



Informazioni preliminari

Zurigo, 3 marzo 2010

«Slow down. Take it easy» Campagna di prevenzione per la velocità di guida adeguata

Contesto

Gli incidenti stradali avvengono soprattutto per quattro motivi: l'utente della strada si distrae, non rispetta la precedenza, è in stato di ebbrezza o guida a velocità eccessiva. Tuttavia, guidare a velocità eccessiva non significa necessariamente superare la velocità massima consentita dalla legge. Ciò può significare anche che il conducente dell'auto o della moto guida ad una velocità inadeguata alle condizioni di percorribilità, del traffico o di visibilità. Guidare ad una velocità inadeguata porta continuamente a incidenti gravi e mortali. Negli ultimi anni, circa 20.000 persone sono state coinvolte in incidenti stradali causati da velocità inadeguata. Di queste, 5.200 sono rimaste ferite, mentre 130 all'anno perdono la vita.

Il traffico pendolare causa morti e feriti gravi soprattutto tra le 7 e le 9 del mattino e tra le 17 e le 19 del tardo pomeriggio.

Nei fine settimana, il numero dei morti e dei feriti gravi aumenta ulteriormente, soprattutto venerdì e sabato sera tra le 19 e le 5 del mattino. In queste fasce orarie si verifica il 20% di tutti gli incidenti mortali causati da velocità inadeguata.

Sulle strade cantonali si verificano gli incidenti più gravi dovuti a velocità inadeguata. Qui si registrano i ferimenti più gravi.

Di notte il numero di incidenti dovuti a velocità inadeguata raddoppia rispetto al giorno. Il 30% degli incidenti che avvengono di notte è dovuto a velocità inadeguata.

Più aumenta la velocità, peggiori sono le conseguenze dell'incidente. La velocità aumenta la probabilità di incidenti e la gravità delle lesioni.

I pedoni, i ciclisti e i motociclisti sono categorie particolarmente a rischio. Gli impatti tra auto che avanzano a 50 km/h e pedoni risultano molto spesso mortali per questi ultimi. A 30 km/h, il rischio di morte si riduce dell'86%.

Gli uomini provocano 3,5 volte più incidenti causati dalla velocità rispetto alle donne.

I giovani tra i 18 e i 30 anni sono i principali responsabili di incidenti causati dalla velocità.

Per quanto riguarda **le motociclette**, nel corso degli ultimi 10 anni gli incidenti causati da sbandate o da imperizia del conducente sono aumentati sensibilmente rispetto agli incidenti da collisione e, con una percentuale del 38% su tutti gli incidenti in cui sono coinvolti veicoli a due ruote, costituiscono il tipo di incidente più frequente. Tra gli incidenti dovuti a imperizia del conducente, la causa principale è la velocità eccessiva o inadeguata.

Per ulteriori informazioni

Rapporto SINUS 2009 www.bfu.ch/PDFLib/1319_74.pdf

Dossier sicurezza upi n° 05, Motociclette, 2009 (con riassunto in italiano)

www.bfu.ch/PDFLib/1212_22473.pdf

Contatto per i media

ASA: Frank Keidel, servizio media dell'Associazione Svizzera d'Assicurazioni ASA, Tel. +41 (0)44 208 28 72, frank.keidel@svv.ch; Centralino: Tel. + 41 (0) 44 208 28 28

upi: Daniel Menna, servizio media dell'upi – Ufficio prevenzione infortuni, Tel. +41 (0) 31 390 21 16, d.menna@bfu.ch; Centralino: Tel. +41 (0) 31 390 22 22

Velocità

Benché negli ultimi 10 anni il numero dei danni gravi alle persone negli incidenti correlati alla velocità abbia registrato un calo sovraproporzionale, nel 2008 la velocità non adeguata o eccessiva ha causato il 23 % di tutti i feriti gravi e il 41 % di tutti i morti nella circolazione stradale. Mentre negli incidenti correlati alla velocità dei motociclisti quasi esclusivamente quest'ultimi figurano tra le vittime, tra gli automobilisti sono coinvolti in elevato numero anche i passeggeri e gli utenti antagonisti.

Nel 2008, gli incidenti dovuti a velocità non adeguata o eccessiva hanno causato complessivamente 1256 danni gravi alle persone **2**. Benché negli ultimi 10 anni nel confronto dell'incidentalità globale il numero delle vittime degli incidenti correlati alla velocità sia diminuito in modo sovraproporzionale (incidenti correlati a velocità -31 %, incidentalità globale -25 %), oggi la velocità è responsabile soltanto ancora del 23 % di tutti i feriti gravi e del **41 % di tutti i morti**. Per gli occupanti di automobili e per i motociclisti la polizia indica persino per ogni secondo morto la velocità come causa.

È stato osservato un calo del numero delle vittime per tutti gli utenti della strada, tranne per i motociclisti (+6 %) **1**. In particolare per i pedoni questo è diminuito di oltre la metà (-56 % negli incidenti correlati alla velocità, -38 % nell'incidentalità globale). Gli incidenti correlati alla velocità sono legati a una **maggiore letalità**: mentre nell'incidentalità globale su 10 000 danni alla persona muoiono 170 utenti della strada, nella categoria degli incidenti correlati alla velocità il numero sale a 299. Tra i pedoni e i ciclisti l'influsso della velocità raddoppia la letalità. Tra i motociclisti questa è persino superiore del fattore 2,4.

Gli incidenti correlati alla velocità variano a seconda della stagione. Tra gli automobilisti la velocità non adeguata o eccessiva è un problema particolarmente nei mesi invernali. Ben la metà di tutti i danni gravi alle persone da dicembre fino a febbraio vengono ricondotti alla velocità. Tra i motociclisti la percentuale aumenta nei mesi estivi **3**.

La velocità quale causa d'incidente viene rilevata più spesso il **fine settimana**. Iniziando il venerdì, la percentuale delle vittime dovute alla velocità di sabato e di domenica sale a oltre il 30 % mentre nei giorni feriali questa raggiunge il 23 %. Anche nel corso della giornata emergono notevoli differenze. Nelle **ore serali e notturne** la percentuale delle vittime dovute alla velocità raggiunge mediamente il 42 % su tutti i feriti gravi e morti. Tra le ore 6 e le 19 questa rag-

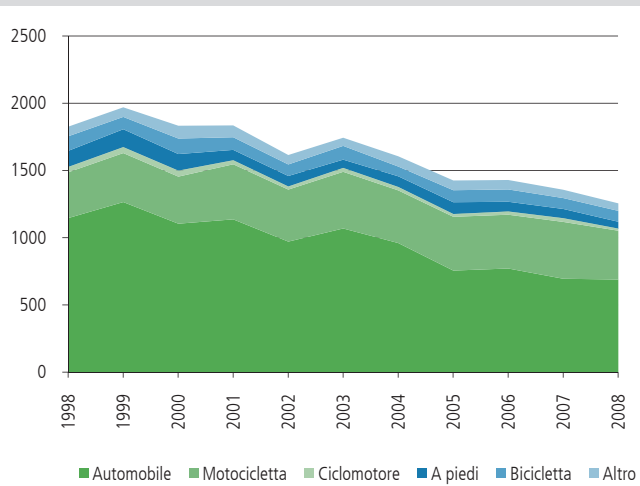
giunge il 22 %. Differenziando secondo il mezzo di locomozione, questa evoluzione risalta in modo particolarmente chiaro tra gli occupanti di un'auto **4**.

Secondo le influenze della velocità elencate dettagliatamente nel verbale d'incidente, la velocità non adatta al tracciato e alle condizioni stradali nonché il superamento del limite di velocità in vigore o segnalato comportano il maggior numero di gravi danni alle persone. Dato che sul luogo dell'incidente la polizia non può sempre risalire a quest'ultimo punto, questo problema sarà piuttosto sottovalutato.

Gli incidenti correlati a velocità non adeguata o eccessiva non causano vittime solo tra i conducenti che hanno torto. Nel 2008, complessivamente 184 automobilisti sono stati feriti gravemente o morti per velocità non adatta al tracciato. Contemporaneamente questi incidenti hanno comportato 67 danni gravi alle persone tra le **altre persone a bordo**. Inoltre sono stati feriti gravemente o morti 60 **utenti della strada coinvolti** **5**.

Le collisioni comportano più vittime tra gli utenti antagonisti che tra gli automobilisti stessi. Spesso in questo caso sono coinvolti degli utenti della strada più deboli come i ciclomotoristi, i ciclisti e i pedoni. Tra i motociclisti si presenta un altro bilancio: in questo caso le vittime sono prevalentemente i conducenti stessi **6**.

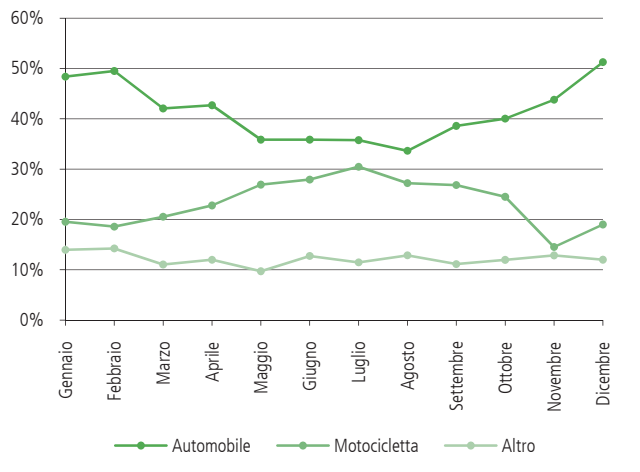
1 Evoluzione dei danni gravi alle persone negli incidenti correlati alla velocità secondo il mezzo di locomozione, 1998–2008



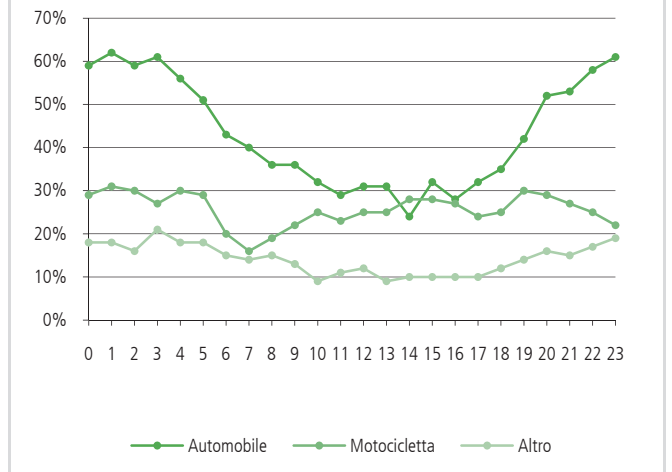
2 Danni gravi alle persone (2008) e letalità (Ø 1998–2008) negli incidenti correlati alla velocità secondo il mezzo di locomozione

Mezzo di locomozione	Feriti gravi	Morti	Letalità
Automobile	608	81	255
Motocicletta	322	41	431
Ciclomotore	9	4	281
Bicicletta	76	5	230
A piedi	47	7	760
Altro	47	9	321
Totale	1 109	147	299

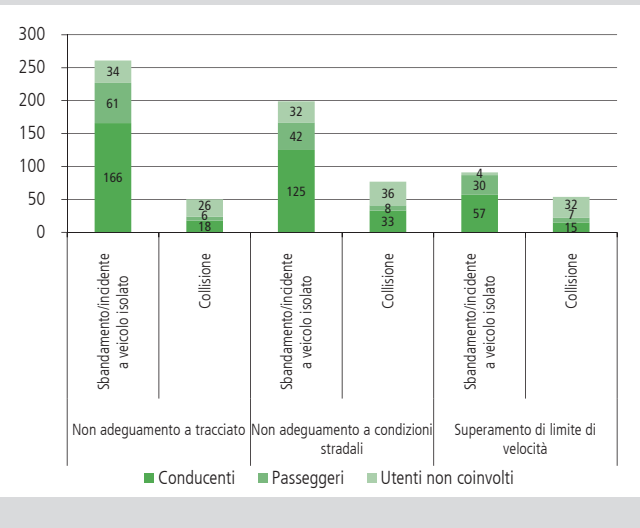
3 Percentuale dei danni gravi alle persone causati dagli incidenti correlati alla velocità secondo il mezzo di locomozione e il mese dell'incidente, Ø 1998–2008



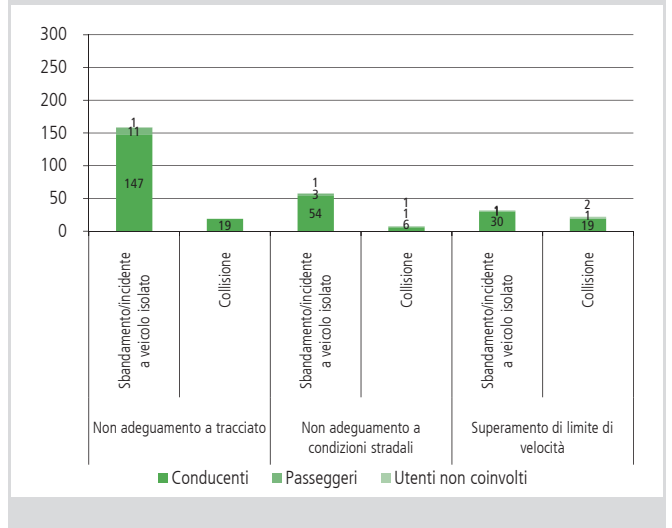
4 Percentuale dei danni gravi alle persone causati dagli incidenti correlati alla velocità secondo il mezzo di locomozione e l'ora dell'incidente, Ø 1998–2008



5 Danni gravi alle persone negli incidenti di automobilisti secondo l'influsso della velocità e il tipo d'incidente, 2008



6 Danni gravi alle persone negli incidenti di motociclisti secondo l'influsso della velocità e il tipo d'incidente, 2008



Giovani adulti

Nel 2008, 4 su 5 giovani adulti sono stati feriti in modo grave o sono morti in qualità di occupanti di un'auto o di motociclisti. Nonostante un sensibile calo negli ultimi 10 anni, gli automobilisti giovani hanno un elevato rischio relativo alla popolazione di essere coinvolti in un incidente grave. La velocità non adeguata o eccessiva resta la causa principale degli incidenti a veicoli isolati.

Negli ultimi 10 anni, i danni gravi alle persone tra i giovani adulti sono diminuiti del 30 % **1**. Un calo superiore alla media è emerso per il numero dei feriti gravi e morti tra i motociclisti, i ciclisti e gli occupanti di auto. Tra i **motociclisti** invece è stato registrato solo una diminuzione inferiore alla media del numero delle vittime (-13 %). La quantità di giovani adulti in qualità di pedoni feriti o morti è pressappoco uguale oggi rispetto a 10 anni fa. In totale 2/3 di tutte le vittime sono uomini. Tra i motociclisti il rapporto tra i sessi è diverso, in questo caso la percentuale degli uomini sulle vittime raggiunge mediamente l'85 %. Tra i pedoni gli uomini e le donne coinvolti in un incidente raggiungono lo stesso numero.

Delle persone tra i 18 e i 24 anni coinvolte in un incidente, nel 2008 il 50 % viaggiava in un'auto e il 30 % su una moto **2**. In entrambe le categorie risalta l'elevata **letalità** che con 155 ovvero 170 morti su 10 000 feriti è più alta che nella categoria dei pedoni.

Gli automobilisti tra i 19 e i 20 anni presentano il **rischio relativo alla popolazione** più alto dei giovani adulti per gli incidenti gravi **4**. Su 100 000 abitanti quasi 200 di loro sono coinvolti in incidenti, tra le persone di 18 anni lo sono solo la metà. Probabilmente la percentuale dei **possessori della licenza di condurre** è più bassa tra i 18enni e di conseguenza loro percorrono anche meno chilometri nella circolazione stradale. In questa fascia d'età i motociclisti presentano dei rischi minori rispetto agli automobilisti. I 18enni sono sorprendentemente spesso coinvolti in un incidente, specialmente con una motoleggera.

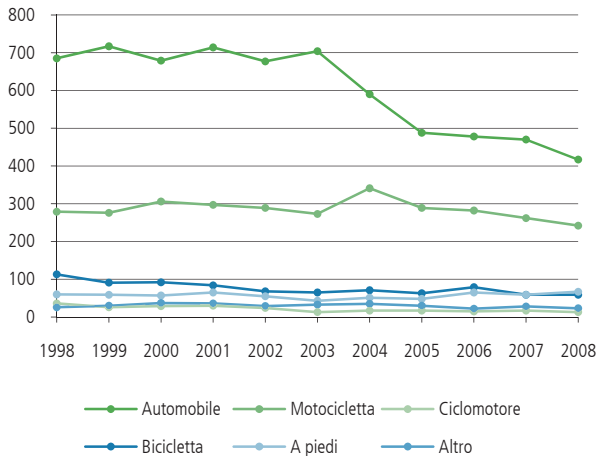
Negli ultimi 10 anni il rischio d'incidente dei giovani adulti relativo alla popolazione è diminuito **3**. Il calo del 40 % è particolarmente marcato tra gli automobilisti. Nella categoria dei veicoli a motore a due ruote, invece, la diminuzione è solo del 20 %. Anche tra i pedoni il rischio è sceso notevolmente (-60 %). Complessivamente in questa fascia d'età il **pericolo** per i pedoni e i ciclisti è sensibilmente inferiore che per gli utenti della strada motorizzati.

Le persone tra i 18 e i 24 anni sono coinvolti in quasi 1/3 di tutti gli sbandamenti/incidenti a veicoli isolati. Nella categoria delle collisioni gravi lo è 1 su 5. I motociclisti giovani raggiungono percentuali similmente alte **5**.

L'elevato coinvolgimento dei giovani adulti in sbandamenti e l'alta letalità degli occupanti di auto e dei motociclisti possono essere spiegati con la causa d'incidente presunta dalla polizia: per il 70 % degli automobilisti e il 55 % dei motociclisti suppone che gli incidenti siano dovuti alla **velocità** non adeguata o eccessiva. Nella categoria delle collisioni invece al 1° posto si collocano la disattenzione e la distrazione, tra gli automobilisti l'**inosservanza del diritto di precedenza**.

Nel 2008, tra gli incidenti gravi con automobilisti giovani complessivamente 278 conducenti sono stati feriti gravemente e 21 sono morti **6**. 128 passeggeri hanno riportato ferite gravi e 7 sono morti. Nella categoria degli utenti antagonisti sono stati coinvolti in particolare ulteriori occupanti di auto e motociclisti in modo che solo questi incidenti hanno comportato complessivamente 800 feriti gravi e 47 morti. Tra i motociclisti il bilancio si presenta diversamente: benché i motociclisti giovani siano spesso coinvolti in collisioni, loro stessi sono spesso le vittime. Tra le vittime degli **utenti antagonisti** figurano principalmente altri motociclisti e pedoni.

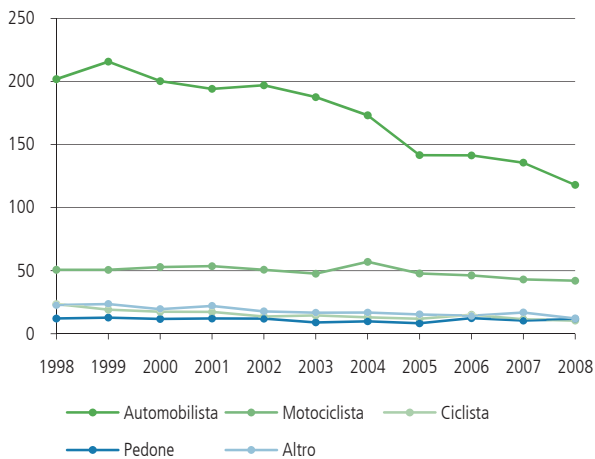
1 Evoluzione dei danni gravi alle persone tra i giovani adulti (18-24 anni) secondo il mezzo di locomozione, 1998-2008



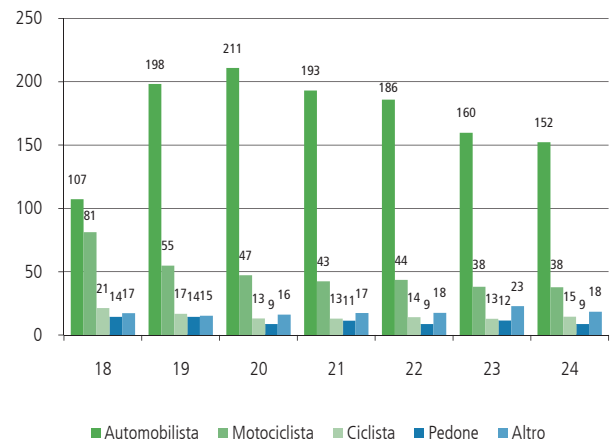
2 Danni gravi alle persone (2008) e letalità (Ø 1998-2008) tra i giovani adulti (18-24 anni) secondo il mezzo di locomozione

Mezzo di locomozione	Feriti gravi	Morti	Letalità
Automobile	389	28	155
Motocicletta	229	13	170
Ciclomotore	13	0	35
Bicicletta	59	0	66
A piedi	67	0	138
Altro	20	3	208
Totale	777	44	151

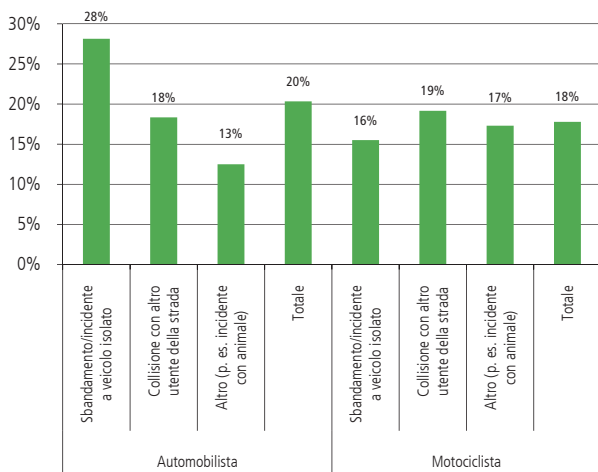
3 Evoluzione dei giovani adulti (18-24 anni) coinvolti su 100 000 abitanti nel caso di incidenti gravi secondo il mezzo di locomozione, 1998-2008



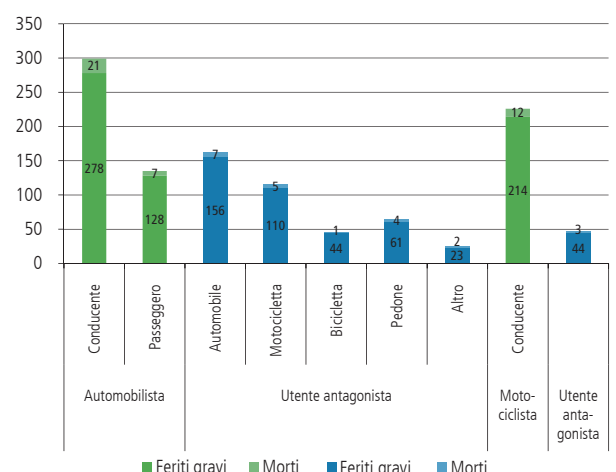
4 Giovani adulti coinvolti su 100 000 abitanti nel caso di incidenti gravi secondo l'età e il mezzo di locomozione, Ø 1998-2008



5 Percentuale dei giovani adulti (18-24 anni) coinvolti in incidenti gravi secondo il tipo d'incidente e il mezzo di locomozione, 2008



6 Danni gravi alle persone nel caso di incidenti con coinvolgimento di giovani adulti (18-24 anni) secondo il mezzo di locomozione, 2008



Motocicletta

Nell'ultimo decennio, il numero di danni gravi tra i motociclisti è aumentato del 15 %. Quasi 2/3 degli incidenti motociclistici con esito letale sono collisioni che si verificano per la maggior parte a intersezioni, quando l'utente è impegnato in una manovra di svolta o attraversamento. Questi incidenti sono dovuti in primo luogo al mancato rispetto del diritto di precedenza alle intersezioni da parte dei veicoli antagonisti. Oltre 1/3 degli eventi letali è ascrivibile a sbandamenti/incidenti a veicoli isolati, dovuti essenzialmente a velocità inadeguata o eccessiva.

Tra il 2007 e il 2008, il numero di motociclisti feriti gravemente o mortalmente ha segnato un netto calo del 13 %. Da notare però che nell'ultimo decennio per questa categoria è stato registrato un aumento del 15 %. **L'andamento sull'arco di 10 anni** degli incidenti motociclistici gravi segue quindi un trend contrario a quello degli altri gruppi di utenti, che evidenziano riduzioni dei danni gravi alle persone di almeno il 15 %. Il numero delle vittime di incidenti motociclistici è in continuo aumento: se nel 1998 i motociclisti costituivano circa il 18 % delle vittime complessive, oggi la loro quota è salita al 28 %.

L'aumento dei danni gravi alle persone è dovuto in prima linea allo sviluppo negativo nella fascia d'età tra i 45 e i 64 anni (+ 63 %) e tra i giovani (+155 %) **1**. Per quanto riguarda le **categorie di motociclette** si osserva che il numero di vittime nei due gruppi di cilindrata più bassa (fino a 125 ccm) è rimasto stabile al livello di 10 anni fa. Nella categoria superiore (oltre i 125 ccm) si osserva invece un aumento di 1/3 **5**. Con quasi 800 danni gravi alle persone, questa categoria fa registrare il più alto numero di vittime. Nel 2008 i motociclisti coinvolti in un incidente grave o mortale sono stati 1400 **2**. I due **tipi d'incidente** che hanno causato di gran lunga il più alto numero di vittime sono stati gli sbandamenti/incidenti a veicoli isolati e le collisioni durante manovre di svolta o attraversamento **4**. I primi sono più frequenti, ma non solo: presentano anche una gravità superiore alla media, con un rapporto di oltre 300 morti su 10 000 danni alle persone (letalità: 306). La probabilità di morire è più alta soltanto negli scontri frontali (letalità: 483).

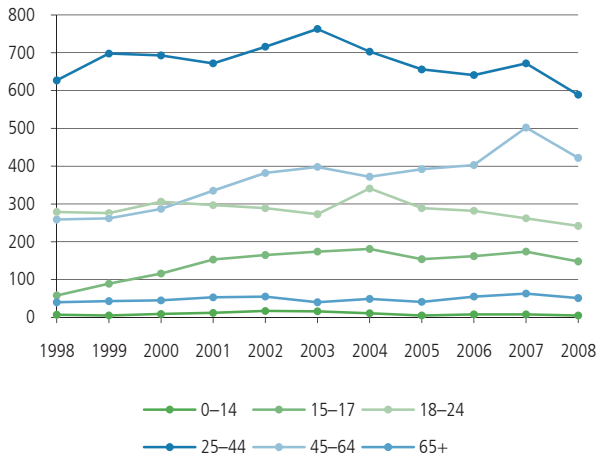
Oltre 1/3 dei danni gravi alle persone è causato da **sbandamenti/incidenti a veicoli isolati**. In quasi la metà dei casi la prima causa di questi incidenti è la velocità inadeguata o eccessiva **3**. La seconda causa più frequente è la disattenzione/distrazione. Stando ai rapporti di polizia, quest'ultimo fattore è responsabile di 1/3 degli incidenti a

veicoli isolati. È interessante rilevare che una parte considerevole di questi incidenti è dovuta a imperizia nell'uso del veicolo, il che lascia supporre che i motociclisti non hanno sempre un'adeguata padronanza del proprio mezzo e delle tecniche di guida.

Quasi 2/3 dei danni gravi a persone derivano da una **collisione** con un altro utente della strada (generalmente un automobilista). Oltre la metà di queste collisioni sono attribuibili esclusivamente a errori dell'utente antagonista (54 %). I motociclisti sono unici colpevoli nel 30 % delle collisioni. Nel restante 16 % dei casi vi è invece concorso di colpa. L'analisi delle cause, che non evidenzia fattori degni di nota per i motociclisti, delinea invece un quadro molto preciso in rapporto agli utenti antagonisti **3**: in quasi la metà delle collisioni, questi ultimi non rispettano il diritto di precedenza dei motociclisti.

L'incidentalità motociclistica è caratterizzata da forti **variazioni stagionali** **6**. Durante la stagione estiva si registrano molte più vittime rispetto ai mesi invernali, principalmente a causa della maggiore esposizione. Nel corso dell'anno non varia soltanto il numero delle vittime, ma anche la gravità degli incidenti. Il rischio di subire un incidente letale è due volte più elevato nel periodo da maggio a luglio che nei mesi invernali.

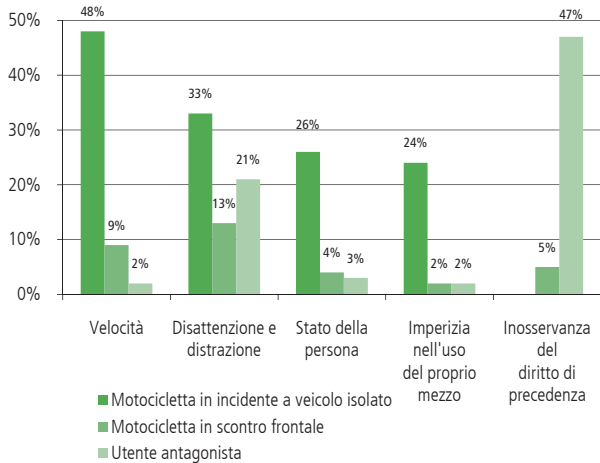
1 Evoluzione dei danni gravi alle persone tra i motociclisti secondo l'età, 1998-2008



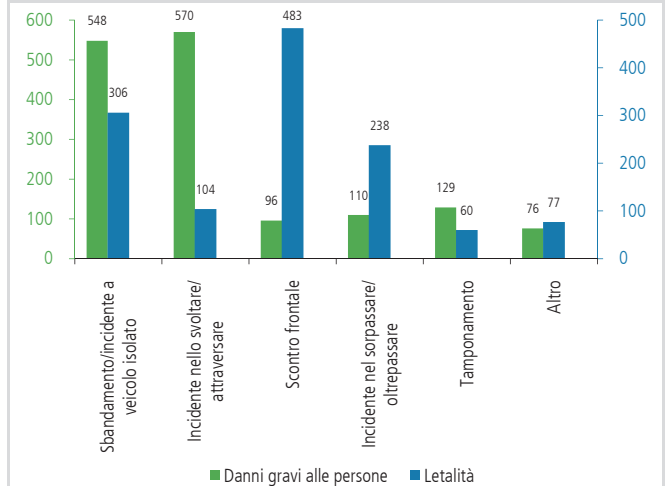
2 Danni gravi alle persone (2008) e letalità (Ø 1998-2008) tra i motociclisti secondo l'età

Età	Feriti gravi	Morti	Letalità
0-14		4	1
15-17	144	4	67
18-24	229	13	170
25-44	558	31	200
45-64	394	28	192
65+	45	6	388
Totale	1 374	83	179

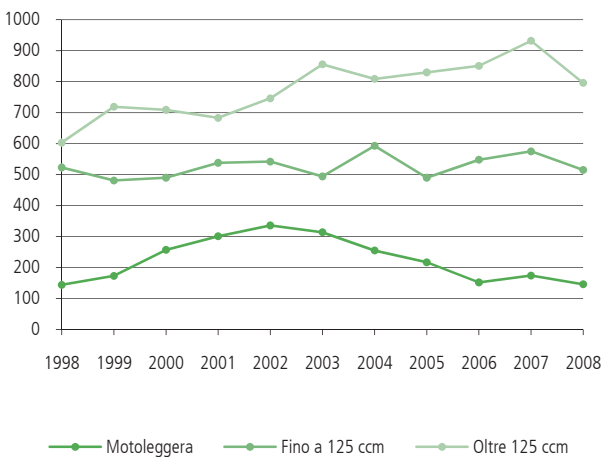
3 Percentuale delle persone con torto nel caso di incidenti motociclistici gravi secondo il difetto, Ø 1998-2008



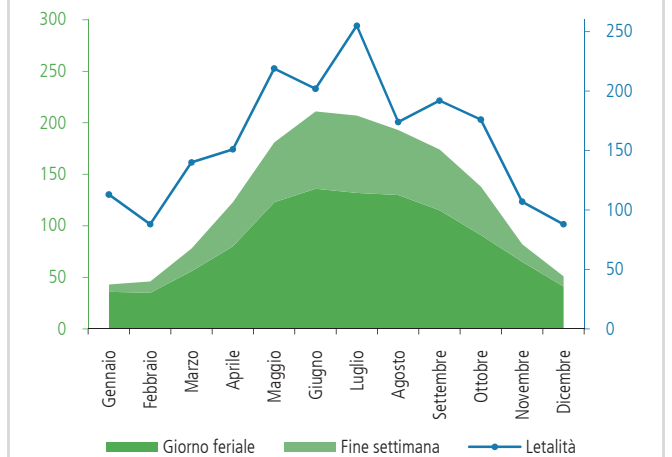
4 Letalità e danni gravi alle persone tra i motociclisti secondo il tipo d'incidente, Ø 1998-2008



5 Evoluzione dei danni gravi alle persone secondo la cilindrata della moto, 1998-2008



6 Letalità e danni gravi alle persone tra i motociclisti secondo il mese e il giorno della settimana, Ø 1998-2008



Bambini

L'incidentalità dei bambini fino a 14 anni ha fatto registrare uno sviluppo molto soddisfacente. Negli ultimi 10 anni, il numero dei danni gravi alle persone si è dimezzato. Tuttavia, nel 2008, sono rimasti gravemente feriti pur sempre 274 bambini e 10 sono morti. I bambini particolarmente a rischio sono quelli in qualità di pedoni e ciclisti. Il comportamento erraneo nell'attraversare la strada e l'inosservanza della precedenza sul ciclomotore o sulla bicicletta sono i fattori responsabili dell'elevata quota di vittime in questa fascia d'età.

Oltre agli anziani, i bambini sono annoverati tra gli **utenti vulnerabili della strada**. Spesso e volentieri sono a piedi o in sella alla bicicletta e, pertanto, sono considerati utenti deboli della strada. Ancor più rallegrante è il fatto che, negli ultimi 10 anni, i danni gravi ai bambini hanno subito un calo. Rispetto al 1998, il numero delle vittime si è infatti dimezzato **1**.

Tuttavia, non tutte le categorie di utenti della strada hanno fatto registrare una diminuzione nella stessa misura. Nel caso degli occupanti di auto, si è constatata una riduzione superiore alla media, riconducibile al livello di sicurezza più elevato dei veicoli nonché all'utilizzo più frequente dei **sistemi di assistenza alla guida**. Altrettanto positiva è l'evoluzione rilevata per la categoria dei motociclisti: il numero delle vittime è sì incrementato rispetto all'anno precedente, tuttavia, dal 1998, anche per i motociclisti il calo è stato di gran lunga superiore alla metà.

Nel 2008, sono stati complessivamente 274 i bambini fino a 14 anni feriti gravemente a causa di incidenti stradali e 10 sono morti **2**. Il 70 % dei feriti gravi e la metà dei morti erano a piedi o in bicicletta. La situazione dei **quattordicenni** merita un'attenzione particolare. Essi possono infatti partecipare attivamente alla circolazione stradale già motorizzati. Per questo motivo, le singole classi d'età nelle fasce d'età prese in esame indicano sensibili differenze nell'incidentalità **5**. È altresì significativo il fatto che, con il passare degli anni, il coinvolgimento delle bambine prima diminuisce e, successivamente, aumenta di nuovo. Con l'avanzare degli anni, per i pedoni e i ciclisti, la percentuale dei sessi si sposta a sfavore delle bambine. La quota d'incidentalità dei bambini si situa, tuttavia, al di sopra di quella delle bambine per tutte le classi d'età: nel caso dei ciclomotoristi quattordicenni essa ammonta all'80 %.

Anche il **rischio di mortalità** dei bambini presenta differenze a seconda dell'età **6**. Lo stesso diminuisce notevolmente con il passare degli anni. I quattordicenni costituiscono

un'eccezione, in quanto nel loro caso la letalità aumenta una volta di più.

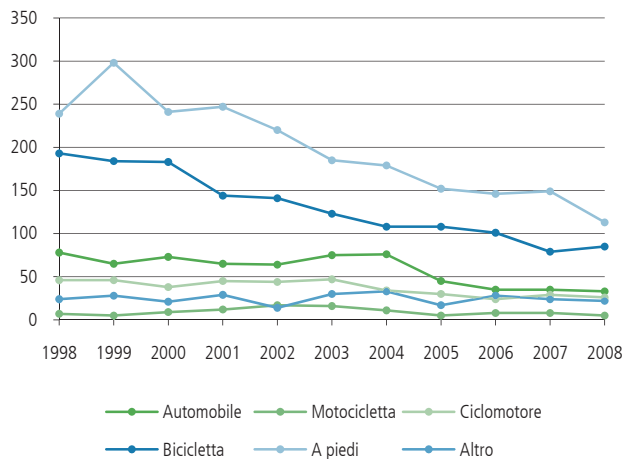
I bambini, in qualità di pedoni e ciclisti, rappresentano una categoria a rischio in caso di collisioni con altri utenti della strada in quanto **utenti attivi della strada**. Ma non vanno neppure trascurati i danni alle persone causati dai ciclomotoristi. Qui occorre assolutamente tener presente che a solo una classe d'età della fascia d'età dai 0 ai 14 anni è consentito far uso di questo tipo di veicolo.

Nel 2008, la maggior parte dei danni gravi ai bambini era da ricondurre alle **collisioni** con altri utenti della strada (82 %) **3**. Per quanto riguarda lo **sbandamento/l'incidente a veicolo isolato** con la bicicletta o il ciclomotore, occorre tuttavia considerare come base un numero supposto. Nella statistica ufficiale l'entità di questo tipo d'incidente viene quindi sottovalutata.

Nel caso dei bambini in qualità di pedoni, la causa d'incidente principale è un **comportamento erraneo** nell'attraversare le carreggiate **4**. Un'insufficiente consapevolezza dei pericoli e la poca conoscenza dei pericoli nella circolazione stradale possono esserne le cause. In questo caso è indispensabile una prevenzione mirata. Ciò vale però anche per le collisioni con utenti motorizzati, che nel 59 % di tutti gli incidenti sono responsabili di almeno una parte della colpa. Nel loro caso l'inosservanza del **dovere di fermarsi** davanti al passaggio pedonale nonché la disattenzione e distrazione sono le cause d'incidente più frequenti.

Ai conducenti fino a 14 anni viene attribuita una colpa concorrente nell'80 % dei casi, mentre agli utenti coinvolti in collisioni nella misura del 39 %. L'inosservanza del diritto di precedenza è la causa primaria per entrambi.

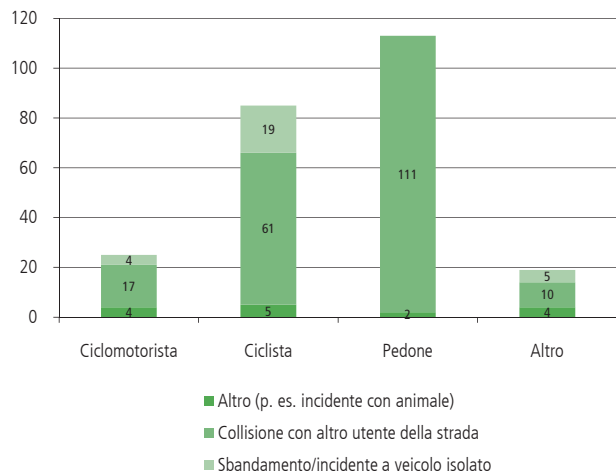
1 Evoluzione dei danni gravi alle persone tra i bambini (0-14 anni) secondo il mezzo di locomozione, 1998-2008



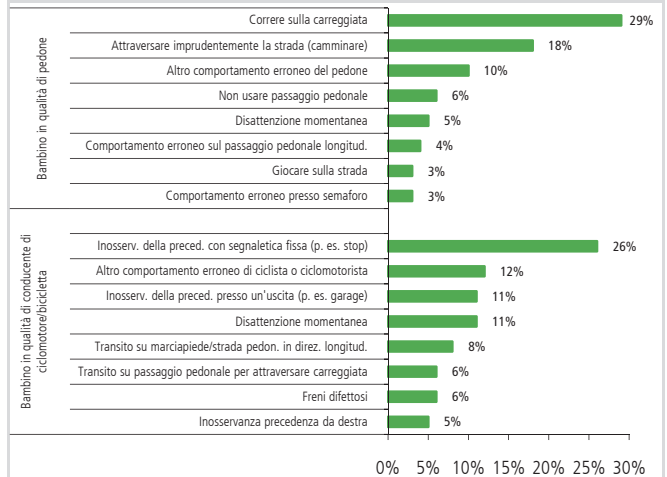
2 Danni gravi alle persone (2008) e letalità (Ø 1998-2008) tra i bambini (0-14 anni) secondo il mezzo di locomozione

Mezzo di locomozione	Feriti gravi	Morti	Letalità
Automobile	32	1	92
Motocicletta	4	1	168
Ciclomotore	24	2	75
Bicicletta	83	2	64
A piedi	110	3	134
Altro	21	1	261
Totale	274	10	105

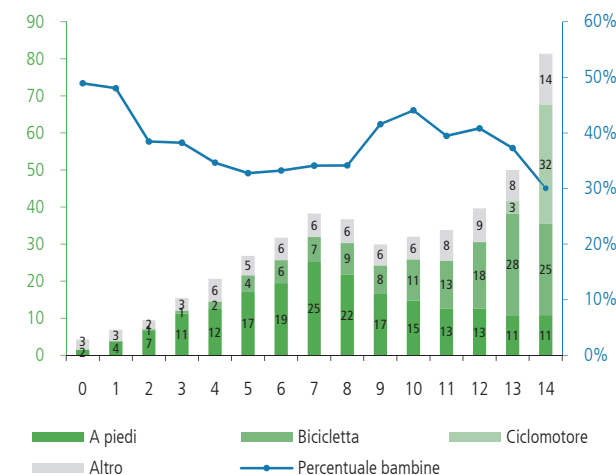
3 Danni gravi alle persone tra i bambini (0-14 anni) in qualità di utenti della strada attivi secondo il tipo d'incidente, 2008



4 Distribuzione delle cause d'incidente nelle collisioni gravi con coinvolgimento di bambini (0-14 anni), 2008 (in percento di tutti gli incidenti)



5 Danni gravi alle persone secondo il tipo di locomozione e percentuale delle bambine secondo l'età, Ø 1998-2008



6 Danni gravi alle persone (2008) e letalità (Ø 1998-2008) secondo l'età

