

Per sicurezza, informiamo

Gli incidenti stradali nel Comune
di Cesena **dal 1998 al 2013**



Comune di Cesena
Assessorato
infrastrutture
e mobilità

In collaborazione con:
Carabinieri di Cesena
Polizia Municipale di Cesena
Polizia Stradale di Cesena

A cura dei Servizi Mobilità e SIT – Statistica



INCIDENTI STRADALI NEL COMUNE DI CESENA

Aumentano negli anni gli incidenti meno gravi e diminuiscono quelli con feriti o morti

Tavola 1 - **Incidenti** distinti per anno e gravità con variazione percentuale rispetto all'anno base 2001

Anno	Senza feriti		Con feriti		Mortali		Totale	
	Assoluto	% Variazione su 2001	Assoluto	% Variazione su 2001	Assoluto	% Variazione su 2001	Assoluto	% Variazione su 2001
2001	407	0	769	0	10	0	1.186	0
2002	379	-7	760	-1	9	-10	1.148	-3
2003	342	-16	680	-12	16	60	1.038	-12
2004	324	-20	620	-19	13	30	957	-19
2005	263	-35	501	-35	7	-30	771	-35
2006	293	-28	564	-27	13	30	870	-27
2007	260	-36	487	-37	13	30	760	-36
2008	304	-25	481	-37	11	10	796	-33
2009	343	-16	466	-39	10	0	819	-31
2010	352	-14	456	-41	7	-30	815	-31
2011	396	-3	522	-32	16	60	934	-21
2012	458	13	464	-40	8	-20	930	-22
2013	425	4	416	-46	6	-40	847	-29
TOTALE	5.787		9.268		184		15.239	

Tavola 2 - **Incidenti** distinti per anno e gravità

Anno	Senza feriti		Con feriti		Mortali		Totale	
	Assoluto	%	Assoluto	%	Assoluto	%	Assoluto	%
2001	407	34	769	65	10	0,8	1.186	100
2002	379	33	760	66	9	0,8	1.148	100
2003	342	33	680	66	16	1,5	1.038	100
2004	324	34	620	65	13	1,4	957	100
2005	263	34	501	65	7	0,9	771	100
2006	293	34	564	65	13	1,5	870	100
2007	260	34	487	64	13	1,7	760	100
2008	304	38	481	60	11	1,4	796	100
2009	343	42	466	57	10	1,2	819	100
2010	352	43	456	56	7	0,9	815	100
2011	396	42	522	56	16	1,7	934	100
2012	458	49	464	50	8	0,9	930	100
2013	425	50	416	49	6	0,7	847	100
TOTALE	5.787		9.268		184		15.239	

Le **Tavole 1 e 2** riportano gli stessi valori assoluti degli incidenti nei singoli anni distinti per gravità.

Si nota, a partire dal 2001, una riduzione progressiva del totale degli incidenti fino al 2005, poi una tenuta degli stessi, per poi registrare un nuovo aumento nel 2011 e nel 2012, che non raggiunge comunque i valori dei primi anni di osservazione, nel 2013 si registra invece una nuova diminuzione. E' possibile sottolineare come nel 2012 tale aumento sia imputabile esclusivamente agli incidenti meno gravi, cioè senza feriti o morti, mentre



l'elevato numero di incidenti del 2011 vede un'influenza maggiore del numero di incidenti con morti e con feriti. Nel 2013 il numero di incidenti più gravi, con feriti o morti, è il più basso registrato in tutti gli anni presi in considerazione.

La lettura delle percentuali di variazione rispetto al 2001 (**Tavola 1**), mette in evidenza come in generale si siano verificati, rispetto all'anno base, un minor numero di incidenti, evidenziati da variazioni negative. Scendendo nel dettaglio della gravità per il 2012 e il 2013 le variazioni rispetto all'anno base sono positive per gli incidenti senza feriti, a favore di una variazione negativa per gli incidenti più gravi.

Le percentuali per gravità riportate nella **Tavola 2** mettono in evidenza l'aumento negli anni del peso percentuale degli incidenti di minore gravità, a favore di quelli con feriti, il cui peso percentuale è in progressiva diminuzione, per gli incidenti mortali non è possibile mettere in evidenza un trend particolare, si sottolinea comunque la diminuzione del loro peso percentuale negli ultimi due anni di osservazione.

Diminuisce il numero di persone coinvolte negli incidenti stradali

Tavola 3 - **Persone coinvolte** distinte per veicoli e gravità con percentuale per veicolo

Veicolo	Anno	Non ferito		Ferito		Morto		TOTALE	
		Assoluto	%	Assoluto	%	Assoluto	%	Assoluto	%
Automobile	2001	1.471	73,48	529	26,42	2	0,1	2.002	100
	2010	1.042	77,82	295	22,03	2	0,15	1.339	100
	2013	1.219	81,81	267	17,92	4	0,27	1.490	100
Autocarro	2001	189	87,1	28	12,9		0	217	100
	2010	136	88,89	17	11,11		0	153	100
	2013	116	86,57	18	13,43		0	134	100
Bus	2001	26	92,86	2	7,14		0	28	100
	2010	14	93,33	1	6,67		0	15	100
	2013	27	93,1	2	6,9		0	29	100
Motociclo o ciclomotore	2001	95	21,79	340	77,98	1	0,23	436	100
	2010	36	18,46	156	80	3	1,54	195	100
	2013	57	29,08	139	70,92		0	196	100
Bicicletta	2001	17	16,35	85	81,73	2	1,92	104	100
	2010	13	13,98	79	84,95	1	1,08	93	100
	2013	18	19,15	75	79,79	1	1,06	94	100
Pedone	2001	4	6,67	51	85	5	8,33	60	100
	2010	2	5,71	32	91,43	1	2,86	35	100
	2013	5	10,42	42	87,5	1	2,08	48	100
Altro	2001	18	81,82	4	18,18		0	22	100
	2010	24	92,31	2	7,69		0	26	100
	2013	32	84,21	6	15,79		0	38	100
TOTALE	2001	1820	63,44	1039	36,21	10	0,35	2869	100
	2010	1267	68,27	582	31,36	7	0,38	1856	100
	2013	1474	72,65	549	27,06	6	0,30	2029	100

Il totale della **Tavola 3** mette in evidenza come negli anni siano diminuite le persone coinvolte negli incidenti stradali, tale diminuzione è particolarmente rilevante dal 2001 (2.869 coinvolti) al 2010 (1.856), mentre nel 2013 il totale delle persone coinvolte aumenta nuovamente (2.029), pur rimanendo a livelli inferiori rispetto al 2001. La diminuzione è più consistente per i feriti, che passano dai 1.039 del 2001 ai 582 del 2010 e si riducono ulteriormente nel 2013 (549).



Prendendo in considerazione il peso percentuale delle persone coinvolte, nei singoli anni di riferimento in base alla gravità, è possibile notare come, per le automobili, tale peso percentuale sia spostato a favore delle persone non ferite, per le quali aumenta negli anni in maniera evidente; tale aumento è bilanciato dalla diminuzione del peso delle persone ferite.

Per i motocicli o ciclomotori l'andamento è più altalenante, ma sicuramente più spostato a favore delle persone ferite: per i non feriti si registra una diminuzione del peso percentuale, dal 2001 al 2010, e un aumento dal 2010 al 2013, per i feriti l'andamento è inverso, si registra prima un aumento e poi una diminuzione.

Lo stesso andamento altalenante del peso percentuale si registra per i pedoni, anche se per questi "utenti deboli" l'incidenza dei non feriti è di molto inferiore, sia rispetto a quella dei mezzi su due ruote che alle automobili, molto alta invece l'incidenza dei feriti.

Abbastanza simili le proporzioni dei ciclisti coinvolti, anche se, rispetto ai pedoni, ha più peso la percentuale dei non feriti, aumentata nel 2013, anno in cui è invece diminuito il peso dei ciclisti feriti.

Tavola 4 - **Persone coinvolte** distinte per veicoli e gravità con percentuale per gravità

Veicolo	Anno	Non ferito		Ferito		Morto		TOTALE	
		Assoluto	%	Assoluto	%	Assoluto	%	Assoluto	%
Automobile	2001	1.471	80,8	529	50,9	2	20,0	2.002	69,8
	2010	1.042	82,2	295	50,7	2	28,6	1.339	72,1
	2013	1.219	82,8	267	48,7	4	66,7	1.490	73,5
Autocarro	2001	189	10,4	28	2,7		0,0	217	7,6
	2010	136	10,7	17	2,9		0,0	153	8,2
	2013	116	7,9	18	3,3		0,0	134	6,6
Bus	2001	26	1,4	2	0,2		0,0	28	1,0
	2010	14	1,1	1	0,2		0,0	15	0,8
	2013	27	1,8	2	0,4		0,0	29	1,4
Motociclo o ciclomotore	2001	95	5,2	340	32,7	1	10,0	436	15,2
	2010	36	2,8	156	26,8	3	42,9	195	10,5
	2013	57	3,9	139	25,4		0,0	196	9,7
Bicicletta	2001	17	0,9	85	8,2	2	20,0	104	3,6
	2010	13	1,0	79	13,6	1	14,3	93	5,0
	2013	18	1,2	75	13,7	1	16,7	94	4,6
Pedone	2001	4	0,2	51	4,9	5	50,0	60	2,1
	2010	2	0,2	32	5,5	1	14,3	35	1,9
	2013	5	0,3	42	7,7	1	16,7	48	2,4
Altro	2001	18	1,0	4	0,4		0,0	22	0,8
	2010	24	1,9	2	0,3		0,0	26	1,4
	2013	32	2,2	6	1,1		0,0	38	1,9
TOTALE	2001	1820	100	1039	100	10	100	2869	100
	2010	1267	100	582	100	7	100	1856	100
	2013	1474	100	549	100	6	100	2029	100

La **Tavola 4** riporta il peso percentuale delle persone coinvolte in base al mezzo per ciascun livello di gravità. Particolarmente alto il numero di incidenti gravi, anche mortali, registrato fra i motociclisti, in diminuzione quelli feriti, e fra i pedoni, per i quali non è possibile mettere in evidenza un particolare trend; il peso maggiore per le persone ferite è quello delle automobili, dove viaggia anche la maggior parte delle persone coinvolte senza conseguenze.



Diminuiscono i conducenti e le persone coinvolte di età compresa fra 10 e 20 anni

Tavola 5 - **Conducenti** dei veicoli distinti per classi d'età

Classi di età	Anno	TOTALE	%
0-10 anni	2001	0	0,00
	2010	3	0,20
	2013	3	0,19
10-20 anni	2001	145	9,15
	2010	74	4,84
	2013	67	4,31
20-30 anni	2001	362	22,84
	2010	260	17,02
	2013	262	16,85
30-40 anni	2001	386	24,35
	2010	330	21,60
	2013	308	19,81
40-50 anni	2001	262	16,53
	2010	317	20,75
	2013	344	22,12
50-60 anni	2001	152	9,59
	2010	235	15,38
	2013	266	17,11
60-70 anni	2001	149	9,40
	2010	151	9,88
	2013	131	8,42
70 anni e oltre	2001	129	8,14
	2010	158	10,34
	2013	174	11,19
TOTALE	2001	1585	100
	2010	1528	100
	2013	1555	100

La **Tavola 5** mette in evidenza una diminuzione consistente del peso percentuale dei conducenti coinvolti fra i 10 e i 20 anni, rispetto al 2001 (9,15%): nel 2010 (4,84%) sono praticamente dimezzati, per diminuire leggermente anche nel 2013 (4,31%). La fascia d'età compresa fra i 20 e i 40 anni vede anch'essa una diminuzione dei punti percentuali, mentre per le classi d'età superiori il peso percentuale va mediamente aumentando.



Tavola 6 - **Persone coinvolte** distinte per età e gravità con percentuale per gravità

Classi di età	Anno	Non ferito	%	Ferito	%	Morto	%	TOTALE	%
0-10 anni	2001	53	4,1	10	1,4		0,0	63	3,1
	2010	26	2,2	8	1,5		0,0	34	2,0
	2013	49	3,5	21	3,8		0,0	70	3,6
10-20 anni	2001	121	9,3	112	15,6		0,0	233	11,4
	2010	58	4,9	55	10,5		0,0	113	6,6
	2013	80	5,7	52	9,5	1	16,7	133	6,8
20-30 anni	2001	268	20,5	211	29,3	2	20,0	481	23,6
	2010	182	15,3	96	18,3		0,0	278	16,2
	2013	231	16,5	108	19,7	1	16,7	340	17,4
30-40 anni	2001	316	24,2	138	19,2	1	10,0	455	22,3
	2010	246	20,7	106	20,2	3	50,0	355	20,6
	2013	253	18,0	105	19,1		0,0	358	18,3
40-50 anni	2001	214	16,4	87	12,1	1	10,0	302	14,8
	2010	243	20,4	94	17,9	1	16,7	338	19,6
	2013	294	20,9	94	17,1	1	16,7	389	19,9
50-60 anni	2001	133	10,2	51	7,1	1	10,0	185	9,1
	2010	187	15,7	66	12,6	1	16,7	254	14,8
	2013	236	16,8	68	12,4		0,0	304	15,5
60-70 anni	2001	121	9,3	51	7,1	1	10,0	173	8,5
	2010	128	10,8	45	8,6		0,0	173	10,1
	2013	107	7,6	41	7,5	2	33,3	150	7,7
70 anni e oltre	2001	82	6,3	59	8,2	4	40,0	145	7,1
	2010	120	10,1	55	10,5	1	16,7	176	10,2
	2013	154	11,0	60	10,9	1	16,7	215	11,0
TOTALE	2001	1308	100,0	719	100,0	10	100,0	2037	100,0
	2010	1190	100,0	525	100,0	6	100,0	1721	100,0
	2013	1404	100,0	549	100,0	6	100,0	1959	100,0

La **Tavola 6** prende in considerazione tutte le persone coinvolte, di cui si conosce la data di nascita, ripartendole per classi d'età e gravità: gli incidenti mortali sono rilevanti per il 2001, soprattutto nella classe d'età di 70 anni e oltre, mentre fra 10 e 20 anni si registra un'importante diminuzione, rispetto al 2001, di tutte le persone coinvolte, tale decremento è più consistente nel 2010 che nel 2013. In misura meno rilevante la diminuzione si registra anche per le due classi d'età successive.

Interessante è anche la lettura della **Tavola 7** che riporta gli stessi valori assoluti della tavola precedente con una diversa lettura delle percentuali: nella classe d'età 0-10 anni il peso delle persone che non hanno subito danni è più rilevante rispetto alle classi d'età superiori, anche se con un andamento altalenante negli anni presi in considerazione. La presenza di persone che hanno subito conseguenze è più alta per le classi d'età fra 10-30 anni, con una diminuzione negli anni, e per gli ultra 70enni, per i quali la diminuzione negli anni è più rilevante.



Tavola 7 - **Persone coinvolte** distinte per età e gravità con percentuale per classi d'età

Classi di età	Anno	Non ferito	%	Ferito	%	Morto	%	TOTALE	%
0-10 anni	2001	53	84,13	10	15,87		0	63	100
	2010	26	76,47	8	23,53		0	34	100
	2013	49	70	21	30		0	70	100
10-20 anni	2001	121	51,93	112	48,07		0	233	100
	2010	58	51,33	55	48,67		0	113	100
	2013	80	60,15	52	39,1	1	0,75	133	100
20-30 anni	2001	268	55,72	211	43,87	2	0,42	481	100
	2010	182	65,47	96	34,53		0	278	100
	2013	231	67,94	108	31,76	1	0,29	340	100
30-40 anni	2001	316	69,45	138	30,33	1	0,22	455	100
	2010	246	69,3	106	29,86	3	0,85	355	100
	2013	253	70,67	105	29,33		0	358	100
40-50 anni	2001	214	70,86	87	28,81	1	0,33	302	100
	2010	243	71,89	94	27,81	1	0,3	338	100
	2013	294	75,58	94	24,16	1	0,26	389	100
50-60 anni	2001	133	71,89	51	27,57	1	0,54	185	100
	2010	187	73,62	66	25,98	1	0,39	254	100
	2013	236	77,63	68	22,37		0	304	100
60-70 anni	2001	121	69,94	51	29,48	1	0,58	173	100
	2010	128	73,99	45	26,01		0	173	100
	2013	107	71,33	41	27,33	2	1,33	150	100
70 anni e oltre	2001	82	56,55	59	40,69	4	2,76	145	100
	2010	120	68,18	55	31,25	1	0,57	176	100
	2013	154	71,63	60	27,91	1	0,47	215	100
TOTALE	2001	1308	64,21	719	35,30	10	0,49	2037	100
	2010	1190	69,15	525	30,51	6	0,35	1721	100
	2013	1404	71,67	549	28,02	6	0,31	1959	100



Attenzione agli “utenti deboli”: aumento dei feriti fra i pedoni

La **Tavola 8** mostra come dal 2001 il numero di feriti sia considerevolmente diminuito per diverse tipologie di veicolo. Occorre invece sottolineare l’aumento di feriti fra i pedoni e fra i ciclisti, per questi ultimi l’aumento di feriti dal 2001 al 2010, è leggermente contrastato dalla diminuzione nel 2013.

La **Tavola 9** mette in evidenza come il totale delle persone decedute sia diminuito dal 2001 al 2010 -2013 passando da 10 a 6, tale diminuzione sembra coinvolgere maggiormente gli “utenti deboli”, anche se l’esigua numerosità complessiva, non permette di trarre conclusioni attendibili.

Tavola 8 - **Persone ferite** distinte per veicoli e classe d’età

Veicolo	Anno	0-10 anni	10-20 anni	20-30 anni	30-40 anni	40-50 anni	50-60 anni	60-70 anni	oltre 70 anni	TOTALE
Automobile	2001	10	35	133	71	50	31	25	23	378
	2010	4	14	65	56	40	30	16	20	245
	2013	19	13	62	61	42	34	15	21	267
Autocarro	2001		1	11	1	3	1	1	3	21
	2010			0	6	5	2	2	1	16
	2013			1	8	3	3		3	18
Bus	2001								2	2
	2010					1				1
	2013				1	1				2
Motociclo o ciclomotore	2001		64	58	50	22	11	12	5	222
	2010		32	21	33	33	20	9	3	151
	2013		27	28	24	25	13	13	9	139
Bicicletta	2001		3	4	12	9	8	7	18	61
	2010	2	6	8	11	11	12	12	16	78
	2013	1	6	10	6	16	10	11	15	75
Pedone	2001		7	5	4	2		6	7	31
	2010	2	3	1	0	4	2	5	15	32
	2013	1	6	6	5	5	7	1	11	42
Altro	2001		2			1			1	4
	2010			1				1		2
	2013			1		2	1	1	1	6
TOTALE	2001	10	112	211	138	87	51	51	59	719
	2010	8	55	96	106	94	66	45	55	525
	2013	21	52	108	105	94	68	41	60	549

Tavola 9 - **Persone morte** distinte per veicoli e classi d'età

Veicolo	Anno	0-10 anni	10-20 anni	20-30 anni	30-40 anni	40-50 anni	50-60 anni	60-70 anni	oltre 70 anni	TOTALE
Automobile	2001			1					1	2
	2010					1				1
	2013		1	1		1		1		4
Motociclo o ciclomotore	2001				1					1
	2010				3					3
	2013									
Bicicletta	2001			1					1	2
	2010								1	1
	2013								1	1
Pedone	2001					1	1	1	2	5
	2010						1			1
	2013							1		1
TOTALE	2001			2	1	1	1	1	4	10
	2010				3	1	1		1	6
	2013		1	1		1		2	1	6

La via Emilia è la strada in cui si registrano più incidenti

Tavola 10 – Le dieci **strade** più incidentate nel 2013

Via	Lunghezza in km	Incidenti senza feriti	Incidenti con feriti	Incidenti mortali	Totale incidenti	Incidenti senza feriti per km	Incidenti con feriti per km	Incidenti mortali per km	Totale incidenti per km	Posizione
Emilia	14,7	71	69	1	141	4,8	4,7	0,1	9,6	1
Madonna dello Schioppo	1,5	5	7	0	12	3,4	4,7	0	8,1	2
Savio	2,5	14	6	0	20	5,6	2,4	0	7,9	3
Cavalcavia	1,2	4	5	0	9	3,3	4,1	0	7,3	4
Cervese	8,9	26	38	1	65	2,9	4,3	0,1	7,3	5
Macchiavelli	1,6	6	2	0	8	3,8	1,3	0	5,1	6
Romea	3,1	7	8	0	15	2,2	2,5	0	4,8	7
Fiorenzuola	1,3	3	3	0	6	2,3	2,3	0	4,5	8
Farini Luigi Carlo	1	3	1	0	4	3	1	0	4	9
Cesenatico	5,9	5	16	0	21	0,8	2,7	0	3,6	10

Il primato della strada più incidentata spetta alla via Emilia (**Tavola 10**), con un totale di 141 incidenti verificatisi nel 2013, molto più numerosi di quelli delle altre strade prese in considerazione. Tale primato si conferma anche considerando il numero di incidenti per km, seguita da via Madonna dello Schioppo e da via Savio.

Osservando la **Tavola 11** sembra che la costruzione della rotatoria abbia influito positivamente, soprattutto per l'intersezione "Ippodromo" e per l'intersezione "Elettra".



Il primato dell'intersezione più pericolosa nel 2013 spetta all'intersezione "KENNEDY", dove si sono registrati 11 incidenti, 9 nell'intersezione "PANATHLON CESENA" e 8 per l'intersezione "ANGELONI" (Tavola 12).

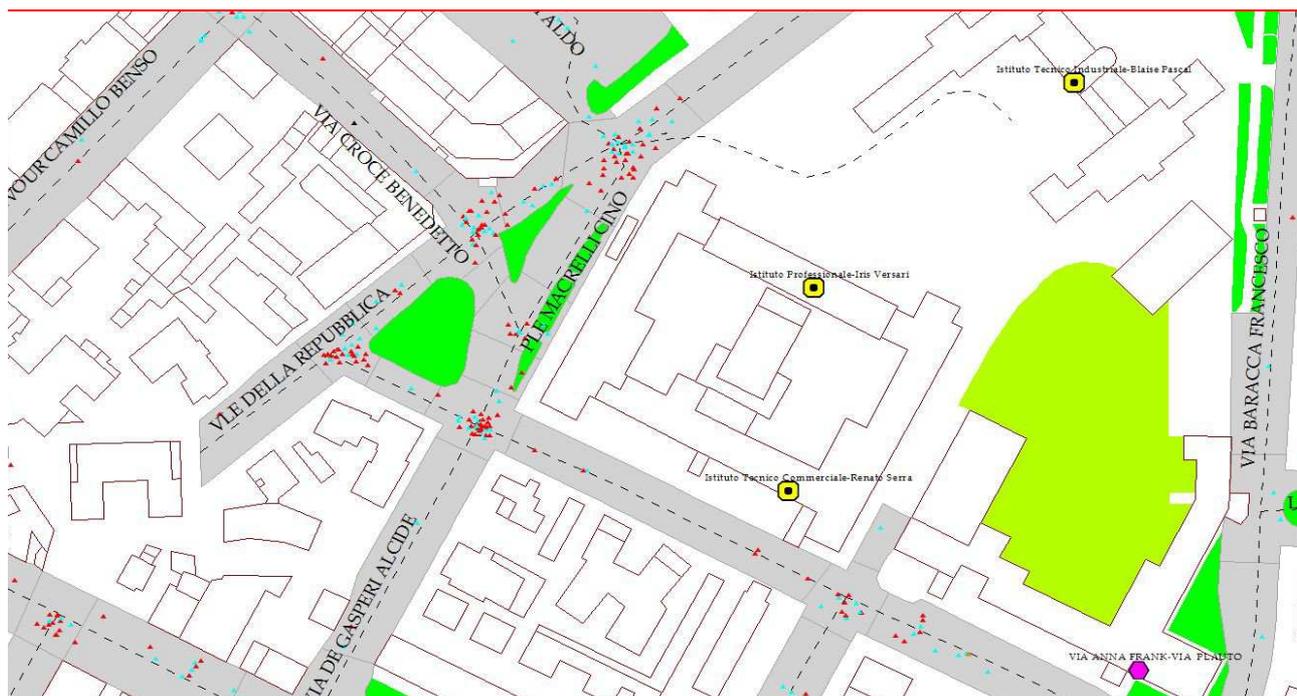
Tavola 11 – Incidenti avvenuti nelle intersezioni più pericolose distinti per gravità

Intersezioni	Anno	Mortali	Con feriti	Con danni	TOTALE	Note
"RISORGIMENTO": Ponte del Risorgimento, Via IV Novembre, Via Battisti e Via Zuccherificio	2001	0	4	1	5	
	2010	0	2	2	4	
	2013	0	2	3	5	
"KENNEDY": Via Croce, Viale della Repubblica, Via Plauto e Viale de Gasperi	2001	0	6	1	7	
	2010	0	6	1	7	
	2013	0	6	5	11	
"MADONNA DELLO SCHIOPPO": Via Madonna dello Schioppo, Via Ravennate e Via Cavalcavia	2001	0	3	2	5	
	2010	0	2	1	3	
	2013	0	2	1	3	
"STADIO": Via Plauto, Via del Mare, Via Puglie, Viale Abruzzi e Via Spadolini	2001	0	2	0	2	Nel 2004 è stata costruita la rotatoria
	2010	0	4	0	4	
	2013	0	3	3	6	
"ANGELONI": Viale Bovio e Viale Angeloni	2001	0	3	1	4	
	2010	0	3	0	3	
	2013	0	5	3	8	
"PANATHLON CESENA": "Viale Europa, Via Rasi e Spinelli, Viale Bovio e Via Cavalcavia	2001	0	5	5	10	Nel 2007 è stata costruita la rotatoria
	2010	0	2	5	7	
	2013	0	4	5	9	
"ELETTRA": Viale Marconi, Via Da Verazzano e Via Lucania	2001	0	7	4	11	Nel 2007 è stata costruita la rotatoria
	2010	0	2	2	4	
	2013	0	4	2	6	
"IPPODROMO": Viale Matteotti, Via Savio e Viale Gramsci	2001	0	10	5	15	Nel 2007 è stata costruita la rotatoria
	2010	0	2	0	2	
	2013	0	2	1	3	
"CAVOUR": Viale Oberdan, Corso Cavour e Viale Bovio	2001	0	4	0	4	
	2010	0	3	0	3	
	2013	0	0	1	1	
"COSTA": Viale Oberdan, Via Costa, Viale Marconi, Via del Mare, Via Veneto e Via Roncofreddo	2001	1	4	3	8	
	2010	0	6	2	8	
	2013	0	1	2	3	
"TURCHI": Viale Oberdan, Viale De Gaspari e Via Turchi	2001	0	10	3	13	
	2010	0	0	2	2	
	2013	0	0	2	2	



Tavola 12 – Gli incroci più incidentati del 2013

Intersezioni	Mortali	Con feriti	Con danni	TOTALE	Posizione
"KENNEDY": Via Croce, Viale della Repubblica, Via Plauto e Viale de Gasperi	0	6	5	11	1
"PANATHLON CESENA": "Viale Europa, Via Rasi e Spinelli, Viale Bovio e Via Cavalcavia	0	4	5	9	2
"ANGELONI": Viale Bovio e Viale Angeloni	0	5	3	8	3
"STADIO": Via Plauto, Via del Mare, Via Puglie, Viale Abruzzi e Via Spadolini	0	3	3	6	4
"ELETTRA": Viale Marconi, Via Da Verazzano e Via Lucania	0	4	2	6	5
"RISORGIMENTO": Ponte del Risorgimento, Via IV Novembre, Via Battisti e Via Zuccherificio	0	2	3	5	6
"MADONNA DELLO SCHIOPPO": Via Madonna dello Schioppo, Via Ravennate e Via Cavalcavia	0	2	1	3	7
"IPPODROMO": Viale Matteotti, Via Savio e Viale Gramsci	0	2	1	3	8
"COSTA": Viale Oberdan, Via Costa, Viale Marconi, Via del Mare, Via Veneto e Via Roncofreddo	0	1	2	3	9
"TURCHI": Viale Oberdan, Viale De Gaspari e Via Turchi	0	0	2	2	10
"CAVOUR": Viale Oberdan, Corso Cavour e Viale Bovio	0	0	1	1	11



Mappa 1 → Intersezione KENNEDY": Via Croce, Viale della Repubblica, Via Plauto e Viale de Gasperi