



INCIDENTI STRADALI

Anno 2025

NEL 2025 CALANO LE VITTIME: PER LA PRIMA VOLTA DAL 2021 IL NUMERO SCENDE SOTTO 3MILA

LA RUSSA (ACI): *“Messaggio chiaro e incoraggiante ma la strada verso una mobilità a mortalità zero è ancora lunga. Bisogna continuare a investire in educazione stradale. Il rispetto delle regole non nasce dal timore delle sanzioni, ma dalla consapevolezza del valore della vita. È da qui che dobbiamo ripartire”*

CHELLI (ISTAT): *“La sicurezza stradale è un elemento fondamentale della qualità della vita e dello sviluppo sostenibile. I dati del 2025, con una riduzione del 5,3% delle vittime rispetto al 2024, mostrano progressi importanti, ma confermano la necessità di proseguire il percorso verso i target europei 2030”*

«Per la prima volta dal 2021, quindi dal dopo Covid, il numero delle vittime della strada torna sotto quota 3.000. È **un risultato importante**, che ci consegna **un messaggio chiaro e incoraggiante: ridurre il numero delle vittime è possibile**. Il calo del 5,3% dei morti e la diminuzione del tasso di mortalità dimostrano che gli investimenti nella sicurezza stradale producono risultati concreti e salvano vite umane. Un risultato ancor più significativo se si considera che la riduzione registrata in Italia è superiore alla media europea», ha dichiarato il **Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Geronimo La Russa**, commentando i dati ACI-Istat sull'incidentalità stradale 2025 diffusi oggi.

«Sarebbe, però, un grave errore considerarlo un punto di arrivo», ha aggiunto La Russa. «Al contrario, è un punto di partenza: uno stimolo a fare ancora di più. **La strada verso una mobilità a mortalità zero è ancora lunga**. Incidenti e feriti continuano ad aumentare e, soprattutto, i giovani e gli utenti più vulnerabili continuano a pagare un prezzo ancora troppo elevato».

«Per questo - ha concluso il Presidente dell'Automobile Club d'Italia - **dobbiamo continuare a investire nell'educazione stradale, a partire dalle giovani generazioni**. In questa prospettiva, accogliamo con grande favore l'avvio della task force dedicata alla sicurezza stradale promossa dai Ministeri dell'Interno, delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Istruzione e del Merito, che riconosce all'educazione stradale un ruolo centrale nelle politiche di prevenzione. È un segnale importante: l'educazione stradale richiede un impegno condiviso e coordinato da parte di tutte le Istituzioni coinvolte. La sicurezza non si costruisce soltanto con le sanzioni o con la tecnologia: si costruisce soprattutto con la cultura. Il rispetto delle regole non nasce dal timore delle sanzioni, ma dalla consapevolezza del valore della vita. È da qui che dobbiamo ripartire».

«I dati del 2025 confermano **una riduzione del 5,3% del numero delle vittime negli incidenti stradali** rispetto al 2024. Si tratta di un risultato incoraggiante che, tuttavia, non è ancora sufficiente a garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati per il 2030», spiega il **Presidente dell'Istat, Francesco Maria Chelli**. «A metà del decennio di "Azione per la Sicurezza Stradale", infatti, la diminuzione delle vittime rispetto al 2019, anno di riferimento, si attesta al 9,6%, un valore significativamente inferiore a quello coerente con la traiettoria di riduzione necessaria per conseguire l'obiettivo di dimezzamento delle vittime entro il 2030, e che prevede una diminuzione media annua del 6,1%».

«Ogni anno la presentazione dei dati sugli incidenti stradali rappresenta - aggiunge il presidente dell'Istat - un momento fondamentale non solo per il bilancio della sicurezza sulle nostre strade, ma anche per la misurazione dello sviluppo del nostro Paese. Con questo monitoraggio l'Istituto contribuisce in modo determinante al popolamento degli **indicatori del Benessere Equo e Sostenibile (BES) e degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) delle Nazioni Unite**, riaffermando come la tutela della vita sulle strade costituisca un pilastro imprescindibile per la sostenibilità e la crescita della collettività».

ACI-ISTAT 2025: DATI DI SINTESI

Nel 2025 si sono verificati in Italia 177.207 incidenti stradali con lesioni a persone; le vittime sono state 2.868 e i feriti 237.822. **Rispetto all'anno precedente, i morti sulle strade diminuiscono del 5,3%, mentre il numero di incidenti e quello dei feriti registrano un aumento (rispettivamente +2,2% e +1,7%); il tasso di mortalità**

stradale passa da 51,4 a 48,7 morti ogni milione di abitanti. Rispetto al 2019, anno di benchmark per il decennio 2021-2030 della sicurezza stradale, le vittime della strada, che ammontavano a 53,1 ogni milione di abitanti, diminuiscono del 9,6%.

Il costo sociale degli incidenti stradali con lesioni a persone - calcolato con parametri aggiornati da Istat e ACI nel 2023 - **ammonta a poco più di 18 miliardi di euro nel 2025** (quasi l'1% del Pil nazionale). **Se si aggiungono anche i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (circa 4,4 miliardi di euro stimati da ANIA), si arriva a circa 22,6 miliardi di euro.**

INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE

	2019	2024	2025	Var. 2025/2024	Var. 2025/2019
Incidenti	172.183	173.364	177.207	+2,2%	+2,9%
Morti	3.173	3.030	2.868	-5,3%	-9,6%
Feriti	241.384	233.853	237.822	+1,7%	-1,5%
Morti per milione di abitanti	53,1	51,4	48,7		

Nel 2025, il numero di vittime per incidenti stradali diminuisce, seppur meno intensamente rispetto all'Italia, anche nel complesso della Ue27 (-2,4% rispetto al 2024), riduzione simile a quella dell'anno precedente (-2,5%); rispetto al 2019, la variazione percentuale è stata del -14,7%. In termini assoluti, le vittime nella Ue27 sono state 19.463 nel 2025, a fronte di 19.945 nel 2024 e 22.823 nel 2019. **Sebbene nel nostro Paese il tasso di mortalità sia diminuito rispetto al 2024, passando da 51 a 49 vittime per milione di abitanti, l'Italia scende dal 19° al 20° posto nella graduatoria europea della mortalità stradale: il tasso di mortalità stradale nella Ue27 è pari a 43 decessi per milione di abitanti.**

MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA (UE27). Anni 2010, 2019, 2024 e 2025, valori assoluti, variazione percentuale e tasso di mortalità stradale (per milione di abitanti).

PAESI UE27 (a)	Valori assoluti				Variazione percentuale (b)			Tasso di mortalità stradale		
	2010	2019	2024	2025	2025/2024*	2025/2019*	2025/2010 *	2010	2024	2025
Austria	552	416	351	403	14,8	-3,1	-27,0	65,9	38,3	43,8
Belgio	850	644	470	445	-5,3	-30,9	-47,6	78,4	39,8	37,4
Bulgaria	776	628	478	456	-4,6	-27,4	-41,2	104,6	74,2	70,8
Cipro	60	52	41	45	9,8	-13,5	-25,0	73,2	42,4	45,8
Croazia	426	297	239	261	9,2	-12,1	-38,7	99,0	61,9	67,4
Danimarca	255	199	145	136	-6,2	-31,7	-46,7	46,1	24,3	22,7
Estonia	79	52	69	43	-37,7	-17,3	-45,6	59,3	50,2	31,4
Finlandia	272	211	181	193	6,6	-8,5	-29,0	50,8	32,3	34,2
Francia	3.992	3.244	3.193	3.263	2,2	0,6	-18,3	63,6	48,3	49,0
Germania	3.651	3.059	2.770	2.814	1,6	-8,0	-22,9	44,6	33,2	33,7
Grecia	1.258	688	664	517	-22,1	-24,9	-58,9	112,5	63,8	49,8
Irlanda	212	140	171	183	7,0	30,7	-13,7	46,6	32,0	33,6
Italia	4.114	3.173	3.030	2.868	-5,3	-9,6	-30,3	68,8	51,4	48,7
Lettonia	218	132	112	118	5,4	-10,6	-45,9	102,8	59,8	63,4
Lituania	299	186	124	138	11,3	-25,8	-53,8	95,2	43,0	47,7
Lussemburgo	32	22	18	27	50,0	22,7	-15,6	63,7	26,8	39,6
Malta	15	16	12	21	75,0	31,3	40,0	36,2	21,3	36,6
Paesi Bassi	640	661	566	759	34,1	14,8	18,6	38,6	31,5	42,1
Polonia	3.907	2.909	1.896	1.660	-12,4	-42,9	-57,5	102,4	51,8	45,5
Portogallo	937	688	618	589	-4,7	-14,4	-37,1	88,6	58,1	54,8
Repubblica Ceca	802	617	494	475	-3,8	-23,0	-40,8	76,7	45,3	43,5
Romania	2.377	1.864	1.478	1.296	-12,3	-30,5	-45,5	117,1	77,5	68,1
Slovacchia	345	245	262	227	-13,4	-7,3	-34,2	64,0	48,3	41,9
Slovenia	138	102	68	92	35,3	-9,8	-33,3	67,4	32,0	43,2
Spagna	2.478	1.755	1.785	1.777	-0,4	1,3	-28,3	53,3	36,7	36,2
Svezia	266	221	213	203	-4,7	-8,1	-23,7	28,5	20,2	19,2
Ungheria	740	602	497	454	-8,7	-24,6	-38,6	73,9	51,9	47,6
Ue27	29.691	22.823	19.945	19.463	-2,4	-14,7	-34,4	67,6	44,6	43,4

* Stime preliminari 2025 per Danimarca, Finlandia, Grecia, Germania, Irlanda, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Portogallo, Spagna e Romania.

(a) Fonte: *European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2026 - 20th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report) - ETSC*; European Commission 24/03/2026 - [EU road deaths drop by 3% in 2025 - Mobility and Transport](#) (b) Le variazioni percentuali per l'anno 2025 rispetto al 2024, 2019 o 2010 sono state calcolate come segue: $((M^{2025}/M^{2024 \text{ o } 2019 \text{ o } 2010}) - 1) * 100$

GIOVANI E BAMBINI I PIÙ ESPOSTI, IN AUMENTO LE DONNE TRA LE VITTIME

Le vittime di incidenti stradali sono state 2.868 nel 2025: 2.300 uomini (80,2%) e 568 donne (19,8%). I conducenti deceduti ammontano a 2.089 (1.865 uomini e 224 donne), i passeggeri a 360 (186 uomini e 174 donne) e i pedoni a 419 (249 uomini e 170 donne).

Guardando la distribuzione per età, il numero assoluto di vittime risulta più elevato nelle classi di età 55-59, 60-64 e 20-24 anni, sebbene tra le donne le classi più numerose siano quelle delle over 75. **Rispetto al 2024 gli aumenti più consistenti si registrano tra i bambini 0-4 anni (da 8 a 14 vittime; +75%) e i giovani di 18-19 anni (da 78 a 87 vittime; +11,5%).**

Si segnala, inoltre, che, tra le donne, si registrano incrementi significativi anche nelle classi di età 20-24 anni, 45-64 anni. **Resta infine preoccupante, e in aumento rispetto all'anno precedente, il numero di bambini tra 0 e 14 anni deceduti in incidenti stradali entro il 30° giorno dall'evento: nel 2025 le vittime sono state 33, rispetto alle 29 registrate nell'anno precedente.**

Nonostante siano numerose le misure attuate per migliorare la sicurezza dei bambini in auto, anche supportate dalle indicazioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 (PNSS), le azioni di sensibilizzazione all'utilizzo corretto dei dispositivi di protezione in auto e quelle sanzionatorie non hanno ancora raggiunto l'esito sperato. **L'obiettivo di vision zero per i bambini è quindi ancora lontano.**

Tra il 2024 e il 2025 si osserva un aumento del numero dei feriti in incidenti stradali, particolarmente marcato tra i giovani di età compresa tra 15 e 29 anni (+4,8%). Incrementi si registrano anche nelle classi di età superiori ai 55 anni (+3,1% nel complesso), con il valore più elevato nella fascia 75-79 anni (+9%).

Va inoltre segnalato che, rispetto al 2019, anno di riferimento per il decennio 2021-2030, si rileva un incremento del numero delle vittime nelle classi di età 15-17 anni (+10,4%) e 55-69 anni (+12,4%).

La distribuzione dei tassi di mortalità stradale per età, calcolati sulla popolazione residente, conferma lo svantaggio di giovani e anziani: il tasso specifico di mortalità più elevato è nella classe 85-89 anni (90,4 ogni milione di abitanti) seguita da quella 80-84 e 20-24 anni (rispettivamente 82,8 e 77,1 ogni milione di abitanti).

PIÙ VITTIME TRA CICLISTI, CONDUCENTI E PASSEGGERI DI MONOPATTINI E AUTOCARRI

Il numero delle vittime aumenta tra conducenti e passeggeri di biciclette, biciclette elettriche, monopattini elettrici e autocarri, mentre diminuisce per tutte le altre categorie di utenti della strada. **Le vittime della mobilità attiva e della micromobilità ammontano complessivamente a 253 (+21,6% rispetto al 2024): 198 tra ciclisti (+20%), 30 tra utilizzatori di biciclette elettriche (+50%) e 25 tra conducenti di monopattini elettrici (+8,7%).** Per il secondo anno consecutivo cresce il numero di deceduti tra gli occupanti di autocarri, che raggiunge 166 (+13,7%). In diminuzione risultano invece le vittime tra gli occupanti di autovetture (1.125; -10,1%), i motociclisti (802; -3,4%), i ciclomotoristi (56; -8,2%) e i pedoni (419; -10,9%).

VITTIME PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA

Categoria	Vittime 2025	Var. 2025/2024
Occupanti di autovetture	1.125	-10,1%
Motociclisti	802	-3,4%
Pedoni	419	-10,9%
Ciclisti	198	+20,0%
Occupanti di autocarri	166	+13,7%
Ciclomotoristi	56	-8,2%
Utilizzatori di biciclette elettriche	30	+50,0%
Utilizzatori di monopattini elettrici	25	+8,7%

Nel complesso, gli utenti più vulnerabili rappresentano il 53,3% dei morti sulle strade (51,8% nel 2024).

I rischi più elevati di mortalità e lesività si registrano tra gli utenti vulnerabili: l'indice di mortalità per i pedoni, pari a 2,4 ogni 100 incidenti per investimento di pedone, è 4 volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,6), il valore dell'indice di mortalità riferito ai motociclisti è 2,5 volte superiore (1,6 morti ogni 100 incidenti) ed è circa 1,5 volte più alto quello per i conducenti e passeggeri di biciclette (elettriche e non) e di monopattini (1 morto ogni 100 incidenti).

Con riferimento agli obiettivi europei di dimezzamento del numero delle vittime e dei feriti gravi, rispetto al 2010 e al 2019, le categorie che hanno registrato i decrementi meno consistenti nel tempo, in termini di mortalità (in alcuni casi persino incrementi), sono state quelle dei motociclisti (-15,6% dal 2010 e +14,9 dal 2019), dei ciclisti (-4,5% dal 2010, nessun progresso dal 2019) e dei pedoni (-32,5% dal 2010, -21,5% dal 2019). Ciclomotoristi e

automobilisti hanno mostrato, invece, nel complesso, una più marcata riduzione della mortalità negli ultimi decenni, grazie a una molteplicità di fattori, tra i quali la sensibilizzazione a un corretto utilizzo del casco e dei dispositivi di sicurezza e i notevoli progressi della tecnologia per la costruzione di dispositivi di sicurezza dei veicoli. Resta da sottolineare che il numero di ciclomotori in circolazione è diminuito nel tempo.

AUMENTANO DI POCO LE VITTIME SULLE AUTOSTRADE, MA IN CALO SULLE STRADE URBANE

Nel 2025 si registra, rispetto al 2024, un aumento degli incidenti stradali sulle strade urbane (+1,8%) e sulle strade extraurbane (+4,7%), mentre sulle autostrade e i raccordi si osserva una diminuzione (-2,4%). Anche rispetto all'anno di riferimento 2019 gli incidenti risultano in aumento sulle strade urbane (+1,7%), sulle autostrade (+1,6%) e, in misura più consistente, sulle strade extraurbane (+7,6%).

Nel 2025 il numero delle vittime diminuisce, rispetto al 2024, sulle strade urbane (-7,1%) e sulle strade extraurbane (-4,9%), mentre registra un lieve aumento sulle autostrade (+0,8%). Nel confronto con il 2019, il numero dei morti risulta in calo per tutte le categorie di strada (-9,6% nel complesso), con una riduzione particolarmente marcata sulle autostrade (-16,8%).

La distribuzione percentuale conferma che gli incidenti avvengono con maggior frequenza sulle strade urbane (72,9%), mentre il maggior numero di vittime si concentra sulle strade extraurbane (48,8%). Sulle autostrade e i raccordi si registra, invece, il 5,2% degli incidenti e il 9,0% dei deceduti.

L'indice di mortalità resta più elevato sulle strade extraurbane, con 3,6 decessi ogni 100 incidenti, scende a 2,8 sulle autostrade, mentre è pari a 0,9 sulle strade urbane (rispettivamente 4,0, 2,7 e 1,0 nel 2024). La media nazionale è pari a 1,6.

INCIDENTI E VITTIME PER CATEGORIA DELLA STRADA

Categoria	Incidenti 2025	Var. incidenti 2025/2024	Morti 2025	Var. morti 2025/2024	Morti ogni 100 incidenti
Strade urbane	129.146	+1,8%	1.209	-7,1%	0,9
Strade extraurbane	38.843	+4,7%	1.401	-4,9%	3,6
Autostrade e raccordi	9.218	-2,4%	258	+0,8%	2,8
Totale	177.207	+2,2%	2.868	-5,3%	1,6

TASSO DI MORTALITÀ SOPRA LA MEDIA NAZIONALE IN 13 REGIONI, STABILE PER I GRANDI COMUNI

Nel 2025 il numero di morti per 100mila abitanti risulta più elevato della media nazionale (4,9) in 13 regioni, da 7,4 della Basilicata, a 5,0 della Toscana. Viceversa, il tasso di mortalità è più basso della media nazionale in Lombardia, Provincia Autonoma di Trento, Umbria, Calabria, Campania, Liguria, Piemonte (valori dei tassi da 3,5 a 4,7), in Puglia il tasso di mortalità coincide con quello nazionale (4,9).

TASSO DI MORTALITÀ STRADALE NELLE REGIONI

Regione	Morti 2025	Var. 2025/2024	Tasso per 100.000 abitanti
Basilicata	39	+21,9%	7,4
Valle d'Aosta	9	+28,6%	7,3
Sardegna	100	-11,5%	6,4
Friuli-Venezia Giulia	73	0,0%	6,1
Emilia-Romagna	266	-2,6%	6,0
Abruzzo	76	-11,6%	6,0
Italia	2.868	-5,3%	4,9
Piemonte	198	+15,8%	4,7
Liguria	69	+11,3%	4,6
Campania	244	-6,5%	4,4
Calabria	78	-18,8%	4,3
Umbria	36	-41,9%	4,2
Provincia autonoma di Trento	21	-44,7%	3,8
Lombardia	347	-9,4%	3,5

Le variazioni percentuali del numero delle vittime rispetto al 2024 e all'anno di benchmark 2019 mostrano una variabilità territoriale. La diminuzione delle vittime, nel 2025, a livello nazionale è pari a 162 (-5,3%), la riduzione più significativa rispetto all'anno precedente si osserva per il Sud (-11,8%), seguito dal Nord-est (-6,7%). **Il Nord-**

ovest mantiene valori stabili rispetto al 2024, mentre le Isole rappresentano l'unica area con un aumento rispetto al 2019 (+22,1%). Il tasso di mortalità nazionale scende da 5,1 a 4,9 decessi per 100.000 abitanti; nel 2025 i valori più elevati si registrano nel Nord-est e nelle Isole (5,5), mentre il Nord-ovest presenta il tasso più basso (3,9).

L'analisi dell'incidentalità stradale nei Grandi Comuni italiani consente di delineare importanti caratteristiche nelle principali realtà urbane e di individuare elementi utili per le politiche sulla sicurezza stradale locale. I Grandi Comuni selezionati, in ordine di posizione geografica, sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina, Catania. Nel 2025 gli incidenti stradali in tali aree rappresentano il 25,5% del totale (45.121), le vittime il 12,1% (348), la popolazione residente il 15,9% (oltre 9 milioni di abitanti) e il parco veicolare il 14,6% (8.255.915 veicoli).

Nel 2025 il numero delle vittime nei Grandi Comuni è stato pari a 348, in aumento solo di 3 unità rispetto al 2024 (345). L'aumento registrato (+0,9%) è in controtendenza rispetto a quello osservato nel complesso in Italia (-5,3%).

Rispetto alla distribuzione delle vittime per ambito stradale, si osserva un aumento sulle strade extraurbane (da 48 a 59 vittime, pari a +22,9%) e una diminuzione sulle strade urbane (da 297 a 289 vittime, pari a -2,7%).

Nel confronto con il 2019 si rileva una diminuzione solo dello 0,9% (-9,6% in media nazionale). Il tasso di mortalità stradale rimane stabile a 3,7 per 100mila abitanti, rispetto al 2024, contro una media nazionale di 4,9 e varia tra 1,7 di Milano a 6,7 di Catania.

AUTO PIÙ SICURE, DUE RUOTE ANCORA AD ALTO RISCHIO PER I CONDUCENTI COINVOLTI NEGLI INCIDENTI

I veicoli dotati di protezioni esterne si confermano i più sicuri per i conducenti coinvolti in incidenti. In linea con i nuovi obiettivi europei sulla sicurezza stradale, è prevista l'introduzione obbligatoria di dispositivi tecnologici avanzati, sempre più presenti di serie nei modelli recenti. Queste innovazioni hanno già contribuito a migliorare significativamente le prestazioni in termini di sicurezza: i conducenti di autovetture e autocarri nel complesso rappresentano, infatti, l'89,6%, del totale degli incolumi, il 53,9% dei feriti e il 47,2% dei morti, mentre per le due ruote a motore gli incolumi pesano per il 3,7%, i feriti per il 32,3% e i morti per il 38,9%. Per le biciclette e le biciclette elettriche nel complesso (esclusi i monopattini) gli incolumi rappresentano lo 0,7%, i feriti il 10,2% e le vittime il 10,9%. I conducenti di monopattini, infine, rappresentano lo 0,2% del totale degli incolumi, il 2,2% dei feriti e l'1,1% dei morti.

DISTRAZIONE ALLA GUIDA PRIMA CAUSA DI INCIDENTE, SEGUONO ECCESSO DI VELOCITÀ, MANCATO RISPETTO DELLE REGOLE DI PRECEDENZA E MANOVRA IRREGOLARE

Tra i comportamenti errati alla guida (escluso il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata; 23,7%), si confermano come più frequenti la guida distratta, il mancato rispetto della precedenza o delle segnalazioni semaforiche, la velocità troppo elevata e la manovra irregolare. I quattro gruppi rappresentano complessivamente il 43,1% delle cause di incidente (101.773 casi). Tra le altre cause più rilevanti, il mancato mantenimento della distanza di sicurezza (14.832 casi; 6,3%), il mancato rispetto della precedenza al pedone sugli attraversamenti (7.822 casi; 3,3%) e il comportamento scorretto del pedone (6.419 casi; 2,7%).

Con riferimento alla categoria della strada, sulle strade urbane la prima causa di incidente è il mancato rispetto della precedenza o delle segnalazioni semaforiche (15,2%), seguita dalla guida distratta (12,7%); sulle strade extraurbane prevale invece la guida distratta o l'andamento indeciso (21,3%), seguita dalla velocità troppo elevata (10,1%) e dal mancato rispetto della precedenza o delle segnalazioni semaforiche (5,7%).

PRINCIPALI CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE

Comportamento	Casi	Quota
Guida distratta o andamento indeciso	35.667	15,1%
Mancato rispetto della precedenza o del semaforo	29.782	12,6%
Velocità troppo elevata	18.423	7,8%
Manovra irregolare	17.901	7,6%
Mancata distanza di sicurezza	14.832	6,3%

Ad integrazione delle fonti di dati correnti sono state utilizzate anche le sanzioni elevate da Polizia Stradale e Carabinieri in occasione di incidente stradale, con particolare riferimento agli incidenti stradali alcol e droga correlati. Su 58.607 incidenti stradali rilevati dai due organi, il 7,7% è risultato correlato all'alcol (4.495 casi) e il 3,8% alle droghe (2.208 casi). **Il livello di incidenti stradali alcol correlati mostra un trend in lieve ma costante diminuzione negli ultimi anni (8,2 nel 2024), mentre la proporzione di incidenti stradali droga correlati sale da 3,0 a 3,8%.** Nel 2019 le proporzioni di incidenti stradali alcol e droga correlati erano rispettivamente 8,7% e 3,4%.

DIVIETO DI SOSTA ED ECCESSO DI VELOCITÀ I COMPORTAMENTI PIÙ SANZIONATI

Le sanzioni per violazioni alle norme di comportamento elevate da Polizia Stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie Locali dei Comuni capoluogo di Provincia sono mediamente diminuite del 13,3% nel 2025 rispetto al 2024, collocandosi al di sotto anche rispetto alle contravvenzioni elevate nel 2019 (-10,1%), anno in cui la mobilità non era ancora stata influenzata dalla pandemia. La contrazione è stata determinata in particolare dal calo delle infrazioni di competenza della Polizia Locale (-17%) che pesano quasi l'80% sul totale, a fronte di una riduzione per le contravvenzioni rilevate da Carabinieri (-4,8%) e un incremento per quelle sanzionate dalla Polizia Stradale (+7,8%).

La guida troppo veloce risulta, come oramai accade da diversi anni, il secondo comportamento maggiormente sanzionato, con una quota pari al 37% sul totale; tuttavia, si evidenzia una flessione se confrontata con il 2024 (-5,3%). La variazione è determinata dal calo rilevato per le infrazioni registrate dalla Polizia Locale, pari al -10,3% (la percentuale delle contravvenzioni elevate dalle Polizie Locali rappresentano l'80% sul totale). Risultano in aumento, invece, le contravvenzioni per eccesso di velocità disposte dalla Polizia Stradale (+21,9%) e dai Carabinieri (+11,2%).

Il primo comportamento sanzionato riguarda, infine, sempre la disciplina della sosta (39%).

Tra le altre sanzioni, quelle per l'inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica rappresentano il 7,1%, valore in calo rispetto allo scorso anno (era l'8%). In crescita le sanzioni per comportamento dei conducenti in caso di incidente (art.189), che sono state 12.660, con 751 multe in più rispetto al 2024. Si riscontra altresì un incremento delle contravvenzioni per mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, che rappresentano il 2,1% del totale (+0,3% rispetto al 2024), a fronte di una forte contrazione di quelle per mancato uso del casco, -66,9% rispetto al 2024, determinato in particolare dalla diminuzione delle contravvenzioni elevate dalla Polizia Municipale, circa il 61% del totale.

Rimane alto il numero di sanzioni per uso improprio di dispositivi in auto, in particolare dello smartphone, pari al 94,6% di quelle elevate per art.173 del Codice della Strada dalla Polizia Stradale e al 93,6% sempre per art.173 rispetto ai dati forniti dalla Polizia Municipale. In forte crescita le contravvenzioni relative al comportamento dei ciclisti, +36,5%, soprattutto rispetto a quelle comminate dalla Polizia Locale +40,5% (incidenza sul totale delle sanzioni pari all'85%) e dai Carabinieri, +38,6%.

Nel complesso, nei Comuni capoluogo sono state elevate 24.139 sanzioni a conducenti di monopattini, un valore più di tre volte superiore a quello del 2024, effetto della introduzione delle modifiche al codice della strada.

Un cenno alle infrazioni irrogate per guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti: nel primo caso sono state emesse 33.203 multe, in flessione del 9,8% rispetto al 2024, nel secondo caso 6.543, in aumento del 47,1% a confronto con l'anno precedente (+68% l'incremento di sanzioni comminate dai Carabinieri). Complessivamente nel 2025 sono stati effettuati 80.893 controlli con dispositivi utilizzati per la vigilanza della circolazione stradale dalla Polizia Municipale nei Comuni capoluogo.

SANZIONI: I DATI PIÙ SIGNIFICATIVI

Violazione o fenomeno	Dato 2025
Disciplina della sosta	39% delle sanzioni
Velocità troppo elevata	37%
Mancato uso di cinture e sistemi di ritenuta	2,1%
Sanzioni ai conducenti di monopattini nei capoluoghi	24.139
Guida sotto l'effetto di stupefacenti	6.543; +47,1%
Guida in stato di ebbrezza	33.203; -9,8%

FERITI GRAVI IN DIMINUZIONE NEL 2024, MA ANCORA LONTANO L'OBIETTIVO UE 2030

Il dimezzamento dei feriti gravi in incidenti stradali, con orizzonte temporale decennale, è stato posto formalmente come obiettivo nell'Agenda per la Sicurezza Stradale 2021-2030, proposta dalla Commissione europea. Risulta quindi sempre più importante produrre dati consolidati e armonizzati.

L'analisi dei dati riguarda il periodo 2018-2024 (ultimo dato disponibile). Nel 2024 si registrano 16.740 feriti gravi, valore in lieve diminuzione rispetto al 2023 (-1,5%) e anche in calo rispetto al 2019 (17.600, -4,9%). Sebbene si registri un lieve miglioramento nel 2024, il risultato è ancora lontano dall'obiettivo di dimezzamento del numero dei feriti gravi entro il 2030.

Nel 2024, inoltre, si registrano in Italia 5,5 feriti gravi per ogni decesso in incidente stradale (rapporto di gravità). Il livello del rapporto di gravità rimane pressoché stabile rispetto al 2019 (5,6 feriti gravi) e diminuisce rispetto al 2020 (5,9 feriti gravi). Livelli particolarmente elevati del tasso di lesività, molto superiori alla media calcolata per tutte le età e costanti nel tempo, si rilevano per gli individui nelle classi di età 70-79 (38,7 per 100.000 abitanti) e 80 e oltre (43,0). Tra i più giovani il tasso di lesività grave registra livelli più elevati tra i 20 e 29 anni (28,9).