

Roma, 16 dicembre 2025

GLI INCIDENTI STRADALI. UN QUADRO TERRITORIALE

# LA RILEVAZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI: ORGANIZZAZIONE E ANALISI DEI DATI

SILVIA BRUZZONE

Istat | Direzione centrale per le statistiche sociali e il welfare

# Rilevazione degli Incidenti stradali con lesioni a persone: fonte dei dati

- ✓ L'informazione statistica sull'incidentalità è raccolta dall'Istat mediante la **rilevazione totale** di tutti gli incidenti stradali verificatisi sull'intero territorio nazionale e sulla rete stradale pubblica che hanno causato lesioni alle persone (morti entro il 30° giorno e feriti).
- ✓ La rilevazione è inserita nel **Programma statistico nazionale**
- ✓ **Chi risponde**  
Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia Provinciale, Polizia Locale e altri organi di rilevazione, come Guardia di finanza e agenti di pubblica sicurezza.
- ✓ **La Rilevazione è il frutto di un'azione congiunta tra una molteplicità di Enti:**

- ❑ **Istat – Sede Centrale e Sedi territoriali**
- ❑ ACI Automobile Club d'Italia
- ❑ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ANCI – UPI
- ❑ Ministero dell'Interno - Polizia stradale
- ❑ Ministero della Difesa – Arma dei Carabinieri
- ❑ Polizia Municipale o Locale e Provinciale
- ❑ **Uffici di statistica territoriali e Centri di Monitoraggio per la sicurezza stradale**

## Informazioni sulla rilevazione

<https://www.istat.it/informazioni-sulla-rilevazione/incidenti-stradali/>

## Protocolli di Intesa :

- Istat – ACI 2025
- Istat-CISIS-ANCI-UPI-MIT Polstrada e Carabinieri 2025

# Il Protocollo di intesa 2025



**Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano**

Cerca...

Presentazione

Conferenza Stato-Regioni

Conferenza Unificata

Conferenza Finanza Pubblica

Conferenza Sessione europea

Focus PNRR

Area riservata

Conferenza Unificata > Sedute 2024 > Seduta del 3 ottobre 2024 > Atti del 3 ottobre 2024

## Repertorio atto n. 121/CU

Approvazione, ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, dell'atto di rinnovo del Protocollo di intesa, sottoscritto il 3 settembre 2020, per il coordinamento delle attività inerenti alla rilevazione statistica sull'incidentalità stradale.

Rep. atti n. 121/CU del 3 ottobre 2024.

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nella seduta del 3 ottobre 2024:

 Condividi

Seduta del 3 ottobre 2024

Convocazione e o.d.g. del 3 ottobre 2024

Documenti consegnati nella seduta 3/10/2024

▼

## Conferenza Permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e Bolzano - Repertorio atto n. 121/CU

Il Protocollo di Intesa è stato rinnovato e approvato in seduta della **Conferenza Unificata il 3 ottobre 2024 per un anno. Entrato in vigore il 20 gennaio 2025** (in corso di rinnovo)



*Presidenza del Consiglio dei ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

province autonome di Trento e di Bolzano, l'ANCI e l'UPI hanno espresso avviso favorevole all'approvazione dello schema di atto di rinnovo del Protocollo di intesa, diramato il 27 settembre 2024;

ACQUISITO l'assenso del Governo;

**APPROVA**

ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, l'atto di rinnovo del Protocollo di intesa, sottoscritto il 3 settembre 2020, per il coordinamento delle attività inerenti alla rilevazione statistica sull'incidentalità stradale, nella versione diramata il 27 settembre 2024.

Il Segretario  
Cons. Paola D'Avena



Firmato digitalmente da  
D'AVENA PAOLA  
C=IT  
O=PRESIDENZA CONSIGLIO DEI  
MINISTRI

Il Presidente  
Ministro Roberto Calderoli



Firmato digitalmente da  
CALDEROLI ROBERTO  
C=IT  
O=PRESIDENZA CONSIGLIO DEI  
MINISTRI

# L'organizzazione: aggiornamento 2025

## Regioni aderenti a Protocollo d'intesa:

- ☐ Piemonte
- ☐ Lombardia
- ☐ Veneto (2013-2023)
- ☐ Friuli Venezia Giulia (in fase di decisione)
- ☐ Emilia Romagna
- ☐ Toscana
- ☐ Puglia
- ☐ Calabria (1/1/2016)
- ☐ Liguria (1/1/2016)
- ☐ Lazio (1/1/2018)

## Regioni con flusso standard e gestione centralizzata Istat Direzioni DCRD e DCSW:

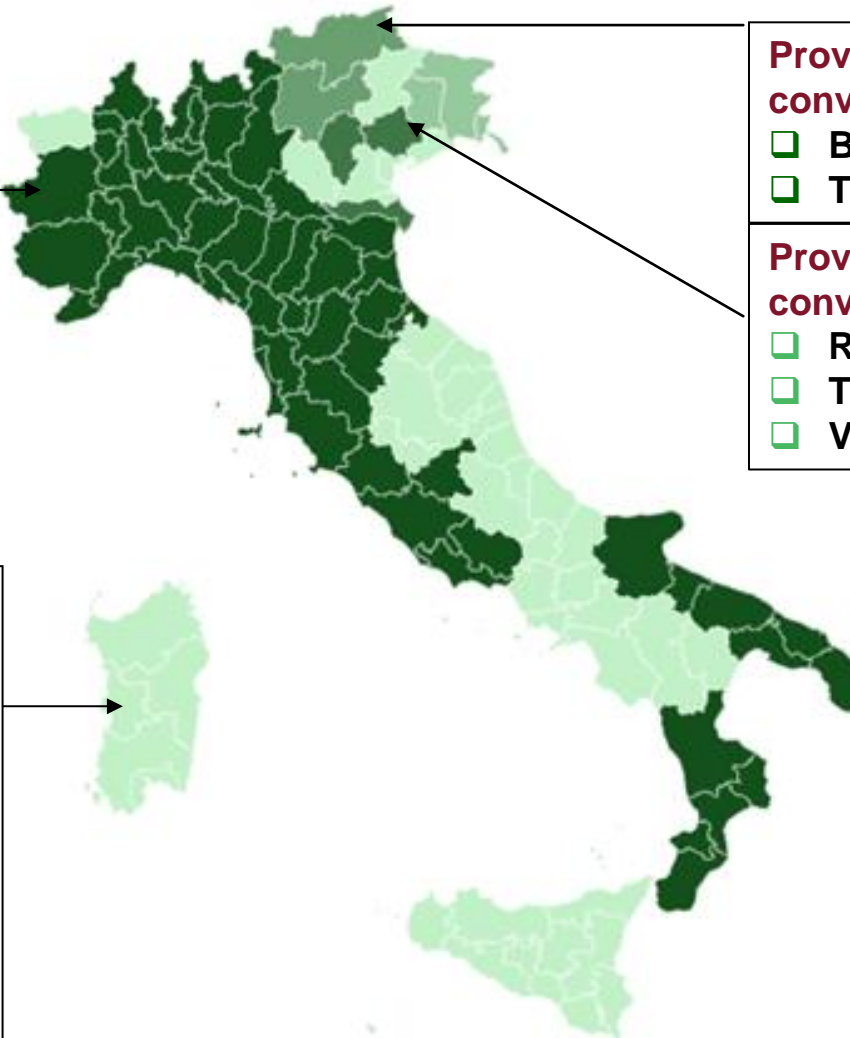
- ☐ Valle d'Aosta
- ☐ Umbria
- ☐ Marche
- ☐ Molise
- ☐ Campania
- ☐ Basilicata
- ☐ Abruzzo
- ☐ Sicilia
- ☐ Sardegna
- ☐ Province di Venezia, Padova, Verona, Belluno

## Province Autonome aderenti a convenzioni:

- ☐ Bolzano
- ☐ Trento

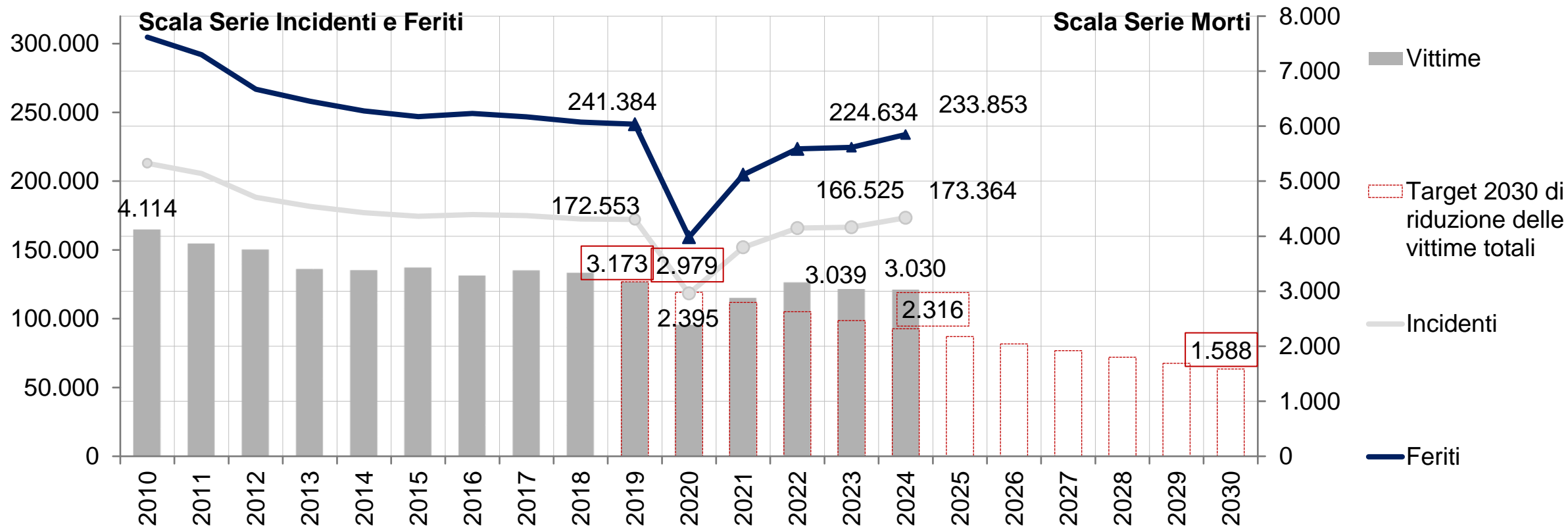
## Province del Veneto già aderenti a convenzioni con Istat:

- ☐ Rovigo
- ☐ Treviso
- ☐ Vicenza



# Incidenti stradali in Italia: anni 2010-2024 e obiettivi europei di riduzione delle vittime

<https://www.istat.it/comunicato-stampa/incidenti-stradali-in-italia-2024/>

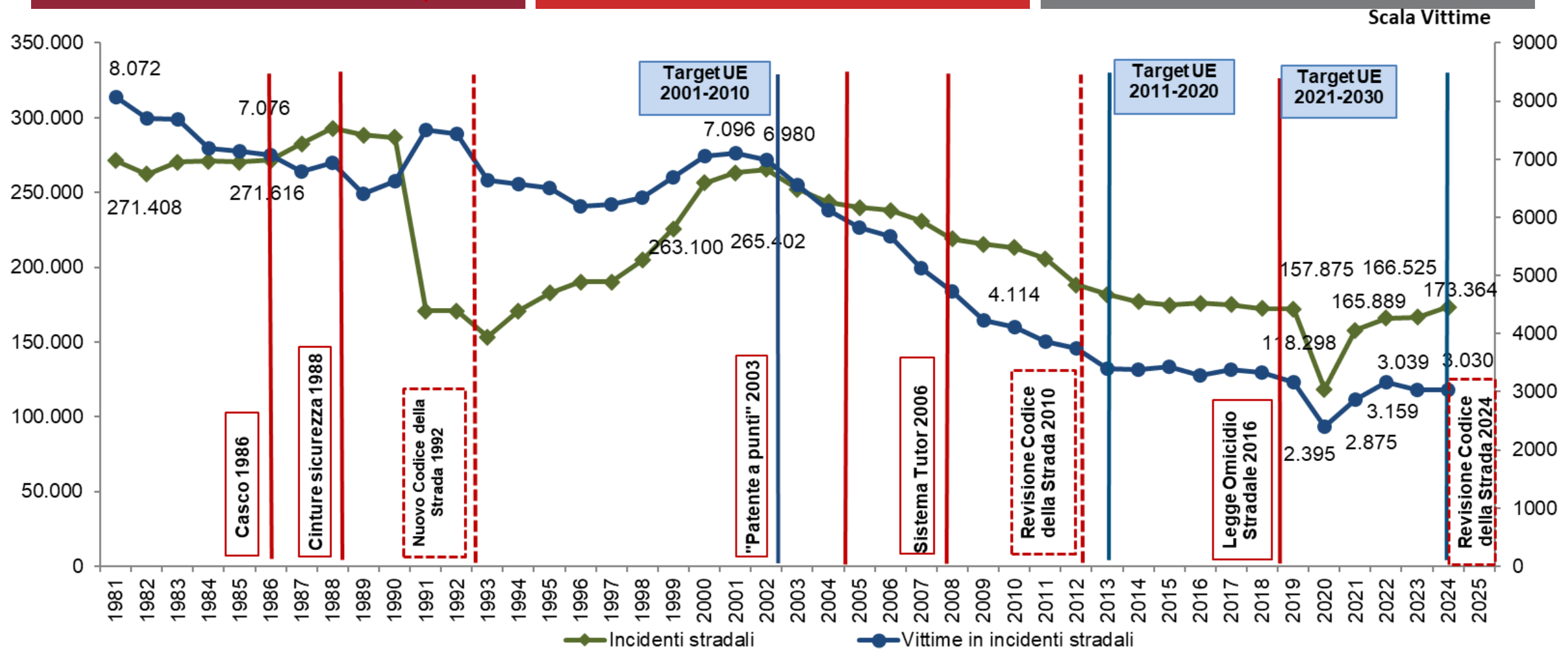


**Feriti gravi in Italia: nel 2024 16.735 (-4,9% vs 2019) 5,5 feriti gravi ogni decesso**

**Decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2021-2030**

**Obiettivi: ulteriore riduzione del 50% per i decessi e per i feriti gravi entro il 2030 e definizione di Key Performance Indicators (benchmark 2019) (var% teorica 2019-2030 -6,1% annuo)**

# I dati consentono di verificare l'efficacia dei principali cambiamenti normativi in tema di sicurezza stradale sul numero delle vittime di incidenti (1981-2024 dati in valore assoluto)



(a) In aggiunta ai provvedimenti segnalati: Direttive Maroni 2009 su velocità e Minniti 2017 su autovelox, alcol, cellulare, casco e seggiolini.

# Stime preliminari degli incidenti stradali nel periodo gennaio-giugno 2025

**Secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2025, si registrano:**

**82.344** incidenti stradali   **111.090** feriti   **1.310** vittime (entro 30 giorni)

## Rispetto a gennaio-giugno 2024 nel 2025

<b>Incidenti stradali -1,3%</b>	<b>Feriti -1,2%</b>	<b>Vittime -6,8% (nel 2024: 1.406)</b>
---------------------------------	---------------------	--

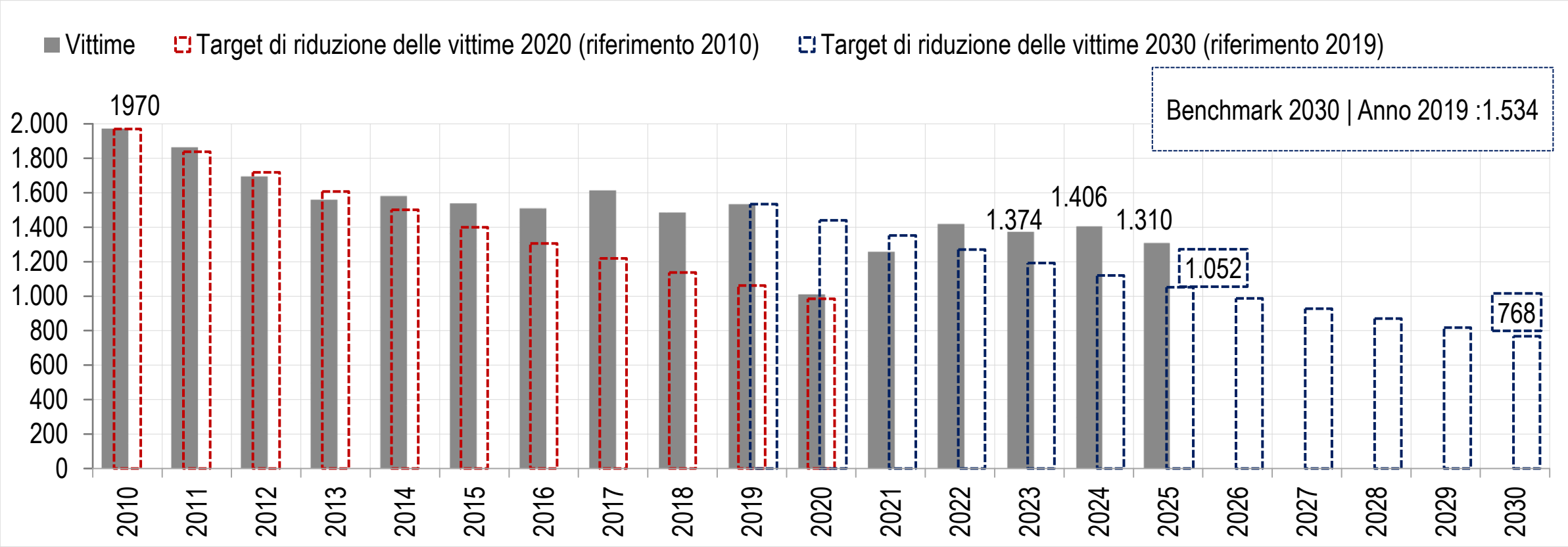
## Con riferimento al periodo pre-pandemia, nel 2025 rispetto al 2019 (gennaio-giugno)

<b>Incidenti stradali -1,5%</b>	<b>Feriti -5,0%</b>	<b>Vittime -14,6% (nel 2019: 1.534)</b>
---------------------------------	---------------------	---

- La diminuzione delle vittime registrata nel primo semestre del 2025 rappresenta un progresso verso il raggiungimento degli obiettivi europei 2030, sebbene il percorso da compiere resti ancora impegnativo.
- **Rispetto al primo semestre del 2024, nel 2025** le vittime aumentano sulle autostrade (+4,4%), mostrando una dinamica opposta, seppur più moderata, rispetto alla diminuzione che si osserva per il numero di vittime sulle strade urbane (-8,4%) e su quelle extraurbane (-7,1%).
- Tuttavia, **rispetto ai primi sei mesi del 2019**, il numero di vittime sulle autostrade risulta inferiore del -33,4%, a fronte di diminuzioni più contenute sia per le strade extraurbane (-12,4%) sia per quelle urbane (-12,2%).

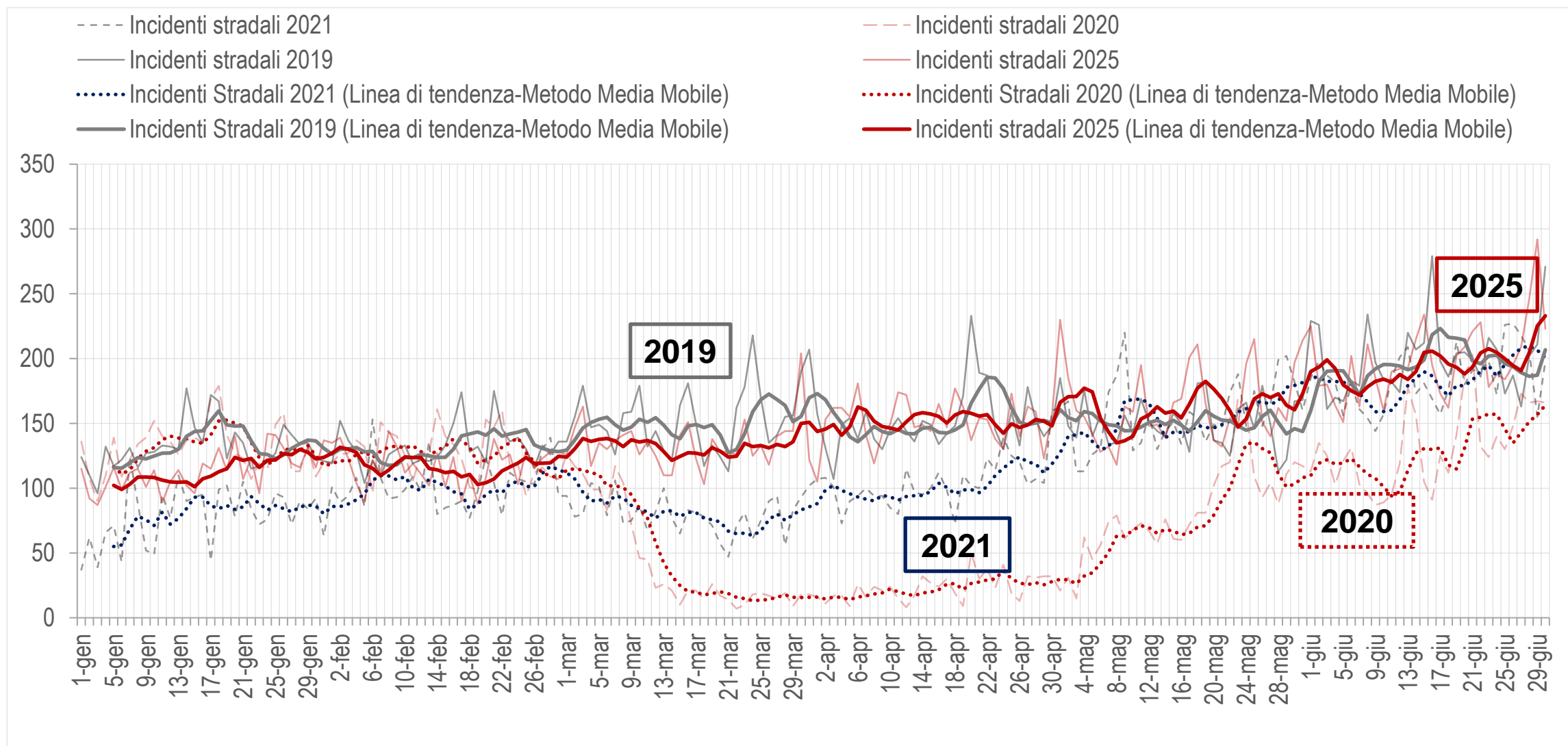
# Obiettivo europeo 2020 e 2030: numero di vittime in incidenti stradali.

## Periodi gennaio-giugno anni 2010-2024 e stima preliminare 2025. Valori assoluti (a)





# Incidenti stradali con lesioni a persone per giorno e mese, nel periodo gennaio-giugno 2019-2021 e 2025. Valori assoluti



# Gli incidenti stradali nel 2024: «highlights»



La stima dei costi sociali dell'incidentalità stradale con lesioni a persone per l'anno 2024 è pari a **18,2 miliardi di euro (1% del PIL nazionale)**.

I costi legati ai sinistri con soli danni alle cose sono, inoltre, pari a circa **4,4 miliardi di euro** (fonte ANIA), per un totale di **22,6 miliardi di euro**

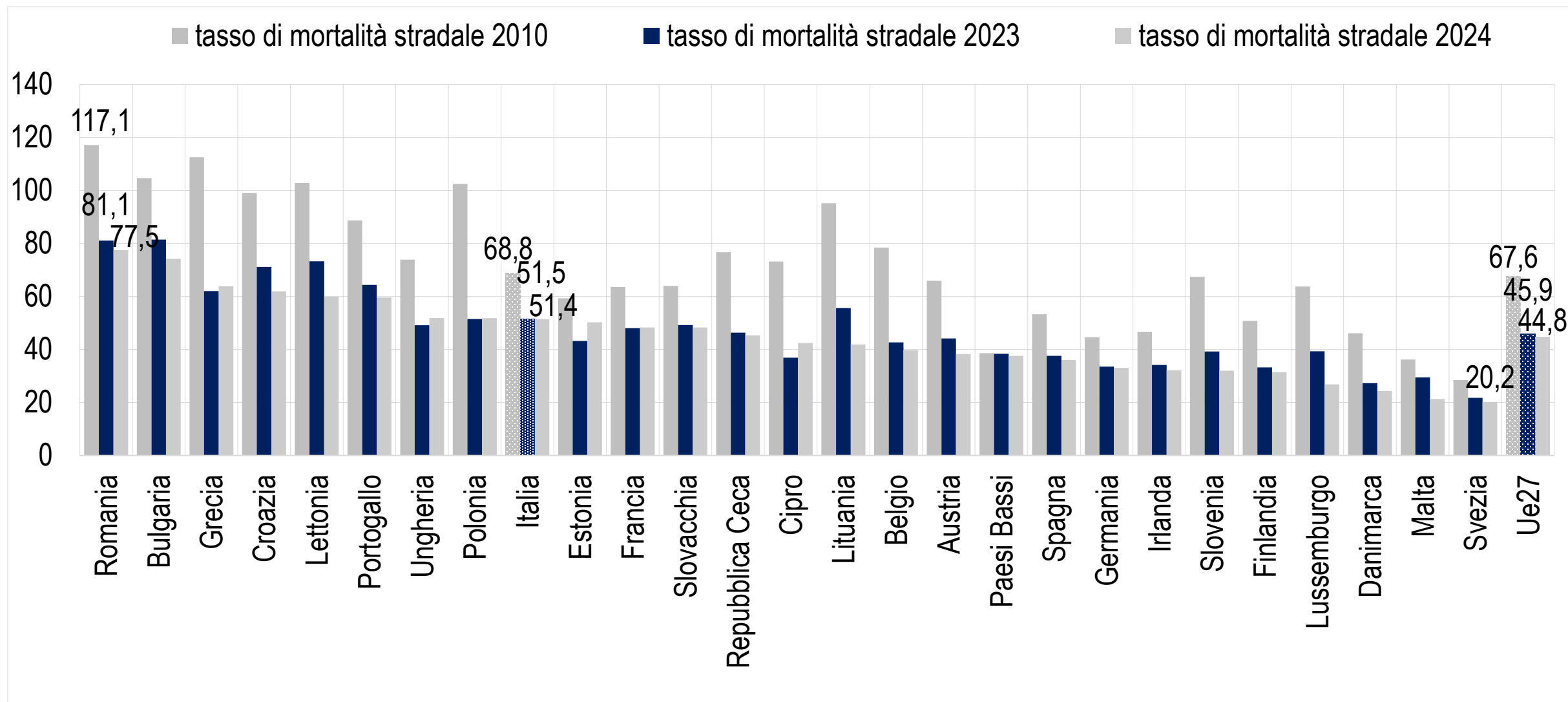
Nel 2024 ancora una diminuzione contenuta delle vittime sulle strade della Ue27 (**20.017**) rispetto all'anno precedente (**20.466**), ma il calo è significativo rispetto al 2019 (**-12,3%**)

## CONTESTO EUROPEO

**44,8**  
VALORE MEDIO Ue27

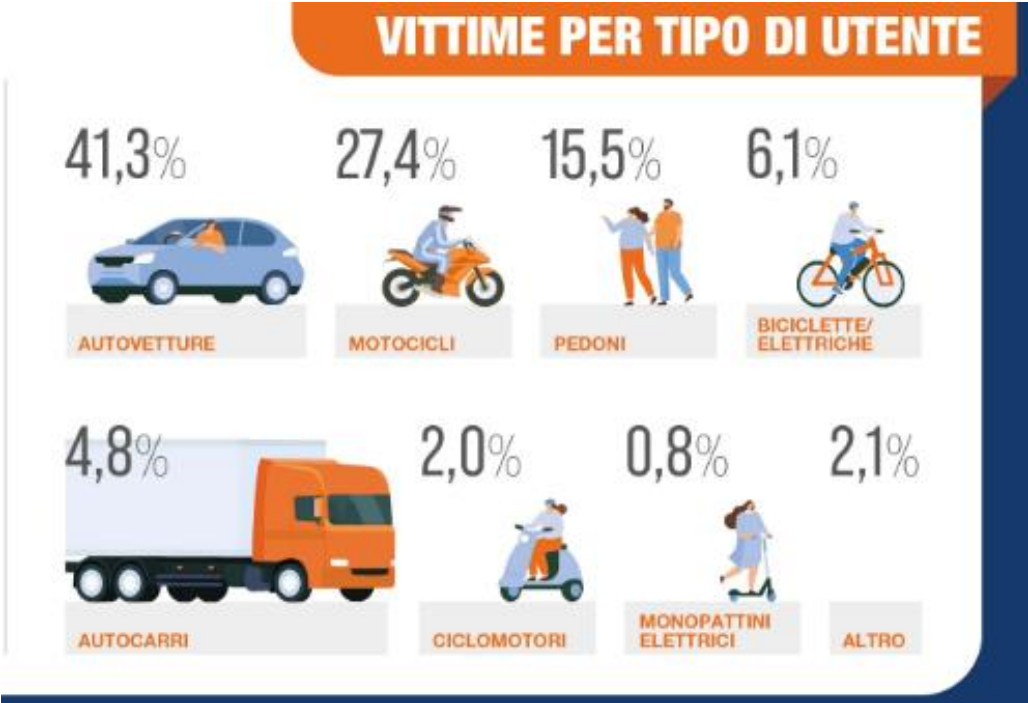
1° SVEZIA	20,2
19° ITALIA	51,4
27° ROMANIA	77,5

# Tasso di mortalità stradale nei paesi europei UE27. Anni 2010, 2023 e 2024



# Vittime in incidenti stradali in Italia, per tipo utente. Anno 2024

3.030  
Vittime  
nel 2024



L'**indice di mortalità** (numero delle vittime per 100 incidenti):

- 1) per i **pedoni** (2,5 morti per 100 incidenti con pedoni) è **4 volte più alto** rispetto agli occupanti di autovetture (0,6 morti for 100 incidenti);
- 2) per i **motociclisti** (IM 1,5) è **2,5 volte più alto** rispetto agli automobilisti;
- 3) per i conducenti e passeggeri di **biciclette elettriche e non e di monopattini** è di circa **2 volte superiore** rispetto agli automobilisti.





IN COLLISIONE CON

VITTIME PER TIPO DI UTENTE	Pedoni	Biciclette	Biciclette elettriche	Monopattini elettrici	Ciclomotori	Motocicli	Autovetture	Autocarri (<3,5 t)	Mezzi pesanti (>3,5 t)	Autobus o tram	Altri veicoli	Veicolo isolato	Totale
Pedoni			1	1	4	28	341	37	32	13	13		470
Ciclisti		5				10	95	22	8	5	1	19	165
Conduttori di biciclette elettriche							16		1			3	20
Conduttori di monopattini elettrici		2		1			13					7	23
Ciclomotoristi					1	4	31	2	4		1	18	61
Motociclisti	5	4			4	47	394	56	30	7	13	270	830
Occupanti di autovetture	8	1			3	2	494	61	123	12	13	535	1.252
Occupanti di autocarri (<3,5 t)							12	8	4	1	1	24	50
Occupanti di mezzi pesanti (>3,5 t)							24	4	42	1		25	96
Occupanti di autobus o tram						1		1	1			5	8
Altri veicoli					1	4	24	2	8			16	55
(valori assoluti) Totale	13	12	1	2	13	96	1.444	193	253	39	42	922	3.030

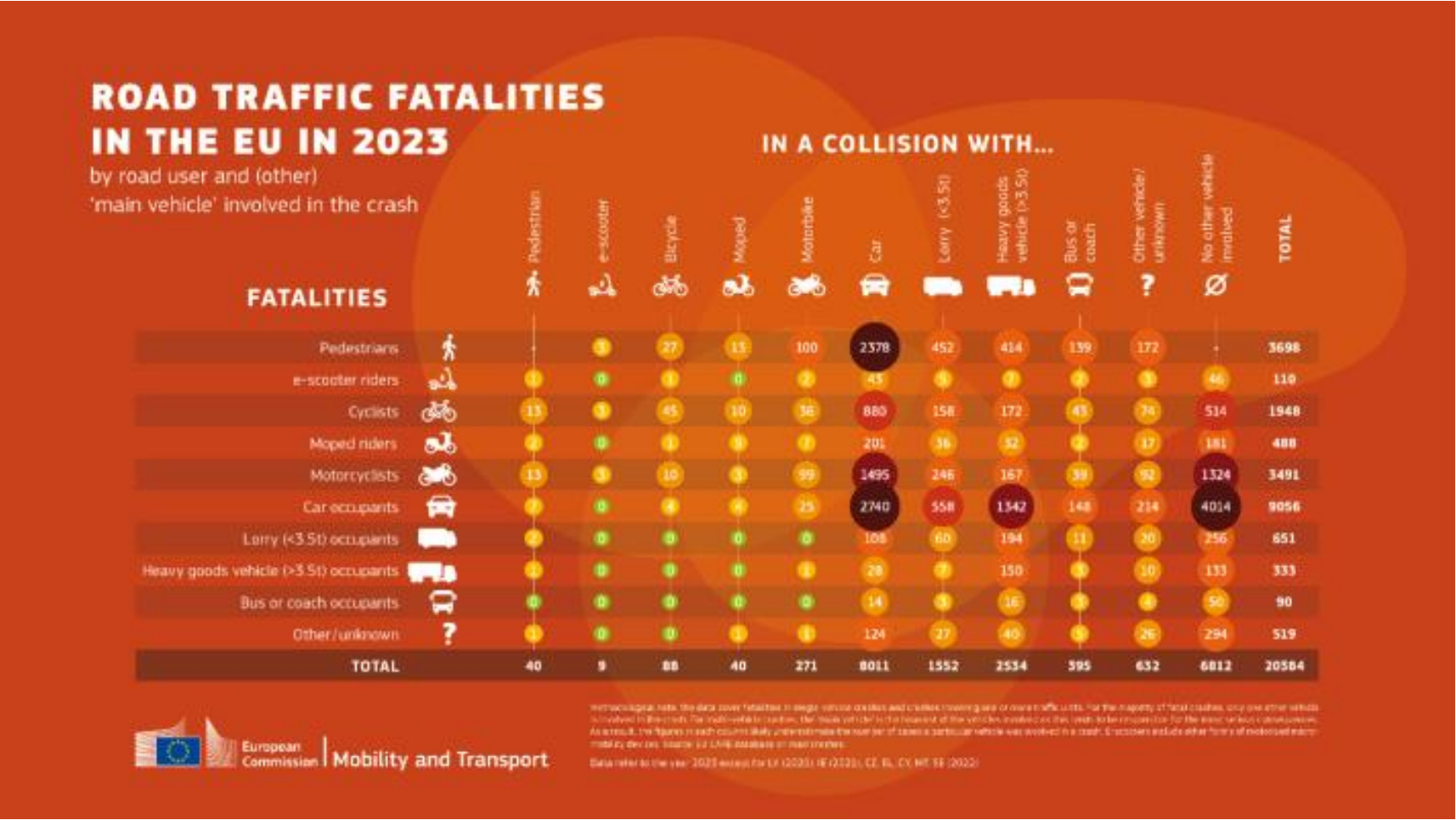
Sono inclusi tra gli Autocarri (<3,5 t) tutti i mezzi commerciali leggeri di peso inferiore alle 3,5 tonnellate, tra i Mezzi pesanti (> 3,5 t), i veicoli industriali di peso superiore alle 3,5 tonnellate

## Matrice di collisione delle vittime per tipo di utente e veicolo con cui sono entrati in collisione

Anno 2024 (valori assoluti)

\* Sono inclusi tra gli Autocarri ( 3,5 t), i veicoli industriali di peso superiore alle 3,5 tonnellate

# Uno sguardo ai dati europei: vittime in incidenti stradali nella UE27 (Anno 2023)



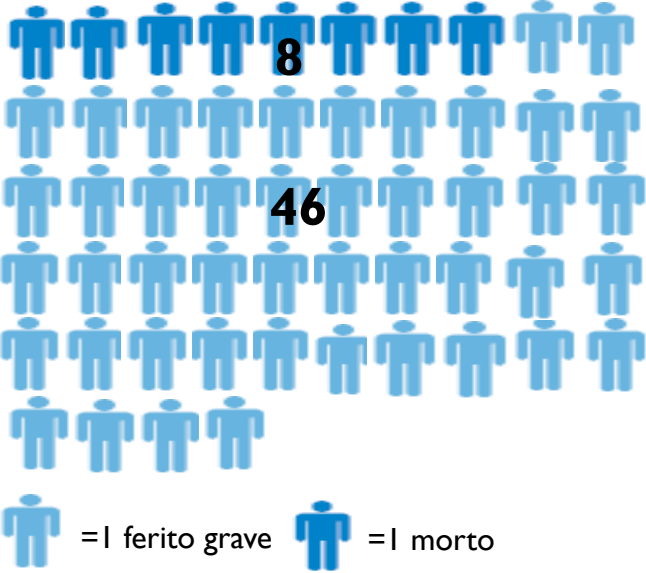
Gli occupanti delle autovetture (conducenti e passeggeri) rappresentano circa il 45% di tutti gli incidenti mortali, mentre i pedoni il 18%, gli utenti di veicoli a motore a due ruote (moto e ciclomotori) il 19% e i ciclisti il 10%.

I modelli cambiano in modo significativo a seconda dell'età. Tra le persone di età 65+, infatti, i pedoni rappresentano il 29% delle vittime e i ciclisti il 17%.

La matrice delle collisioni descrive in dettaglio i principali veicoli coinvolti in incidenti stradali mortali.

# Feriti gravi in Italia: Anni 2014-2024

MAIS - Maximum Abbreviated Injury Scale – Feriti gravi score  $\geq 3$   
Copyright Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).

Anno	Totale	Maschi	Femmine	Numero di feriti ricoverati	Morti	Rapporto di gravità	Media giornaliera 2024: Vittime e Feriti gravi
2014	14.943	-	-	50.471	3.381	4,4	 =1 ferito grave =1 morto
2015	15.901	10.674	5.227	53.432	3.428	4,6	
2016	17.324	11.748	5.576	56.783	3.283	5,3	
2017	17.309	11.810	5.499	55.726	3.378	5,1	
2018	18.614	12.713	5.901	57.330	3.334	5,6	
2019	17.600	12.107	5.493	52.881	3.173	5,5	
2020	14.102	10.012	4.090	42.097	2.395	5,9	
2021	15.990	11.466	4.524	47.547	2.875	5,6	
2022	16.875	12.023	4.852	47.945	3.159	5,3	
2023	16.989	11.927	5.062	47.556	3.039	5,6	
2024	16.735	11.927	4.818	46.338	3.030	5,5	

Nel 2024 i feriti gravi hanno rappresentato il 7,2% del totale dei feriti accertati dalla Polizia (233.853). Questa percentuale, progressivamente aumentata nel corso degli ultimi anni, è stata collegata anche ad un miglioramento della qualità e della copertura delle informazioni sugli infortuni tra i dati di dimissione ospedaliera.

**Dimissioni ospedaliere per infortuni da incidenti stradali nel 2024:**  
Totale **46.338** di cui feriti gravi **16.735 (36%) (-1,5% vs 2023 - -4,9% vs 2019)**  
**Non determinati 3.133** (6,8% sul totale dei ricoveri ospedalieri per incidenti stradali).

---

# **INNOVAZIONI NELLE TECNICHE DI ANALISI E NEI PRODOTTI DI DIFFUSIONE**



# Processo di miglioramento della rilevazione Istat degli incidenti stradali: innovazioni, formazione, condivisione, diffusione

## Qualità e completezza delle informazioni:

dal 2013: introduzione **coordinate geografiche** tra le variabili raccolte e analizzate da Istat e ACI (miglioramento progressivo della copertura);  
dai dati 2022: coordinate geografiche **disponibili** per i ricercatori (Microdata File for Researchers).

**Nuovi veicoli:** dal 2020 introduzione dei veicoli monopattini elettrici e biciclette elettriche in incidenti stradali.

**Approfondimenti metodologici:** dal 2015 - Feriti gravi con metodologia MAIS 3+ (CE, Ministero della Salute) e definizione nuovi parametri per i costi sociali.

## Pubblicazioni e diffusione dati:

dal 2010: File ad uso pubblico e file per la ricerca e DWH IstatData

dal 2016: a novembre - **stima 1 semestre anno in corso**

a marzo/giugno - **stima annuale anno precedente CE ed ETSC**

a luglio - **dati definitivi anno precedente** (precedentemente non prima di novembre)

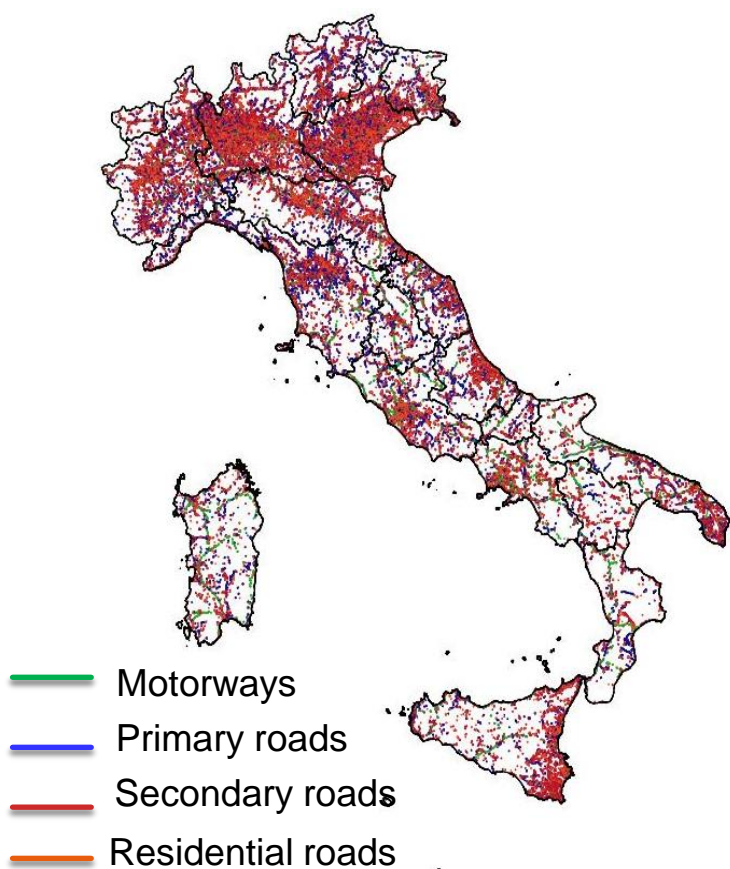
## Nuovi strumenti e innovazioni:

**nuove rappresentazioni cartografiche** e costruzione delle **matrici di collisione** per vittime e feriti  
**statistiche sperimentali** con utilizzo di **Open Street Map** per gli indicatori di incidentalità stradale

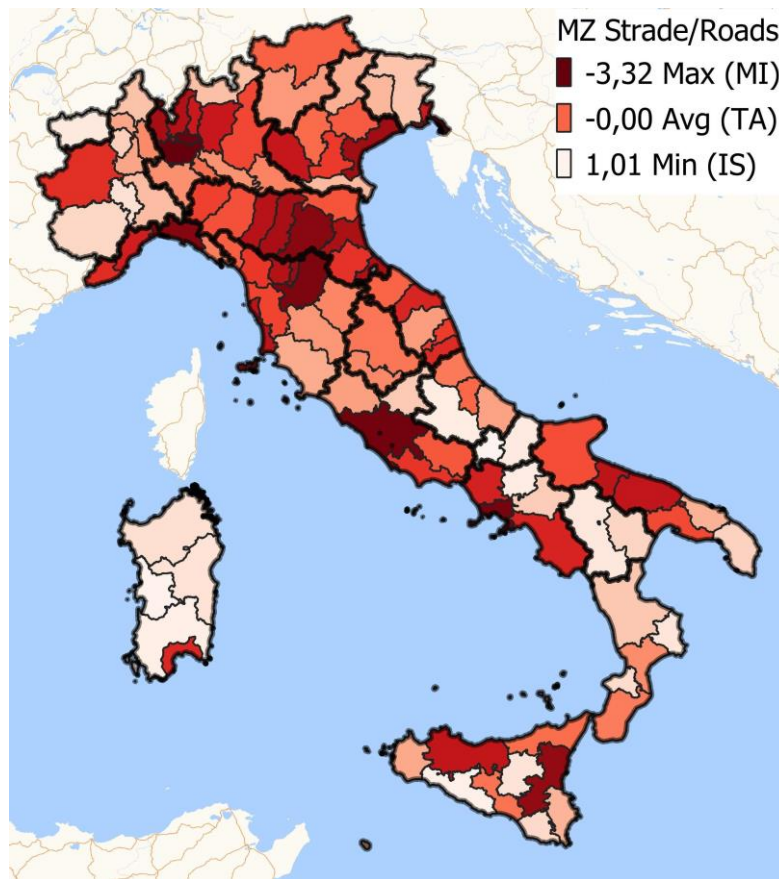
# Uso di Open Street Map per calcolo di indicatori per l'incidentalità stradale sulla rete viaria italiana

## Aggiornamento 2025 (dati 2023 - valori più elevati evidenziati con tonalità più intensa)

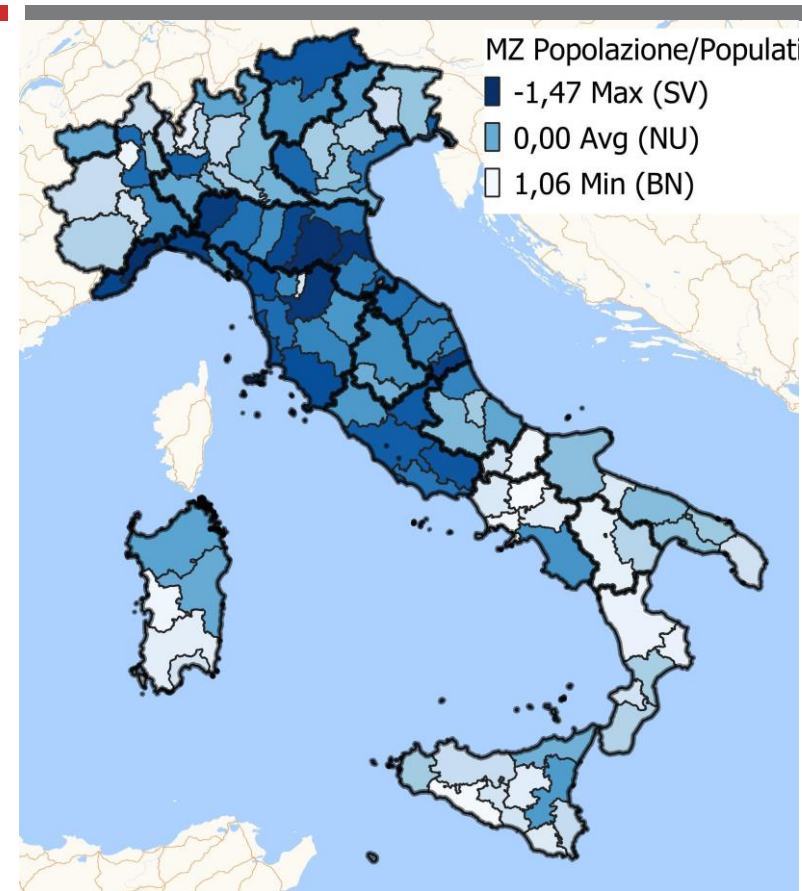
Utilizzo di Open Street Map per il calcolo di indicatori per l'incidentalità stradale sulla rete viaria italiana – Anno 2023 – Istat



**Intensità dei Punti di Traffico sul grafo stradale nazionale.**  
(Fonte Open Street Map)



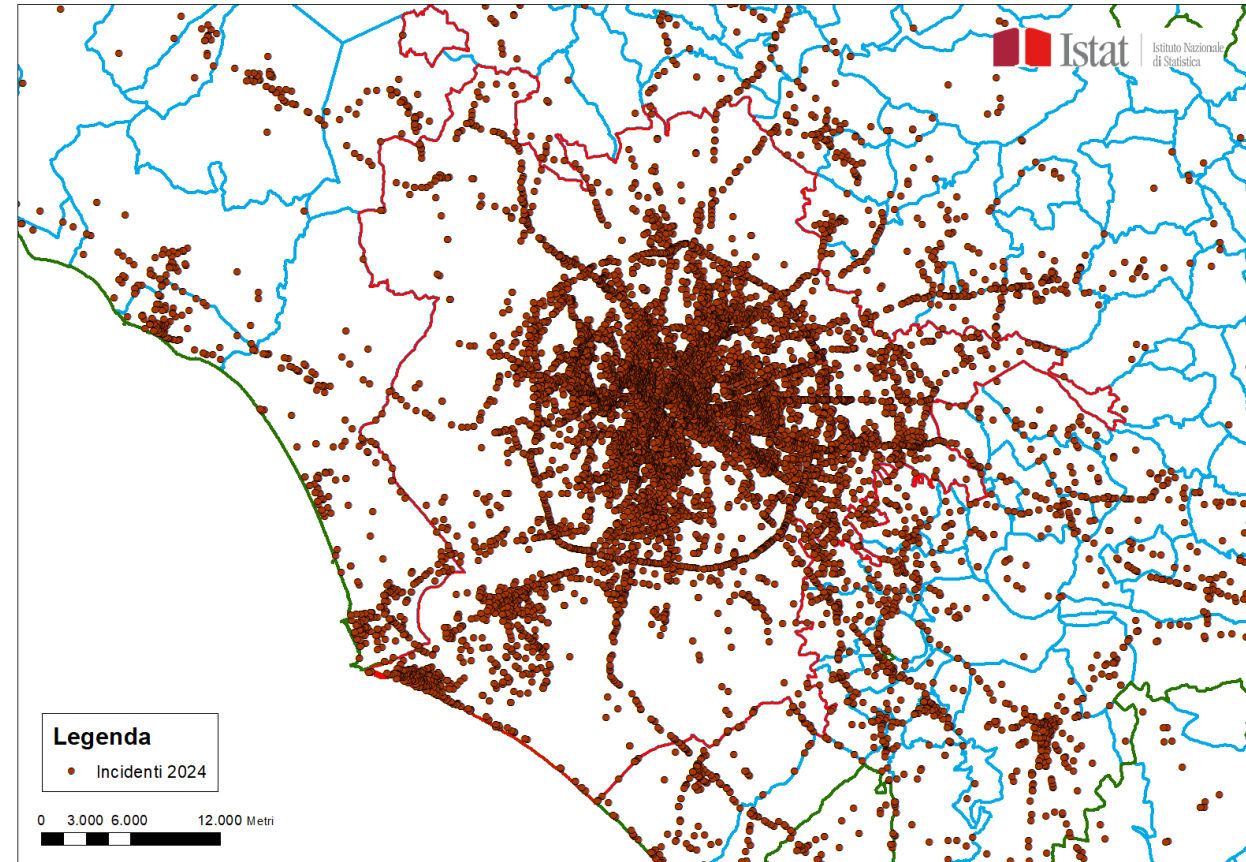
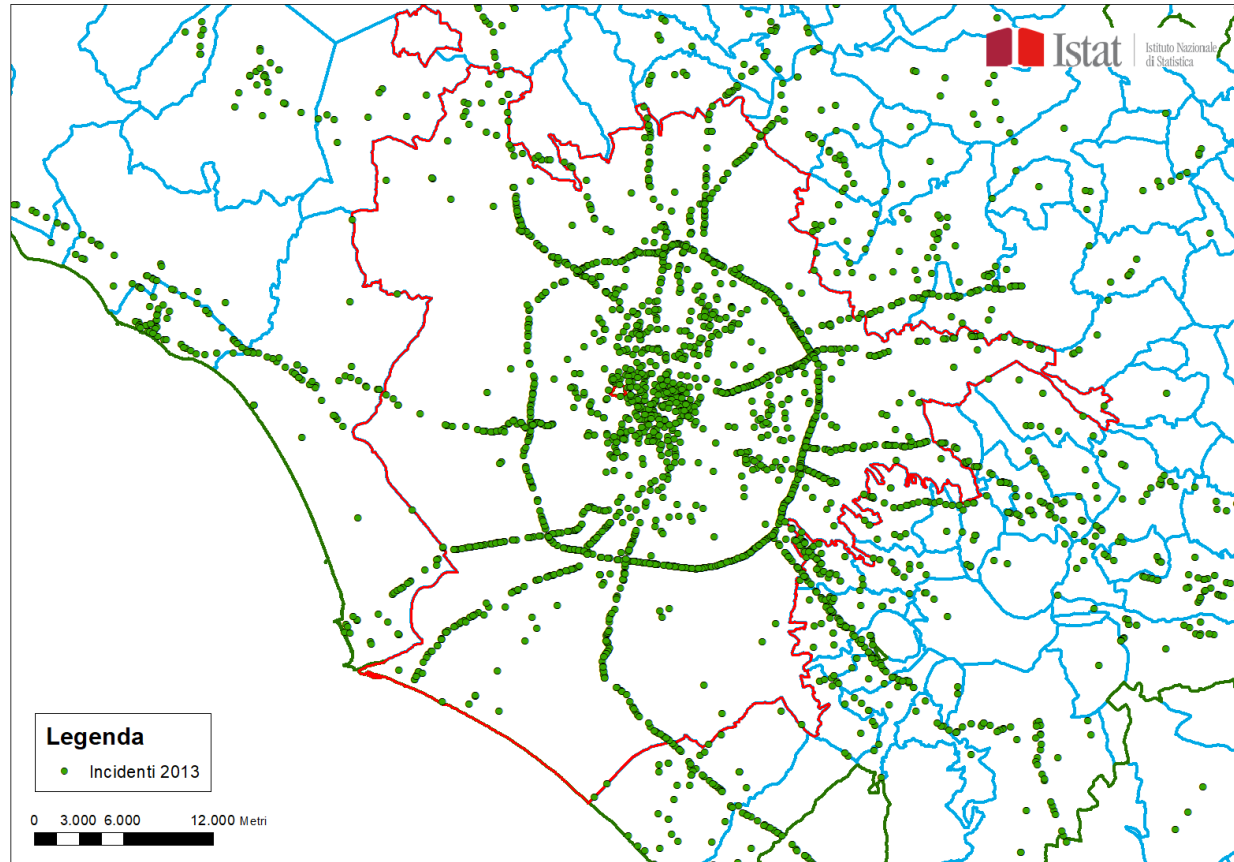
**Indice sintetico di incidentalità stradale per la lunghezza in metri di arco stradale (metodo della media aritmetica z-scores).**  
(Fonte Istat e Open Street Map)



**Indicatore sintetico di incidentalità stradale per milione di abitanti (metodo della media aritmetica z-scores).**  
(Fonte Istat)

# Incidentalità stradale nel Comune di Roma. Anni 2013 e 2024

(comparazione della qualità della georeferenziazione - proiezione coordinate incidenti)



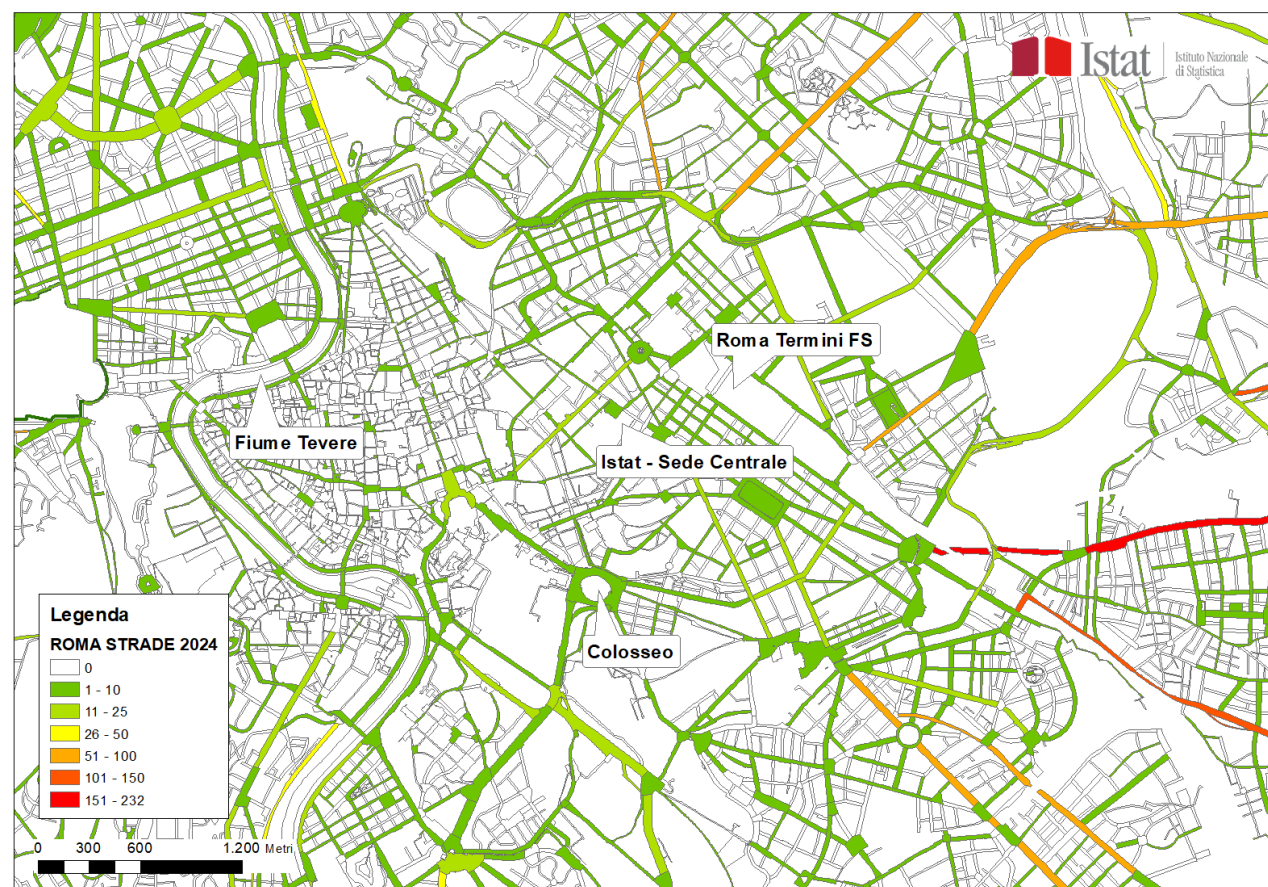
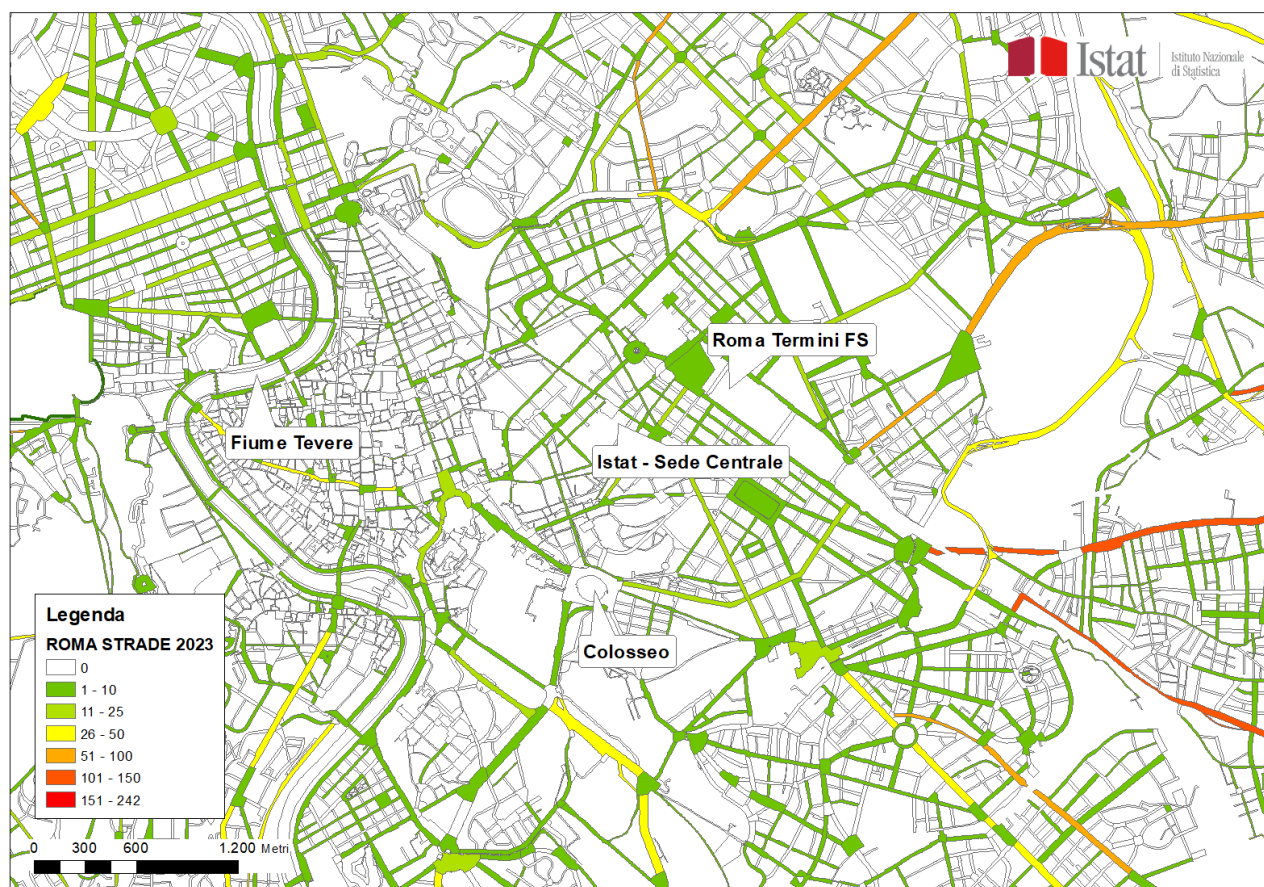
**L'indicazione di coordinate geografiche dell'incidente in ITALIA è salita dal 50% nel 2013 al 96,2% del 2024**

Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC



# Incidenti stradali nel comune di Roma. Anni 2023 e 2024

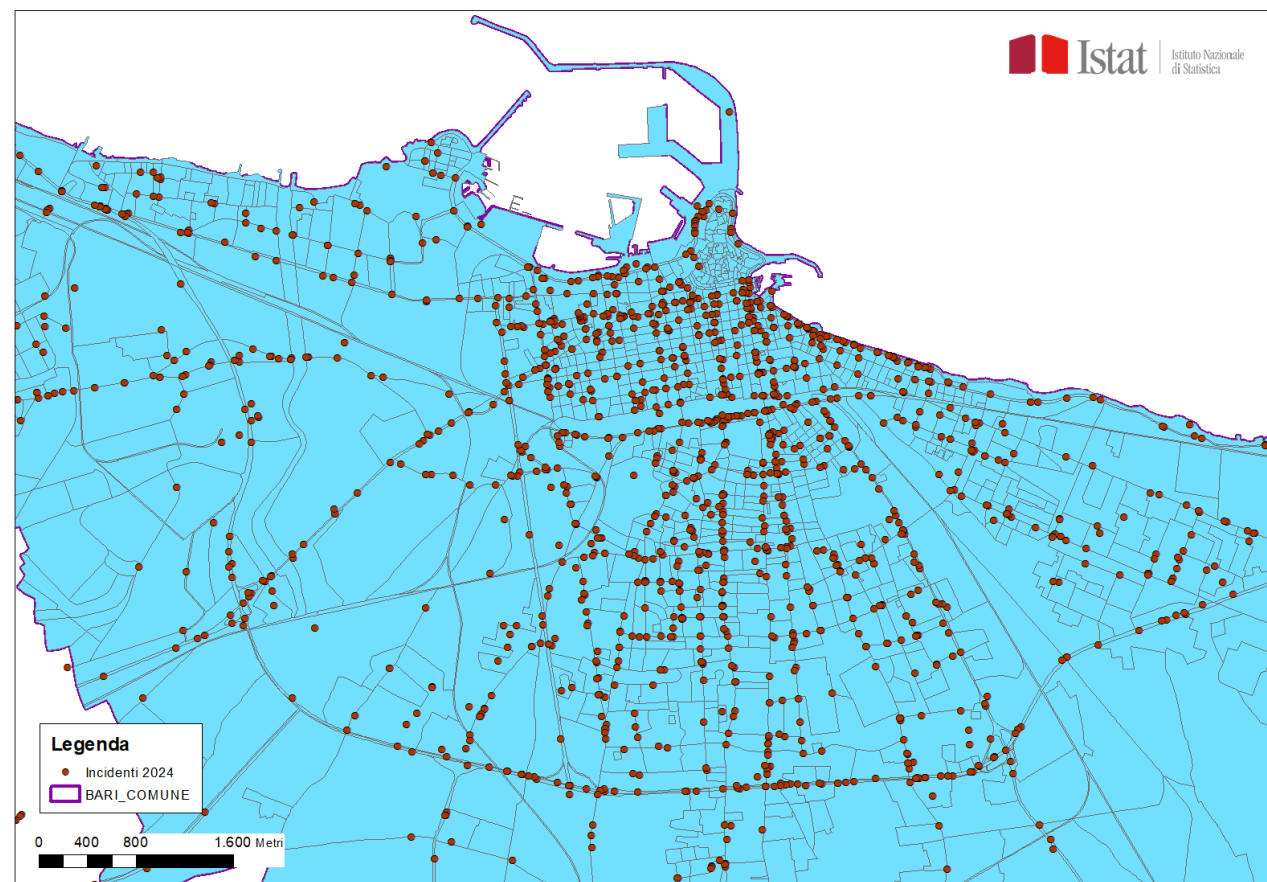
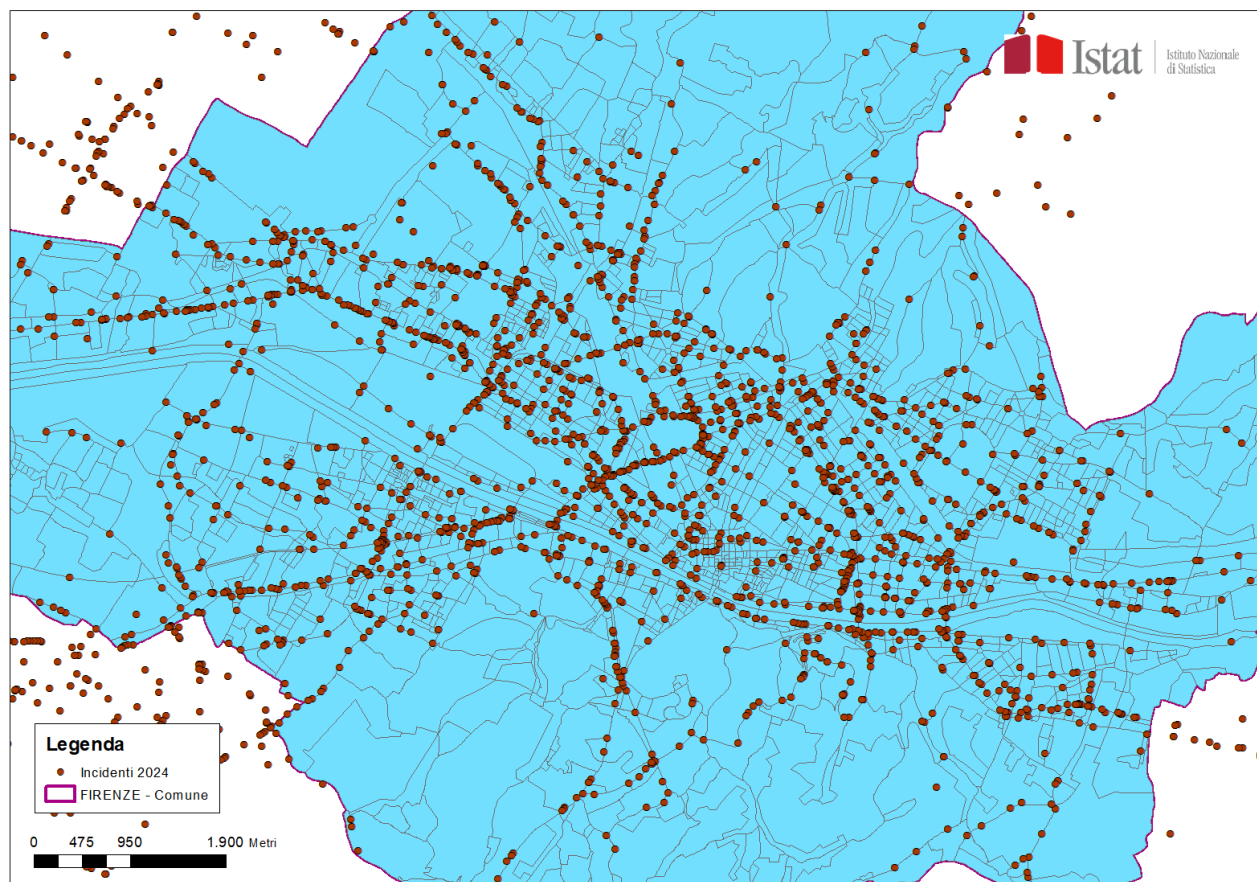
## Rappresentazione geografica per intensità di frequenza incidenti con segmentazione delle strade



Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC

# Incidentalità stradale nei comuni di Firenze e Bari. Anno 2024

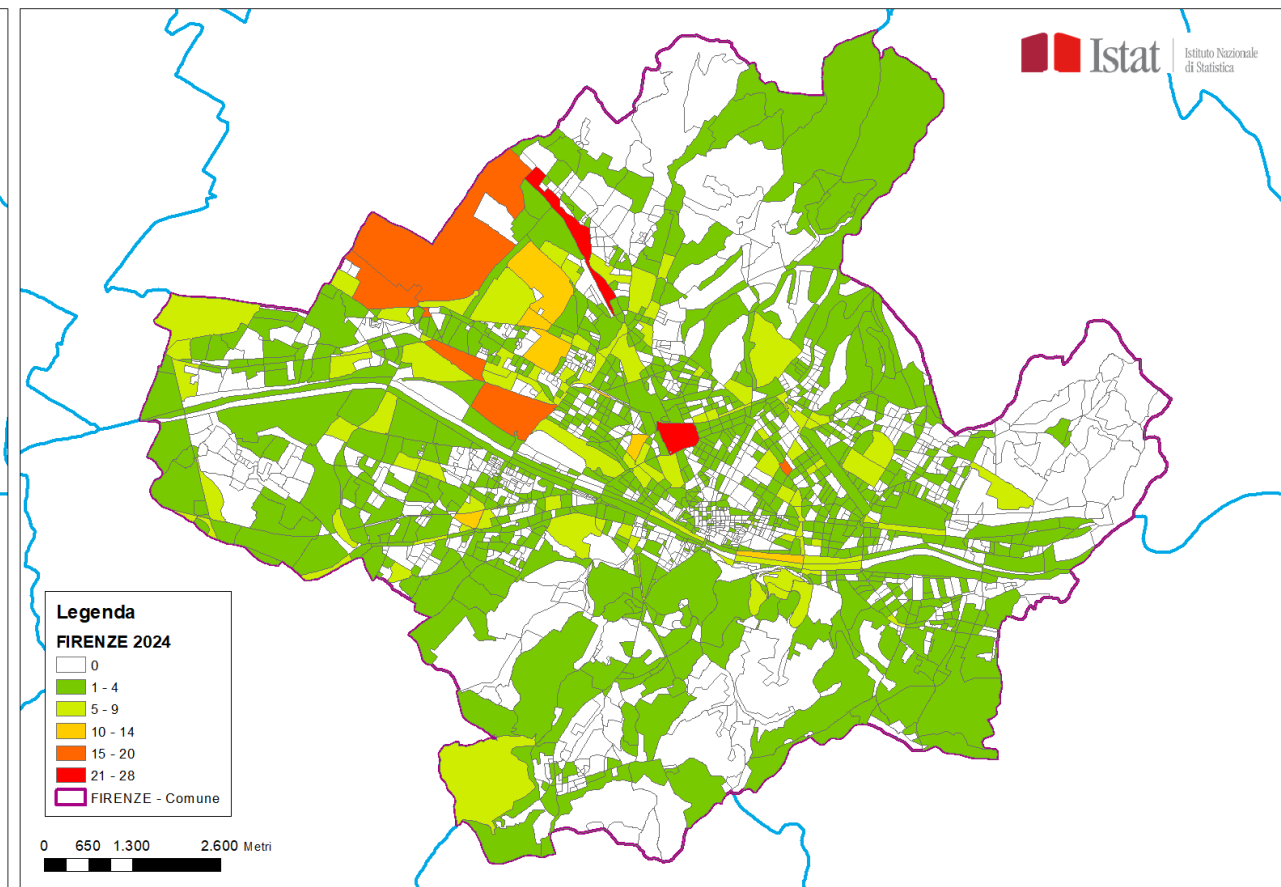
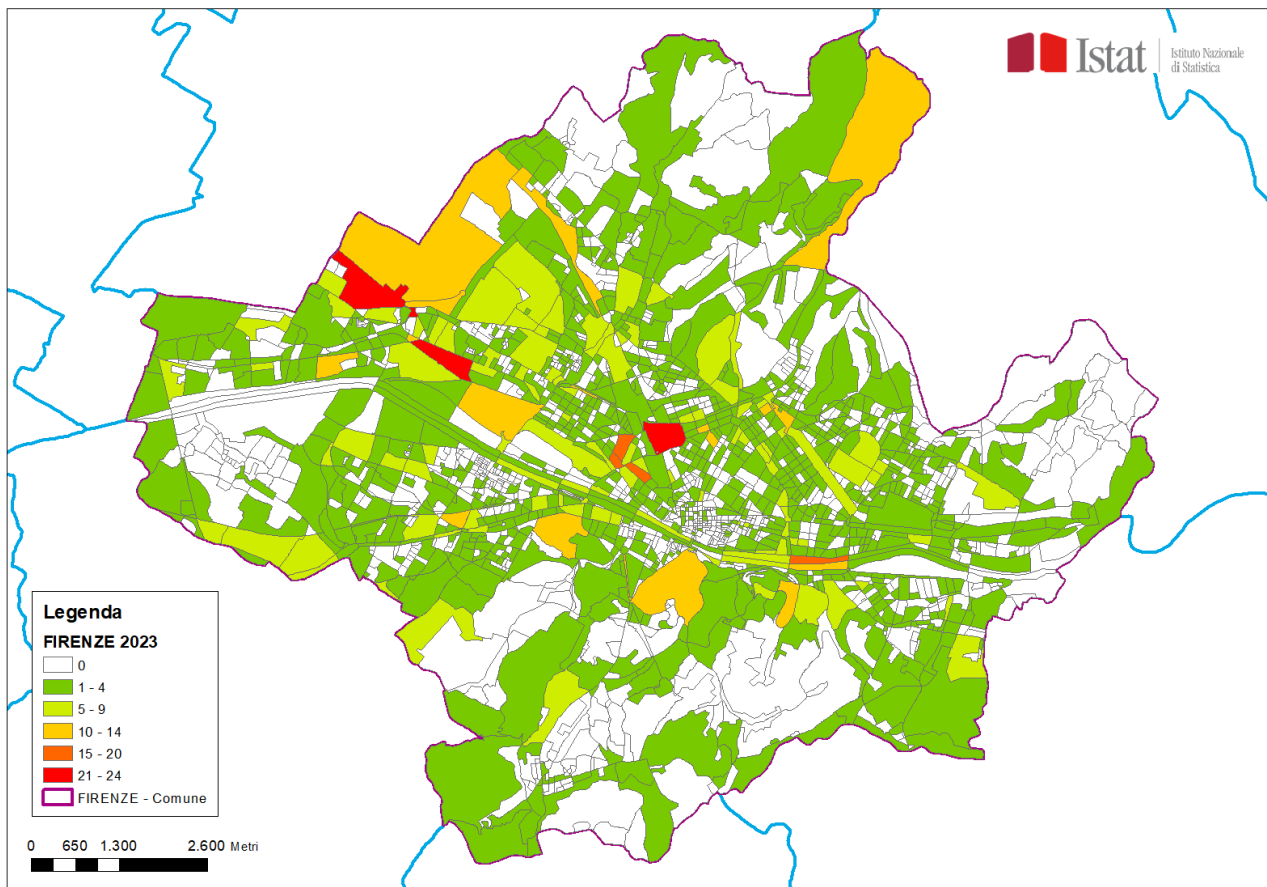
## (proiezione coordinate incidenti)



Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC

# Numero degli incidenti stradali avvenuti nel comune di Firenze. Anni 2023 e 2024.

## Rappresentazione geografica per Sezioni di Censimento



Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC

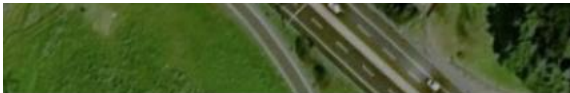


# Numero degli incidenti stradali avvenuti nel comune di Bari. Anni 2023 e 2024.

## Rappresentazione geografica per Sezioni di Censimento



Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC



## Incidenti stradali - dati regionali

2010 - 2024

# Web Mapping Application ArcGis Story Map "Incidenti stradali - Dati regionali e provinciali 2010 – 2024"

## Incidenti stradali - dati regionali

### Tasso di mortalità stradale - regioni e province

Anno 2024 (per 100.000 abitanti)

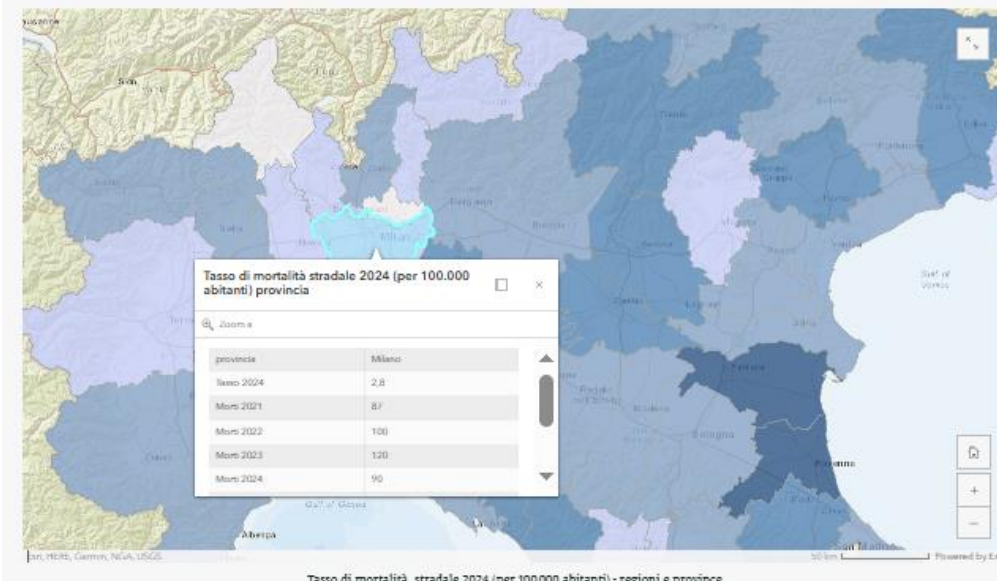
Il tasso di mortalità stradale per le regioni italiane è calcolato come rapporto tra il numero delle vittime (entro 30 giorni) in incidente stradale e la popolazione residente (per 100.000). La fonte dei dati al numeratore dei tassi è la rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.



### Tasso di mortalità stradale - regioni e province

Anno 2024 (per 100.000 abitanti)

Il tasso di mortalità stradale per le regioni italiane è calcolato come rapporto tra il numero delle vittime (entro 30 giorni) in incidente stradale e la popolazione residente (per 100.000). La fonte dei dati al numeratore dei tassi è la rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.



Il sito cartografico consente la consultazione di dati georeferenziati relativi ai tassi di mortalità e incidentalità stradale, per la prima volta, con dati provinciali a intervallo di visibilità predefinito. “Tasso di mortalità e di incidentalità stradale” sul territorio nazionale.



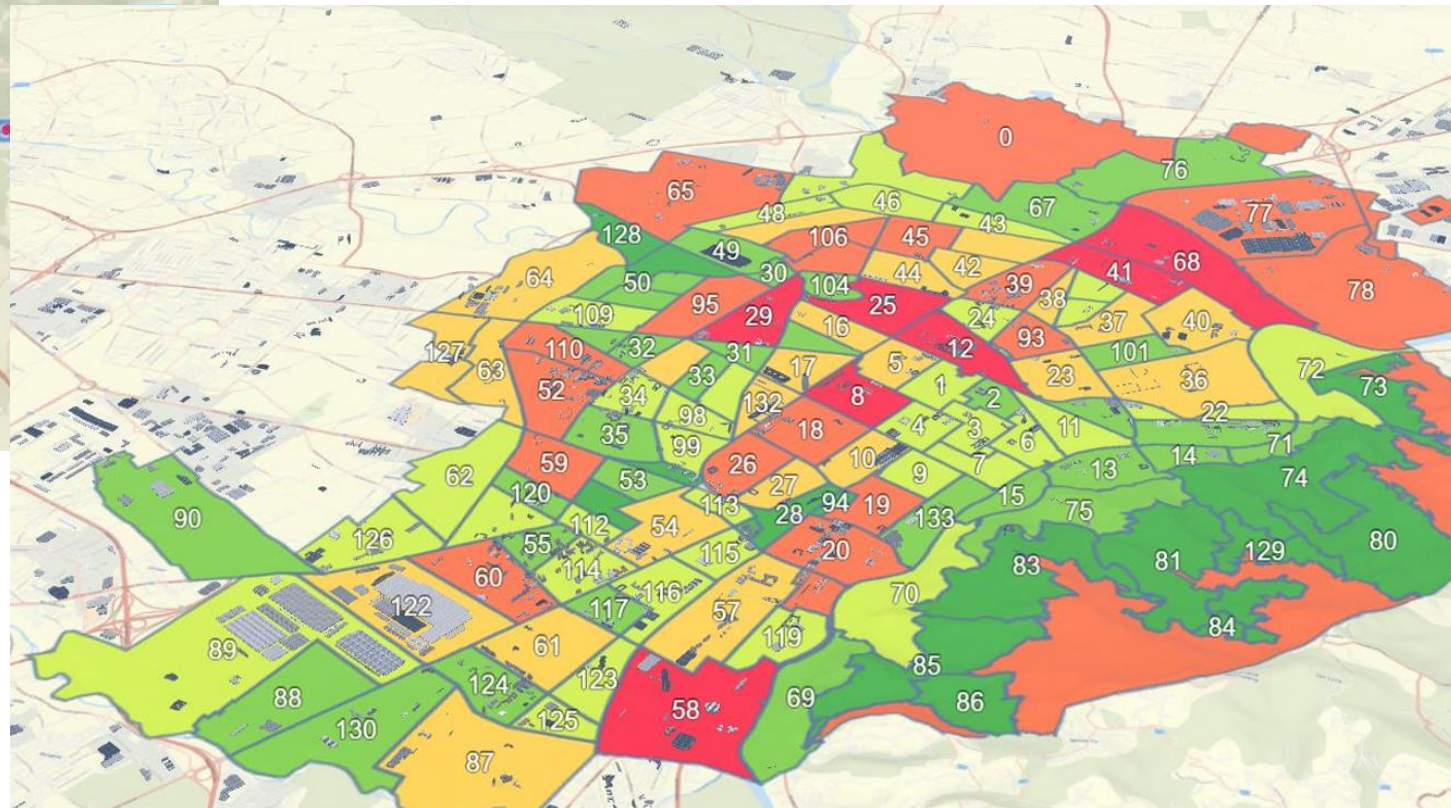
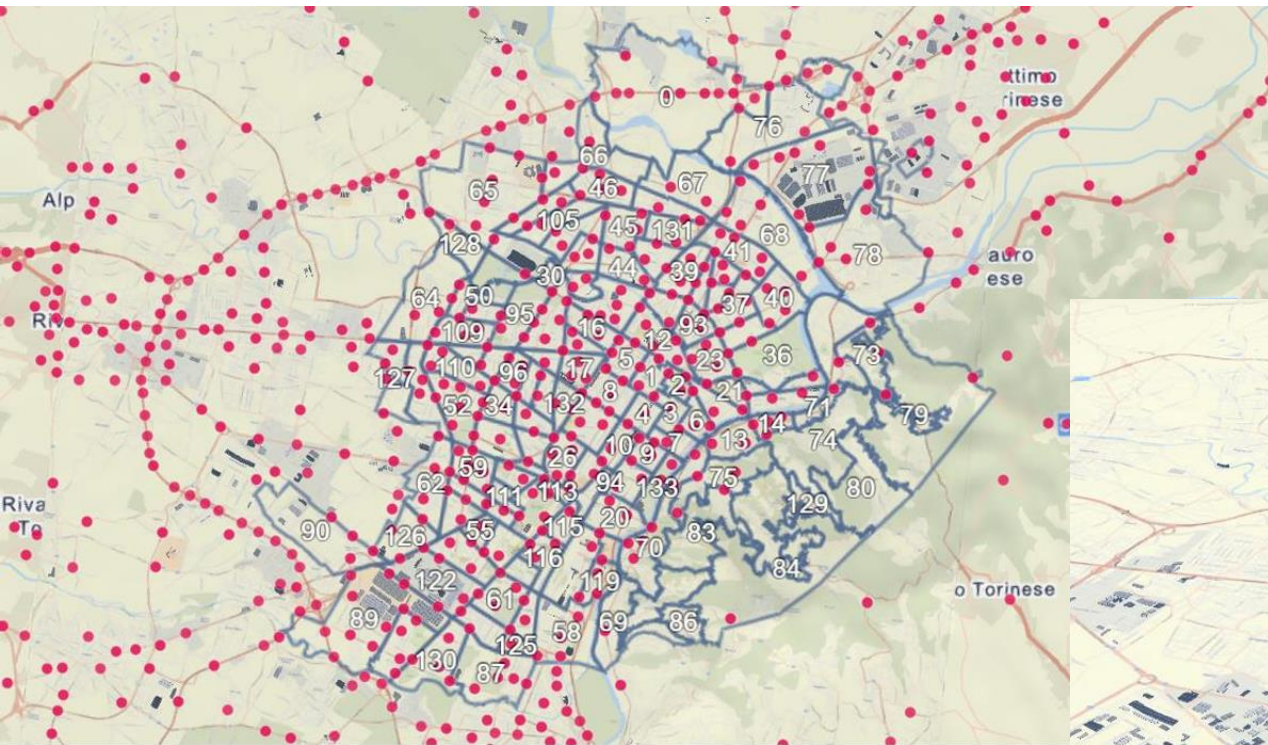
## Web Application Scene comune di Torino. Modellazione da ArcGIS City Engine



Elaborazione Istat: Direzione DCCI/CIA



## “Uefa” (Urban ecological functional areas)



**Visualizzazione dei dati degli incidenti stradali a livello di Uefa (Rilevazione degli incidenti stradali Istat – anno 2023)**

Elaborazione Istat: Direzione DCCI/CIA e DCSW/SWC

# Prodotti di diffusione Istat



**Incidenti stradali 2024:** Incidenti stradali in Italia – 2024 – Istat

**Stima preliminare Incidenti stradali in Italia gennaio-giugno 2025:** <https://www.istat.it/comunicato-stampa/incidenti-stradali-stima-preliminare-gennaio-giugno-2025/>

**IstatData DWH - Tema Salute e Sanità – Incidenti stradali** <http://dati.istat.it/>

**IstatData** Incidenti stradali | IstatData

**File per la ricerca** <https://www.istat.it/it/archivio/76750>

**File ad uso pubblico** <https://www.istat.it/it/archivio/87539>

## LA RILEVAZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI: ORGANIZZAZIONE E ANALISI DEI DATI

**SILVIA BRUZZONE** ([bruzzone@istat.it](mailto:bruzzone@istat.it))

Istat | Direzione centrale per le statistiche sociali e il welfare

## ASPETTI METODOLOGICI. MATRICI DI COLLISIONE

**MARCO BROCCOLI** ([broccoli@istat.it](mailto:broccoli@istat.it))

Istat | Direzione per la metodologia e il disegno dei processi statistici

## ELABORAZIONI E ANALISI CARTOGRAFICHE

**MASSIMO TAVANTI** ([massimo.tavanti@istat.it](mailto:massimo.tavanti@istat.it))

Istat | Direzione centrale per le statistiche sociali e il welfare

## MAPPING APPLICATION ARCGISSTORY MAP

**MARCO DE ANGELIS** ([madeange@istat.it](mailto:madeange@istat.it))

Istat | Direzione centrale per la comunicazione, informazione e servizi ai cittadini e agli utenti Web

## PARTNERSHIP:

ACI Automobile Club d'Italia - Area Professionale Statistica

ACI Informatica SPA - Sistemi e Servizi di Data Management