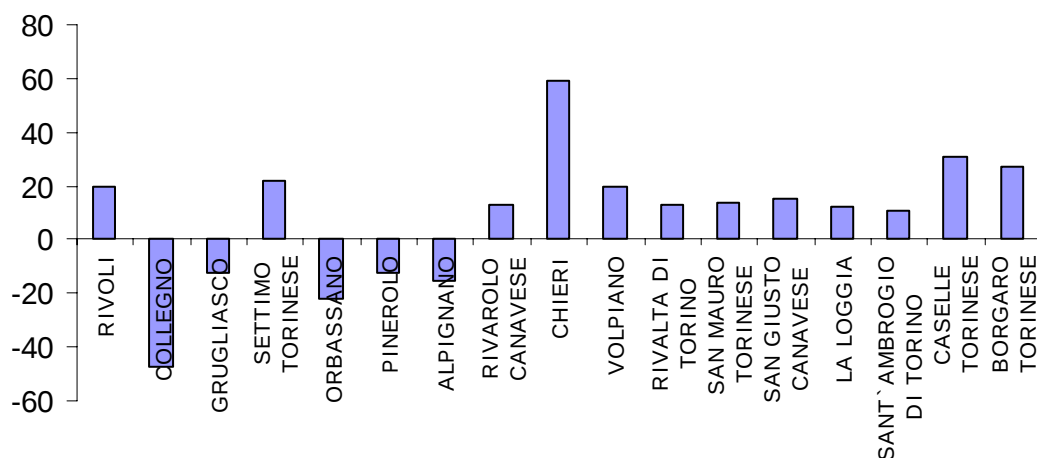
INCIDENTI CON LESIONI AVVENUTI SUL TERRITORIO PROVINCIALE

1. INCIDENTI PER COMUNE	pag. 26
2. STATISTICA INCIDENTI-POPOLAZIONE	pag. 31
3. STATISTICA PER ORGANO DI RILIEVO	pag. 32
4. STATISTICA PER TIPOLOGIA INCIDENTE	pag. 33
5. STATISTICA PER TIPO UBICAZIONE	pag. 34
6. STATISTICA PER CONTESTO STRADALE	pag. 35
7. INCIDENTI SU STRADE EXTRAURBANE (INDICI)	pag. 36
8. CIRCOSTANZE INCIDENTI	pag. 42
9. STATISTICA PER ORA DEL GIORNO	pag. 45
10. STATISTICA PER TIPO DI VEICOLO	pag. 45
11. STATISTICA SUL SESSO DEI CONDUCENTI	pag. 46
12. STATISTICA PER GIORNO DELLA SETTIMANA	pag. 46
13. STATISTICA SULLA GRAVITA' DELLE FERITE	pag. 46

1. INCIDENTI PER COMUNE

VARIAZIONE SUL NUMERO INCIDENTI CON LESIONI DAL 2005 AL 2006

(comuni con variazione in valore assoluto >10, esclusa Torino)



COMUNE	2005	2006	DIFF
TORINO	4295	4556	261
RIVOLI	177	197	20
COLLEGNO	173	126	-47
GRUGLIASCO	137	125	-12
SETTIMO TORINESE	133	155	22
ORBASSANO	85	63	-22
PINEROLO	82	70	-12
ALPIGNANO	48	33	-15
RIVAROLO CANAVESE	45	58	13
CHIERI	28	87	59
VOLPIANO	25	45	20
RIVALTA DI TORINO	21	34	13
SAN MAURO TORINESE	17	31	14
SAN GIUSTO CANAVESE	10	25	15
LA LOGGIA	7	19	12
SANT'AMBROGIO DI TORINO	7	18	11
CASELLE TORINESE	6	37	31
BORGARO TORINESE	7	34	27

**INCIDENTI CON FERITI 2006
IN ORDINE DI COMUNE**

COMUNE	INCIDENTI	MORTI	FERITI
AGLIE`	1		1
AIRASCA	12		19
ALBIANO D`IVREA	3	1	6
ALICE SUPERIORE	1		1
ALMESE	7		9
ALPETTE	1		1
ALPIGNANO	33		47
ANDEZENO	2		2
AVIGLIANA	51		75
AZEGLIO	2		3
BAIRO	1		1
BALDISSERO CANAVESE	3		3
BALDISSERO TORINESE	4		4
BANCHETTE	4		5
BARDONECCHIA	3		3
BEINASCO	62	2	103
BOBBIO PELLICE	1		2
BOLLENGO	3		4
BORGARO TORINESE	34	1	50
BORGIALLO	1		2
BORGOFRANCO D'IVREA	8		16
BORGONE SUSA	8	1	10
BOSCONERO	2		3
BRANDIZZO	14		19
BRICHERASIO	3		6
BROSSO	1		1
BRUINO	17	1	26
BRUSASCO	3		5
BRUZOLO	2		5
BURIASCO	3		13
BUROLO	7		9
BUSANO	2		2
BUSSOLENO	12		21
BUTTIGLIERA ALTA	6	1	5
CAFASSE	1	1	
CALUSO	5		9
CAMBIANO	13		16
CAMPIGLIONE-FENILE	3		3
CANDIA CANAVESE	3	2	3
CANDIOLO	9		14
CANTALUPA	1		1
CAPRIE	1		2
CARAVINO	1		1
CARIGNANO	16	1	23
CARMAGNOLA	54		88
CASALBORGONE	1		3
CASCINETTE D'IVREA	1		2
CASELETTE	10	1	20

CASELLE TORINESE	37	1	64
CASTAGNETO PO	4		5
CASTAGNOLE PIEMONTE	4		5
CASTELLAMONTE	18	1	25
CASTIGLIONE TORINESE	3		4
CAVOUR	7		10
CERCENASCO	3	1	4
CERESOLE REALE	2		3
CESANA TORINESE	1		2
CHIANOCCO	9		9
CHIAVERANO	1		1
CHIERI	87		115
CHIOMONTE	4	1	4
CHIUSA DI SAN MICHELE	1		2
CHIVASSO	58	2	95
CIRIE`	32		46
COAZZE	1		2
COLLEGNO	126	6	196
COLLERETTO GIACOSA	2		2
CONDOVE	10	1	16
CUMIANA	14		24
CUORGNE'	24	1	37
DRUENTO	13		16
EXILLES	3		4
FAVRIA	7	1	7
FELETTA	5	2	12
FIANO	4		4
FOGLIZZO	9		17
FORNO CANAVESE	2		2
FRONT	5		8
FROSSASCO	4	1	6
GASSINO TORINESE	6		8
GERMAGNANO	1		1
GIAVENO	6		6
GIVOLETTO	2		3
GRAVERE	1		1
GROSCAVALLO	1		1
GRUGLIASCO	125	1	181
INVERSO PINASCA	3		5
ISOLABELLA	2	1	1
IVREA	69		89
LA CASSA	1	1	
LA LOGGIA	19	1	30
LANZO TORINESE	5		8
LAURIANO	1		1
LEINI`	29		39
LESSOLO	5	3	6
LOMBARDORE	1		4
LORANZE	1		1
LUSERNA SAN GIOVANNI	9	1	11
MACELLO	1		1
MARENTINO	1		1
MAZZE`	3		5
MERCENASCO	3		6
MOMBELLO DI TORINO	1		1
MOMPANTERO	1		1
MONASTERO DI LANZO	1		2
MONCALIERI	181	2	262
MONTALDO TORINESE	1		1
MONTALENGHE	1		1

COMUNE	INCIDENTI	MORTI	FERITI
MONTALTO DORA	3	1	2
MONTEU DA PO	3		5
MORIONDO TORINESE	2		4
NICHELINO	123	5	185
NOASCA	2	1	2
NOLE	2		3
NONE	17		29
NOVALESA	1		2
ORBASSANO	63		92
ORIO CANAVESE	2		2
OSASCO	4		10
OULX	8		16
OZEGNA	8	1	15
PALAZZO CANAVESE	2		2
PANCALIERI	5		12
PAVAROLO	4		6
PAVONE CANAVESE	9		12
PECETTO TORINESE	8		11
PEROSA ARGENTINA	6		8
PERRERO	2		2
PIANEZZA	24	1	39
PINASCA	2		2
PINEROLO	70	1	94
PINO TORINESE	17		26
PIOBESI TORINESE	2	1	2
PIOSSASCO	29		42
PISCINA	5		8
PIVERONE	2		2
POIRINO	37	3	52
POMARETTO	1		1
PONT-CANAVESE	6		8
PORTE	7	1	9
PRALORMO	9	2	13
PRASCORSANO	1		1
QUAGLIUZZO	1		1
QUASSOLO	2		7
QUINCINETTO	2		2
RIVA PRESSO CHIERI	6	1	9
RIVALBA	1		1
RIVALTA DI TORINO	34		50
RIVARA	3		4
RIVAROLO CANAVESE	58	2	80
RIVOLI	197	3	303
ROBASSOMERO	1		3
ROLETTO	4		8
ROMANO CANAVESE	8	1	10
RONCO CANAVESE	1		1
RONDISSONE	1	1	
ROSTA	6		9
RUBIANA	1		1
SALASSA	5		7
SALBERTRAND	3		5
SALERANO CANAVESE	3		4
SAMONE	1		1
SAN BENIGNO CANAVESE	10	4	19
SAN GERMANO CHISONE	1		1
SAN GIORGIO CANAVESE	11		13
SAN GIORIO DI SUSA	2		4
SAN GIUSTO CANAVESE	25	2	41
SAN MAURO TORINESE	31	2	42
SAN PIETRO VAL LEMINA	1		1
SAN RAFFAELE CIMENA	3		11
SAN SEBASTIANO DA PO	2		9
SAN SECONDO DI PINEROLO	6		6
SANGANO	1		2
SANT`AMBROGIO DI TORINO	18		39
SANTENA	11		14
SAUZE D'OULX	1		1
SCALENGHE	12	2	16
SCARMAGNO	9		10
SESTRIERE	2		2
SETTIMO ROTTARO	2	1	5
SETTIMO TORINESE	155	1	239
SETTIMO VITTONI	8	1	14
SPARONE	2		2
STRAMBINELLO	3		5
STRAMBINO	8	1	8
SUSA	18		29
TAVAGNASCO	3		4
TORINO	4556	49	7002
TORRAZZA PIEMONTE	3		3
TORRE CANAVESE	2		3
TORRE PELLICE	7		12
TRANA	10	1	14
TRAVERSELLA	2		2
TRAVES	2		5
TROFARELLO	24		35
USSEAUX	1		1
VAIE	2	1	2
VAL DELLA TORRE	11		18
VALGIOIE	1		1
VALPERGA	6		12
VAUDA CANAVESE	1		1
VENARIA REALE	77		115
VENAUS	1		2
VEROLENGO	16	3	17
VESTIGNE`	3		3
VIGONE	5		7
VILAFRANCA PIEMONTE	5	1	9
VILLAR DORA	2		2
VILLAR FOCCHIARDO	1		1
VILLAR PEROSA	4		6
VILLARBASSE	4		6
VILLASTELLONE	15		24
VINOVO	10		11
VIRLE PIEMONTE	2		4
VISTRORIO	3	1	3
VOLPIANO	45	1	80
VOLVERA	17		19
TOTALI	7424	136	11273

INCIDENTI CON FERITI 2006
IN ORDINE DI INCIDENTI

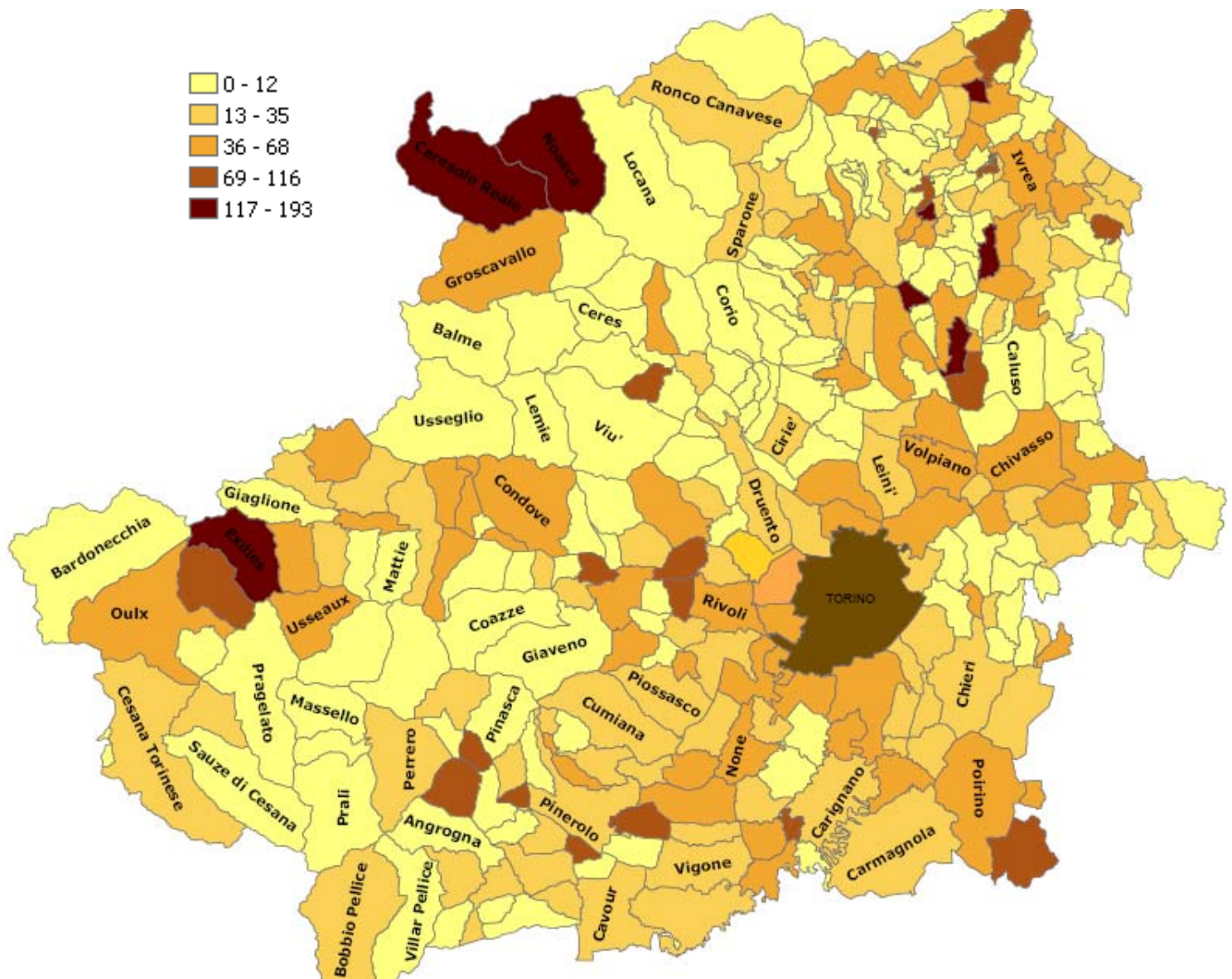
COMUNE	INCIDENTI	MORTI	FERITI
TORINO	4556	49	7002
RIVOLI	197	3	303
MONCALIERI	181	2	262
SETTIMO TORINESE	155	1	239
COLLEGNO	126	6	196
GRUGLIASCO	125	1	181
NICHELINO	123	5	185
CHIERI	87		115
VENARIA REALE	77		115
PINEROLO	70	1	94
IVREA	69		89
ORBASSANO	63		92
BEINASCO	62	2	103
CHIVASSO	58	2	95
RIVAROLO CANAVESE	58	2	80
CARMAGNOLA	54		88
AVIGLIANA	51		75
VOLPIANO	45	1	80
CASELLE TORINESE	37	1	64
POIRINO	37	3	52
BORGARO TORINESE	34	1	50
RIVALTA DI TORINO	34		50
ALPIGNANO	33		47
CIRIE`	32		46
SAN MAURO TORINESE	31	2	42
LEINI`	29		39
PIOSSASCO	29		42
SAN GIUSTO CANAVESE	25	2	41
CUORGNE'	24	1	37
PIANEZZA	24	1	39
TROFARELLO	24		35
LA LOGGIA	19	1	30
CASTELLAMONTE	18	1	25
SANT`AMBROGIO DI TORINO	18		39
SUSA	18		29
BRUINO	17	1	26
NONE	17		29
PINO TORINESE	17		26
VOLVERA	17		19
CARIGNANO	16	1	23
VEROLENGO	16	3	17
VILLASTELLONE	15		24
BRANDIZZO	14		19
CUMIANA	14		24
CAMBIANO	13		16
DRUENTO	13		16
AIRASCA	12		19

BUSSOLENO	12		21
SCALENGHE	12	2	16
SAN GIORGIO CANAVESE	11		13
SANTENA	11		14
VAL DELLA TORRE	11		18
CASELETTE	10	1	20
CONDOVE	10	1	16
SAN BENIGNO CANAVESE	10	4	19
TRANA	10	1	14
VINOVO	10		11
CANDIOLO	9		14
CHIANOCCHO	9		9
FOGLIZZO	9		17
LUSERNA SAN GIOVANNI	9	1	11
PAVONE CANAVESE	9		12
PRALORMO	9	2	13
SCARMAGNO	9		10
BORGOFRANCO D'IVREA	8		16
BORGONE SUSA	8	1	10
OULX	8		16
OZEGNA	8	1	15
PECETTO TORINESE	8		11
ROMANO CANAVESE	8	1	10
SETTIMO VITTONE	8	1	14
STRAMBINO	8	1	8
ALMESE	7		9
BUROLO	7		9
CAVOUR	7		10
FAVRIA	7	1	7
PORTE	7	1	9
TORRE PELLICE	7		12
BUTTIGLIERA ALTA	6	1	5
GASSINO TORINESE	6		8
GIAVENO	6		6
PEROSA ARGENTINA	6		8
PONT-CANAVESE	6		8
RIVA PRESSO CHIERI	6	1	9
ROSTA	6		9
SAN SECONDO DI PINEROLO	6		6
VALPERGA	6		12
CALUSO	5		9
FELETTTO	5	2	12
FRONT	5		8
LANZO TORINESE	5		8
LESSOLO	5	3	6
PANCALIERI	5		12
PISCINA	5		8
SALASSA	5		7
VIGONE	5		7
VILLAFRANCA PIEMONTE	5	1	9
BALDISSERO TORINESE	4		4
BANCHETTE	4		5
CASTAGNETO PO	4		5
CASTAGNOLE PIEMONTE	4		5
CHIOMONTE	4	1	4
FIANO	4		4
FROSSASCO	4	1	6

COMUNE	INCIDENTI	MORTI	FERITI
OSASCO	4		10
PAVAROLO	4		6
ROLETTO	4		8
VILLAR PEROSA	4		6
VILLARBASSE	4		6
ALBIANO D'IVREA	3	1	6
BALDISSERO CANAVESE	3		3
BARDONECCHIA	3		3
BOLLENGO	3		4
BRICHERASIO	3		6
BRUSASCO	3		5
BURIASCO	3		13
CAMPIGLIONE-FENILE	3		3
CANDIA CANAVESE	3	2	3
CASTIGLIONE TORINESE	3		4
CERCENASCO	3	1	4
EXILLES	3		4
INVERSO PINASCA	3		5
MAZZE'	3		5
MERCENASCO	3		6
MONTALTO DORA	3	1	2
MONTEU DA PO	3		5
RIVARA	3		4
SALBERTRAND	3		5
SALERANO CANAVESE	3		4
SAN RAFFAELE CIMENA	3		11
STRAMBINELLO	3		5
TAVAGNASCO	3		4
TORRAZZA PIEMONTE	3		3
VESTIGNE'	3		3
VISTRORIO	3	1	3
ANDEZENO	2		2
AZEGLIO	2		3
BOSCONERO	2		3
BRUZOLO	2		5
BUSANO	2		2
CERESOLE REALE	2		3
COLLERETTO GIACOSA	2		2
FORNO CANAVESE	2		2
GIVOLETTO	2		3
ISOLABELLA	2	1	1
MORIONDO TORINESE	2		4
NOASCA	2	1	2
NOLE	2		3
ORIO CANAVESE	2		2
PALAZZO CANAVESE	2		2
PERRERO	2		2
PINASCA	2		2
PIOBESI TORINESE	2	1	2
PIVERONE	2		2
QUASSOLO	2		7
QUINCINETTO	2		2
SAN GIORIO DI SUSÀ	2		4
SAN SEBASTIANO DA PO	2		9

SESTRIERE	2		2
SETTIMO ROTTARO	2	1	5
SPARONE	2		2
TORRE CANAVESE	2		3
TRAVERSELLA	2		2
TRAVES	2		5
VAIE	2	1	2
VILLAR DORA	2		2
VIRLE PIEMONTE	2		4
AGLIE'	1		1
ALICE SUPERIORE	1		1
ALPETTE	1		1
BAIRO	1		1
BOBBIO PELLICE	1		2
BORGIALLO	1		2
BROSSO	1		1
CAFASSE	1	1	
CANTALUPA	1		1
CAPRIE	1		2
CARAVINO	1		1
CASALBORGONE	1		3
CASCINETTE D'IVREA	1		2
CESANA TORINESE	1		2
CHIAVERANO	1		1
CHIUSA DI SAN MICHELE	1		2
COAZZE	1		2
GERMAGNANO	1		1
GRAVERE	1		1
GROSCAVALLO	1		1
LA CASSA	1	1	
LAURIANO	1		1
LOMBARDORE	1		4
LORANZE	1		1
MACELLO	1		1
MARENTINO	1		1
MOMBELLO DI TORINO	1		1
MOMPANTERO	1		1
MONASTERO DI LANZO	1		2
MONTALDO TORINESE	1		1
MONTALENGHE	1		1
NOVALESA	1		2
POMARETTO	1		1
PRASCORSANO	1		1
QUAGLIUZZO	1		1
RIVALBA	1		1
ROBASSOMERO	1		3
RONCO CANAVESE	1		1
RONDISSONE	1	1	
RUBIANA	1		1
SAMONE	1		1
SAN GERMANO CHISONE	1		1
SAN PIETRO VAL LEMINA	1		1
SANGANO	1		2
SAUZE D'OULX	1		1
USSEAU	1		1
VALGIOIE	1		1
VAUDA CANAVESE	1		1
VENAUS	1		2
VILLAR FOCCHIARDO	1		1
TOTALI	7424	136	11273

Nella Seguento cartina si evidenzia l'indice di lesività ogni 10.000 abitanti :

$$(\text{numero morti} + \text{numero feriti}) / \text{numero abitanti} * 10.000$$


3. INCIDENTI PER ORGANO DI RILIEVO

Nella città di **Torino** tutti gli incidenti sono rilevati dalla Polizia Municipale; la Polizia Stradale inoltre rileva incidenti che rientrano nel comune di Torino, ma principalmente sulle tangenziali.

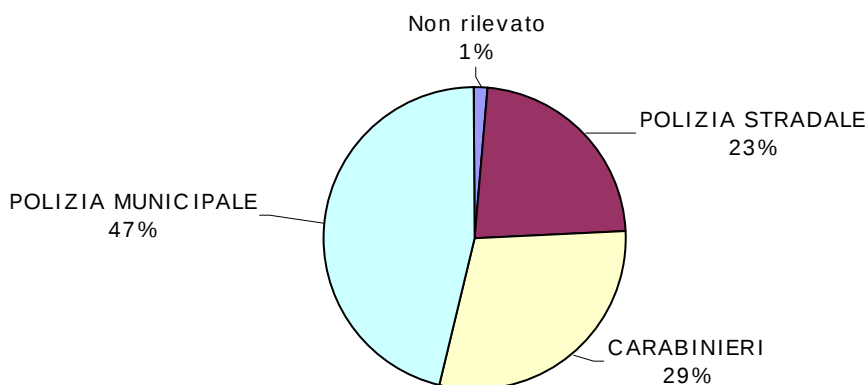
Fuori Torino i rilievi sono fatti dalle **Polizia Municipali** nelle ore diurne (nei comuni con organico sufficiente) e dai **Carabinieri** nelle ore notturne; fa eccezione il comune di Settimo Torinese dove la Polizia Municipale svolge turni di servizio anche notturni.

La **Polizia Stradale** rileva su autostrade e tangenziali e talvolta anche su comunali ed extraurbane. Nel 2006 l'osservatorio provinciale ha ricevuto i dati dal compartimento provinciale della Polizia Stradale di Torino, ma anche i compartimenti delle province confinanti rilevano talvolta nel territorio provinciale di Torino, specialmente sulle autostrade; si sono avviati contatti con i compartimenti piemontesi per completare la raccolta.

La suddivisione per gli incidenti con lesioni del 2006 è la seguente :

	POLIZIA STRADALE	CARABINIERI	POLIZIA MUNICIPALE	Non pervenuto	TOTALI
FUORI DAL COMUNE DI TORINO	665	835	1330	38	2868
COMUNE DI TORINO	72	---	4484	---	4556
TOTALE PROVINCIA	737	835	5814	38	7424

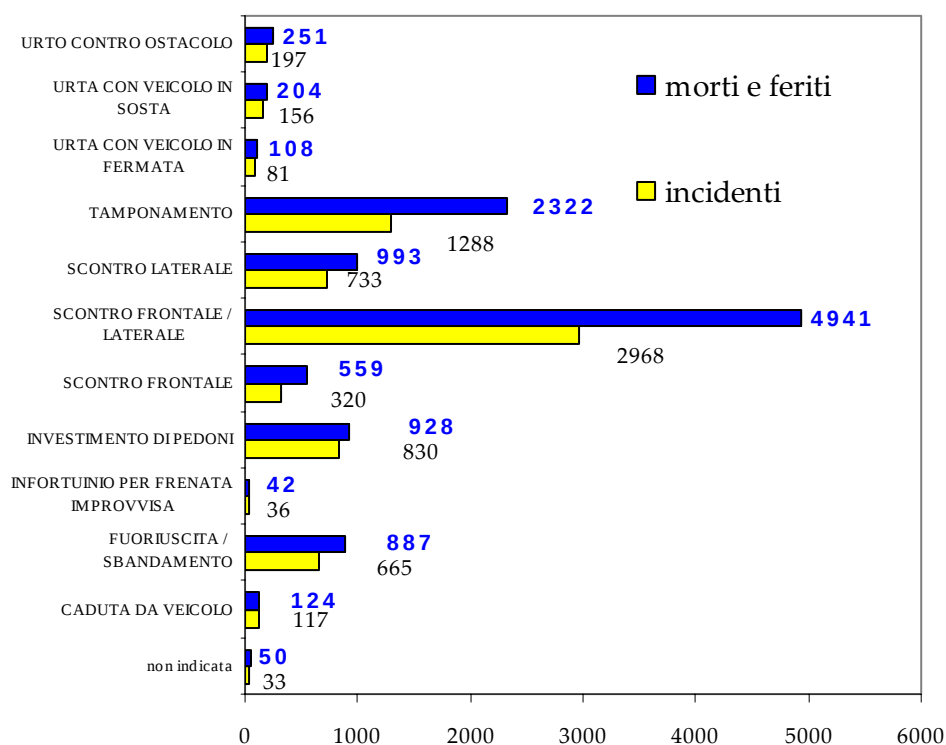
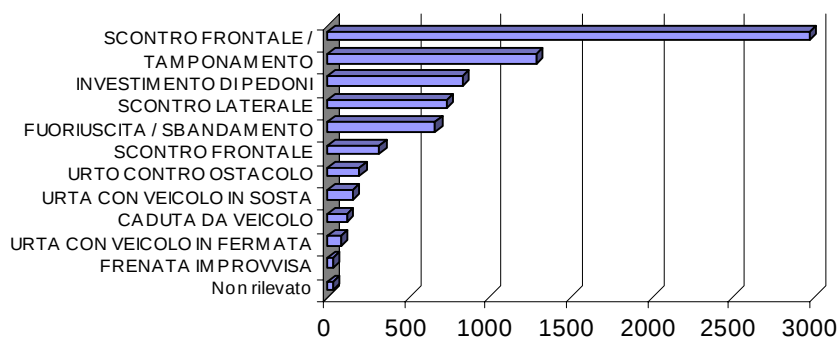
INCIDENTI CON FERITI RILEVATI FORZE DELL'ORDINE FUORI DAL COMUNE DI TORINO



4. INCIDENTI PER TIPOLOGIA INCIDENTE

NATURA	INCIDENTI CON FERITI
Non rilevato	33
FRENATA IMPROVVISA	36
URTA CON VEICOLO IN FERMATA	81
CADUTA DA VEICOLO	117
URTA CON VEICOLO IN SOSTA	156
URTO CONTRO OSTACOLO	197
SCONTRO FRONTALE	320
FUORIUSCITA / SBANDAMENTO	665
SCONTRO LATERALE	733
INVESTIMENTO DI PEDONI	830
TAMPONAMENTO	1288
SCONTRO FRONTALE / LATERALE	2968
TOTALE	7424

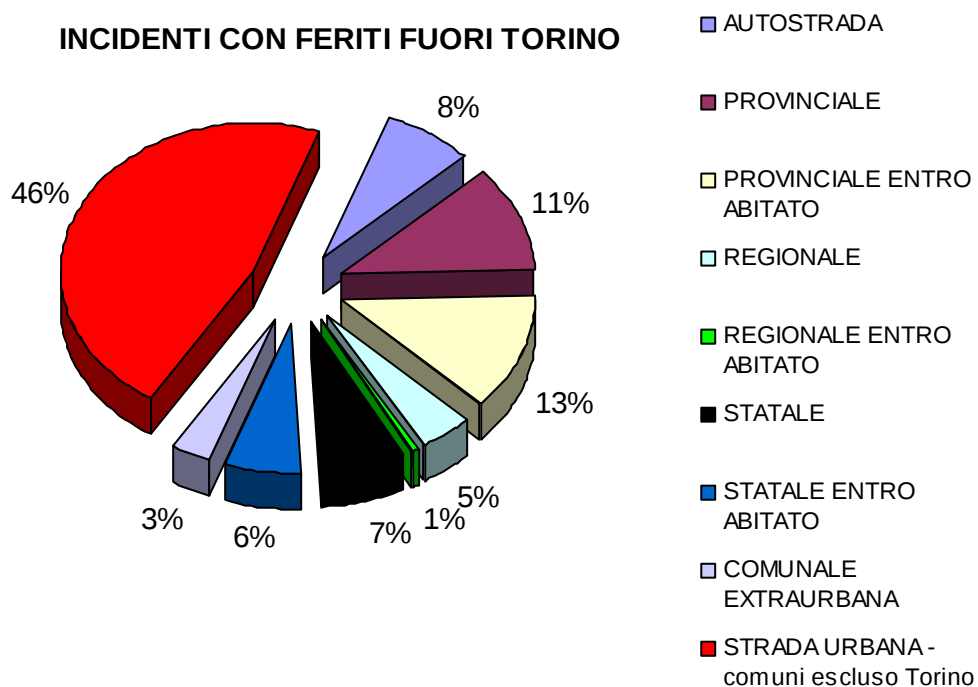
NUMERO INCIDENTI CON FERITI
PER TIPOLOGIA INCIDENTE



5. INCIDENTI PER TIPO UBICAZIONE

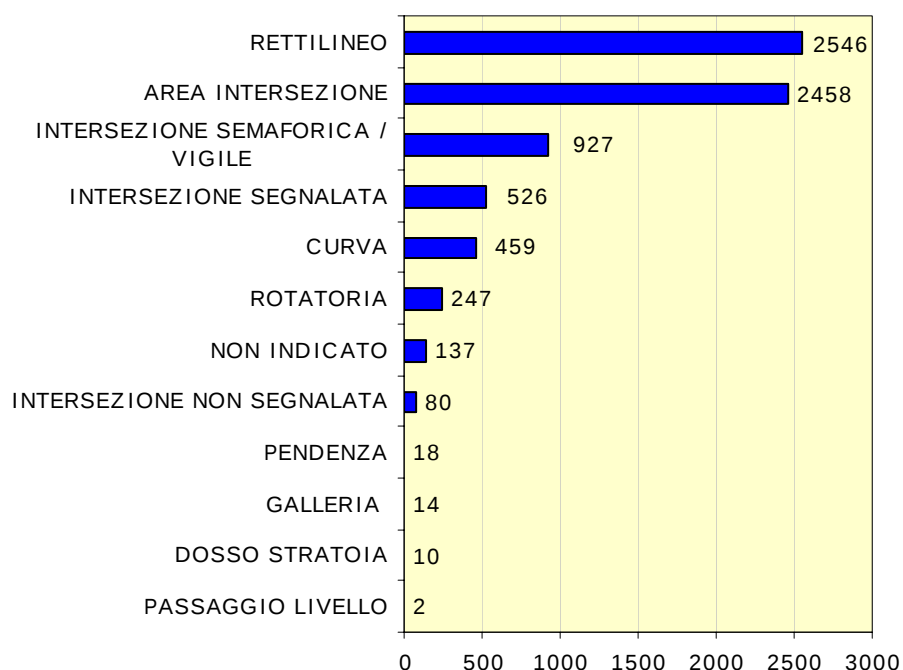
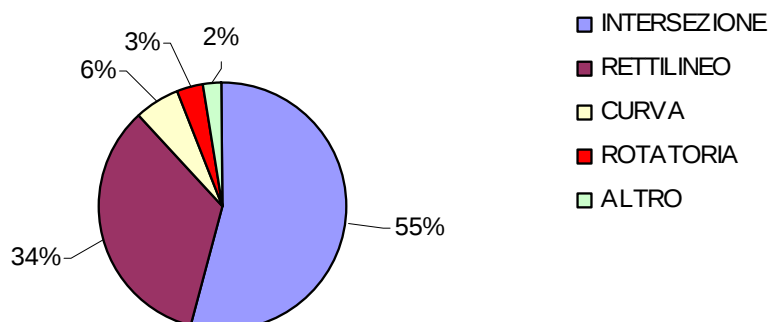
UBICAZIONE	INCIDENTI CON FERITI	PERCENTUALE
AUTOSTRADA	194	2,6
PROVINCIALE	291	3,9
PROVINCIALE ENTRO ABITATO	332	4,5
REGIONALE	116	1,6
REGIONALE ENTRO ABITATO	13	0,2
STATALE	178	2,4
STATALE ENTRO ABITATO	163	2,2
COMUNALE EXTRAURBANA	87	1,2
STRADA URBANA - comuni escluso Torino	1203	16,2
STRADA URBANA - Torino	4503	60,7
altro	344	4,6
TOTALE	7424	100

INCIDENTI CON FERITI FUORI TORINO



6. STATISTICA PER CONTESTO STRADALE

	INCIDENTI CON LESIONI in tutta la provincia
CURVA	459
AREA INTERSEZIONE	2458
INTERSEZIONE NON SEGNALATA	80
INTERSEZIONE SEGNALATA	526
INTERSEZIONE SEMAFORICA / VIGILE	927
RETTILINEO	2546
ROTATORIA	247
DOSSO STRATOIA	10
GALLERIA ILLUMINATA	13
GALLERIA NON ILLUMINATA	1
PASSAGGIO LIVELLO	2
PENDENZA	18
non indicato	137
TOTALE	7424



7. INCIDENTI SU STRADE EXTRAURBANE (INDICI)

Rispetto ai dati del 2005 quelli del 2006 interessano 40 strade extraurbane in meno e 35 in più, quindi l'elenco del 2006 contiene complessivamente 5 strade in meno.

Nella tabella seguente sono indicati, per il 2006 :

- il numero incidenti, morti, feriti
- l'indice di gravità : numero morti su totale lesionati della strada, per cento, ed ha assunto valori tra 0 e 100
- l'indice di mortalità : numero morti su incidenti totali della strada, per cento, che ha assunto valori tra 0 e 500
- l'indice di lesività : numero feriti su incidenti totali della strada, per cento, che ha assunto valori tra 0 e 100
- l'indice di incidentalità al Km., che indica il numero medio di incidenti ad ogni Km. di strada (totale incidenti su lunghezza strada per cento) che ha assunto valori tra 0 e 300

I dati riguardano gli incidenti fuori dall'abitato; in rosso sono indicate le strade sulle quali nel 2005 non ci sono stati incidenti; non è stato possibile calcolare gli indici su tangenziali e autostrada per mancanza del dato sulle lunghezze dei tratti.

STRADA	STRADA	MORTI	FERITI	INCIDENTI	IG (m/m+f *100)	IL (f/inc* 100)	IM (m/inc *100)	LUNGHEZZA STRADA IN METRI	IKM (inc/Km* 100)
sp001	SP 001 delle Valli di Lanzo		14	8		175		57.182	14,0
sp002	SP 002 di Germagnano		21	16		131		31.084	51,5
sp003	SP 003 della Cebrosa	1	14	9	7	156	11	8.592	104,7
sp006	SP 006 di Pinerolo		26	15		173		18.263	82,1
sp007	SP 007 di Grugliasco		16	13		123		17.852	72,8
sp008	SP 008 di Druento		2	2		100		22.106	9,0
sp010	SP 010 di Caselle		5	4		125		11.605	34,5
sp012	SP 012 del Fornacino		9	6		150		16.177	37,1
sp013	SP 013 di Front		8	5		160		32.047	15,6
sp018	SP 018 di Robassomero		1	1		100		6.717	14,9
sp032	SP 032 della Valle di Viù		1	1		100		41.440	2,4
sp033	SP 033 della Val Granda		1	1		100		21.806	4,6
sp035	SP 035 di Favria		4	3		133		12.736	23,6
sp039	SP 039 di Rivarossa		3	3		100		24.498	12,2
sp040	SP 040 di San Giusto		20	10		200		30.610	32,7
sp041	SP 041 di Aglie		1	1		100		16.384	6,1
sp042	SP 042 del Santuario di Belmonte		1	1		100		20.859	4,8
sp045	SP 045 della valle Sacra		2	1		200		19.063	5,2
sp047	SP 047 della Val Soana		4	3		133		24.476	12,3
sp049	SP 049 di Ribordone		1	1		100		12.756	7,8
sp050	SP 050 del colle del Nivolet		2	1		200		18.240	5,5
sp052	SP 052 di Ozegna		3	1		300		4.154	24,1

STRADA	STRADA	MORTI	FERITI	INCIDENTI	IG (m/m+f *100)	IL (f/inc* 100)	IM (m/inc *100)	LUNGHEZZA STRADA IN METRI	IKM (inc/Km* 100)
sp053	SP 053 di San Giorgio C.se	1	14	11	7	127	9	17.473	63,0
sp056	SP 056 di Strambino		5	4		125		36.152	11,1
sp057	SP 057 di Torre C.se		1	1		100		8.676	11,5
sp058	SP 058 del Pedaggio		4	2		200		1.859	107,6
sp059	SP 059 di Castelnuovo Nigra		3	1		300		11.923	8,4
sp061	SP 061 di Issiglio	1		1	100		100	12.362	8,1
sp063	SP 063 di Colletterto Giacosa		1	1		100		10.636	9,4
sp064	SP 064 della Valchiussella		3	2		150		24.169	8,3
sp067	SP 067 di Salerano		1	1		100		2.321	43,1
sp068	SP 068 di Alice		3	3		100		9.082	33,0
sp069	SP 069 di Quincinetto		4	4		100		15.518	25,8
sp073	SP 073 della Serra		2	1		200		14.910	6,7
sp075	SP 075 dei laghi Morenici		1	1		100		3.638	27,5
sp078	SP 078 di Vestigne'		4	3		133		20.962	14,3
sp081	SP 081 di Mazze'		11	2		550		25.433	7,9
sp082	SP 082 di Montalenghe	1	3	3	25	100	33	28.131	10,7
sp087	SP 087 di Bosconero	2	3	2	40	150	100	13.126	15,2
sp089	SP 089 di Torrazza Piemonte		2	2		100		5.801	34,5
sp091	SP 091 del Boschetto		1	1		100		11.115	9,0
sp092	SP 092 di Castiglione		1	1		100		3.167	31,6
sp093	SP 093 di San Mauro		1	1		100		2.983	33,5
sp119	SP 119 di Moriondo		3	2		150		11.879	16,8
sp120	SP 120 di Riva di Chieri		3	2		150		13.380	14,9
sp122	SP 122 di Chieri		19	11		173		35.946	30,6
sp124	SP 124 di Pecetto		6	3		200		10.563	28,4
sp125	SP 125 di Revigliasco		1	1		100		10.703	9,3
sp128	SP 128 di Pessione		4	3		133		8.173	36,7
sp129	SP 129 di Carmagnola	1	26	15	4	173	7	36.037	41,6
sp130	SP 130 dei Favari		1	1		100		5.175	19,3
sp131	SP 131 di Isolabella		1	1		100		8.727	11,5
sp134	SP 134 di Pralormo		1	1		100		13.793	7,3
sp138	SP 138 di Virle		23	7		329		23.539	29,7
sp139	SP 139 di Villafranca	1	23	17	4	135	6	30.913	55,0
sp140	SP 140 di None		2	1		200		13.796	7,2
sp141	SP 141 di Castagnole Piemonte		13	8		163		25.753	31,1
sp142	SP 142 di Piobesi		8	4		200		16.981	23,6
sp143	SP 143 di Vinovo		11	7		157		25.372	27,6
sp145	SP 145 di La Loggia		2	1		200		12.085	8,3
sp146	SP 146 di Viotto		4	3		133		32.268	9,3
sp148	SP 148 di Vigone		2	1		200		6.647	15,0
sp151	SP 151 di Campiglione Fenile	1	3	3	25	100	33	16.526	18,2
sp154	SP 154 di Cavour		1	1		100		3.385	29,5
sp160	SP 160 dei Murisenghi		1	1		100		4.868	20,5
sp161	SP 161 della Val Pellice		17	10		170		29.715	33,7
sp164	SP 164 di San Secondo		1	1		100		4.894	20,4
sp166	SP 166 della Val Chisone		2	1		200		18.900	5,3
sp167	SP 167 della Val Lemina		1	1		100		7.092	14,1
sp169	SP 169 della Val Germanasca		2	2		100		22.912	8,7
sp174	SP 174 di Borgaretto		4	2		200		9.805	20,4
sp175	SP 175 del Doirone		9	7		129		7.694	91,0
sp177	SP 177 di Valdellatorre		6	5		120		16.022	31,2

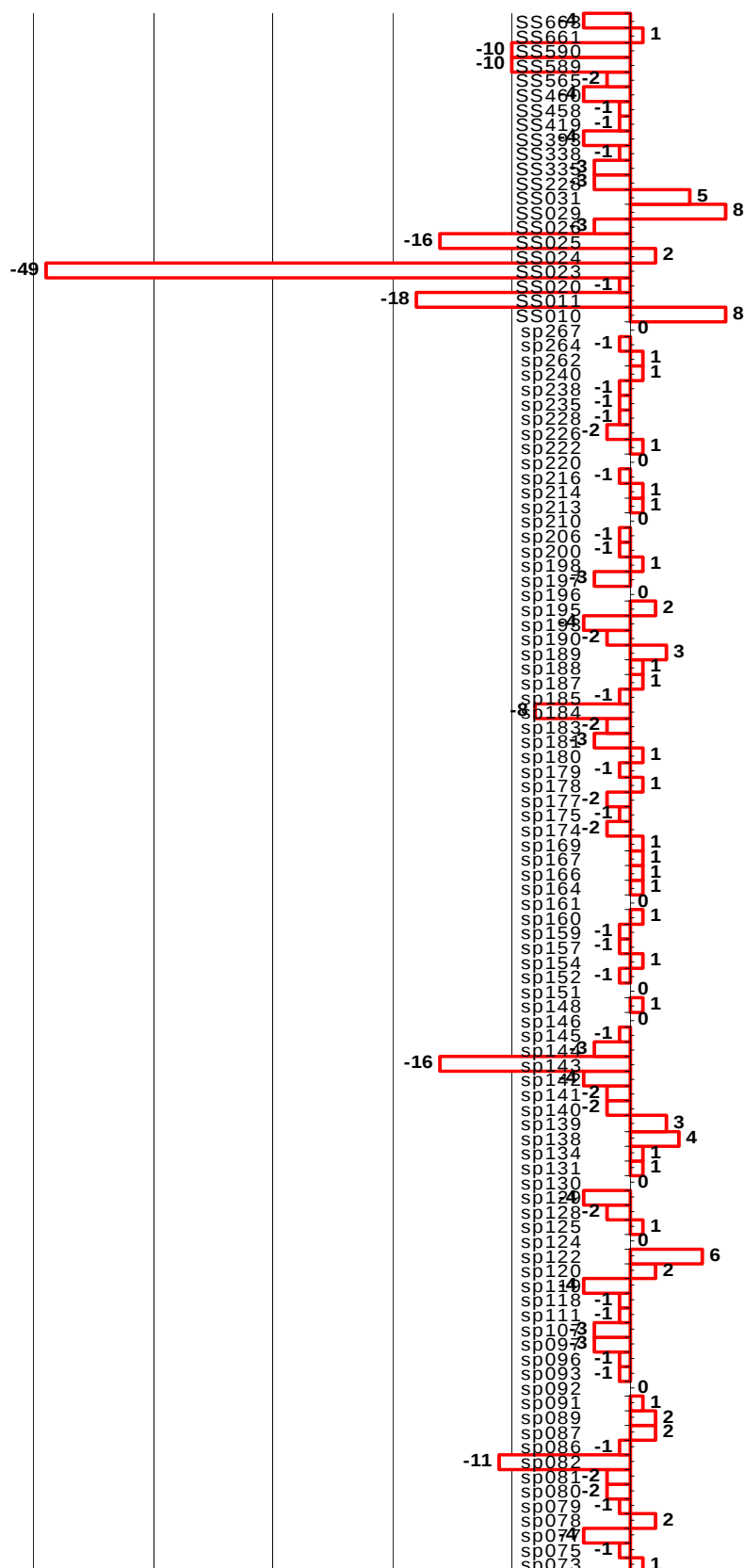
STRADA	STRADA	MORTI	FERITI	INCIDENTI	IG (m/m+f *100)	IL (f/inc* 100)	IM (m/inc *100)	LUNGHEZZA STRADA IN METRI	IKM (inc/Km* 100)
sp178	SP 178 di Alpignano		1	1		100		2.579	38,8
sp180	SP 180 dei Cornetti superiore		2	1		200		397	251,9
sp184	SP 184 di Villarbasse		1	1		100		12.532	8,0
sp187	SP 187 di Giaveno		4	3		133		5.966	50,3
sp188	SP 188 del colle Braida		1	1		100		19.230	5,2
sp189	SP 189 di Selvaggio		5	3		167		4.813	62,3
sp193	SP 193 della Colletta		3	3		100		17.220	17,4
sp195	SP 195 di Roletto		2	2		100		9.983	20,0
sp196	SP 196 di Piscina		2	1		200		8.491	11,8
sp198	SP 198 di Villardora		2	1		200		13.739	7,3
sp210	SP 210 di Venaus		2	1		200		6.961	14,4
sp213	SP 213 di Exilles		1	1		100		3.268	30,6
sp214	SP 214 di Sauze d'Oulx		1	1		100		7.824	12,8
sp220	SP 220 di Brandizzo		3	3		100		5.896	50,9
sp222	SP 222 di Castellamonte		25	18		139		24.166	74,5
sp240	SP 240 di Fiano		1	1		100		1.962	51,0
sp262	SP 262 di Pobbia		1	1		100		7.034	14,2
sp267	SP 267 di Lombardore		2	2		100		14.960	13,4
SS010	SS 010 Padana Inferiore		21	14		150		15.017	93,2
SS011	SS 011 Padana Superiore	1	35	26	3	135	4	31.334	83,0
SS020	SS 020 del colle di Tenda e della Valle Roya	1	17	9	6	189	11	18.110	49,7
SS023	SS 023 del Colle di Sestriere	1	77	47	1	164	2	92.210	51,0
SS024	SS 024 del Monginevro	2	59	40	3	148	5	45.682	87,6
SS025	SS 025 del Moncenisio	3	40	20	7	200	15	55.260	36,2
SS026	SS 026 della Val d'Aosta	5	39	24	11	163	21	47.205	50,8
SS029	SS 029 del colle di Cadibona	2	16	13	11	123	15	23.651	55,0
SS031	SS 031 del Monferrato	3	9	8	25	113	38	10.267	77,9
SS228	SS 228 del lago di Viverone		11	10		110		12.345	81,0
SS338	SS 338 di Mongrando		2	1		200		5.247	19,1
SS393	SS 393 di Villastellone		15	6		250		15.095	39,7
SS458	SS 458 di Casalborgone		3	1		300		8.713	11,5
SS460	SS 460 di Ceresole	6	64	34	9	188	18	64.745	52,5
SS565	SS 565 di Castellamonte	1	10	8	9	125	13	18.160	44,1
SS589	SS 589 dei Laghi di Avigliana	1	51	22	2	232	5	42.691	51,5
SS590	SS 590 della val Cerrina		14	9		156		36.292	24,8
SS661	SS 661 delle Langhe		1	1		100		3.278	30,5
SS663	SS 663 di Saluzzo	1	1	2	50	50	50	8.187	24,4
TOTALI EXTRAURBANE		36	971	617	4	157	6	1.952.137	32
AUTOSTRADE									
TZ8			1	1		100			
TZ5		7	306	201	2	152	3		
TZ3		5	163	97	3	168	5		
RA13		2	47	19	4	247	11		
AA5		6	136	82	4	166	7		
AA4		1	20	10	5	200	10		
AA32		1	81	46	1	176	2		
AA21			1	1		100			
TOTALI		22	755	457	3	165	5		

Nella seguente tabella le strade sulle quali si sono verificati incidenti nel 2005 ma non nel 2006.

	MORTI	FERITI	INCIDENTI
SP005 di Pino		1	1
SP011 di Villaretto		8	5
SP016 di San Maurizio			1
SP022 del colle Forcola		4	3
SP023 di Rivara		1	1
SP024 di Villanova	1	1	2
SP026 dell` Amiantifera		6	1
SP031 di Monastero		2	2
SP037 di Pasquaro		3	4
SP046 di Frassinetto		2	2
SP054 di Cuceglio		3	1
SP077 di Pavone		5	4
SP079 di Azeglio		2	1
SP080 di Caravino		2	2
SP086 di Vallo		1	1
SP096 di Rivodora		1	1
SP097 di Cinzano		3	3
SP107 di Brusasco		3	3
SP111 di Sulpiano			1
SP118 di Sciolze		1	1
SP144 di Santa Maria		6	3
SP152 di Zucchea		1	1
SP157 di Bibiana		1	1
SP159 di Macello		1	1
SP179 di Pianezza		1	1
SP181 di Caselette		3	3
SP183 di Bruino			2
SP185 di Buttigliera Alta		1	1
SP190 di Coazze		4	2
SP197 del colle del Lys	1	2	3
SP200 di Condove		1	1
SP206 di San Giorio		1	1
SP216 del Melezet		2	1
SP226 della Cascina Rubiana			2
SP228 della fr. Boschi		1	1
SP235 di Rochemolles		1	1
SP238 di Millaures		1	1
SP264 di Masino		1	1
SS335 di Bardonecchia		4	3
SS419 della Serra		1	1
TOTALI	2	82	71

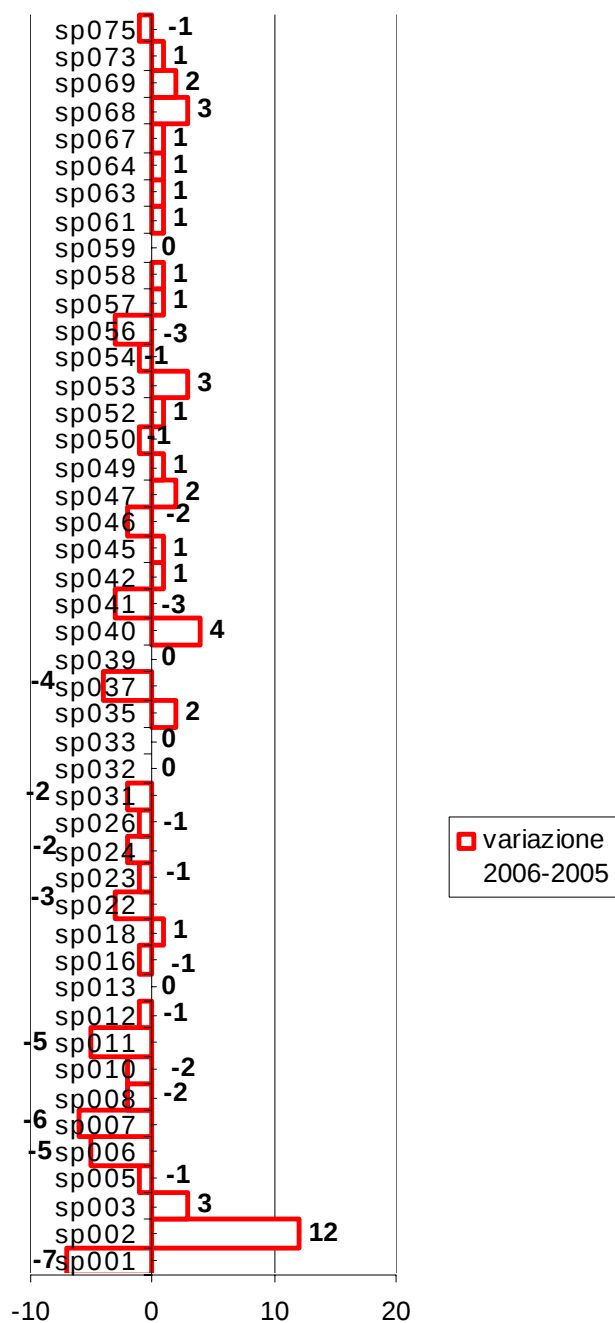
Nel grafico seguente si evidenzia, per le strade che hanno registrato incidenti sia nel 2006 che nel 2005, la differenza fra i due anni; i valori negativi indicano una diminuzione nel 2006 rispetto al 2005.

variazione 2006-2005



□ variazione
2006-2005

variazione
2006-2005



8. CIRCOSTANZE INCIDENTI

ISTAT utilizza 3 tipi di codifiche per indicare le circostanze presunte di accadimento dell'incidente stradale :

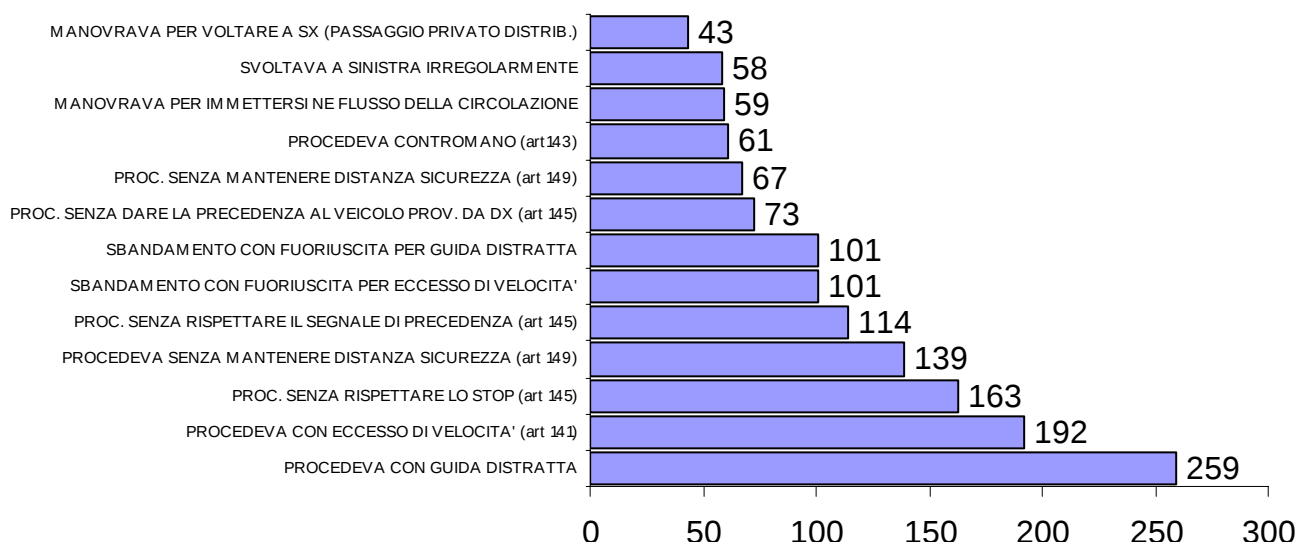
- per cause di circolazione,
- per avarie al veicolo
- per anomalie nello stato psicofisico del conducente

L'indicazione di questo valore è presente per **tutti** gli incidenti rilevati nella città di Torino (tutti dalla Polizia Municipale) e circa nel **60 %** degli incidenti fuori Torino; molte volte però vengono riportati comportamenti corretti dei conducenti.

Nel seguenti grafici le circostanze di comportamento non corretto indicate per almeno 40 conducenti.

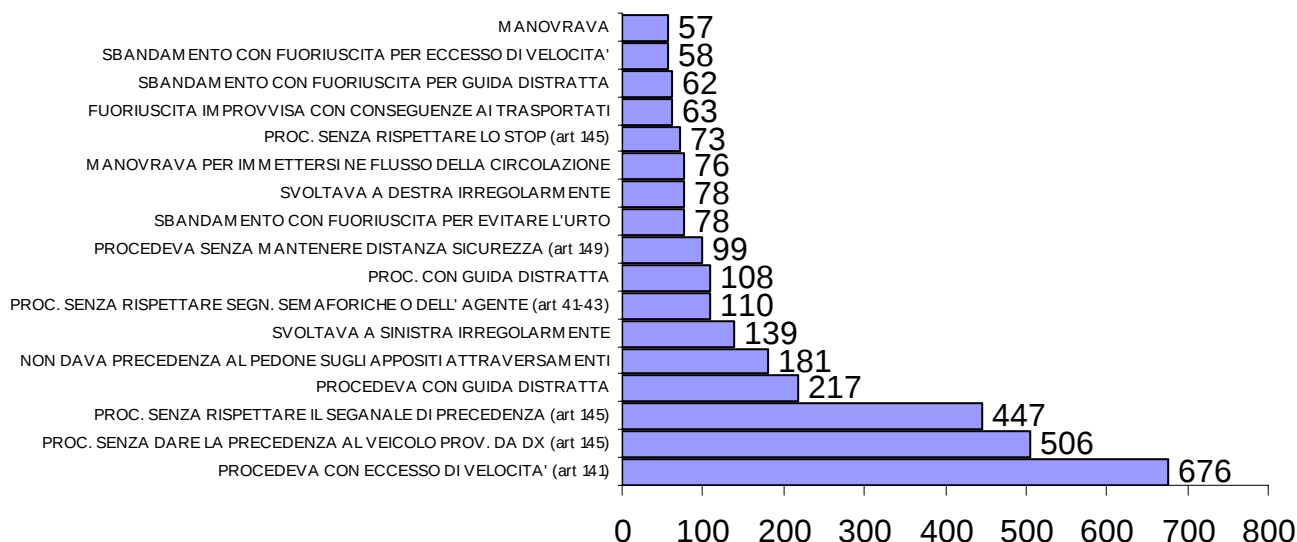
CIRCOSTANZE INCIDENTE

fuori Torino



CIRCOSTANZE INCIDENTE

in Torino



Per quanto riguarda gli altri tipi di circostanze i dati sono i seguenti :

INCIDENTI IN TORINO PER AVARIA	
DISTACCO DI RUOTA	4
MANCANZA O INSUFFICIENZA DEI DISPOSITIVI VSIVI DEI VELOCIPEDI	1
MANCANZA O INSUFFICIENZA DEI LAMPEGGIATORI O DELLE SEGNALAZIONI LUMINOSE DI ARRESTO	3
DEFICIENZA DELLE ATTREZZATURE PER IL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE	2
MANCANZA O INSUFFICIENZA DEI FARI O DELLE LUCI DI POSIZIONE	4
ROTTURA O GUASTO ALLO STERZO	2
ROTTURA O INSUFFICIENZA FRENI	5
ROTTURA ORGANI DI AGGANCIAMENTO RIMORCHI	4
SCOPPIO O ECCESSIVA USURA DEI PNEUMATICI	6
INCIDENTI IN TORINO PER OSTACOLO O PEDONE	
ATTRAV. STRADA AD UN PAS. PED. PROTETTO DA SEMAFORO O AG. RISPETTANDO SEGNALAZIONI	211
ATTRAV. STRADA IRREGOLARMENTE	127
ATTRAV. STRADA REGOLARMENTE NON AD UN PASSAGGIO PEDONALE	49
OSTACOLO ACCIDENTALE	47
CAMMINAVA O SOSTAVA MANTENENDOSI SUL MARCIAPIEDE BANCHINA	40
CAMMINAVA REGOLARMENTE SUL MARGINE DELLA CARREGGIATA	24
OSTACOLO FISSO NELLA CARREGGIATA (isole colonnine)	23
CAMMINAVA IN MEZZO ALLA CARREGGIATA	18
ATTRAV. STRADA AD UN PAS. PED. PROTETTO DA SEMAFORO O AG. NON RISPET. SEGNALAZIONI	17
VENIVA FUORI IMPROVVISAMENTE DA DIETRO O DAVANTI UN VEICOLO IN SOSTA O FERMATA	11
SENZA OSTACOLO NE PEDONE NE ALTRO VEICOLO	8
LAVORAVA SULLA CARREGGIATA NON PROTETTO DA APPOSITO SEGNALE	7
BUCHE ECC...	6
SOSTAVA, INDUGIAVA, GIOCAVA SULLA CARREGGIATA (art 190)	6
LAVORAVA SULLA CARREGGIATA PROTETTO DA APPOSITO SEGNALE	4
SALIVA SU VEICOLO IN MARCIA	1

INCIDENTI FUORI TORINO PER OSTACOLO O PEDONE	
OSTACOLO FISSO NELLA CARREGGIATA (isole colonnine)	21
SENZA OSTACOLO NE PEDONE NE ALTRO VEICOLO	21
ATTRAV. STRADA AD UN PAS. PED. NON PROTETTO DA SEMAFORO O AGENTE	19
VEICOLO FERMO IN POSIZIONE REGOLARE	14
ATTRAV. STRADA AD UN PAS. PED. PROTETTO DA SEMAFORO O AG. RISPETTANDO SEGNALAZIONI	11
ATTRAV. STRADA REGOLARMENTE NON AD UN PASSAGGIO PEDONALE	11
OSTACOLO ACCIDENTALE	11
ATTRAV. STRADA IRREGOLARMENTE	10
OSTACOLO FISSO	10
VEICOLO	8
BUCHE ECC...	7
CAMMINAVA IN MEZZO ALLA CARREGGIATA	5
CAMMINAVA O SOSTAVA MANTENENDOSI SUL MARCIAPIEDE BANCHINA	4
VENIVA FUORI IMPROVVISAMENTE DA DIETRO O DAVANTI UN VEICOLO IN SOSTA O FERMATA	4
CAMMINAVA REGOLARMENTE SUL MARGINE DELLA CARREGGIATA	3
ANIMALE	2
PEDONE	2
SOSTAVA, INDUGIAVA, GIOCAVA SULLA CARREGGIATA (art 190)	2
ATTRAV. STRADA AD UN PAS. PED. PROTETTO DA SEMAFORO O AG. NON RISPET. SEGNALAZIONI	1

TRENO IN PASSAGGIO A LIVELLO	1
VEICOLO FERMO IN POSIZIONE IRREGOLARE (art 158)	1

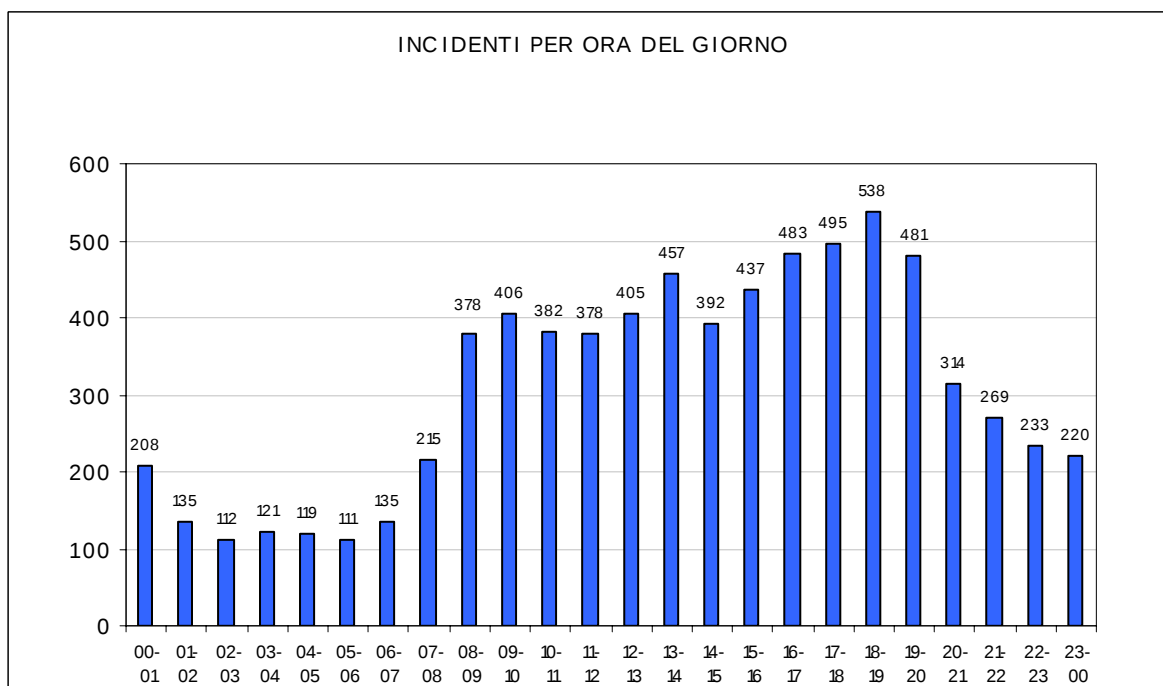
INCIDENTI FUORI TORINO PER AVARIA	
MANCANZA O INSUFFICIENZA DEI DISPOSITIVI VSIVI DEI VELOCIPEDI	13
ROTTURA O INSUFFICIENZA FRENI	6
SCOPPIO O ECCESSIVA USURA DEI PNEUMATICI	6
DISTACCO DI RUOTA	2
MANCANZA O INSUFFICIENZA DEI FARI O DELLE LUCI DI POSIZIONE	2
MANCANZA O INSUFFICIENZA DEI LAMPEGGIATORI O DELLE SEGNALEGGIAMENTI LUMINOSE DI ARRESTO	1
ROTTURA ORGANI DI AGGANCIAMENTO RIMORCHI	1

Per quanto riguarda lo stato psicofisico del conducente :

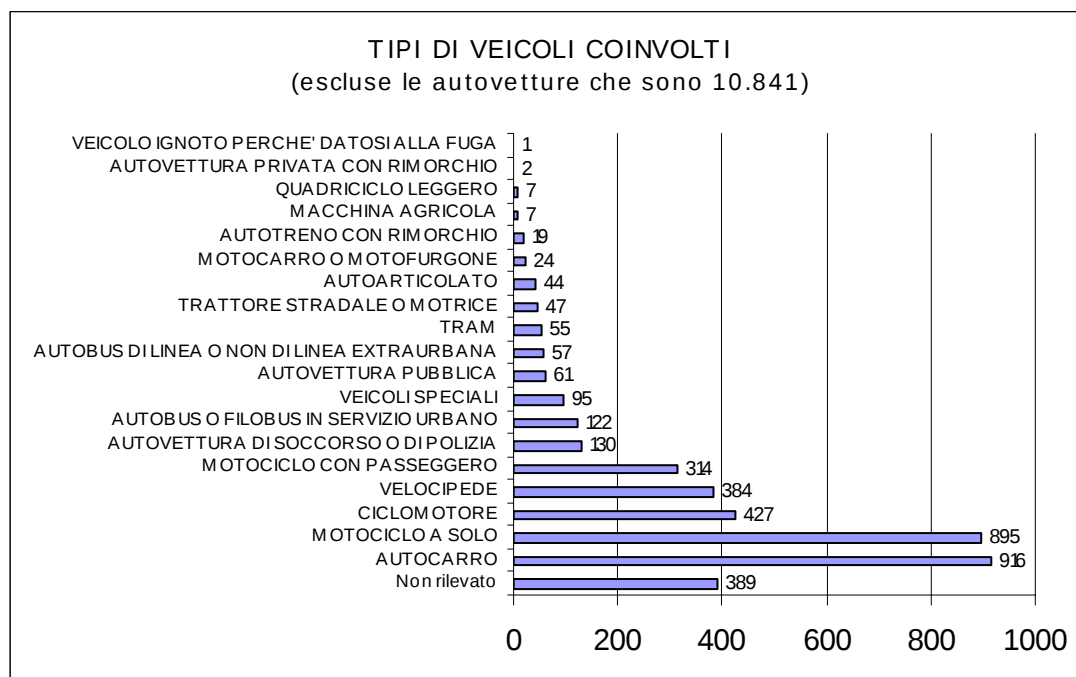
INCIDENTI IN TORINO PER STATO PSICOFISICO DEL CONDUCENTE	
ANORMALE PER EBBREZZA DA ALCOOL (art 186)	104
ANORMALE PER IMPROVVISO MALORE	9
ANORMALE PER INGESTIONE DI SOSTENZE STUPEFACENTI O PSICOTROPE (art 187)	9
ANORMALE PER SONNO	2

INCIDENTI FUORI TORINO PER STATO PSICOFISICO DEL CONDUCENTE	
ANORMALE PER EBBREZZA DA ALCOOL (art 186)	67
ANORMALE PER IMPROVVISO MALORE	21
ANORMALE PER SONNO	16
PER AVER SUPERATO I PERIODI DI GUIDA PRESCRITTI (art 174)	15
ABBAGLIATO	13
ANORMALE PER INGESTIONE DI SOSTENZE STUPEFACENTI O PSICOTROPE (art 187)	9
MANCATO USO DI LENTI CORRETTIVE O DI PROTESI (art173)	1

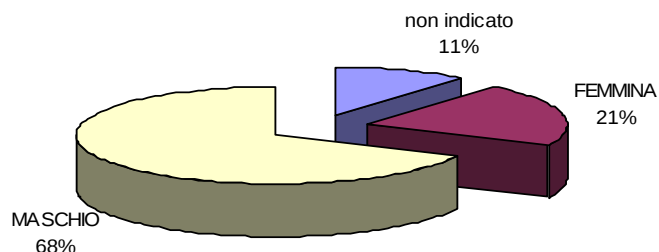
9. STATISTICA PER ORA DEL GIORNO



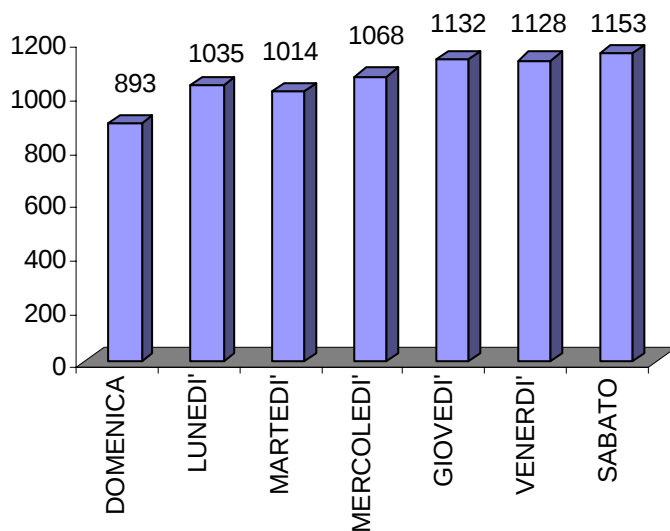
10. STATISTICA PER TIPO VEICOLO



11. STATISTICA PER SESSO DEI CONDUCENTI



12. STATISTICA PER GIORNO DELLA SETTIMANA



13. STATISTICA SULLA GRAVITA' DELLE FERITE

CONDUCENTI	
LESIONI GRAVI	6113
LESIONI LIEVI (NECESSITA DI CURE MEDICHE)	1133
MORTI	77
PASSEGGERI	
LESIONI GRAVI	2816
LESIONI LIEVI (NECESSITA DI CURE MEDICHE)	330
MORTI	29
PEDONI	
LESIONI GRAVI	782
LESIONI LIEVI (NECESSITA DI CURE MEDICHE)	99
MORTI	30

MORTI TOTALI 136

FERITI TOTALI 11273

