Le Stragi del sabato... pomeriggio

Un contributo al dibattito sulla sicurezza stradale.

SILB-FIPE

FIPE

I.R.

2 È scoccata l'ora delle regole
di Renato Giacchetto - Presidente Silb

4 Obiettivo Sicurezza: una responsabilità da condividere con le Istituzioni
di Edi Sommariva - Direttore Generale Fipe-Confcommercio

8 Indagine ACI-Istat
Uno strumento da interpretare senza pregiudizi

9 I veri termini del problema

10 I falsi presupposti del provvedimento

12 Lunedì notte ad alto rischio

14 Le stragi del sabato pomeriggio

16 I "giovani" visti da vicino

18 Conclusioni e approfondimenti
Inquadrare meglio il problema

... L'orario di chiusura dei locali
di intrattenimento è fissato entro
le tre del mattino, con divieto di riapertura
nelle otto ore successive e con divieto
di distribuzione degli alcolici
nell'ora precedente la chiusura,
mentre in tutti i locali pubblici
o aperti al pubblico
(bar, ristoranti, circoli)
sarà vietata la vendita ed il consumo
di alcolici e superalcolici fra le tre
e le cinque del mattino.

Dal Disegno di Legge:
Modifiche all'Esercizio dell'attività di intrattenimento e svago

Le Stragi del sabato... pomeriggio

Un contributo al dibattito sulla sicurezza stradale

SILB-FIPE

FIPE

è SCOCCATA l'ora delle regole

Nulla femina si sottopone al maschio, se non arriva a dicinov'anni né maschio si mette alla generazione inanti alli ventiuno...
... e son molto temperati nel bevere: vino non si dona a' fanciulli sino alli diciannove anni senza necessità grandissima, e bevono con acqua poi, e così le donne; li vecchi di cinquanta anni in su beveno senz'acqua.

La linea di confine tra libertà dell'individuo e ruolo dello Stato non può essere fissata secondo parametri evidentemente anacronistici, come sono oggi per noi quelli espressi dal "proibizionismo ante literam" di Tommaso Campanella.

Abbiamo voluto aprire questo quaderno con un passo tratto da **"La Città del Sole" di Tommaso Campanella,** un'opera nella quale l'autore illustra la sua teoria sulla forma ideale di governo e società.
Una riflessione che si ricollega alla illustre tradizione rappresentata dalla *Repubblica* di Platone e dall'*Utopia* di Tommaso Moro e che si inserisce nella storia di quel pensiero filosofico che ha tentato di fissare la **linea di confine tra libertà dell'individuo e ruolo dello Stato.**
Per Campanella la società ideale, la sola in grado di fare la felicità dei cittadini, è quella in cui lo Stato regola ogni cosa.
Pianifica l'educazione, fissa l'età del matrimonio, stabilisce il tempo della procreazione, dello studio, del lavoro e del divertimento.
Non vogliamo dare l'impressione di essere partiti da troppo lontano, però ci sembra che nella vicenda che riguarda la regolamentazione della vita notturna dei cittadini, da perseguire attraverso la regolamentazione degli orari dei locali da ballo, ci sia molto della visione campanelliana dello Stato.

Ne siamo convinti perché **l'analisi sull'incidentalità stradale** non consente a nessuno di costruire una correlazione tra mortalità e discoteca, mentre permette senza ombra di dubbio di rilevare un'**eccezione notte che va dal lunedì alla domenica.**
I fine settimana sono i giorni del tempo libero, come luglio e agosto sono i mesi delle vacanze. E l'automobile, simbolo della società contemporanea, è una presenza forte del nostro tempo libero.
Che qualcuno pensi di affrontare i rischi connessi agli stili di vita di oggi agendo sull'orario di chiusura delle discoteche, ci sembra un tentativo semplicistico, e anche illusorio, di risolvere i problemi. Con la chiusura delle discoteche si pensa forse di ridurre la mortalità delle 6 del pomeriggio? Abbiamo visto che è proprio questa l'ora nella quale si deve registrare, ogni anno, il maggior numero di morti della strada.
Con la chiusura anticipata delle discoteche si pensa di mettere a letto i cittadini senza che siano essi a deciderlo? Io dubito che le lancette del tempo libero possano essere regolate dalla legge.
Lo Stato deve garantire **condizioni di sicurezza nel rispetto delle libertà individuali.**
Occorre punire severamente chi lungo le strade mette a rischio la propria e l'altrui vita con **comportamenti di guida dissennati,** anzichè impedire a milioni di persone di trascorrere piacevolmente il proprio tempo libero.
Voglio chiudere questa mia breve riflessione con una verità indiscutibile: non possiamo essere noi imprenditori a stabilire quando un cliente deve entrare nei nostri locali e quando deve uscirne.
Se fosse possibile sceglieremmo orari più favorevoli alla qualità della nostra vita e a quella delle nostre famiglie.

Renato Giacchetto
PRESIDENTE SILB

OBIETTIVO SICUREZZA: una **responsabilità** da condividere con le **Istituzioni**

Mai come in questa circostanza avvertiamo forte il peso della responsabilità. Nessuno di noi pensa di poter ragionevolmente escludere che tra le migliaia di vittime della strada (oltre 6.500 nel 2001) ce ne sia qualcuna che provenisse da una serata in discoteca. E nessuno può ragionevolmente escludere che tra gli oltre 1.500 morti del pomeriggio molti, forse la gran parte, provenissero da un ufficio, da una fabbrica o da un qualsiasi altro luogo di lavoro. E che dire di quei 300 morti causati da incidenti stradali avvenuti in appena dodici giorni festivi (tra cui Natale, Pasqua e Pasquetta)? o delle centinaia di vittime dei mesi estivi quando ci si mette in viaggio per raggiungere i luoghi di vacanza?

Nessuno ha mai pensato di anticipare di una o due ore la fine della giornata lavorativa, di abolire le festività o di limitare il diritto alla vacanza degli italiani.

Si propone, invece, un provvedimento che deve regolare una **fascia oraria,** quella notturna, nella quale si registra **il minor numero di vittime della strada.**

Si ha l'impressione, guardando i dati, che ciò che è tollerato di giorno non lo sia di notte, secondo uno schema di pensiero che ha nelle identità giorno=bene e notte=male il suo fondamento logico.

Siamo il Paese che in Europa investe meno in **sicurezza stradale.**

Qui vanno ricercate le ragioni di un decremento della mortalità per incidenti stradali di gran lunga inferiore a quello di Francia, Germania, Inghilterra. Oggi la Francia spende per interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale oltre 2miliardi di euro all'anno. Il nostro Paese spenderà nel 2004 appena 500milioni di euro.

Edi Sommariva
DIRETTORE GENERALE
FIPE-CONFCOMMERCIO

Chi si occupa di sicurezza stradale sa che non è possibile prescindere, se davvero si vuole ridurre il numero delle vittime, da una serie di interventi finalizzati a mettere in sicurezza strade, zone urbane, tipi di tragitti che presentano tassi di mortalità straordinari, fino a 20 volte più elevati della media nazionale.

Queste **situazioni di massimo rischio** sono responsabili di oltre il 40% delle vittime di incidenti stradali.

Sono eloquenti, al riguardo, i dati che presentiamo in questo rapporto sugli indici di gravità rilevati in strade e autostrade del Mezzogiorno.

Investimenti in infrastrutture e rafforzamento della **capacità di governare la sicurezza stradale** sono le vie maestre per arrivare ad una riduzione significativa della mortalità.

Il nuovo codice della strada muove nella giusta direzione.

Altri percorsi, come quello di limitare gli orari di apertura delle discoteche, sono scorciatoie più adatte a toccare l'emotività dell'opinione pubblica che a risolvere i problemi.

Indagine ACI-Istat
Uno strumento da interpretare senza pregiudizi

Una lettura non imparziale dei dati sull'incidentalità raccolti dall'Istat è alla base di un disegno di legge che, colpevolizzando le discoteche, non individua però provvedimenti efficaci a favore della sicurezza stradale per i giovani. Solo un'interpretazione obiettiva di tutti gli elementi a disposizione può consentire un'analisi costruttiva della situazione,
che risulti realmente utile ad una corretta valutazione e soluzione del problema.
In particolare, l'informazione statistica sull'incidentalità è raccolta dall'Istat mediante una rilevazione totale a cadenza mensile di tutti gli incidenti stradali, verificatisi sull'intero territorio nazionale, che hanno causato lesioni alle persone (morti o feriti). A tale indagine collabora attivamente l'ACI.
L'attuale base informativa della rilevazione è stata progettata per offrire, agli utilizzatori prevalentemente pubblici, un insieme articolato di dati sulla sinistrosità.
La suddetta rilevazione è il frutto di un'azione congiunta e complessa tra una molteplicità di Enti: l'Istat, l'ACI, il Ministero dell'Interno, la Polizia Stradale, i Carabinieri, la Polizia Municipale, Gli Uffici di Statistica dei comuni capoluoghi di provincia e gli Uffici di statistica di alcune province.
La rilevazione avviene tramite la compilazione del modello Istat CTT/INC, denominato "Incidenti stradali", da parte dell'autorità intervenuta sul luogo (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Municipale) per ogni incidente stradale in cui è coinvolto un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone.
Il modello statistico, se compilato in modo corretto in ogni sua parte, contiene tutte le informazioni utili ad inquadrare a livello statistico le circostanze dell'incidente.

i VERI termini del PROBLEMA

Prima di ogni considerazione una premessa è doverosa.
Affrontare un tema delicato come quello dell'incidentalità stradale, dove le conseguenze si misurano in vite umane perdute, è difficile e scomodo. Soprattutto quando è necessario ricondurre ogni cosa a tabelle, grafici, indici, medie e quant'altro. Ne avremmo fatto volentieri a meno se non ci fossimo trovati dinanzi ad un Disegno di Legge approvato dal Governo (*Modifiche alla disciplina dell'esercizio dei locali d'intrattenimento e svago ai fini della sicurezza stradale*) che fa della verità un concetto relativo.

Perché si va in discoteca sempre più tardi?

Negli ultimi venti anni la vita sociale degli italiani ha subito un considerevole slittamento verso la notte.
Le discoteche stesse hanno dovuto seguire **i nuovi ritmi della vita notturna** spostando in avanti l'orario di attività e **ridefinendo il modello di discoteca** attraverso l'implementazione di nuovi servizi.

Nella società della domanda, quale è quella in cui oggi viviamo, è impensabile che un intervento dal lato dell'offerta (leggi modifica degli orari di chiusura delle discoteche) possa generare un cambiamento nei comportamenti dei consumatori, diverso da quello della ricerca e individuazione di sistemi di offerta alternativi.

Gli orari di attività non sono, allora, il risultato di scelte imprenditoriali, ma la conseguenza diretta dell'evoluzione degli stili di vita e dei modelli di consumo.

Cosa dice la Relazione al Disegno di Legge approvato dal Consiglio dei Ministri il 19 giugno 2003

... I frequenti incidenti mortali lungo le strade, nei quali sono coinvolti, in particolare modo nelle notti precedenti le giornate festive, i giovani che escono dalle discoteche, costituiscono purtroppo un fenomeno grave e preoccupante, che non è esagerato indicare come "strage silenziosa", indubbiamente espressione anche di un disagio sociale e generazionale.

i FALSI presupposti del provvedimento

Questo rapporto fonda la sua analisi sull'unica fonte statistica esistente in materia di incidentalità stradale, la stessa presa a riferimento dal Governo per motivare il provvedimento sugli orari delle discoteche. Cominciamo con una **prima domanda.**

Esiste un rapporto di causa ed effetto tra discoteche ed incidenti stradali?

Scrive l'Istat a pagina 24 della 'Statistica degli incidenti stradali': "la rilevazione dell'Istat non rileva le modalità di impiego del tempo del conducente nelle ore precedenti; pertanto, non è possibile stabilire se il conducente coinvolto sia di ritorno da una discoteca, tuttavia, rileva i giorni della settimana e l'orario del sinistro".

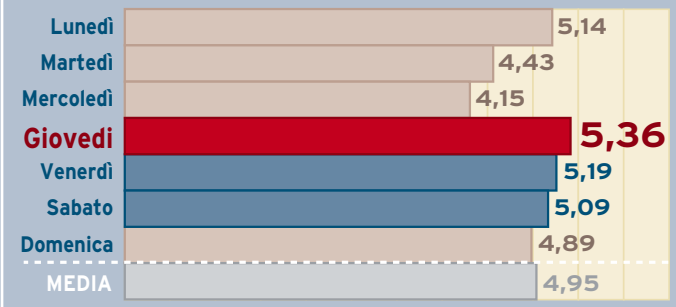
Dunque nemmeno l'Istat è in grado di stabilire una correlazione fra incidenti e discoteche. Perché lo fa il Governo?
Abbiamo così risposto alla prima domanda.
Ce ne sono altre due, ancora più importanti.
Vediamo la prima.

Le notti del venerdì e del sabato sono più rischiose delle altre notti?

Gli "addetti ai lavori" misurano il livello di rischio degli incidenti attraverso l'indice di mortalità (morti/100 incidenti). I valori riscontrati nelle notti di sabato e domenica non si discostano da quelli relativi alla notte degli altri giorni. Anzi, sono in linea con il dato del lunedì notte e addirittura inferiori al valore registrato nella notte del giovedì.

Questi picchi notturni sono l'espressione di un concetto intuitivo quanto ovvio: **guidare di notte è più difficile che guidare di giorno.** Scarsa illuminazione, maggiore velocità consentita da flussi di traffico modesti, condizioni psico-fisiche che richiedono tempi di reazione maggiori, sono i tre motivi che agiscono sempre sulla guida notturna, il lunedì come il venerdì, il giovedì come il sabato.

INDICE DI MORTALITÀ DALLE ORE 22 ALLE 06



FONTE: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

Cosa dice la Relazione al Disegno di Legge

... Si può affermare che la notte antecedente la giornata festiva è realmente più pericolosa rispetto alle altre notti del resto della settimana.

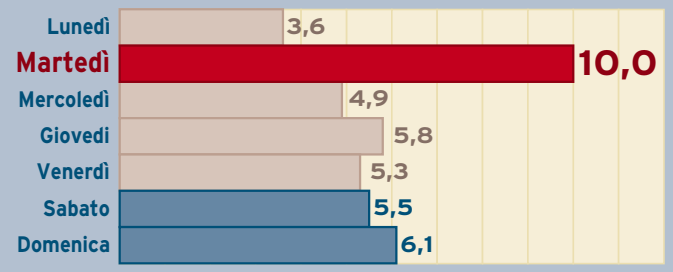
LUNEDI' notte ad alto RISCHIO

Soffermiamoci ora sulle singole ore della notte, in particolare su quelle che dovrebbero subire l'impatto del provvedimento del Governo.

Le 3 o le 4 di notte del venerdì e del sabato sono sempre le più rischiose?

Alle 3 della domenica (sabato notte) si deve registrare un indice di mortalità del 64% più basso di quello relativo alla stessa ora del martedì (lunedì notte).

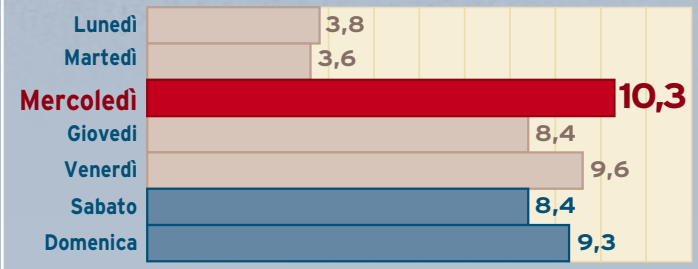
INDICE DI MORTALITÀ ALLE ORE 03.00



FONTE: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

E l'indice di mortalità rilevato alle 4 della domenica (sabato notte) è inferiore a quelli del mercoledì (martedì notte) o del venerdì (giovedì notte).

INDICE DI MORTALITÀ ALLE ORE 04.00



FONTE: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

Si potrebbe, quindi, più propriamente parlare di stragi del lunedì notte, del martedì notte o del giovedì notte. Ecco allora che alcune interpretazioni dell'incidentalità stradale vanno messe in forte discussione.

Il venerdì notte e il sabato notte non rappresentano, dunque, un'anomalia nell'incidentalità stradale. E ciò accade pur in presenza di due elementi non trascurabili che caratterizzano i giorni festivi e prefestivi:

- ***il più diffuso uso dell'automobile;***
- ***il maggior numero di persone trasportate per singolo veicolo.***

Ecco perché nei giorni festivi (notte compresa) il numero dei morti è molto superiore a quello dei giorni feriali (22,3 contro 17,5). È bene ricordare che in appena dodici giorni festivi non domenicali (Natale, Pasqua, Pasquetta, ecc.) il numero dei morti è stato nel 2001 pari a 267. Ed è per lo stesso motivo che nei mesi estivi si hanno picchi di mortalità di particolare intensità. Partendo da quanto abbiamo fin qui visto possiamo fare le prime due considerazioni:

- **il tasso di gravità degli incidenti notturni non dipende dal giorno della settimana;**
- **i picchi di mortalità non coincidono con il venerdì notte e il sabato notte.**

Cosa dice la Relazione al Disegno di Legge

... L'orario maggiormente a rischio è compreso dalle ore 22 del venerdì e le sei del sabato (incidenti del venerdì notte) e tra le ore 22 del sabato e le sei della domenica (incidenti del sabato notte).

LE STRAGI del Sabato pomeriggio

La seconda domanda a cui dobbiamo rispondere è la seguente:

Qual è l'ora della settimana nella quale si concentra il maggior numero di morti per incidenti stradali?

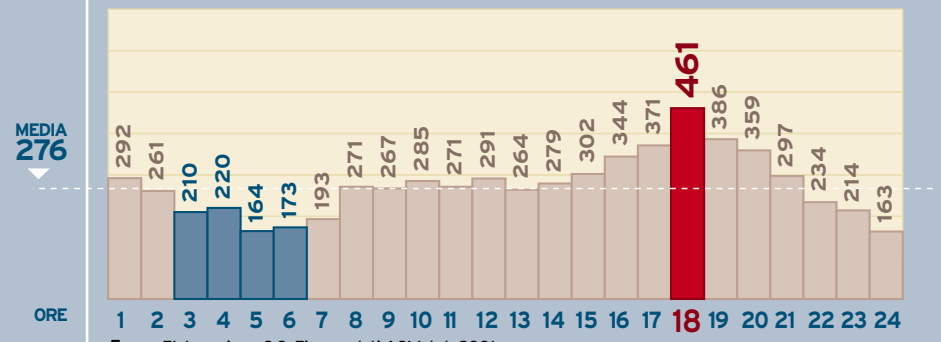
La fascia oraria nella quale si concentra il maggior numero di morti è quella compresa fra le 16 e le 20, con un picco di massima alle 18.

Una costante riscontrabile anche negli anni precedenti.
Delle 20.151 vittime della strada del periodo 1991-2001, nella fascia oraria 16-20, 3.257 si riferiscono ad incidenti del sabato pomeriggio. E nel solo 2001 i morti, in quella stessa fascia, sono stati 1.921.

Qualora ci fosse bisogno di un'ulteriore prova, eccola.
Come mostra il grafico, alle ore 18 di un qualsiasi giorno muoiono per incidente stradale 1,26 persone, contro una media di 0,76 e valori che alle tre e alle quattro di notte non arrivano a 0,6.
Il venerdì e il sabato, in un arco temporale ampio, che va dalle 22.00 alle 06.00 della mattina, la mortalità media non raggiunge mai i picchi del pomeriggio.

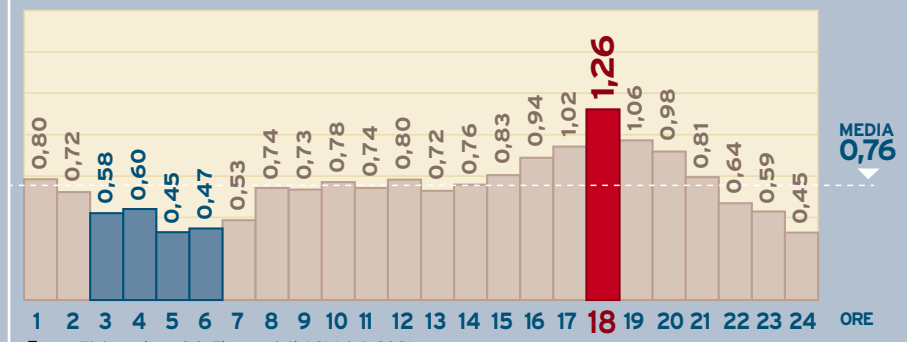
A questo punto possiamo fare un'altra considerazione: in poche ore del pomeriggio si concentra 1/3 di tutte le vittime degli incidenti stradali, qualunque sia l'anno preso in esame.

MORTI PER ORA DEL GIORNO



FONTE: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

MEDIA GIORNALIERA DEI MORTI PER ORA



FONTE: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

... Ogni singolo incidente è determinato da una molteplicità di fattori, ciascuno con una sua specifica importanza, ma tutti riconducibili al complesso conducente-veicolo-strada.

i "GIOVANI" visti da vicino

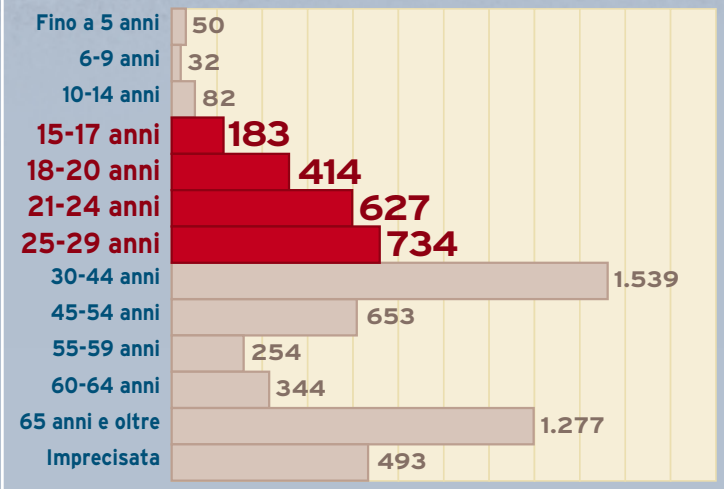
Ora affrontiamo un tema di assoluta rilevanza, anche per gli effetti emotivi che è in grado di suscitare quando si parla di incidenti stradali:

Qual è l'età delle vittime della strada?

Nel 2001 i morti con età compresa fra i 15 e i 29 anni sono stati 1.958, pari al 29,3% del totale.

Con la chiusura delle discoteche alle 3 di notte il Governo intende ridurre la mortalità nella fascia oraria che va dalle 3 alle 6, in particolare del venerdì notte e del sabato notte.
Se, a fini puramente speculativi, ammettessimo che le persone decedute in quella fascia oraria abbiano tutte un'età compresa tra 15 e 29 anni (un dato probabilisticamente assurdo) arriveremmo a contarne 326, il 16,6% del totale.
Le altre 1.632 vittime (pari all'83,4%) sono statisticamente accettabili? E le 1.539 vittime della classe 30-44 anni sono già troppo vecchie per essere degne di considerazione?

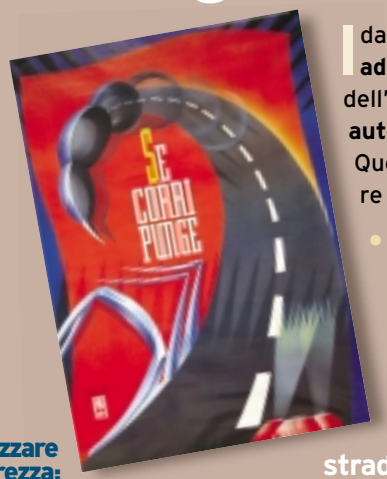
MORTI PER FASCIA D'ETÀ



FONTE: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

E poi, tornando al punto di partenza, da cosa si deduce il rapporto di causa/effetto tra le discoteche e quei 326 giovani, o presunti tali, che nel 2001 sono morti tra le 3 e le 6 del venerdì notte e del sabato notte a causa di un incidente stradale?
Si ha, allora, l'impressione che intorno agli incidenti stradali sia stato montato un caso che non trova adeguato riscontro nel fenomeno così come esso realmente si manifesta.
È chiaro che sulla strada si muore. Non è possibile affermare il contrario, ma non si può, allo stesso modo, affermare che la mortalità stradale sia circoscrivibile al solo ambito dell'incidentalità notturna, in particolare di quella del venerdì e del sabato.

Inquadrare meglio il problema



I dati sono chiari. Sulle strade si muore, **ad ogni ora di ogni giorno,** per effetto dell'azione concomitante di tre fattori: **automobile-conducente-strada.**

Questo rapporto ci permette di affermare tre cose:

- **il tasso di gravità degli incidenti notturni non dipende dal giorno della settimana;**
- **i picchi di mortalità non coincidono con il venerdì notte e il sabato notte;**
- **1/3 delle vittime di incidenti stradali si concentra in poche ore del pomeriggio.**

Sensibilizzare alla sicurezza: un obiettivo primario del SILB

Il problema della sicurezza alla guida è da sempre un tema fondamentale delle campagne di informazione portate avanti dal SILB. L'Associazione promuove infatti in modo capillare su tutto il territorio iniziative, convegni, incontri finalizzati a sensibilizzare i giovani al rispetto delle regole per la loro incolumità.

E', allora, forte la convinzione che qualsiasi politica di intervento tesa a ridurre la mortalità sulle strade debba seguire percorsi diversi da quelli recentemente proposti dal Governo sugli orari di chiusura delle discoteche.

La "funzione taumaturgica" dell'anticipazione dell'orario di chiusura dei locali dalle 4 alle 3 non trova riscontro nella realtà.

Attraverso 11 anni di incidentalità stradale abbiamo rilevato che su un totale di 73.421 vittime, 4.753 (6,4%) hanno perso la vita tra l'1 e le 4 del venerdì notte e del sabato notte e, in questa fascia oraria, l'ora nella quale si concentra il maggior numero di morti nel fine settimana è l'1 (27,8%) e non le 4 (23,3%).

Incidenti stradali nel resto d'Europa

ANNI 1980-2000

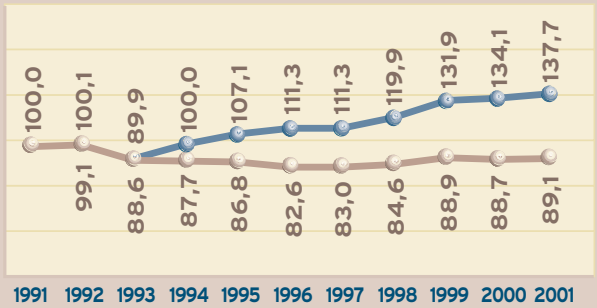
MORTI PER INCIDENTE STRADALE NEI PAESI DELL'UE

Paese	Variazione %
Austria	-51,3
Belgio	-38,6
Danimarca	-27,8
Finlandia	-28,1
Francia	-40,1
Germania	-50,1
Irlanda	-26,4
Italia	-27,9
Lussemburgo	-22,4
Olanda	-45,8
Portogallo	-27,9
Regno Unito	-42,6
Spagna	-11,4
Svezia	-30,3
Paesi UE -15	-39,0

Negli ultimi venti anni, il numero dei morti per incidente stradale ha subito, nei Paesi dell'UE, una riduzione media del 39%. Tutti i paesi mostrano una variazione percentuale di segno negativo. Il Paese in cui si registra il decremento più significativo della mortalità è l'Austria (-50%). In Spagna, invece, si rileva la riduzione più contenuta (-11,4%). Quanto all'Italia, i dati evidenziano che negli ultimi venti anni si è passati da 9.220 morti a 6.649, con una flessione della mortalità pari al 28%.

Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati IRTAD - OCSE

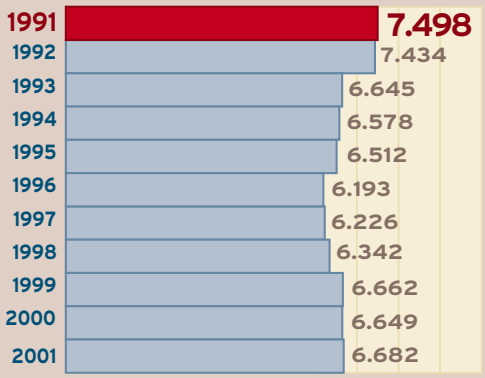
NUMERI INDICE 1991=100



Negli ultimi dieci anni, in Italia, il numero dei morti è diminuito del 10,9%, passando da 7.498 nel 1991 a 6.682 nel 2001. Il numero degli incidenti è aumentato, invece, del 37,7%.

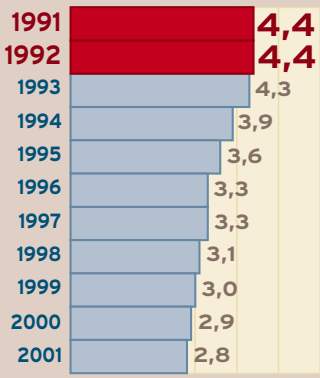
Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

MORTI SULLE STRADE



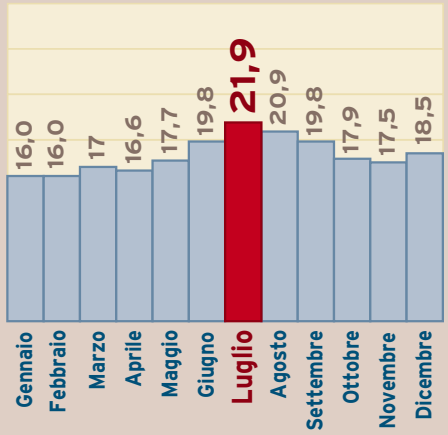
Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

INDICE DI MORTALITÀ



La gravità dei sinistri è progressivamente diminuita, come mostra l'indice di mortalità (numero di morti ogni 100 incidenti), attestandosi nel 2001 a 2,8.

MEDIA GIORNALIERA DI VITTIME IN INCIDENTI STRADALI



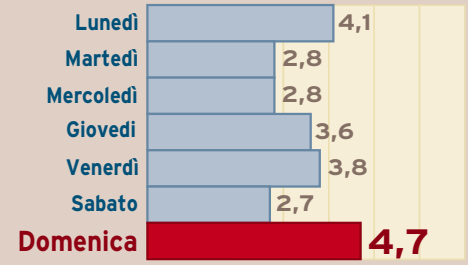
Luglio e Agosto sono i mesi in cui si registrano i maggiori picchi di mortalità. L'aumento dei flussi di traffico e soprattutto il più elevato numero di passeggeri per veicolo ne sono le cause.

Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

Incidenti stradali e mortalità

La domenica sera, alle 22.00, l'indice di mortalità assume valori prossimi a quelli rilevati nelle ore più avanzate della notte.
Anche in questo caso risultano evidenti gli effetti generati dai consistenti flussi di rientro e dall'elevato numero di passeggeri trasportati per singolo veicolo.

INDICE DI MORTALITÀ ORE 22.00

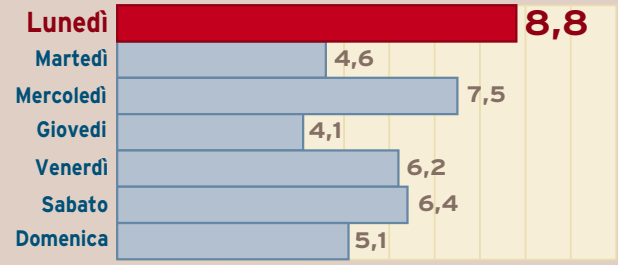


Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

Analisi dell'orario incriminato

È alle **2** della **domenica notte** che l'indice di mortalità ha presentato, nel 2001, un picco preoccupante. Negli altri giorni della settimana il valore scende sensibilmente pur mantenendosi su livelli di guardia.

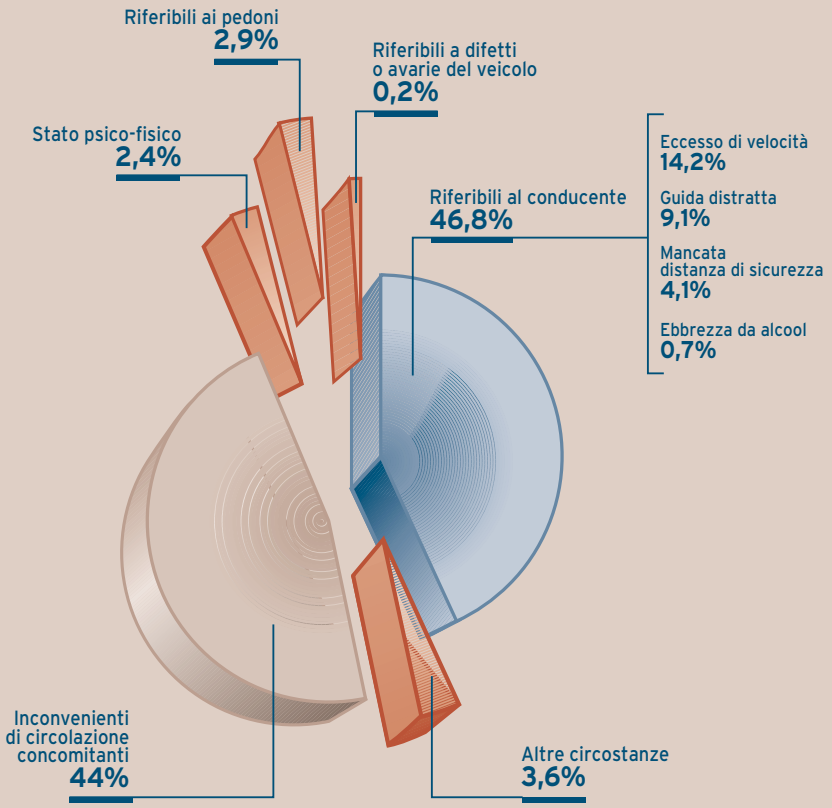
INDICE DI MORTALITÀ ORE 2.00



Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

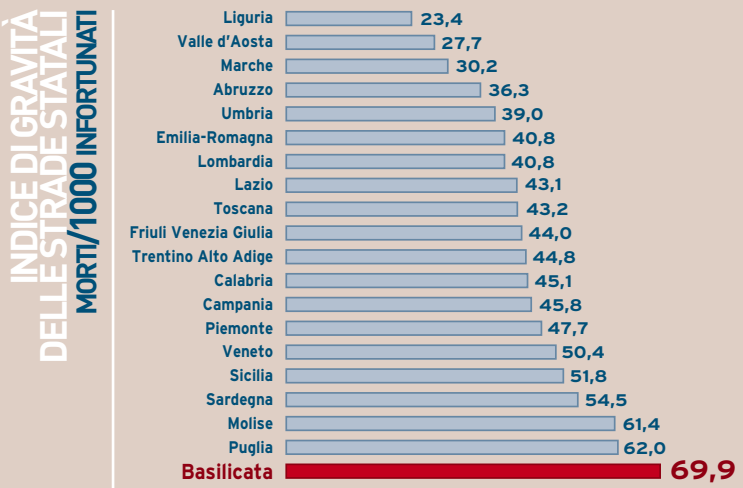
I veri fattori di rischio: velocità e condizioni delle strade

È la velocità la causa principale degli incidenti stradali che hanno conseguenze fatali per conducente e passeggeri. Nel 47% degli incidenti mortali la responsabilità va attribuita a circostanze che riguardano il conducente; tra queste spicca l'eccesso di velocità che nel 2001 ha causato il 14,2% dei morti.

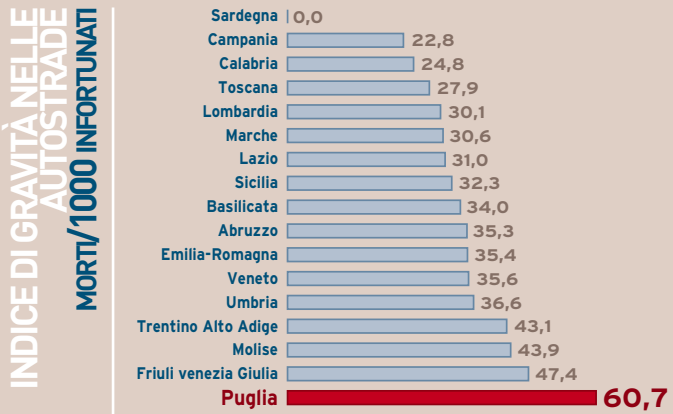


Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI-Istat, 2001

I grafici mostrano in modo inequivocabile come i più alti indici di gravità (morti/1000 infortunati) appartengano alla rete viaria delle regioni meridionali, dove pure esistono condizioni climatiche e di traffico più favorevoli, a testimonianza di quanto sia decisiva la qualità delle infrastrutture nella causalità degli incidenti stradali.



Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI, 2001



Fonte: Elaborazione C.S. Fipe su dati ACI, 2001

Elaborazione dati
e testi a cura di:
L. Sbraga e G. R. Erba,
Centro Studi FIPE

Progetto Grafico:
Moruzzi's Studio - Bologna

In collaborazione con:

Piazza G. G. Belli, 2
00153 Roma
Tel. 06 583921
fax 06 58348955
silb@fipe.it
www.silb.it