

Roma, 16 dicembre 2025

GLI INCIDENTI STRADALI. UN QUADRO TERRITORIALE

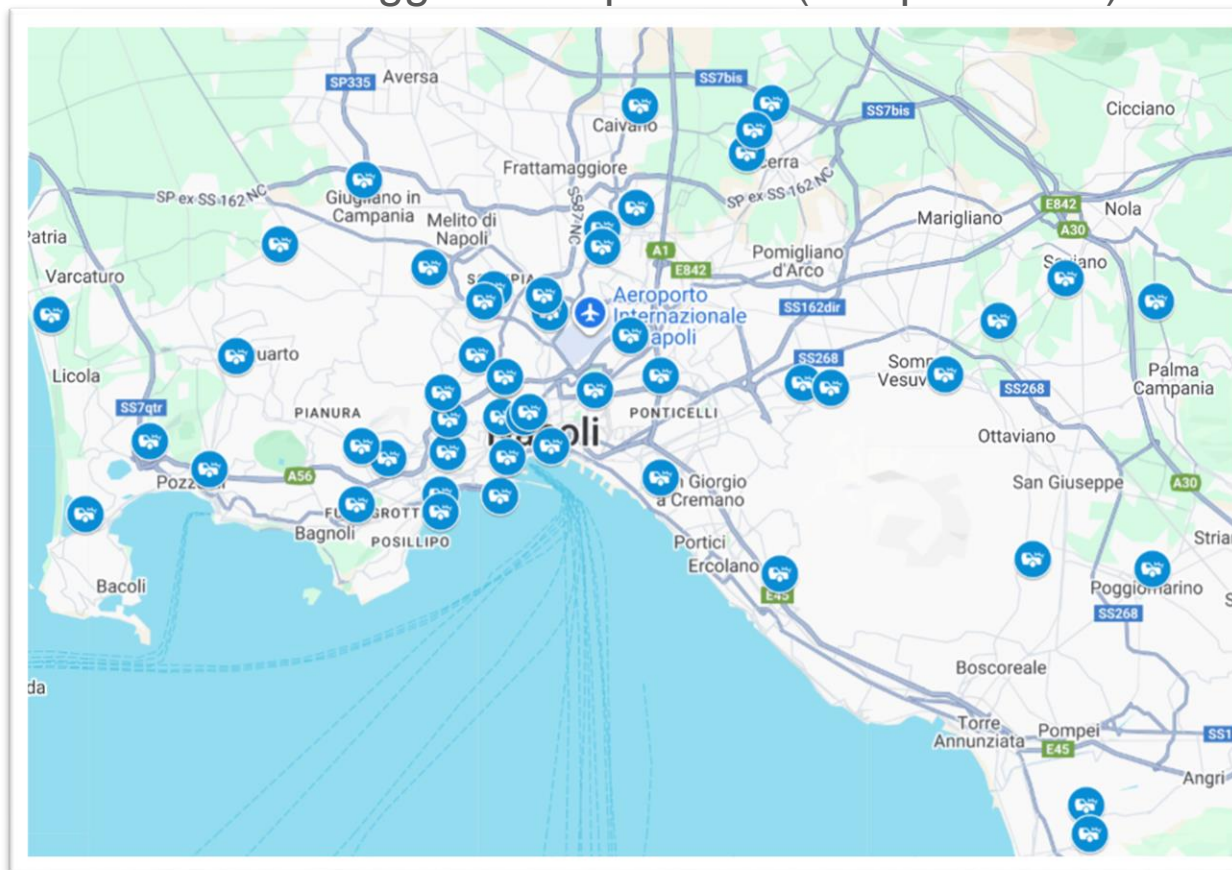
LA GEOGRAFIA DEGLI INCIDENTI STRADALI: I DATI COMUNALI

ROBERTO ANTONELLO PALUMBO - AGATA MARIA MADIA CARUCCI

Istat | Ufficio territoriale Area Sud

LE ANALISI A SUPPORTO DEGLI OSSERVATORI PROVINCIALI SULL'INCIDENTALITÀ

L'individuazione delle policy territoriali è uno degli obiettivi primari degli Osservatori provinciali sugli incidenti stradali istituiti presso le Prefetture. Nell'ambito degli Osservatori l'Istat può fornire analisi del fenomeno con un maggiore livello di dettaglio territoriale e maggiore tempestività (dati provvisori).



ANDAMENTO INCIDENTALITÀ STRADALE NELLE PROVINCE

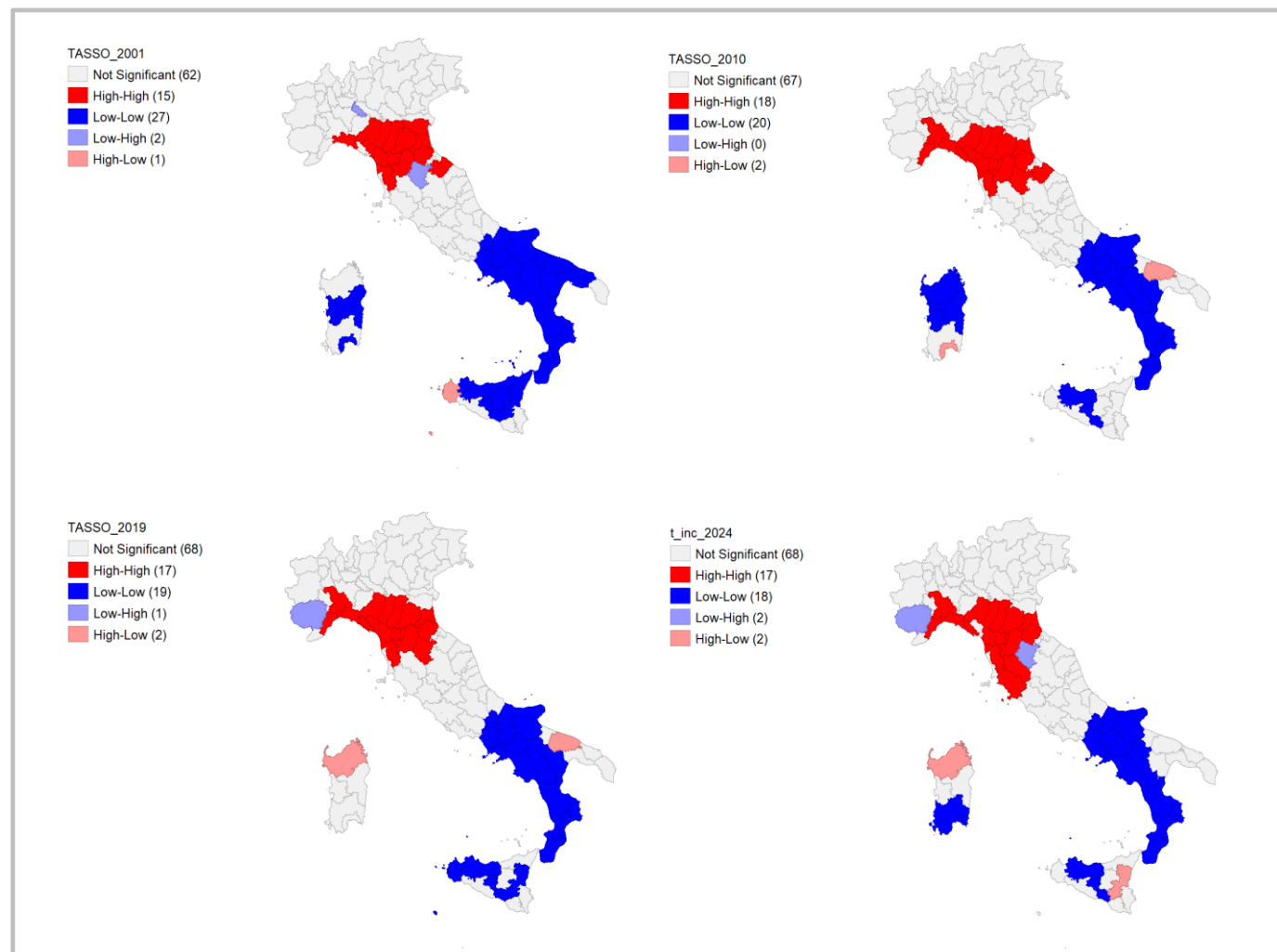
Lo studio dell'autocorrelazione spaziale locale tramite il Local Moran Index (o LISA, Local Indicator of Spatial Association) è alla base della diffusione degli indicatori comunali al fine di individuare:

- «Cluster spaziali» stabili nel tempo
- «Outlier spaziali»

Negli anni, a livello provinciale si rileva:

- una stabilità nei cluster di incidentalità
- una dicotomia territoriale Nord-Sud
- variazioni tra gli anni ma non inversioni strutturali

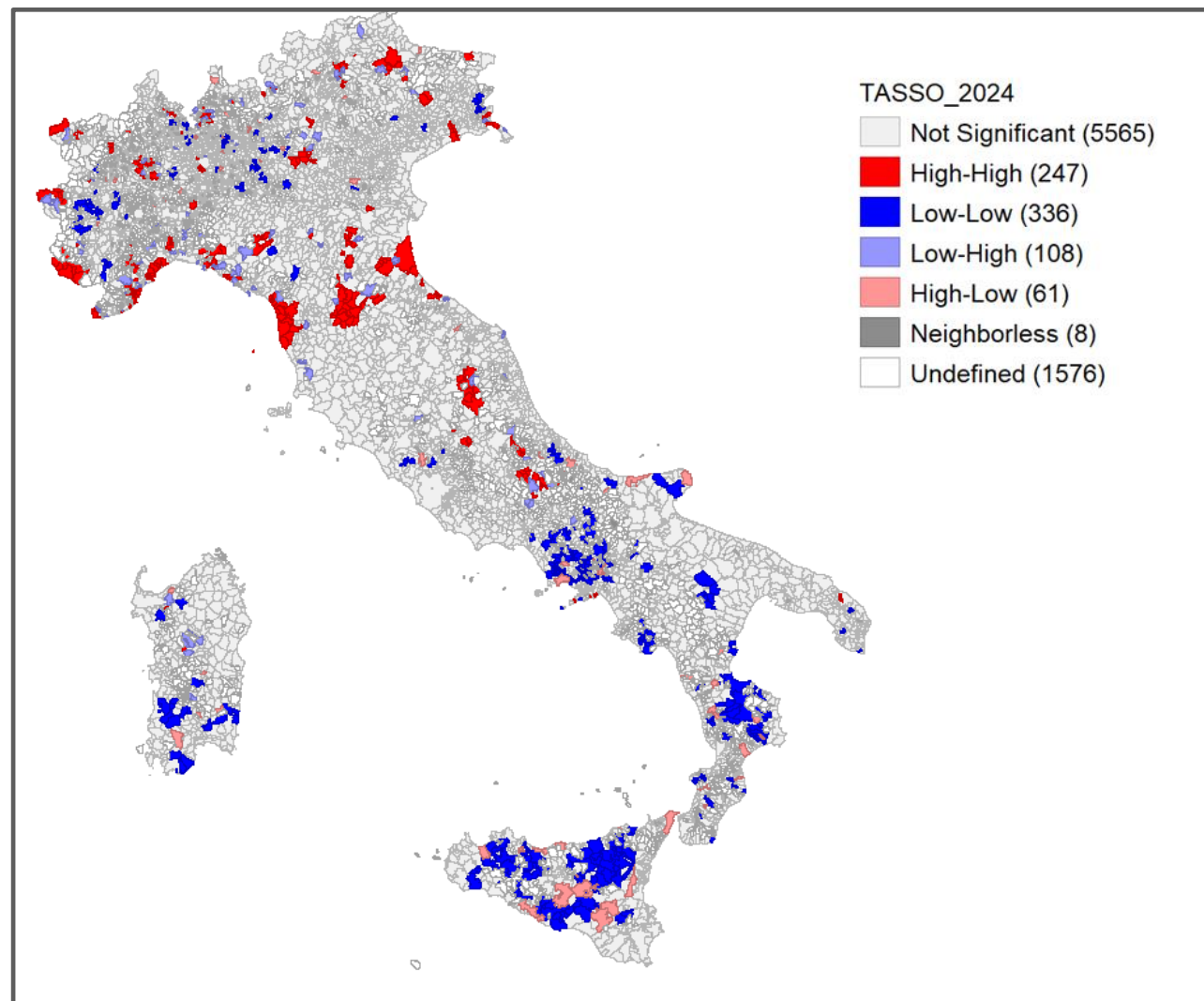
LISA Cluster Map, Tasso di incidentalità Anni 2001, 2010, 2019, 2024



ANDAMENTO INCIDENTALITÀ STRADALE NEI COMUNI

Sebbene a livello provinciale si riescano ad individuare importanti «aree calde e fredde» del fenomeno, serve **più granularità per l'individuazione di politiche mirate.**

Un'analisi comunale permette di individuare punti critici specifici, di supportare una pianificazione viaria, di costruire indicatori più reattivi, di valutare variazioni più rapide nel tempo.



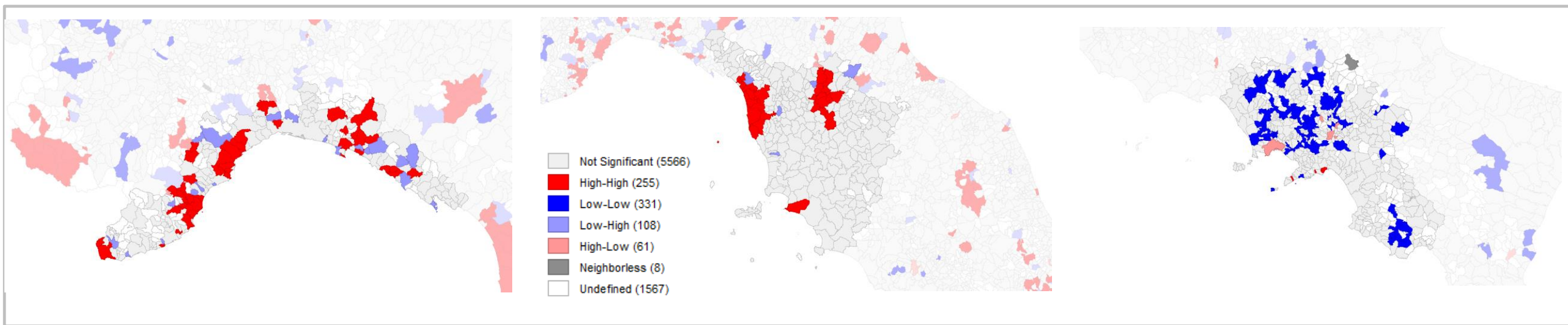
ANDAMENTO INCIDENTALITÀ STRADALE NEI COMUNI

LIGURIA riflette la peculiare struttura territoriale : una costa urbanizzata e fortemente infrastrutturata dove si concentra la maggior parte del rischio.

TOSCANA incidentalità fortemente concentrata attorno alle aree maggiormente urbanizzate

CAMPANIA modello diffuso di bassa incidentalità, interrotto soltanto da poli ad alta intensità incidentale

LISA Cluster Map, Tasso di incidentalità. Liguria, Emilia-Romagna e Campania Anno 2024



LE DIFFERENZE TERRITORIALI: CAPOLUOGHI E NON CAPOLUOGHI

Incidenti, morti e feriti per comuni capoluoghi e non. Valori assoluti e percentuali. Anno 2024.

		Incidenti		Morti		Feriti	
		VA	%	VA	%	VA	%
LIGURIA	<i>CAPOLUOGO</i>	5.034	63,2	18	29,0	5.974	61,2
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	2.926	36,8	44	71,0	3.793	38,8
	TOTALE	7.960	100,0	62	100,0	9.767	100,0
TOSCANA	<i>CAPOLUOGO</i>	7.168	47,2	63	33,5	8.756	45,0
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	8.006	52,8	125	66,5	10.709	55,0
	TOTALE	15.174	100,0	188	100,0	19.465	100,0
CAMPANIA	<i>CAPOLUOGO</i>	3.475	32,0	40	15,3	4.501	29,3
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	7.399	68,0	221	84,7	10.885	70,7
	TOTALE	10.874	100,0	261	100,0	15.386	100,0
ITALIA	<i>CAPOLUOGO</i>	78.920	45,5	756	25,0	100.969	43,2
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	94.444	54,5	2.274	75,0	132.884	56,8
	TOTALE	173.364	100,0	3.030	100,0	233.853	100,0

Il 45% degli incidenti stradali avviene nei capoluoghi di provincia e città metropolitane, essi causano il 25% dei decessi e il 43% dei feriti.

In Liguria oltre il 60% degli incidenti avviene nei capoluoghi, circa il 30% in Campania.

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: CAPOLUOGHI E NON CAPOLUOGHI



Indicatori sull'incidentalità stradale per comuni capoluoghi e non. Anno 2024.

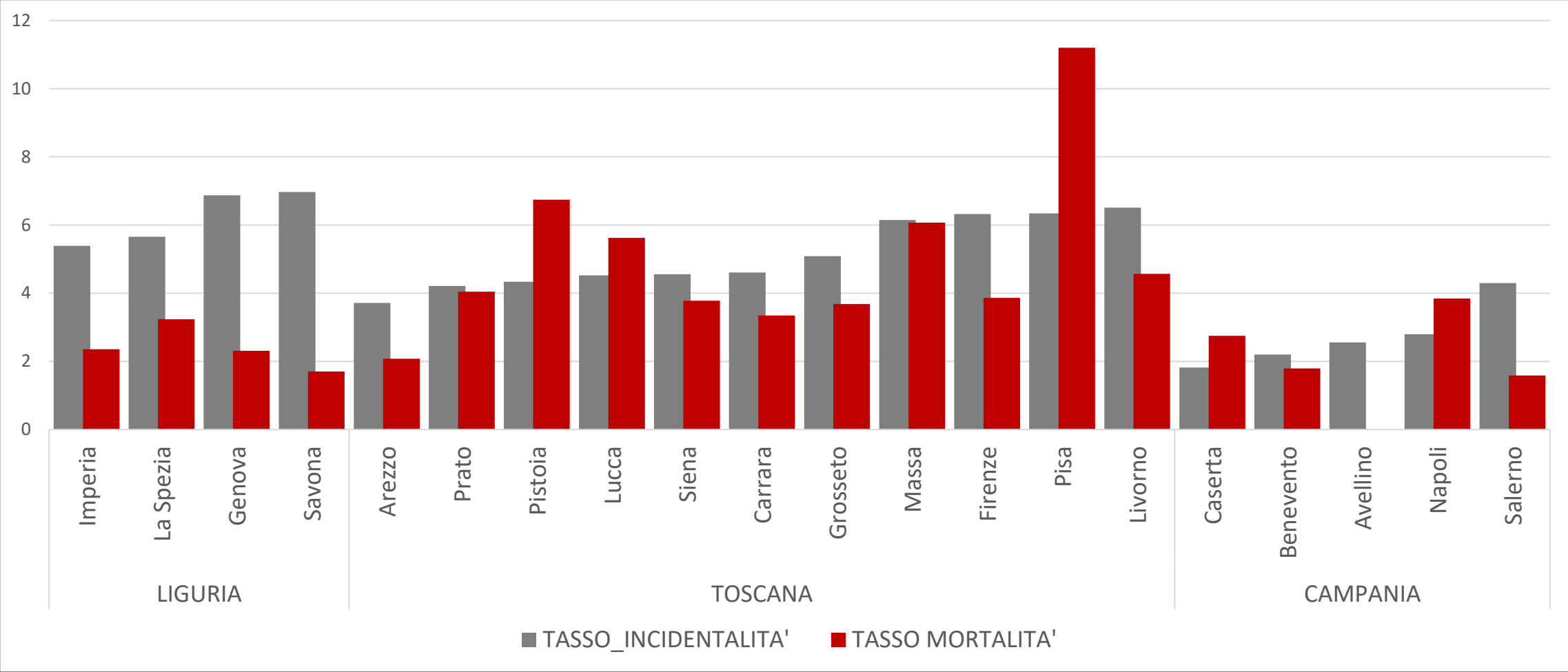
		Tasso di incidentalità	Indice mortalità (a)	Tasso di mortalità (b)	Indice di lesività (c)	Indice di gravità (d)
LIGURIA	<i>CAPOLUOGO</i>	6,6	0,4	2,4	118,7	0,3
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	3,9	1,5	5,8	129,6	1,1
	TOTALE	5,3	0,8	4,1	122,7	0,6
TOSCANA	<i>CAPOLUOGO</i>	5,4	0,9	4,7	122,2	0,7
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	3,4	1,6	5,4	133,8	1,2
	TOTALE	4,1	1,2	5,1	128,3	1,0
CAMPANIA	<i>CAPOLUOGO</i>	2,9	1,2	3,3	129,5	0,9
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	1,7	3,0	5,1	147,1	2,0
	TOTALE	1,9	2,4	4,7	141,5	1,7
ITALIA	<i>CAPOLUOGO</i>	4,5	1,0	4,3	127,9	0,7
	<i>NON CAPOLUOGO</i>	2,3	2,4	5,5	140,7	1,7
	TOTALE	2,9	1,7	5,1	134,9	1,3

Il tasso di incidentalità nei comuni capoluogo è più alto ma gli incidenti dei capoluoghi sono mediamente meno gravi causando pertanto un minor numero di decessi per incidente e per abitante ed un minore indice di lesività e gravità.

(a) Decessi in incidente stradale / Incidenti *100; (b) Decessi in incidente stradale / popolazione *100.000 abitanti; (c) Feriti in incidente stradale / numero incidenti stradali *100;
(d) decessi in incidente stradale / (decessi in incidente stradale e numero feriti in incidente stradale) *100

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: CAPOLUOGHI E NON CAPOLUOGHI

Indicatori sull'incidentalità stradale per comuni capoluoghi. Anno 2024.



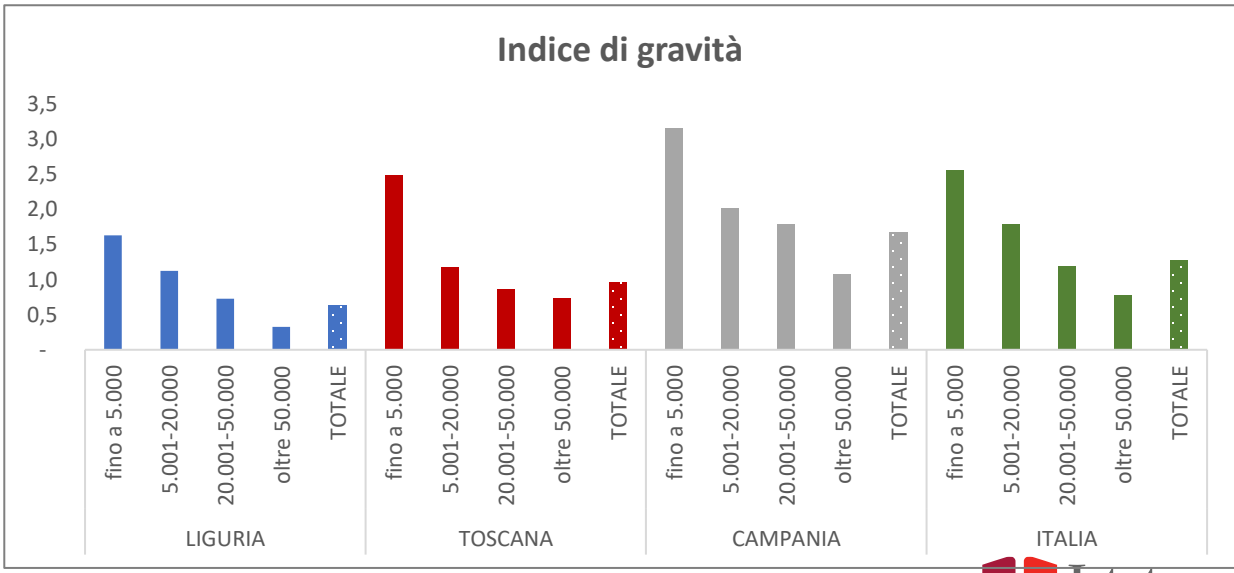
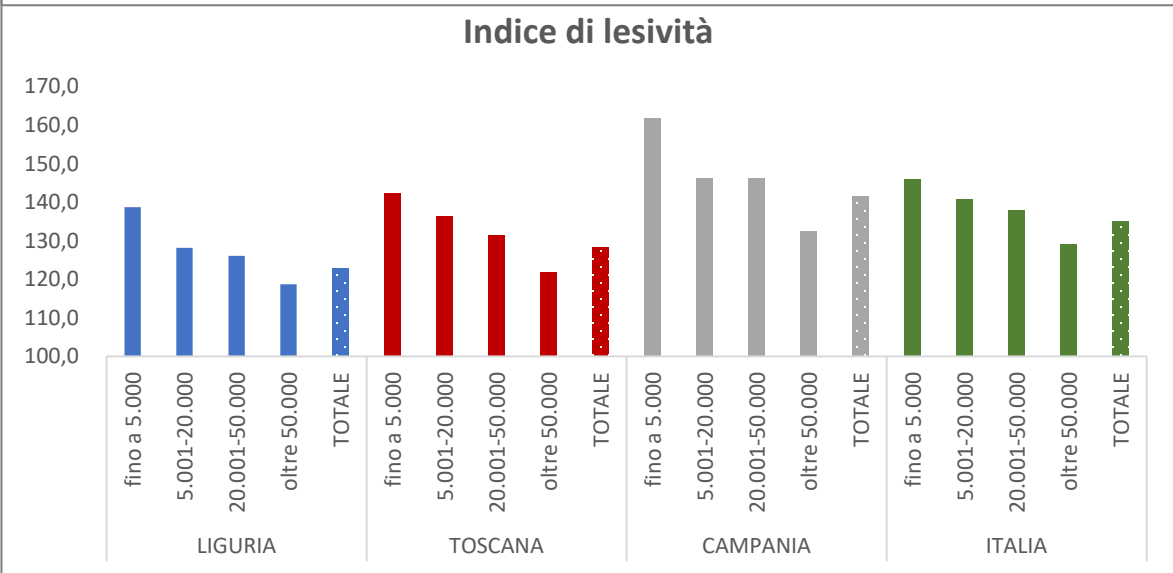
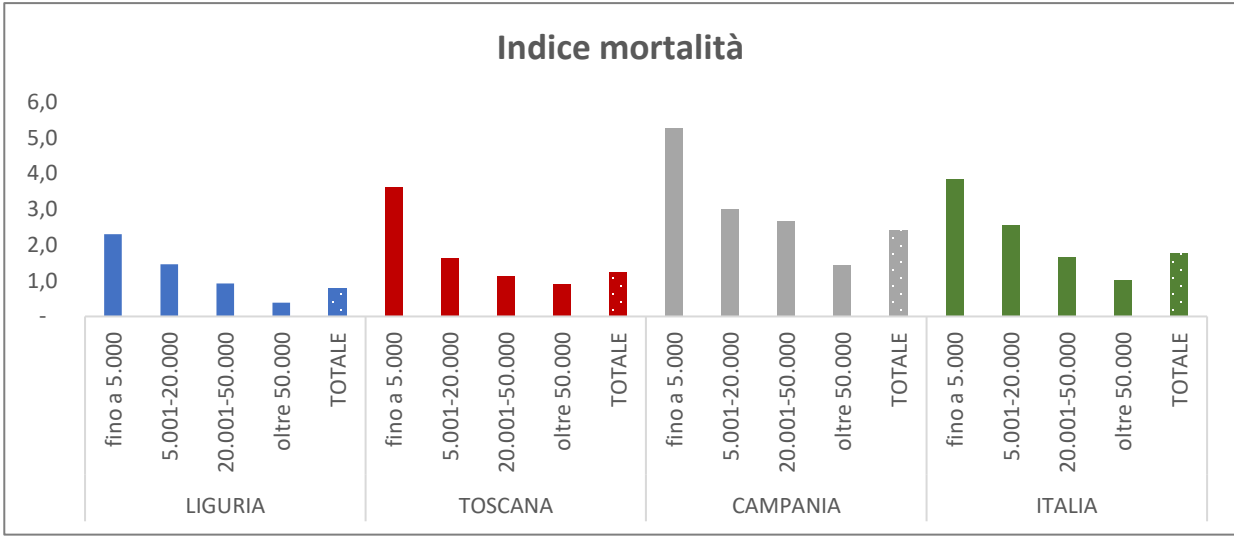
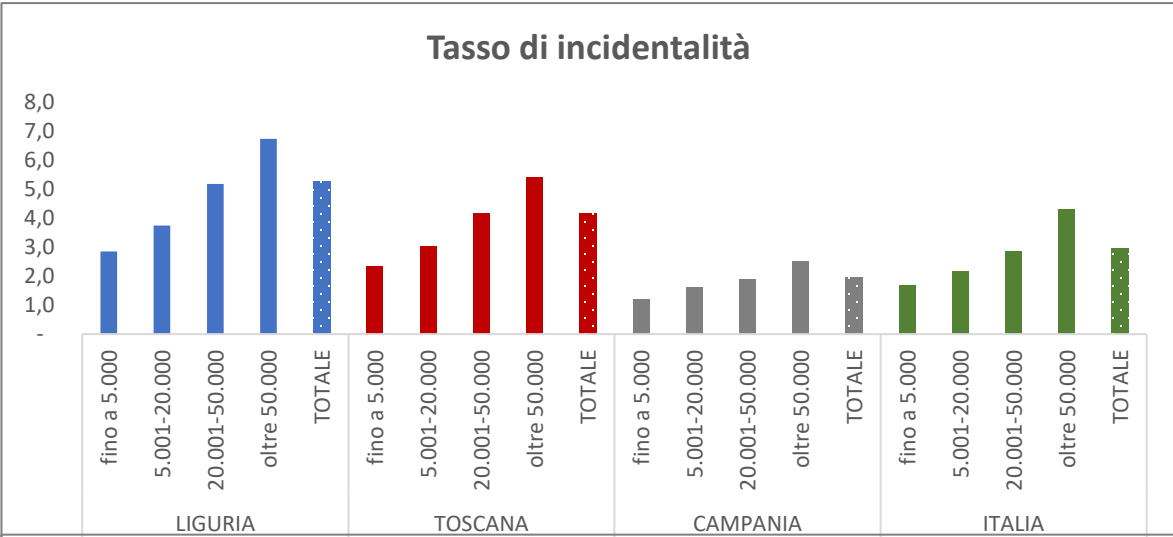
LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER CLASSE DIMENSIONALE

Incidenti, morti e feriti per dimensione comunale. Valori assoluti e percentuali. Anno 2024.

	Incidenti		Morti		Feriti		
	VA	%	VA	%	VA	%	
LIGURIA	fino a 5.000	695	8,7	16	25,8	964	9,9
	5.001-20.000	1.235	15,5	18	29,0	1.583	16,2
	20.001-50.000	867	10,9	8	12,9	1.093	11,2
	oltre 50.000	5.163	64,9	20	32,3	6.127	62,7
	TOTALE	7.960	100,0	62	100,0	9.767	100,0
TOSCANA	fino a 5.000	634	4,2	23	12,2	903	4,6
	5.001-20.000	3.557	23,4	58	30,9	4.850	24,9
	20.001-50.000	3.413	22,5	39	20,7	4.483	23,0
	oltre 50.000	7.570	49,9	68	36,2	9.229	47,4
	TOTALE	15.174	100,0	188	100,0	19.465	100,0
CAMPANIA	fino a 5.000	798	7,3	42	16,1	1.291	8,4
	5.001-20.000	2.228	20,5	67	25,7	3.257	21,2
	20.001-50.000	3.189	29,3	85	32,6	4.663	30,3
	oltre 50.000	4.659	42,8	67	25,7	6.175	40,1
	TOTALE	10.874	100,0	261	100,0	15.386	100,0
ITALIA	fino a 5.000	16.272	9,4	624	20,6	23.744	10,2
	5.001-20.000	38.794	22,4	990	32,7	54.577	23,3
	20.001-50.000	32.549	18,8	543	17,9	44.898	19,2
	oltre 50.000	85.749	49,5	873	28,8	110.634	47,3
	TOTALE	173.364	100,0	3.030	100,0	233.853	100,0

Nell'anno 2024 il 50% degli incidenti si è registrato nei comuni con oltre 50.000 abitanti ed hanno causato il 30% dei decessi totali e il 47% dei feriti.

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER CLASSE DIMENSIONALE

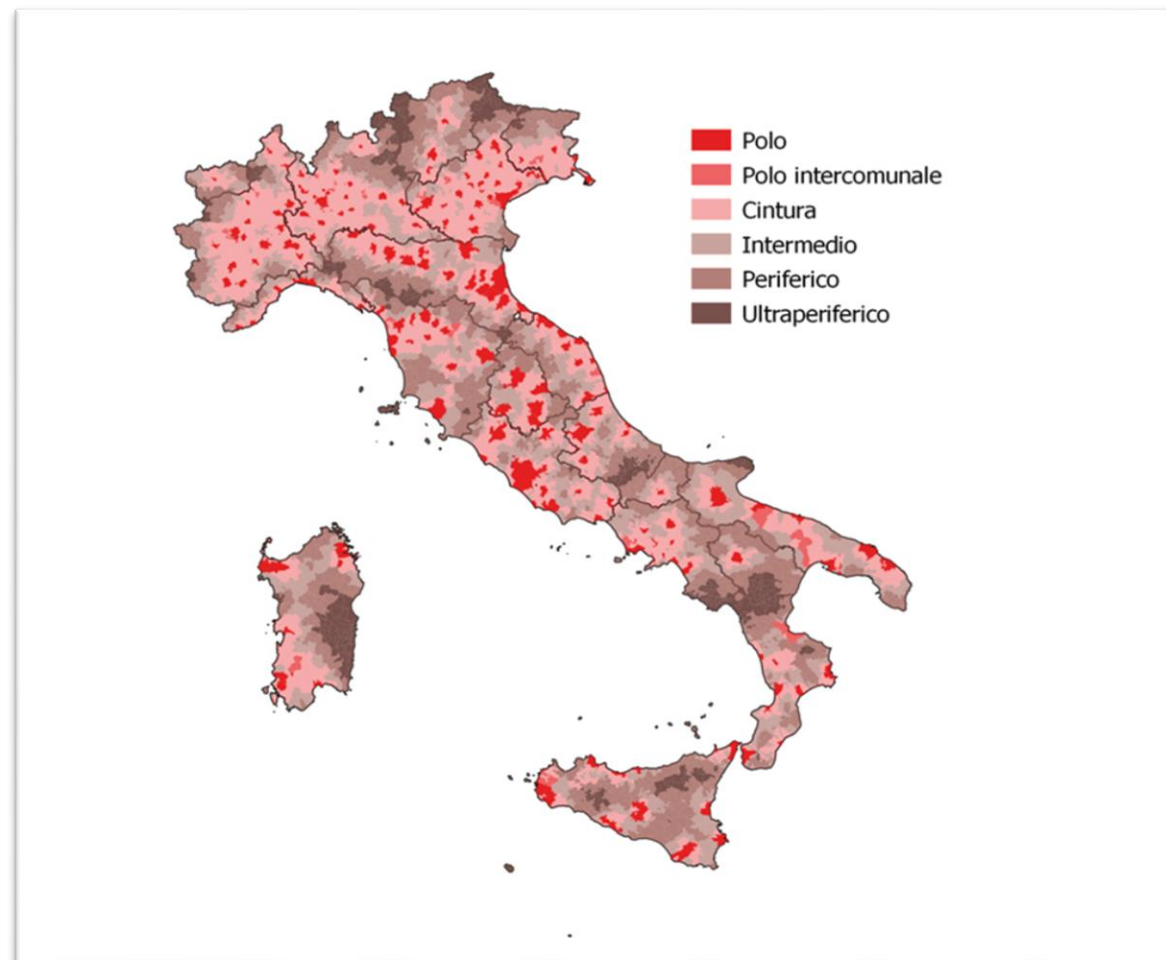


LE DIFFERENZE TERRITORIALI: LE AREE INTERNE

La Strategia nazionale per le aree interne ha avuto il grande merito di mettere al centro del dibattito pubblico italiano le aree marginali e i piccoli comuni. Le aree interne hanno tutte storie straordinarie, ma la storia straordinaria del loro possibile futuro è ciò che deve stare al centro, usando e rigenerando quelle antiche storie. Questo è il “mare ampio e infinito” a cui puntare

Fabrizio Barca

Classificazione dei comuni secondo le Aree Interne 2020



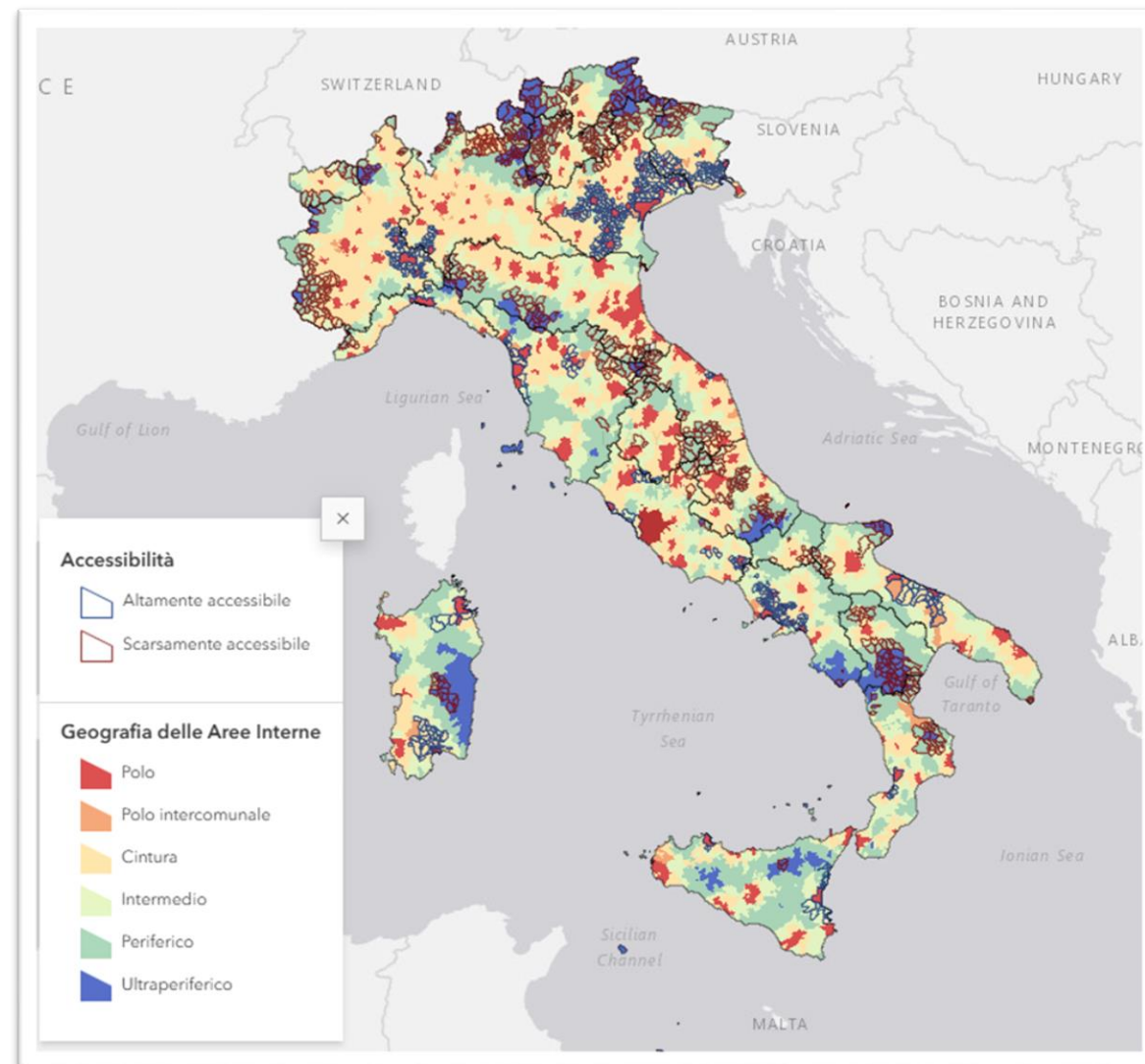
L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE

L'accessibilità alle infrastrutture di trasporto delle Aree Interne. Anno 2023

Nel 2023 circa 12 milioni di abitanti risiedono in comuni altamente accessibili alle infrastrutture di trasporto (670, l'8,5 per cento del totale): si tratta soprattutto di Centri - Comuni Cintura in prevalenza - con alcuni casi anche tra comuni Intermedi, Periferici e Ultraperiferici.

Risulta scarsamente accessibile circa il 10 per cento dei comuni (786), situati per lo più in Aree Interne Periferiche e Ultra periferiche (2,2 per cento di popolazione); sono territori localizzati in prevalenza nell'entroterra della Sardegna, lungo la dorsale appenninica da Nord a Sud, nelle zone di confine montuose alpine.

Rapporto annuale ISTAT - 2024



LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

Incidenti, morti e feriti per aree interne. Valori assoluti e percentuali. Anno 2024.

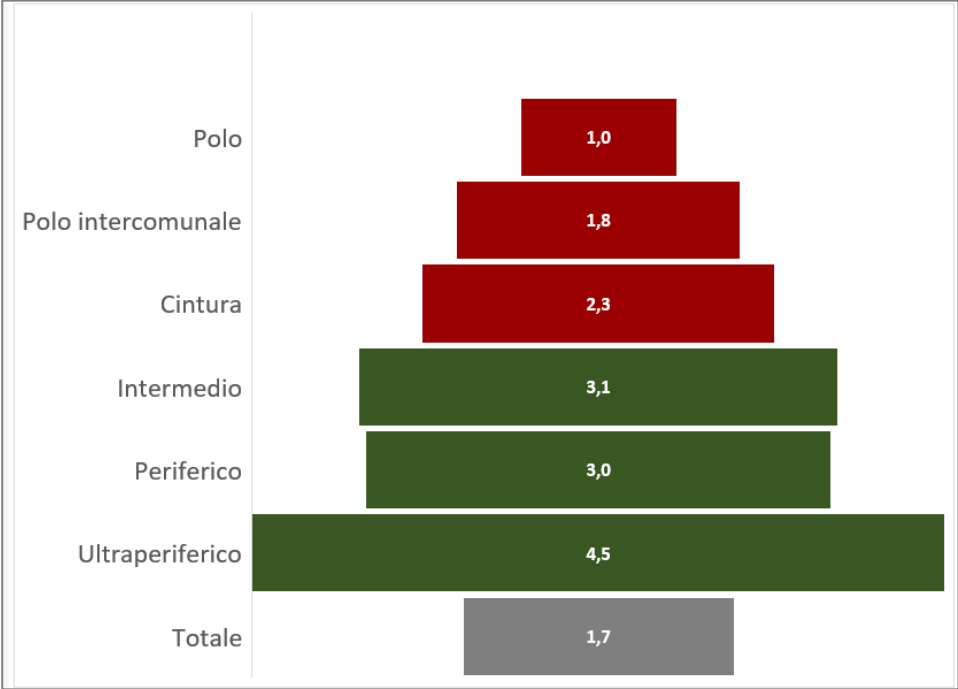
	Incidenti		Morti		Feriti	
	VA	%	VA	%	VA	%
Polo	88.208	50,9	890	29,4	113.326	48,5
Polo intercomunale	4.708	2,7	86	2,8	6.358	2,7
Cintura	53.447	30,8	1.213	40,0	74.621	31,9
Intermedio	17.233	9,9	532	17,6	25.173	10,8
Periferico	8.672	5,0	260	8,6	12.807	5,5
Ultraperiferico	1.096	0,6	49	1,6	1.568	0,7
Totale	173.364	100,0	3.030	100,0	233.853	100,0

(a) Decessi in incidente stradale / Incidenti *100

Nell’anno 2024 il 51% degli incidenti si è verificato nei poli, causando il 29,4% dei decessi e quasi il 50% dei feriti.

Sono altresì, i comuni delle aree interne, con il 15% degli incidenti, a registrare incidenti più gravi rispetto ai centri. In particolare l’indice di mortalità, calcolato come rapporto tra decessi e incidenti per 100, aumenta spostandosi dai comuni Polo ai comuni Ultraperiferici.

Distribuzione indice di mortalità per aree interne. Anno 2024.



LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

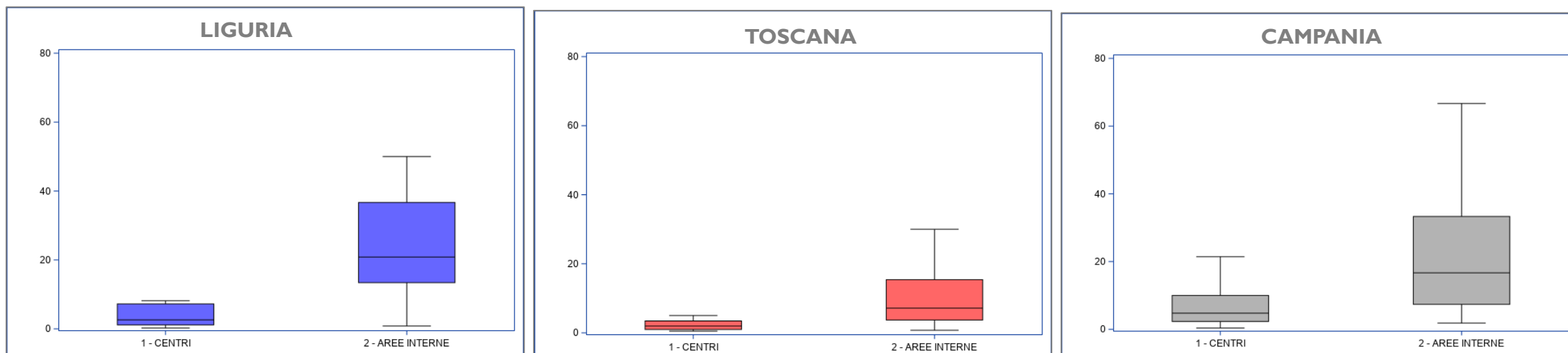
Incidenti, morti e feriti per aree interne. Valori assoluti e percentuali. Anno 2024.

		Incidenti		Morti		Feriti	
		VA	%	VA	%	VA	%
LIGURIA	<i>CENTRI</i>	7.480	94,0	53	85,5	9.099	93,2
	<i>AREE INTERNE</i>	480	6,0	9	14,5	668	6,8
	TOTALE	7.960	100,0	62	100,0	9.767	100,0
TOSCANA	CENTRI	12.741	84,0	133	70,7	16.115	82,8
	AREE INTERNE	2.433	16,0	55	29,3	3.350	17,2
	TOTALE	15.174	100,0	188	100,0	19.465	100,0
CAMPANIA	CENTRI	9.176	84,4	191	73,2	12.782	83,1
	AREE INTERNE	1.698	15,6	70	26,8	2.604	16,9
	TOTALE	10.874	100,0	261	100,0	15.386	100,0

Oltre il 15% degli incidenti in Toscana e Campania avvengono nelle aree interne, le vittime della strada sono oltre il 25% e oltre il 15% i feriti, minore è il peso delle aree interne in Liguria.

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

Distribuzione indice di mortalità per aree interne. Anno 2024.



Nel 2024, l'indice di mortalità delle Aree Interne è quasi il doppio rispetto ai Centri (3,1 contro 1,5 decessi ogni 100 incidenti). Nelle Aree Interne della regione Campania assume il valore più alto (4,1), in Liguria il valore più basso (1,9). Dai boxplot si nota la forte variabilità presente in Campania e Liguria.

La stessa variabilità è presente per gli indici di gravità e lesività.

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

La maggiore incidenza degli incidenti, morti e feriti dei centri si traduce anche in un maggiore costo sociale:

- 14 miliardi di euro per i Centri
- 3,5 miliardi di euro nelle Aree Interne

Considerando il costo sociale per abitante nei Centri, il valore minimo si registra in Campania, il massimo in Toscana e Liguria.

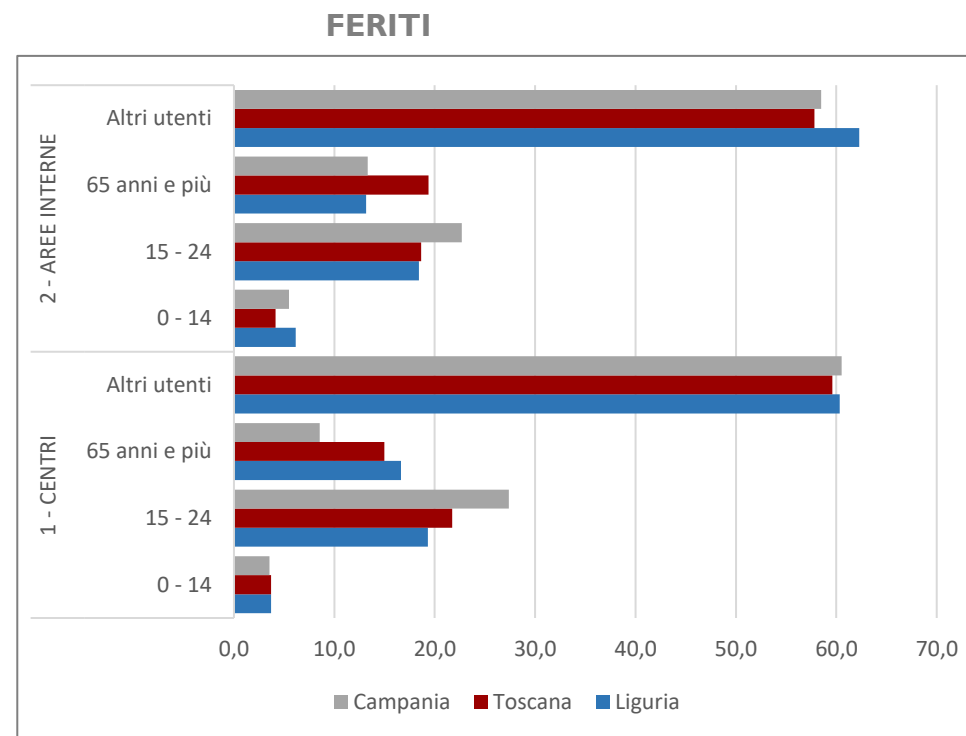
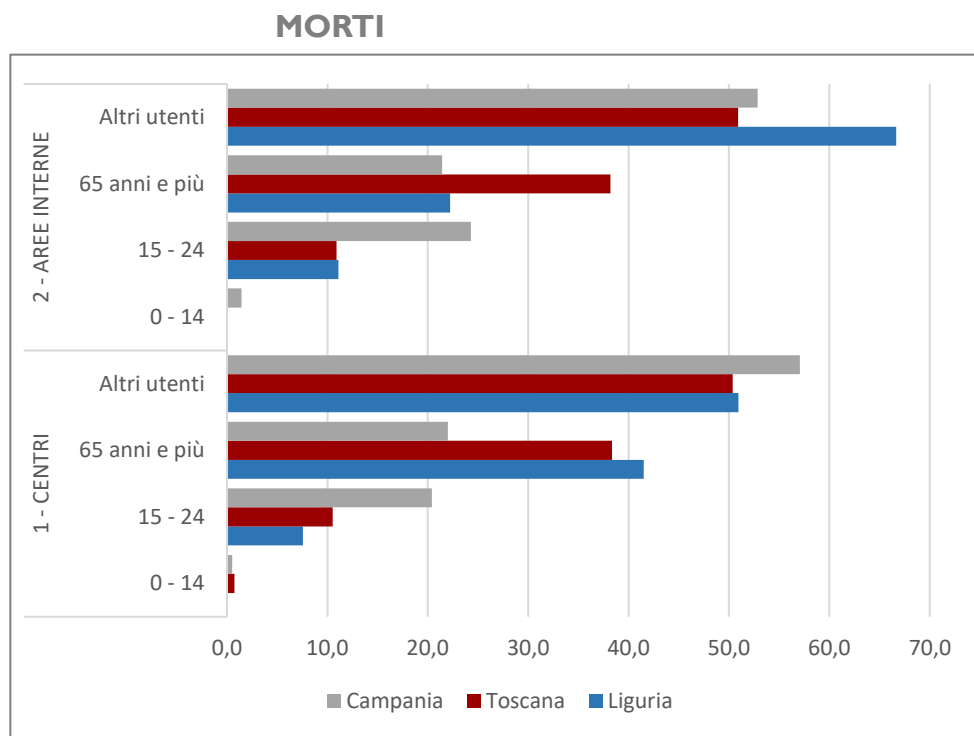
Ciononostante, nelle Aree Interne campane, il costo procapite è maggiore rispetto a quello dei Centri, a conferma del maggior rischio di incidentalità di queste aree.

Costo sociale per incidenti (in milioni di euro) e costo per abitante (in euro). Anno 2024.

Regione	Costo sociale CENTRI (MILIONI)	Costo procapite CENTRI	Costo sociale AREE INTERNE (MILIONI)	Costo procapite AREE INTERNE
Campania	1038	224	266	278
Molise	23	248	38	192
Calabria	266	260	160	197
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	23	260	11	332
Piemonte	1000	263	105	233
Lombardia	2568	287	261	239
Veneto	1297	290	129	342
Sardegna	298	299	173	304
Sicilia	760	305	565	246
Friuli-Venezia Giulia	328	312	38	265
Abruzzo	264	323	144	319
Basilicata	35	323	106	252
Trentino-Alto Adige/Südtirol	180	349	163	288
Marche	436	355	65	256
Puglia	883	359	460	323
Umbria	226	368	70	296
Lazio	1849	388	245	257
Emilia-Romagna	1364	395	316	315
Toscana	1128	405	281	320
Liguria	600	459	52	261

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

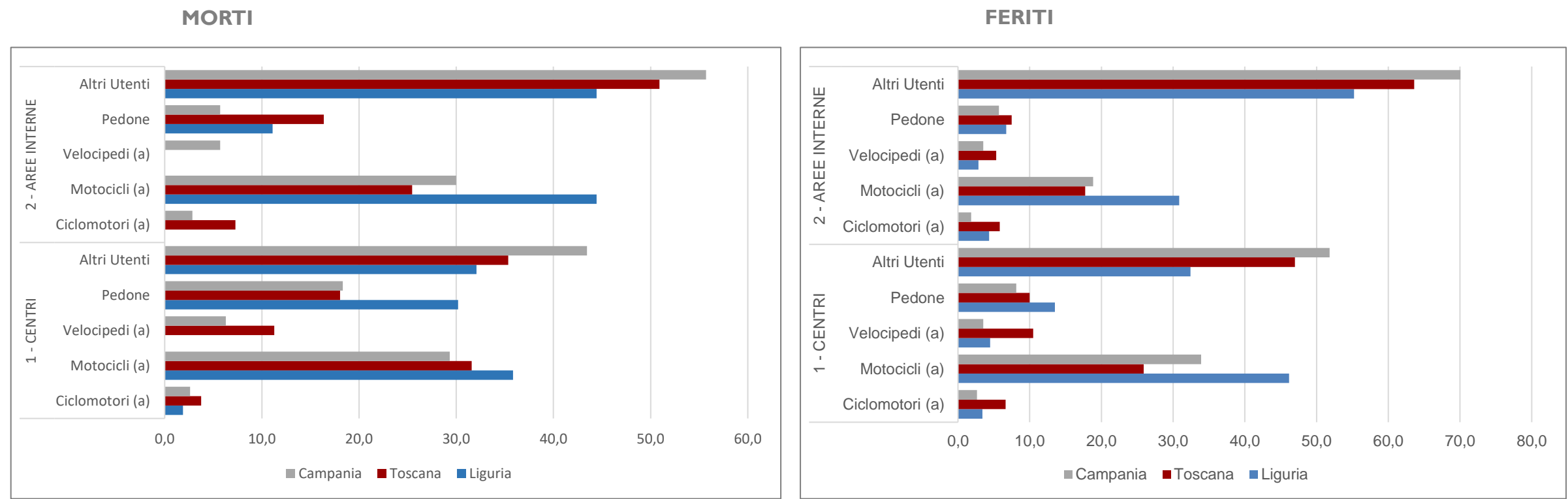
Utenti vulnerabili per età. Anno 2024.



I Programmi d'azione europei per la sicurezza stradale attenzionano il rischio di incidenti per gli utenti vulnerabili che, in base all'età, sono rappresentati dagli over 65, dai bambini tra 0-14 anni e dai giovani 15-24 anni.

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

Utenti vulnerabili per categoria. Anno 2024.



(a) Conducenti e passeggeri

In base al ruolo gli utenti vulnerabili i pedoni e i conducenti e passeggeri di velocipedi, motocicli e ciclomotori. La maggiore incidenza di pedoni deceduti si rileva nei centri della Liguria e nelle aree interne della Toscana.

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

LIGURIA		
CAUSE	1 - CENTRI	2 - AREE INTERNE
	%	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	16,5	16,0
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo	10,2	5,2
Procedeva con velocità troppo elevata	8,4	10,8
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	7,6	8,1
Manovrava irregolarmente	9,6	9,9
Svoltava irregolarmente	2,4	2,0
Procedeva contromano	1,6	2,6
Sorpassava irregolarmente	3,5	3,6
Ostacolo accidentale	2,3	2,0
Animale domestico o selvatico urtato	0,1	0,6
Veicolo fermo evitato	0,8	0,3
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	6,6	2,1
Buche, ecc. evitato	0,5	0,8
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1,8	1,4
Comportamento scorretto del pedone	4,8	2,7

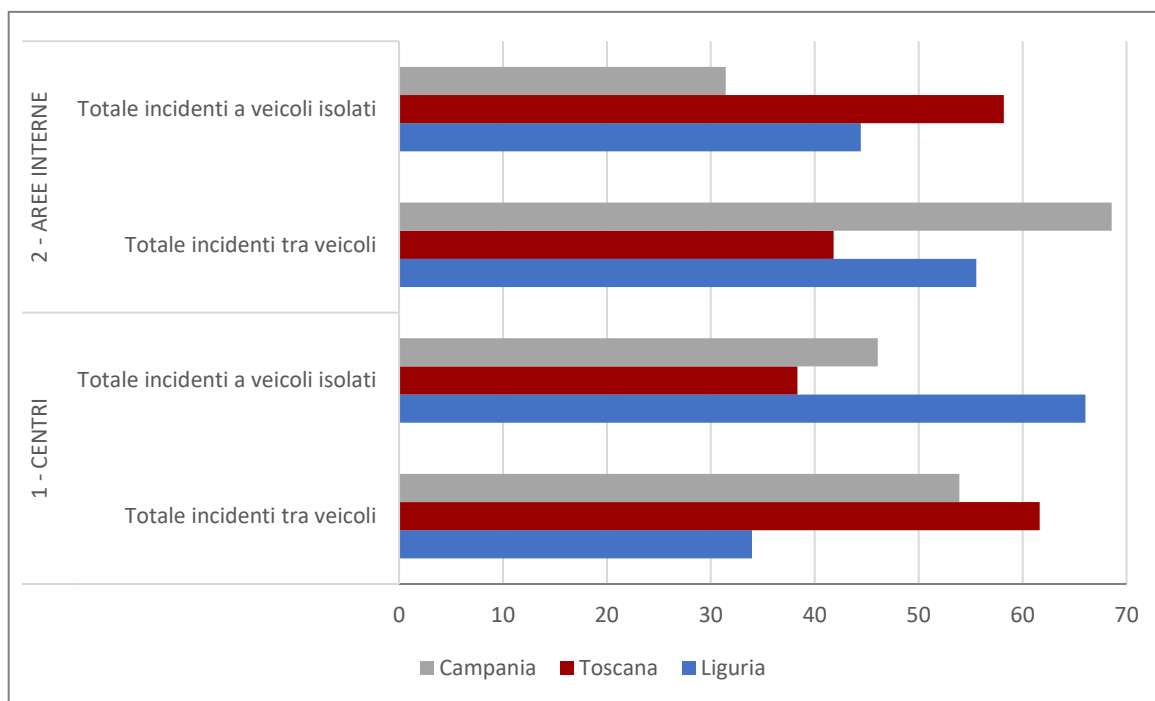
TOSCANA		
CAUSE	1 - CENTRI	2 - AREE INTERNE
	%	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	12,7	12,5
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo	16,3	11,4
Procedeva con velocità troppo elevata	6,8	6,2
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	8,7	7,2
Manovrava irregolarmente	9,0	7,6
Svoltava irregolarmente	3,2	1,3
Procedeva contromano	2,5	3,2
Sorpassava irregolarmente	2,5	2,0
Ostacolo accidentale	1,5	2,7
Animale domestico o selvatico urtato	0,1	0,4
Veicolo fermo evitato	0,3	0,5
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	4,4	2,6
Buche, ecc. evitato	0,3	0,8
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1,1	1,0
Comportamento scorretto del pedone	3,1	2,5

CAMPANIA		
CAUSE	1 - CENTRI	2 - AREE INTERNE
	%	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	15,1	12,2
Procedeva senza rispettare le regole della precedenza o il semaforo	10,1	6,2
Procedeva con velocità troppo elevata	10,8	7,6
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	8,5	8,3
Manovrava irregolarmente	10,3	11,2
Svoltava irregolarmente	1,9	1,5
Procedeva contromano	2,2	2,7
Sorpassava irregolarmente	2,9	3,8
Ostacolo accidentale	2,0	2,7
Animale domestico o selvatico urtato	0,2	0,6
Veicolo fermo evitato	0,3	0,4
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	3,0	2,1
Buche, ecc. evitato	0,2	0,6
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1,6	1,0
Comportamento scorretto del pedone	2,8	1,8

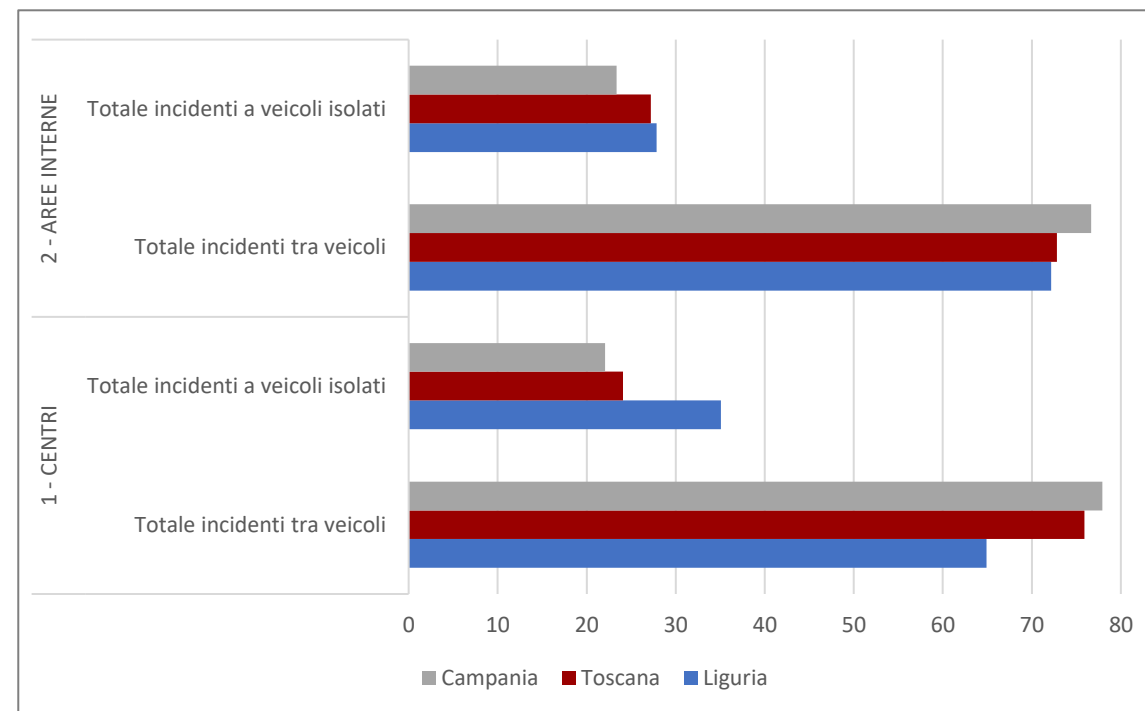
LE DIFFERENZE TERRITORIALI: COMUNI PER AREE INTERNE

Incidenza degli incidenti per area interna e natura dell'incidente. Anno 2024.

MORTI

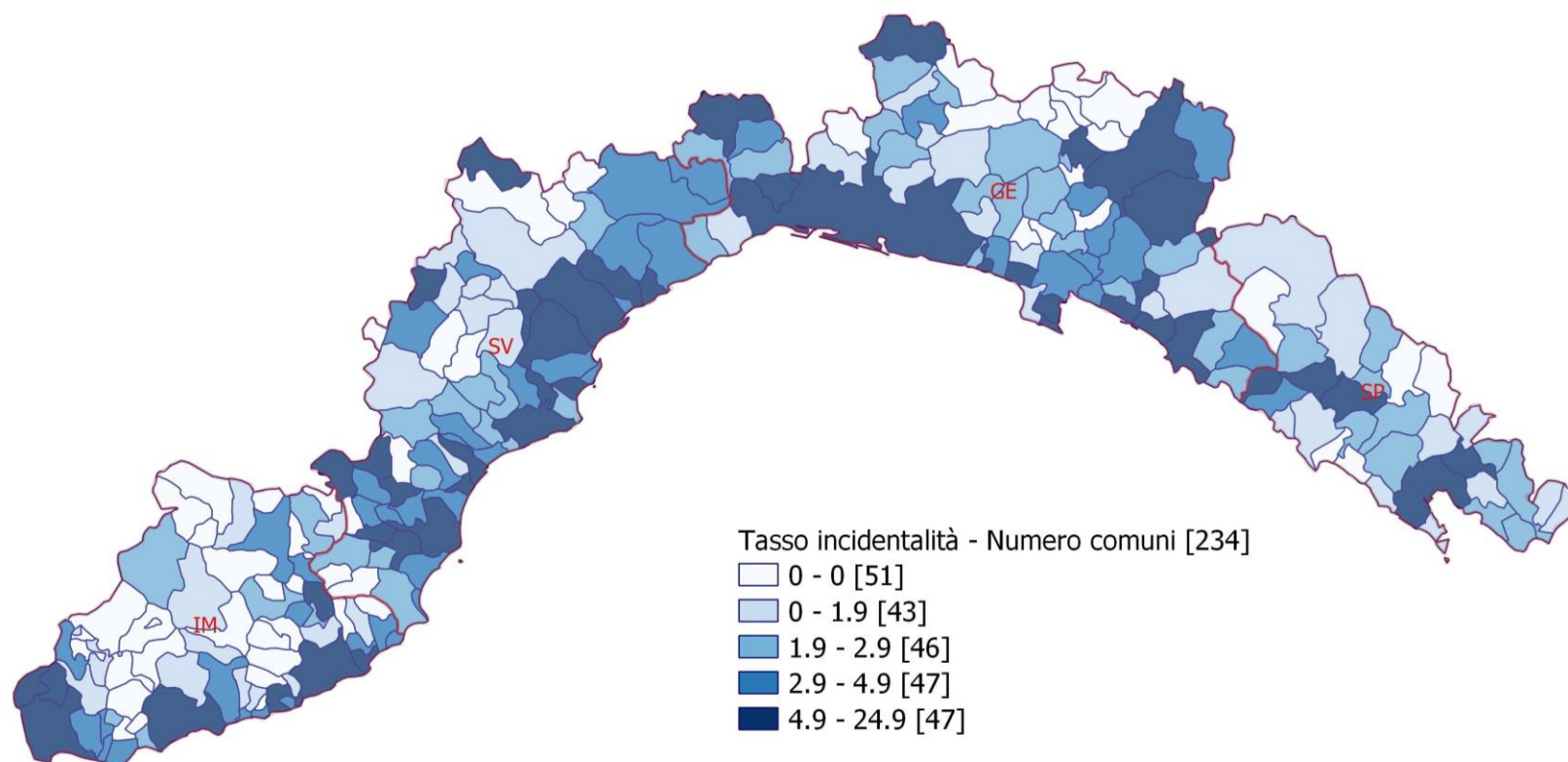


FERITI



La «gravità» dell'incidente è connessa alla natura dell'incidente. Sono più diffusi gli incidenti tra veicoli sebbene risultino più rischiosi quelli tra veicoli isolati.

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: LIGURIA



Nessun incidente in 51 comuni

I comuni più gravi risultano:

Airole (IM)
Lucinasco (IM)
Pieve di Teco (IM)
Balestrino (SV)
Piana Crixia (SV)
Montebruno (GE)
Pignone (SP)
Sesta Godano (SP)

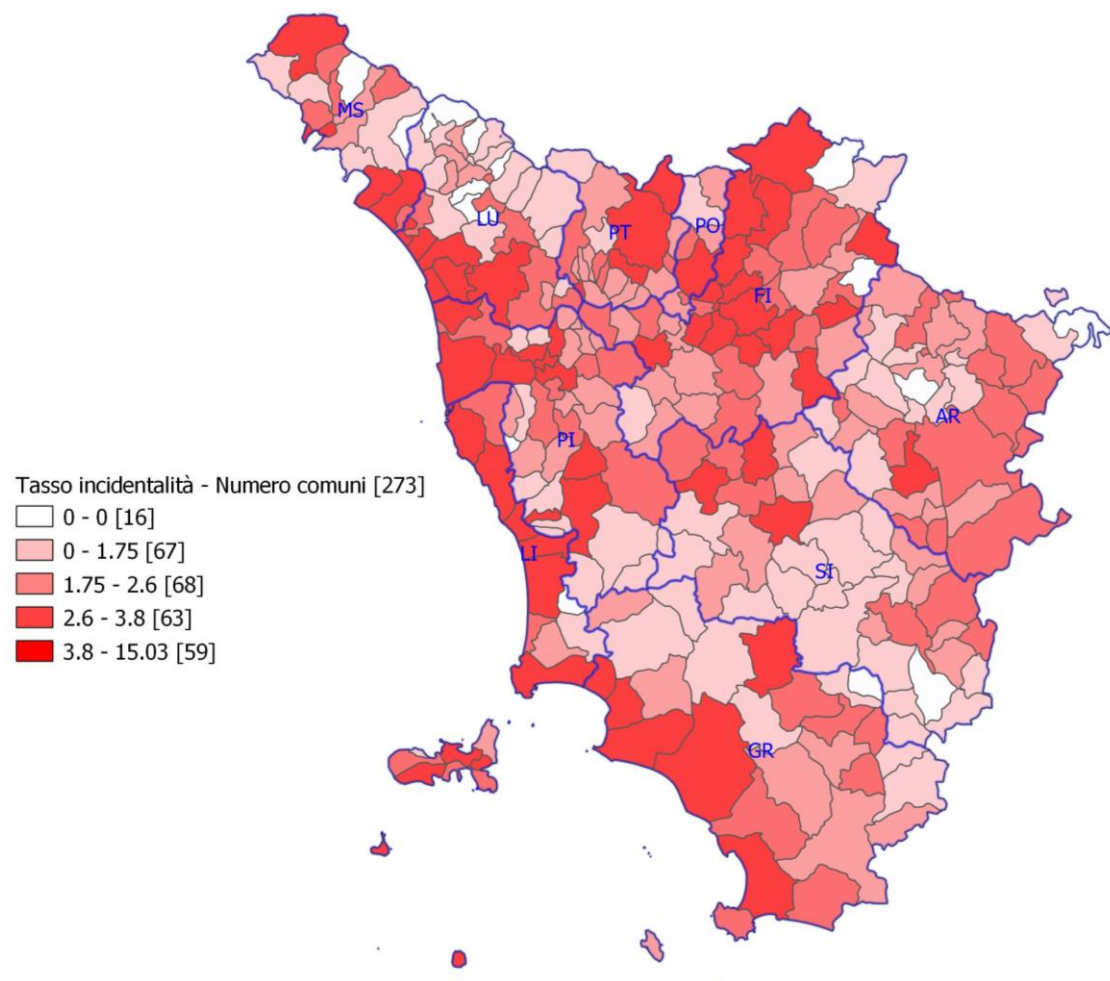
VITTIME

Età 65+: Genova 7, La Spezia 3

Giovani 15-24: Alassio (SV) 2

Pedoni: Genova 6, La Spezia 3

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: TOSCANA



Nessun incidente in 16 comuni

I comuni più gravi risultano:

Mulazzo (MS)

Piazza al Serchio (LU)

San Godenzo (FI)

Calci (PI)

Pieve Santo Stefano (AR)

Castelfranco Piandiscò (AR)

Buonconvento (SI)

Casole d'Elsa (SI)

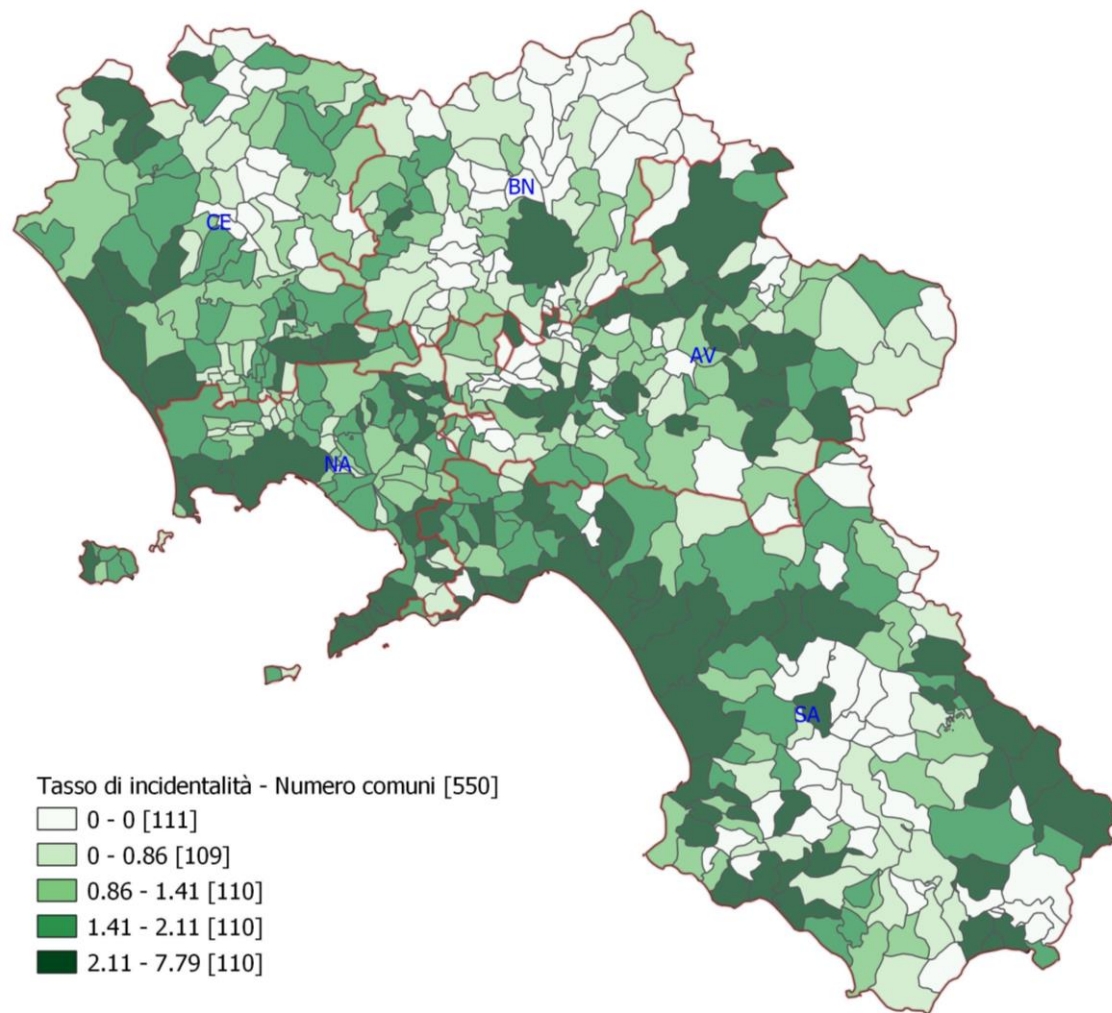
VITTIME

Età 65+: Firenze e Pisa 5, Pistoia e Prato 4

Giovani 15-24: Massa (MS), **Camaione (LU) 2**

Pedoni: **Camaione (LU) 4**, Firenze 3

LE DIFFERENZE TERRITORIALI: CAMPANIA



Nessun incidente in 111 comuni

I comuni più gravi risultano:

Conca della Campania (CE)

Dragonì (CE)

Marzano Appio (CE)

Pratella (CE)

Riardo (CE)

Buonalbergo (BN)

Morcone (BN)

Pontelandolfo (BN)

Bisaccia (AV)

Casalbore (AV)

Contrada (AV)

Grottolella (AV)

Montemiletto (AV)

Pago del Vallo di Lauro (AV)

Aquara (SA)

Contursi Terme (SA)

Oliveto Citra (SA)

Postiglione (SA)

Valva (SA)

VITTIME

Età 65+:

Napoli 15, **Eboli 3**

Giovani 15-24:

Napoli 5, **Mirabella**

Eclano (AV) 5, Sessa

Aurunca (CE), Villa Literno

(CE) Montesarchio (BN),

Castellammare di Stabia

(NA), Giugliano in

Campania (NA), Capaccio

Paestum (SA) 2

Pedoni:

Napoli 16, **Eboli 2**

grazie

ROBERTO ANTONELLO PALUMBO | palumbo@istat.it