

INCIDENTI STRADALI

Anno 2025

■ Nel 2025 il livello di mobilità è tornato ai livelli pre pandemici senza risentire in misura significativa dei fattori strutturali e contingenti come l'andamento dei costi energetici e le politiche di regolazione dei flussi urbani. Per quanto riguarda l'incidentalità stradale, nell'ultimo anno si osserva una riduzione del numero delle vittime, a fronte di un incremento degli incidenti e dei feriti.

■ Nel 2025 si registrano 2.868 vittime in incidenti stradali (-5,3% rispetto al 2024) e 237.822 feriti (+1,7%), per un totale di 177.207 incidenti stradali (+2,2%). Rispetto al 2019, le vittime e i feriti sono diminuiti (rispettivamente del -9,6% e -1,5%), mentre gli incidenti stradali mostrano un aumento (+2,9%).

■ 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%).

■ Rispetto al 2024, nonostante gli incidenti aumentino sulle strade urbane (+1,8%) e sulle strade extraurbane (+4,7%) e diminuiscano sulle autostrade e i raccordi (-2,4%), è proprio sulle autostrade che il numero delle vittime mostra un lieve aumento (+0,8%), a fronte della riduzione sulle strade urbane ed extraurbane (il calo più consistente si registra sulle strade urbane, pari a -7,1%). Nel confronto con il 2019, gli incidenti risultano in aumento su tutte le tipologie di strada, soprattutto sulle strade extraurbane (+7,6%), mentre il numero complessivo delle vittime è in diminuzione del 9,6%, con la riduzione più marcata proprio sulle autostrade (-16,8%).

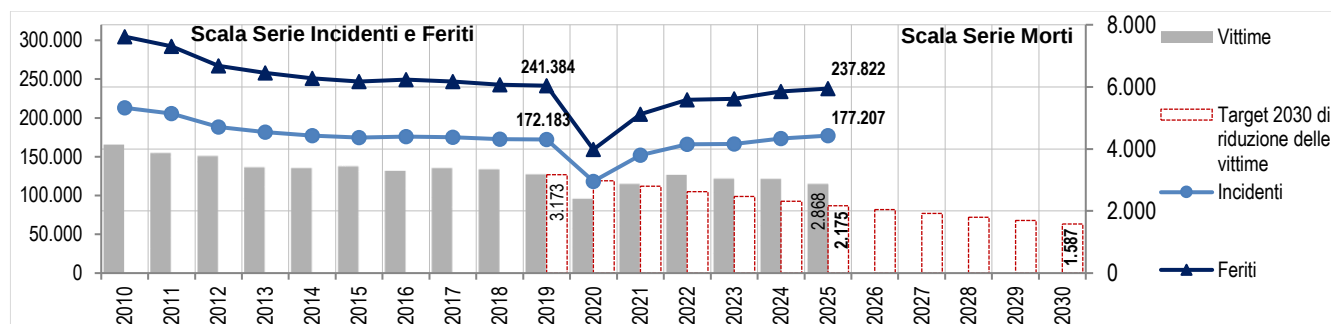
■ Nel 2025, il numero di vittime per incidenti stradali diminuisce, seppur meno intensamente rispetto all'Italia, anche nel complesso della Ue27 (-2,4% rispetto al 2024), riduzione simile a quella dell'anno precedente (-2,5%); rispetto al 2019, la variazione percentuale è stata del -14,7%. In termini 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 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.

■ I comportamenti errati alla guida più frequenti sono la distrazione, il mancato rispetto della precedenza, la velocità troppo elevata e la manovra irregolare. Insieme, costituiscono il 43,1% delle cause di incidente.

■ La guida troppo veloce, dopo la sosta vietata, è la violazione più sanzionata e rappresenta il 37% del totale. Aumentano le sanzioni per mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini (2,1% del totale), restano elevate quelle per uso improprio di dispositivi durante la guida e crescono quelle per guida sotto l'effetto di stupefacenti, mentre calano quelle per guida in stato di ebbrezza. Nei Comuni capoluogo, anche per effetto delle nuove norme, le sanzioni ai conducenti di monopattini superano di oltre tre volte i livelli del 2024.

■ Sebbene nel 2025 il mercato italiano delle autovetture nuove registri una contrazione del 2,6% rispetto al 2024, un risultato in controtendenza rispetto all'andamento europeo (+2,4%), sulla rete autostradale le percorrenze medie annue dei veicoli sono aumentate dell'1,9% (+1,6% per i veicoli pesanti e +2% per i veicoli leggeri) e le percorrenze totali hanno superato gli 86 miliardi di veicoli per km.

FIGURA 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Anni 2010-2025 e target 2030, valori assoluti



Nel 2025 calano le vittime: per la prima volta dal 2020 il numero scende sotto 3mila

Nel 2025 si sono verificati in Italia 177.207 incidenti stradali con lesioni a persone¹; le vittime sono state 2.868 e i feriti 237.822 (Prospetto 1). 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 2023², - ammonta a poco più di 18 miliardi di euro nel 2025 (quasi l'1% del Pil nazionale³). Se si aggiungono anche i costi legati ai sinistri con soli danni alle cose (circa 4,4 miliardi di euro stimati da ANIA⁴), si arriva a circa 22,6 miliardi di euro.

PROSPETTO 1. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Anni 2001, 2010-2025, valori assoluti, morti per milione di abitanti e variazioni percentuali.

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Tasso di mortalità stradale (a)	Var.% annua dei morti (b)	Var.% dei morti vs 2001 (b)	Var.% dei morti vs 2010 (b)	Var.% dei morti vs 2019 (b)
2001	263.100	7.096	373.286	124,5	-	-	-	-
2010	212.997	4.114	304.720	68,8	-	-42,0	-	-
2011	205.638	3.860	292.019	64,3	-6,2	-45,6	-6,2	-
2012	188.228	3.753	266.864	62,4	-2,8	-47,1	-8,8	-
2013	181.660	3.401	258.093	56,4	-9,4	-52,1	-17,3	-
2014	177.031	3.381	251.147	56,1	-0,6	-52,4	-17,8	-
2015	174.539	3.428	246.920	56,9	+1,4	-51,7	-16,7	-
2016	175.791	3.283	249.175	54,6	-4,2	-53,7	-20,2	-
2017	174.933	3.378	246.750	56,3	+2,9	-52,4	-17,9	-
2018	172.553	3.334	242.919	55,7	-1,3	-53,0	-19,0	-
2019	172.183	3.173	241.384	53,1	-4,8	-55,3	-22,9	-
2020	118.298	2.395	159.249	40,3	-24,5	-66,2	-41,8	-24,5
2021	151.875	2.875	204.728	48,6	+20,0	-59,5	-30,1	-9,4
2022	165.889	3.159	223.475	53,6	+9,9	-55,5	-23,2	-0,4
2023	166.525	3.039	224.634	51,5	-3,8	-57,2	-26,1	-4,2
2024	173.364	3.030	233.853	51,4	-0,3	-57,3	-26,3	-4,5
2025	177.207	2.868	237.822	48,7	-5,3	-59,6	-30,3	-9,6

a) Tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti).

b) Le variazioni percentuali in media annua rispetto all'anno precedente o al 2001, al 2010 o al 2019 sono state calcolate come segue:

$$\left(\frac{M^t}{M^{t-1} \text{ o } 2001 \text{ o } 2010 \text{ o } 2019} - 1 \right) * 100.$$

Mobilità 2025: la domanda è stabile, ma cambia la struttura degli spostamenti rispetto al 2024

Nel 2025 la mobilità prosegue il consolidamento post-pandemico, con segnali contrastanti tra volumi e percorrenze.

I dati dell'Osservatorio Audimob di Isfort⁵, aggiornati al primo semestre del 2025, evidenziano un volume complessivo di spostamenti della popolazione di età compresa tra 14 e 85 anni, nel giorno medio feriale, pari a 102,7 milioni, in aumento del 6,4% rispetto al primo semestre del 2024.

¹ L'incidente stradale viene definito come "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo sulla rete stradale, verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, che comporti lesioni a persone (morti entro 30 giorni e/o feriti)" - (Convenzione di Vienna del 1968, UNECE, ITF International Transport Forum ed Eurostat 2019). Rilevazione basata su Protocollo di intesa e Convenzioni con l'Istat. Nel 2025 hanno aderito la Calabria, l'Emilia-Romagna, il Lazio, la Liguria, la Lombardia, il Piemonte, la Puglia, la Toscana, le Province autonome di Bolzano/Bozen e Trento e le Province di Rovigo, Vicenza e Treviso. La proporzione di incidenti stradali, nel 2025, verbalizzati dalla Polizia Stradale è stata pari all'11,4%, dai Carabinieri al 21,7%, dalla Polizia locale e altri organi al 66,9%. Una quota di incidenti rilevati dalle Polizie Locali (2.441) sono stati ricostruiti sulla base di riepiloghi mensili, per incidenti, morti e feriti disponibili a livello comunale, a seguito del mancato invio a Istat dei dati dettagliati. I dati sono stati raccolti presso gli organi di rilevazione e gli organi intermedi fino al 26/06/2026.

² Riferimento: [Decreto Dirigenziale 37/2023 MIT](#)

³ Stima preliminare del Pil e dell'occupazione territoriale - Anno 2025 (2026) <https://www.istat.it/comunicato-stampa/stima-preliminare-del-pil-e-delloccupazione-territoriale-anno-2025/>

⁴ Fonte: ANIA Associazione Nazionale Imprese Assicuratrici "L'Assicurazione italiana 2025-2026".

⁵ Fonte: Isfort - 22° Rapporto sulla mobilità degli Italiani. Eppur si muove.

Il livello di mobilità precedente alla pandemia risulta quindi pressoché recuperato, considerando che nel 2019 gli spostamenti erano pari a 105,7 milioni. Diversa appare invece la dinamica delle percorrenze, misurate in passeggeri per km nel giorno medio feriale. Nel primo semestre del 2025 il volume si attesta a 944,5 milioni di passeggeri per km, in lieve diminuzione rispetto allo stesso periodo del 2024 (-0,85%) e ancora inferiore del 20% rispetto ai livelli del 2019. Sembra pertanto essersi esaurito l'effetto espansivo dei viaggi di media e lunga distanza, che aveva caratterizzato la ripresa della domanda di mobilità nella fase di progressiva uscita dall'emergenza sanitaria (biennio 2021-2022).

Il tasso di mobilità complessivo della popolazione, ossia la quota di individui che effettua spostamenti nel giorno medio feriale, risulta pari all'80,8%, in crescita rispetto all'80,1% del primo semestre 2024, pur rimanendo inferiore al valore pre pandemico del 2019 (85,3%). Il tasso di mobilità di prossimità, che misura la quota di popolazione che compie esclusivamente spostamenti a piedi di brevissima durata nell'arco della giornata, si mantiene stabile al 6,7%, un valore superiore a quello registrato nel 2019 (6,0%). Aumenta inoltre il numero medio di spostamenti effettuati dalla popolazione mobile, che sale a 2,53 rispetto a 2,41 nel primo semestre 2024, superando lievemente il livello del 2019. Si riduce invece leggermente la distanza media giornaliera pro-capite percorsa dalla popolazione mobile, che si attesta a 23,3 km, rispetto ai 23,8 km rilevati nel primo semestre 2024. Si consolida, inoltre, la dinamica di "accorciamento" delle distanze percorse, che caratterizza la mobilità dei cittadini dalla fase post-Covid, pur con oscillazioni annuali: dalla media di 11,2 km nel 2019 si passa a 9,6 km nel 2024 e a 9,2 km nel primo semestre 2025. Nel dettaglio, la riduzione è particolarmente marcata per la mobilità urbana, la cui lunghezza media delle percorrenze scende a 3,4 km, il valore più basso registrato dal 2019. Al contrario, la componente extraurbana evidenzia un incremento della distanza media dei viaggi, che raggiunge 25,1 km, pur restando inferiore al dato del 2019 (26,8 km). In sintesi, si osserva una tendenza alla contrazione dei tragitti in ambito urbano, a fronte di un lieve allungamento degli spostamenti al di fuori del comune di origine.

La mobilità ciclistica e la micromobilità mostrano nella prima parte del 2025 la crescita più significativa in termini di quota modale, superando per la prima volta la soglia del 5% (5,2%), con un incremento rilevante rispetto al 2019 (3,3%). Anche la quota dei motocicli cresce, attestandosi al 4,5% nel primo semestre 2025, in aumento di un punto percentuale rispetto allo stesso periodo del 2024 e ben al di sopra del valore del 2019 (3,3%).

L'uso dell'automobile continua a rappresentare la modalità prevalente in Italia, in un contesto caratterizzato da un rapporto auto rispetto alla popolazione tra i più elevati in Europa, pari a 709 autovetture ogni 1.000 abitanti. Tuttavia, la quota modale dell'auto mostra una lieve flessione, scendendo al 60,8% nel primo semestre 2025 rispetto al 63,1% dello stesso periodo del 2024; anche il dato annuo 2024 (61,1%) evidenzia una riduzione rispetto al 2023 (-3,5 punti percentuali) e al 2019 (-1,5 punti). Parallelamente, cresce il ricorso all'auto condivisa, che raggiunge il 12,9% nel primo semestre 2025, con un incremento di tre punti percentuali rispetto al 2024.

La mobilità collettiva si attesta all'8,9% nel primo semestre 2025, in aumento rispetto allo stesso periodo del 2024; anche il dato consolidato del 2024 (9,1%) evidenzia un miglioramento rispetto al 2023. Permane tuttavia un divario significativo rispetto al 2019, quando la quota modale raggiungeva il 10,8%.

Secondo i dati dell'Osservatorio sulla *Sharing Mobility*⁶, è scesa l'offerta di veicoli in *sharing*, il loro numero totale in Italia era di circa 96mila nel 2024, in calo del 15% rispetto al 2022. Le previsioni 2025 vedono un totale di oltre 4mila veicoli in meno, dovuto soprattutto alla riduzione di monopattini e automobili, rispettivamente -6% e -17%. Nel 2025 un operatore storico di *carsharing*, *Enjoy*, ha ridotto drasticamente il numero dei veicoli in servizio, così come altri operatori per il noleggio di monopattini.

I servizi di monopattini hanno registrato un calo rilevante: dai 99 attivi nel 2022 si è passati a 68 nel 2024 e a 62 nei primi mesi del 2025. Si tratta di un fenomeno da attribuirsi principalmente a un riposizionamento degli operatori presenti in più città o all'uscita dal mercato italiano di alcuni *player*. Dal 2023 in poi i noleggi si sono stabilizzati appena sotto i 25 milioni, le stime per il 2025, tuttavia, indicano una possibile ripresa (+27%), che porterebbe ad un totale di oltre 31 milioni. Considerato il progressivo ridimensionamento dell'offerta negli ultimi anni, si tratterebbe di un segnale che indica una maggiore intensità di utilizzo dei mezzi ancora disponibili, difatti aumentano le percorrenze: le stime per il 2025 indicano un aumento del 34%, con valori che supererebbero quelli registrati nel 2022.

Le percorrenze sulla rete autostradale⁷ per tutti i veicoli hanno registrato una crescita dell'1,9% nel 2025 rispetto al 2024. Le percorrenze per i veicoli pesanti sono cresciute dell'1,6; le percorrenze per i veicoli leggeri hanno mostrato un aumento del 2%. In termini assoluti, le percorrenze totali nel 2025 hanno superato la quota di 86 miliardi di veicoli-km.

⁶ Fonte: 9° Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility

⁷ Fonte: AISCAT - Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori. N.B. il dato 2025 non tiene conto dei flussi di traffico dell'A3 (Salerno, Pompei, Napoli S.p.A.) e del Consorzio per le Autostrade Siciliane.

Sempre su base annua, l'IMR (indice di mobilità rilevata, calcolato da Anas sulla base del traffico giornaliero medio mensile per classi di veicolo) della rete stradale per tutti i veicoli, ha evidenziato una lieve crescita di 0,1 punti percentuali nel 2025 rispetto al 2024. L'IMR della rete stradale per i veicoli pesanti è aumentato del 2,2%.

Per quanto concerne la vendita di biciclette tradizionali⁸, dopo gli anni di *boom* relativi al periodo della pandemia, sono emersi dei cali nel 2025 a confronto con il 2024 per le bici tradizionali, -3% (1.047.000 pezzi venduti), ancora più elevati per il mercato delle *e-bike*, -7% e 256mila unità (+31,3% sul 2019). Il rapporto tra questi numeri evidenzia che ogni quattro biciclette tradizionali vendute, una è *e-bike*, nel 2019 furono pari all'11% del totale venduto.

Il mercato italiano delle auto nuove di fabbrica⁹, ha chiuso il 2025 riportando una contrazione pari al 2,6% rispetto al 2024. Tale decremento è stato frutto in particolare dei risultati negativi a due cifre archiviati nei mesi di giugno e agosto, rispettivamente -16,9% e -13,5%, a seguire febbraio con un -8,2%. Viceversa, il 2025 è stato un anno di lieve aumento per il mercato dell'auto a livello europeo¹⁰, con complessive 13.271.270 immatricolazioni, in crescita del 2,4% rispetto alle 12.962.714 unità dell'anno precedente, ma ancora al di sotto del 16% rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019. Analizzando i Paesi dei cinque maggiori mercati d'Europa, incluso il Regno Unito, nell'intero anno 2025 sono risultati in crescita Spagna, +12,9%, Regno Unito +3,5% e Germania, +1,4%; risultati negativi per Italia e Francia, -5%. In termini di volumi di auto immatricolate l'Italia si conferma al quarto posto nell'intero anno.

Nel 2025 prosegue, seppur in misura contenuta, la riduzione del numero delle vittime sulle strade dell'Ue27

Sulle strade europee (Ue27), nel 2025 le vittime sono state 19.463, contro 19.945 del 2024, 22.823 del 2019 e circa 30mila nel 2010. La diminuzione nel 2025 è stata abbastanza contenuta e pari a -2,4% sull'anno precedente, mentre si registra un calo del 14,7% rispetto al 2019.

Per soli 14 Paesi della Ue27 è stata registrata una diminuzione del numero delle vittime rispetto all'anno precedente, con variazioni percentuali che variano tra -37,7% a -0,4%; in 13 Paesi, inoltre, la diminuzione è stata più consistente di quella registrata per la media Ue27, inclusa l'Italia. I Paesi con le riduzioni più consistenti sono Estonia (-37,7%), Grecia (-22,1%) e Slovacchia (-13,4%). Al contrario, tra i 13 Paesi che mostrano un aumento, le variazioni sono comprese tra +75% e +1,6% e le più consistenti sono per Malta (+75%), Lussemburgo (+50%) e Slovenia (+35,3%) (Prospetto 2).

Nel 2025 il tasso di mortalità stradale (morti per milione di abitanti) si attesta a 43,4 nella media dell'Ue27, un valore inferiore di 5,3 punti rispetto a quello dell'Italia (48,7). Nonostante la riduzione registrata nel corso dell'anno, l'Italia passa dal diciannovesimo al ventesimo posto nella graduatoria europea, subito prima della Francia (49). (Figura 2).

Gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e feriti gravi entro il 2030 rispetto all'anno di *benchmark* (fissato al 2019) e il monitoraggio di specifici indicatori di prestazione (*Key Performance Indicators*), che ogni Paese, Italia inclusa, deve fornire alla Commissione europea¹¹. Tali indicatori riguardano: velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), consumo di alcol e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida ed efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente. Inoltre, la Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020 auspica una *vision* "zero vittime" per il 2050.

⁸ Fonte ANCM - Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori.

⁹ Fonte ACI - Automobile Club d'Italia.

¹⁰ Fonte UNRAE - Unione Nazionale Rappresentanti Veicoli Esteri

¹¹ La Commissione europea ha il compito di coordinare l'attività dei Paesi della Ue27 per la produzione degli otto indicatori di prestazione sopra citati. Ciascun Paese fornirà da uno a otto valori KPI nazionali, comparabili e con i requisiti metodologici minimi decretati dalla Commissione europea (progetto TRENDLINE). Con riferimento all'obiettivo europeo di dimezzare il numero delle vittime entro il 2030, il numero atteso di vittime nel periodo 2019-2030 è stato stimato ipotizzando una riduzione annua costante del 6,1%. Tale tasso di decremento consente di raggiungere il dimezzamento teorico delle vittime nel 2030, pari a 1.587 decessi.

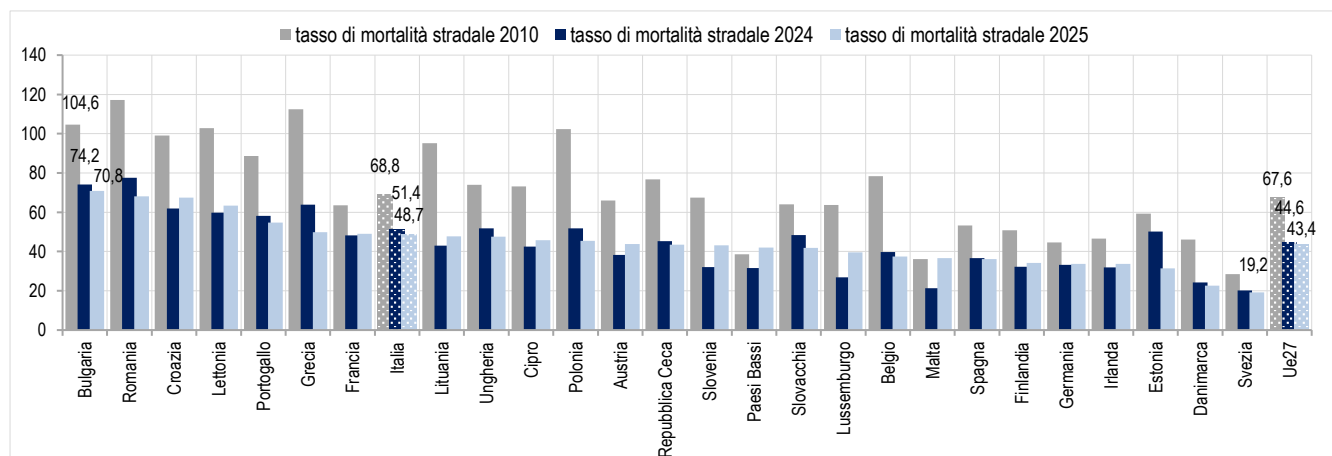
PROSPETTO 2. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA (UE27). Anni 2010, 2019, 2024 e 2025, valori assoluti, variazione percentuale e tasso di mortalità stradale (per milione di abitanti).

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: $((M^{2025} / M^{2024} \text{ o } 2019 \text{ o } 2010) - 1) * 100$

FIGURA 2. TASSO DI MORTALITÀ STRADALE NEI PAESI EUROPEI (UE27) (a). Anni 2010, 2024 e 2025.



a) Morti per milione di abitanti; Fonte: [European Transport Safety Council, Annual PIN report. Year 2026. 20th Annual Road Safety Performance Index \(PIN Report\) - ETSC](#)

Giovani e bambini i più esposti alla mortalità stradale, 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%).

Nel 2025 si registra una diminuzione delle vittime per le classi di età 20-24 (-9,1%) e 25-29 (-19,2%) anni che avevano rilevato, però, mediamente un aumento del +12,1%, nel 2024, rispetto all'anno precedente. Aumenti marcati caratterizzano tuttavia anche le classi di età 55-59 (+7,3%) e 65-69 anni (+4,3%).

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 precedente¹².

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%) (Prospetto 3).

PROSPETTO 3. MORTI E FERITI IN INCIDENTI STRADALI PER SESSO ED ETÀ. Anno 2025, valori assoluti e percentuali (a)

CLASSI DI ETÀ	Morti (entro 30 giorni)			Feriti			Variazioni% 2025/2024		Variazioni% 2025/2019	
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale	Morti	Feriti	Morti	Feriti
0 - 4	3	11	14	1.301	1.000	2.301	+75,0	+5,9	-17,6	-10,2
5 - 9	5	3	8	1.701	1.202	2.903	-20,0	+3,6	+100,0	-15,2
10 -14	7	4	11	3.121	1.916	5.037	0,0	+4,4	-21,4	-1,3
15 -17	61	13	74	8.937	3.151	12.088	-7,5	+6,4	+10,4	+38,8
18-19	75	12	87	8.970	3.388	12.358	+11,5	+6,7	-4,4	+22,7
20 -24	187	42	229	18.423	9.109	27.532	-9,1	+4,9	-7,7	+6,7
25 -29	142	22	164	14.261	7.785	22.046	-19,2	+2,8	-24,8	-4,5
30 - 34	139	23	162	11.717	6.838	18.555	+1,3	-0,8	-4,7	-5,6
35 - 39	116	20	136	10.345	6.146	16.491	-10,5	-0,4	-25,7	-10,0
40 - 44	126	23	149	9.758	6.089	15.847	-16,8	-0,3	-26,6	-18,1
45 - 49	163	34	197	10.113	6.592	16.705	-9,2	-5,7	-16,2	-18,2
50 -54	186	38	224	11.242	7.504	18.746	-0,9	-0,5	-15,8	-4,5
55 -59	203	46	249	10.562	6.976	17.538	+7,3	+0,4	+12,7	+4,9
60 -64	184	45	229	8.853	5.405	14.258	-3,0	+3,7	+18,0	+18,2
65 -69	156	36	192	6.074	3.977	10.051	4,3	+4,2	+6,1	+13,9
70 - 74	114	35	149	4.413	2.998	7.411	-13,4	+0,4	-22,0	-7,0
75 - 79	139	52	191	4.138	2.837	6.975	-4,5	+9,0	-4,5	+9,0
80 - 84	129	46	175	2.727	1.780	4.507	+2,3	+1,6	-17,8	-11,3
85+	143	58	201	2.237	1.252	3.489	-5,2	+7,6	-3,8	+20,0
Non indicata	22	5	27	1.661	1.323	2.984	-42,6	-12,4	-43,8	-43,6
Totale	2.300	568	2.868	150.554	87.268	237.822	-5,3	+1,7	-9,6	-1,5

(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità "non indicata". Sono conteggiati, infatti, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l'esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l'età.

¹² Si precisa che, anche per i bambini, non sono conteggiati morti o feriti per i quali l'età non è indicata o nel caso di incidenti con più veicoli, per gli occupanti oltre il terzo veicolo.

Per contribuire concretamente alla riduzione del numero dei feriti, oltre che delle vittime, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030 prevede interventi finalizzati al miglioramento della progettazione delle infrastrutture stradali e dei veicoli, al rafforzamento della normativa e della sua applicazione, nonché al potenziamento dell'assistenza ai feriti. Tra le azioni previste rientrano l'ottimizzazione delle operazioni di soccorso e la riduzione dei tempi di arrivo dei mezzi di emergenza sul luogo dell'incidente, indicatore incluso tra i *Key Performance Indicators* dell'Unione europea.

Anche per effetto dell'invecchiamento della popolazione, il confronto tra la struttura per età e genere dei deceduti nel 2025 e nel 2010 mostra come la quota delle vittime in età adulta e anziana, rispetto al totale per genere, sia cresciuta nel tempo.

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) (Figure 3 e 4).

FIGURA 3. PIRAMIDE DELLE ETÀ DELLE VITTIME IN INCIDENTE STRADALE. Anni 2010 e 2025, valori percentuali.

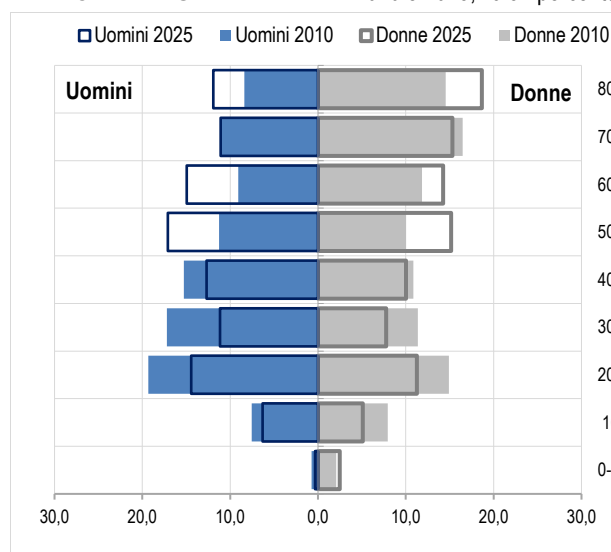
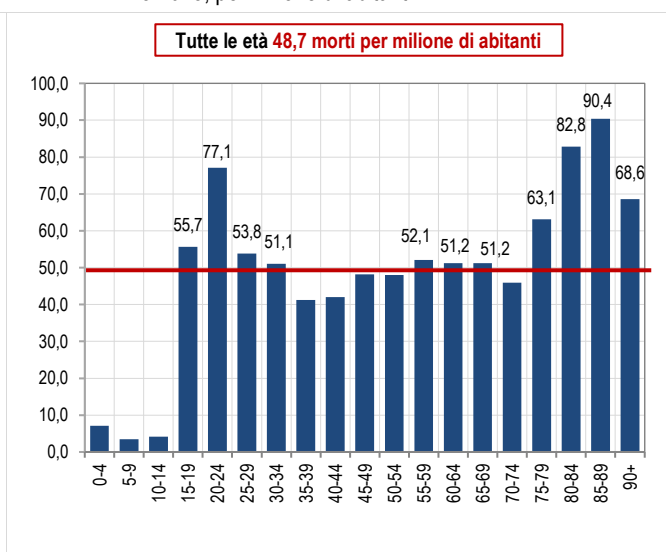


FIGURA 4. TASSO DI MORTALITÀ STRADALE PER CLASSE DI ETÀ. Anno 2025, per milione di abitanti.



Più vittime tra ciclisti, conducenti e passeggeri di monopattini e autocarri

Nel 2025 la diffusione dei mezzi di micromobilità elettrica e delle biciclette si conferma elevata, con un ruolo ormai strutturale nei sistemi di mobilità urbana, a fronte di una crescita della domanda di servizi in *sharing* e di una progressiva stabilizzazione del mercato, in particolare per monopattini elettrici¹³ e biciclette elettriche.

Gli incidenti stradali con lesioni a persone che hanno coinvolto almeno un monopattino elettrico sono stati 4.130 nel 2025 (+6%), un dato in progressivo aumento dai 564 nel 2020 (anno di partenza della rilevazione nel mese di maggio); tra gli utenti le vittime sono state 25, (nel 2024 erano state 23), e i feriti, tra conducenti e passeggeri su monopattino, sono stati 3.997 (3.763 conducenti e 234 passeggeri). I conducenti illesi ammontano a 373, mentre i pedoni feriti sono stati 208 (+16,2%).

Le biciclette elettriche sono state coinvolte in 2.311 sinistri (dato in progressivo aumento dai 240 del 2020), con 30 vittime tra conducenti e passeggeri dei mezzi (20 le vittime nel 2024); i feriti sono stati 2.238, tra conducenti e passeggeri, e 93 tra i pedoni.

Le biciclette tradizionali (non elettriche) sono state coinvolte in 15.504 incidenti (valore superiore ai 15.237 del 2024), con 198 morti e 2 pedoni deceduti (165 vittime nel 2024); sono stati feriti 15.119 conducenti e passeggeri e 392 pedoni.

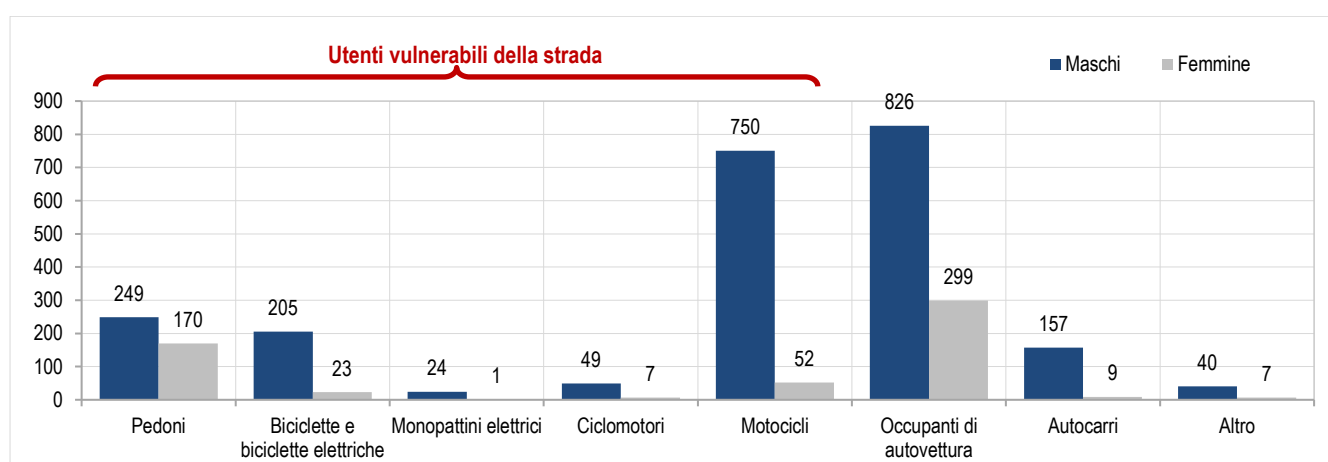
¹³ I monopattini elettrici, in particolare, assumono in via definitiva lo stato di "veicolo" con la Legge di bilancio n.160 del 27 dicembre 2019, che li assimila alle biciclette anche in termini di norme di circolazione. La normativa che disciplina la circolazione dei monopattini elettrici ha subito nel tempo varie modifiche, come ad esempio è avvenuto con Decreto Infrastrutture (D.L. 121/2021) e con la legge 25 novembre 2024, n. 177, che ha riformato il Codice della Strada, introducendo per questi veicoli l'obbligo di un contrassegno identificativo, della assicurazione responsabilità civile verso terzi e per tutti gli utilizzatori l'obbligo di indossare il casco (prima obbligatorio solo per i minorenni).

Nel 2025 il numero delle vittime aumenta tra i conducenti e i passeggeri di biciclette, biciclette elettriche, monopattini elettrici e autocarri, mentre diminuisce per le altre categorie di utenti della strada. In particolare, si contano 253 vittime nel complesso con un aumento del 21,6% rispetto al 2024, tra i conducenti e i passeggeri di biciclette (198; +20%), biciclette elettriche (30; +50%) e monopattini elettrici (25; +8,7%). Gli occupanti di autocarri deceduti sono 166, in aumento nel 2025, per il secondo anno consecutivo, del 13,7%. Diminuiscono invece le vittime tra: gli occupanti di autovetture, 1.125 morti (-10,1% rispetto al 2024), i motociclisti, 802 morti (-3,4%), i ciclomotoristi, 56 vittime (-8,2%), i pedoni, 419 decessi (-10,9%).

La distribuzione per genere delle vittime conferma lo svantaggio nettamente maschile anche nel 2025, in particolare per i conducenti, tra i quali la percentuale di uomini raggiunge l'89,2%; tra i passeggeri la quota si ferma al 51,7% (48,3% femmine). Per i pedoni, infine, le quote sono pari a 59,4% per gli uomini e 40,6% per le donne. Nel complesso, gli utenti più vulnerabili¹⁴ rappresentano il 53,3% dei morti sulle strade (51,8% nel 2024) (Figura 5).

I rischi più elevati di mortalità e lesività si registrano tra gli utenti vulnerabili: l'indice di mortalità per i pedoni¹⁵, 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).

FIGURA 5. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA E GENERE (a). Anno 2025, valori assoluti



(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici. Sono inclusi nella categoria Altri utenti della strada: Autobus o filobus in servizio urbano, Autobus di linea o non di linea in extraurbana, Tram, Macchine agricole, Motocarri e motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli ignoti perché datsi alla fuga, Quadricicli.

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 (Figure 6 e 7).

¹⁴ L'art.3, comma 53 bis del Nuovo Codice della strada (Legge 29 luglio 2010, n. 120 - Disposizioni in materia di sicurezza stradale) definisce utente vulnerabile della strada: pedoni, persone con disabilità, ciclisti, conducenti di ciclomotori e motocicli e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Tra questi si possono ricomprendere anche i bambini.

¹⁵ Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell'incidente per tipologia.

FIGURA 6. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER PRINCIPALI CATEGORIE DI UTENTE DELLA STRADA.

Anni 2001-2025, valori assoluti

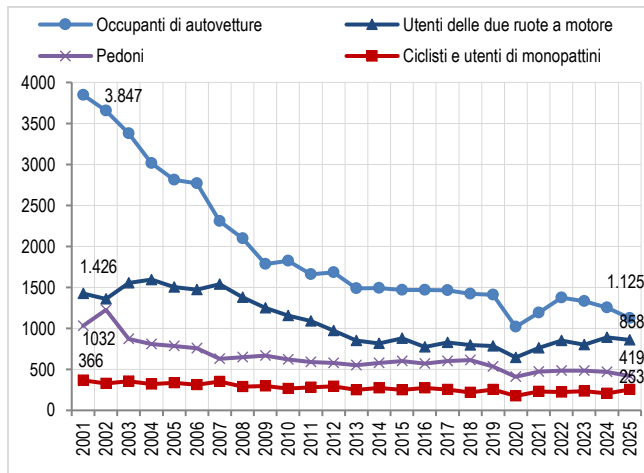
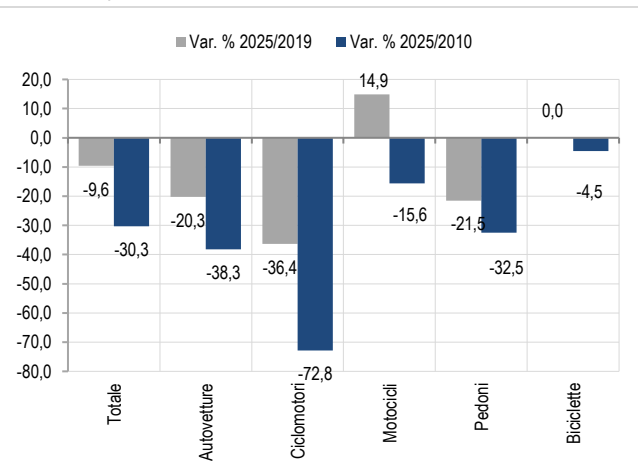


FIGURA 7. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER PRINCIPALI CATEGORIE DI UTENTE DELLA STRADA.

Variazioni percentuali 2025/2019 e 2025/2010



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 (Prospetto 4 e Figura 8).

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.

Nel complesso, la maggior parte degli incidenti stradali avviene tra veicoli in marcia (67,5%). Il 91,4% coinvolge uno o due veicoli, il 6,7% tre veicoli e l'1,9% quattro e più veicoli. Gli incidenti a veicolo isolato, esclusi gli investimenti di pedone, rappresentano il 21,5%. Gli investimenti di pedone sono invece l'11,0% del totale.

Gli incidenti che si verificano lungo un rettilineo avvengono su strade urbane nel 47,4% dei casi e nel 58,0% su strade extraurbane. In ambito urbano gli incidenti che avvengono in corrispondenza degli incroci rappresentano il 38,5% del totale, in curva il 7,3% e nei pressi di una rotatoria il 5,2%. Lungo le strade extraurbane, oltre all'alta percentuale di sinistri su rettilineo (58,0%), il 23,0% degli incidenti si verifica in curva e il 13,5% in corrispondenza di un incrocio.

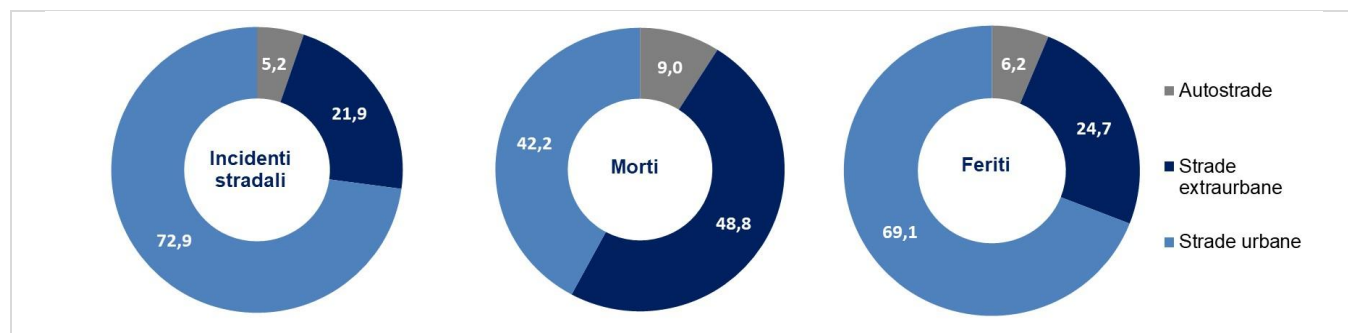
PROSPETTO 4. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI SECONDO LA CATEGORIA DELLA STRADA.

Anni 2025, 2024 e 2019, valori assoluti e variazioni percentuali 2025/2024 e 2025/2019 (a)

CATEGORIA DELLA STRADA	Incidenti 2025	Incidenti 2024	Incidenti 2019	Morti 2025	Morti 2024	Morti 2019	Feriti 2025	Feriti 2024	Feriti 2019	Var.% incidenti 2025/2024	Var.% morti 2025/2024	Var.% incidenti 2025/2019	Var.% morti 2025/2019
Strade urbane	129.146	126.837	127.000	1.209	1.301	1.331	164.253	162.022	168.794	+1,8	-7,1	+1,7	-9,2
Autostrade e raccordi	9.218	9.443	9.076	258	256	310	14.838	15.479	15.009	-2,4	+0,8	+1,6	-16,8
Strade extraurbane	38.843	37.084	36.107	1.401	1.473	1.532	58.731	56.352	57.581	+4,7	-4,9	+7,6	-8,6
Totale	177.207	173.364	172.183	2.868	3.030	3.173	237.822	233.853	241.384	+2,2	-5,3	+2,9	-9,6

(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato. Sono incluse nella categoria "Strade extraurbane", le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane.

FIGURA 8. INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER CATEGORIA DI STRADA (a). Anno 2025, valori percentuali.



(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato. Sono incluse nella categoria "Strade extraurbane", le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane.

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), (Prospetto 5).

PROSPETTO 5. MORTI IN INCIDENTI STRADALI NELLE REGIONI E RIPARTIZIONI ITALIANE. Anni 2019, 2024 e 2025, valori assoluti, percentuali e tassi di mortalità stradale (per 100.000)

REGIONE DI EVENTO	Morti (Valori assoluti)			Var. % 2025/2024 (a)	Var. % 2025/2019 (a)	Tasso mortalità 2025(b)	Tasso mortalità 2024 (b)
	2025	2024	2019				
Piemonte	198	171	232	15,8	-14,7	4,7	4,0
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	9	7	4	28,6	125,0	7,3	5,7
Lombardia	347	383	438	-9,4	-20,8	3,5	3,8
Bolzano/Bozen	32	32	46	0,0	-30,4	5,9	5,9
Trento	21	38	25	-44,7	-16,0	3,8	7,0
Veneto	247	269	336	-8,2	-26,5	5,1	5,5
Friuli-Venezia Giulia	73	73	72	0,0	1,4	6,1	6,1
Liguria	69	62	64	11,3	7,8	4,6	4,1
Emilia-Romagna	266	273	352	-2,6	-24,4	6,0	6,1
Toscana	184	188	209	-2,1	-12,0	5,0	5,1
Umbria	36	62	51	-41,9	-29,4	4,2	7,3
Marche	85	72	99	18,1	-14,1	5,7	4,9
Lazio	316	319	295	-0,9	7,1	5,5	5,6
Abruzzo	76	86	78	-11,6	-2,6	6,0	6,8
Molise	15	12	28	25,0	-46,4	5,2	4,2
Campania	244	261	223	-6,5	9,4	4,4	4,7
Puglia	190	241	207	-21,2	-8,2	4,9	6,2
Basilicata	39	32	29	21,9	34,5	7,4	6,0
Calabria	78	96	104	-18,8	-25,0	4,3	5,2
Sicilia	243	240	210	1,3	15,7	5,1	5,0
Sardegna	100	113	71	-11,5	40,8	6,4	7,2
Italia	2.868	3.030	3.173	-5,3	-9,6	4,9	5,1

a) La variazione percentuale è stata calcolata con la seguente formula: $((M^{2025}/M^{2024 \text{ o } 2019}) - 1) * 100$

b) Tasso per 100mila abitanti.

PROSPETTO 5 (SEGUE). MORTI IN INCIDENTI STRADALI NELLE REGIONI E RIPARTIZIONI ITALIANE. Anni 2019, 2024 e 2025, valori assoluti, percentuali e tassi di mortalità stradale (per 100.000)

RIPARTIZIONE TERRITORIALE DI EVENTO	Morti (Valori assoluti)			Var. % 2025/2024 (a)	Var. % 2025/2019 (a)	Tasso mortalità 2025 (b)	Tasso mortalità 2024 (b)
	2025	2024	2019				
Nord-ovest	623	623	738	0,0	-15,6	3,9	3,9
Nord-est	639	685	831	-6,7	-23,1	5,5	5,9
Centro	621	641	654	-3,1	-5,0	5,3	5,5
Sud	642	728	669	-11,8	-4,0	4,8	5,4
Isole	343	353	281	-2,8	22,1	5,4	5,5
Italia	2.868	3.030	3.173	-5,3	-9,6	4,9	5,1

a) La variazione percentuale è stata calcolata con la seguente formula: $((M^{2025}/M^{2024 \text{ o } 2019}) - 1) * 100$

b) Tasso per 100mila abitanti.

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 100mila 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).

PROSPETTO 6. INCIDENTI STRADALI E MORTI PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI. Anni 2025 e 2024, valori assoluti e tasso di mortalità stradale per 100.000 abitanti

GRANDI COMUNI	Strade urbane				Strade extraurbane (a)				Tasso di mortalità 2025 (b)	Tasso di mortalità 2024 (b)
	Incidenti 2025	Incidenti 2024	Morti 2025	Morti 2024	Incidenti 2025	Incidenti 2024	Morti 2025	Morti 2024		
Torino	3.139	2.931	16	16	57	37	0	0	1,9	1,9
Milano	7.961	7.457	21	35	298	286	2	3	1,7	2,8
Verona	1.124	1.121	4	12	111	109	4	1	3,1	5,1
Venezia	439	498	8	2	173	171	3	3	4,4	2,0
Trieste	763	809	6	8	78	28	3	1	4,5	4,5
Genova	3.381	3.607	20	10	255	265	1	3	3,7	2,3
Bologna	1.849	1.772	11	9	200	174	3	2	3,6	2,8
Firenze	2.264	2.225	9	12	59	66	0	2	2,5	3,9
Roma	12.612	12.266	111	115	1.732	1.658	28	19	5,1	4,9
Napoli	2.455	2.321	20	33	215	223	7	2	3,0	3,8
Bari	1.618	1.557	7	6	260	220	3	6	3,2	3,8
Palermo	1.849	1.947	28	20	58	40	0	2	4,5	3,5
Messina	643	679	10	11	105	89	3	2	6,0	6,0
Catania	1.335	1.363	18	8	88	96	2	2	6,7	3,4
Totale	41.432	40.553	289	297	3.689	3.462	59	48	3,7	3,7

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi.

(b) Tasso per 100mila abitanti.

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) (Prospetto 6).

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.

I profili di mortalità degli utenti della strada: la matrice di collisione

L'incidentalità stradale è un fenomeno molto complesso e per una lettura più esaustiva dei dati è spesso richiesto l'utilizzo di nuovi indicatori e misure innovative rispetto alle analisi tradizionali. Per approfondire gli aspetti che descrivono la diversa composizione degli utenti della strada, le differenze, le peculiarità e le loro interazioni, risulta rilevante mettere in relazione gli elementi di rischio specifici delle connessioni tra utenti e veicoli sulla strada.

A conferma di quanto introdotto già dalle scorse edizioni del rapporto sull'incidentalità stradale, sono state costruite le "matrici di collisione", calcolate anche per ambito stradale, per le vittime e i feriti (Cfr. Tavole di dati allegate al presente rapporto), con valori assoluti e percentuali. Le matrici di collisione sono costruite con una tecnica accurata che considera in fiancata i decessi (entro 30 giorni) in incidente stradale e i feriti per veicolo occupato o pedone e in testata le tipologie di veicolo con il quale si è entrato in collisione. La costruzione delle matrici di collisione¹⁶ si basa sulla realizzazione a livello nazionale di un indicatore prodotto dalla Commissione europea, per la prima volta con dati 2021, e ha incluso anche un affinamento della metodologia europea¹⁷ di calcolo e l'aggiunta di nuove disaggregazioni per i veicoli, in particolare i monopattini elettrici, diventata anche una *best practice* europea.

A partire dai dati relativi al 2025, contenuti nella presente edizione del report, è stato effettuato un controllo approfondito della classificazione dei veicoli mediante l'abbinamento tra le informazioni sui mezzi coinvolti negli incidenti stradali e quelle contenute nel Pubblico Registro Automobilistico (PRA). Tale operazione, già prevista da diversi anni nell'ambito del Programma Statistico Nazionale e di titolarità dell'ACI viene ora effettuata prima della pubblicazione del dato definitivo sugli incidenti stradali. Tale procedura ha consentito di verificare e integrare anche le informazioni relative alla cilindrata, già rilevate al momento dell'incidente e di revisionarle nei casi di errore o mancanza del dato, determinando un miglioramento della qualità delle informazioni disponibili.

Per quanto riguarda i principali risultati, la matrice calcolata per le vittime evidenzia un'elevata esposizione al rischio di mortalità dei conducenti di biciclette e monopattini elettrici coinvolti in incidenti con autovetture o a veicolo isolato. Le due ruote a motore registrano un elevato numero di incidenti in collisione con autovetture, mezzi commerciali leggeri e veicolo isolato. I pedoni presentano un rischio maggiore rispetto agli altri utenti quando entrano in collisione con autovetture e veicoli industriali (Prospetto 7).

PROSPETTO 7. MATRICE DI COLLISIONE PER I MORTI IN INCIDENTI STRADALI PER TIPO DI UTENTE COINVOLTO NELL'INCIDENTE E VEICOLO CON IL QUALE È ENTRATO IN COLLISIONE. Anno 2025, valori assoluti e percentuali (% di riga) (a) (b)

MORTI PER TIPO DI UTENTE	IN COLLISIONE CON												
	Unità di traffico Pedone	Biciclette	Biciclette elettriche	Mono-pattini elettrici	Ciclomotori	Motocicli	Autovetture	Autocarri (< 3,5 t)	Mezzi pesanti (>= 3,5 t)	Autobus o Tram	Altri veicoli	Veicolo isolato	Totale
Pedoni	-	2 (0,5%)	-	-	3 (0,7%)	32 (7,6%)	288 (68,7%)	36 (8,6%)	39 (9,4%)	10 (2,4%)	9 (2,1%)	-	419
Ciclisti	-	4 (2,0%)	1 (0,5%)	-	1 (0,5%)	6 (3,0%)	107 (54,0%)	25 (12,6%)	13 (6,6%)	2 (1,0%)	5 (2,6%)	34 (17,2%)	198
Conducenti di biciclette elettriche	-	-	1 (3,3%)	-	1 (3,3%)	-	21 (70,1%)	1 (3,3%)	-	-	-	6 (20,0%)	30
Conducenti di monopattini elettrici	-	-	-	-	-	-	13 (52,0%)	2 (8,0%)	-	1 (4,0%)	1 (4,0%)	8 (32,0%)	25
Ciclomotoristi	-	-	-	-	3 (5,4%)	-	30 (53,5%)	3 (5,4%)	2 (3,6%)	1 (1,8%)	1 (1,8%)	16 (28,5%)	56
Motociclisti	5 (0,6%)	1 (0,1%)	1 (0,1%)	-	1 (0,1%)	45 (5,6%)	379 (47,3%)	56 (7,0%)	44 (5,5%)	7 (0,9%)	15 (1,9%)	248 (30,9%)	802
Occupanti di autovetture	2 (0,2%)	-	1 (0,1%)	-	-	7 (0,6%)	437 (38,8%)	63 (5,6%)	134 (11,9%)	21 (1,9%)	11 (1,0%)	449 (39,9%)	1.125
Occupanti di autocarri (<3,5 t)	-	-	-	-	-	-	23 (30,3%)	11 (14,5%)	14 (18,4%)	-	-	28 (36,8%)	76
Occupanti di mezzi pesanti (>=3,5 t)	-	-	-	-	-	-	19 (21,2%)	3 (3,3%)	37 (41,1%)	4 (4,4%)	-	27 (30,0%)	90
Occupanti di Autobus o Tram	1 (16,7%)	-	-	-	-	-	-	2 (33,3%)	-	-	-	3 (50,0%)	6
Altri veicoli	-	1 (2,4%)	-	-	-	-	19 (46,3%)	4 (9,8%)	4 (9,8%)	-	1 (2,4%)	12 (29,3%)	41
Totale	8	8	4	0	9	90	1.336	204	289	46	43	831	2.868

(a) Le poste all'interno delle celle della matrice sono calcolate con una partizione dei casi totali, in modo tale che la somma per colonna e per riga produca distribuzioni marginali la cui somma coincide con il numero totale dei casi (morti nel Prospetto 4). Evidenziate in rosso le frequenze più elevate registrate all'incrocio tra le modalità in fiancata e testata della matrice. (b) Sono inclusi tra gli Autocarri (<3,5 t) tutti i mezzi commerciali leggeri di peso inferiore alle 3,5 tonnellate (inclusi i veicoli con peso imprecisato), mentre tra i Mezzi pesanti (>=3,5 t), i veicoli industriali di peso superiore o uguale alle 3,5 tonnellate.

¹⁶ Broccoli M. e Bruzzone S. (2024), "New indicators for road accidents analysis: the "collision matrix" and road users' risk profiles", in RIEDS - Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica, Italian Journal of Economic, Demographic and Statistical Studies, Vol. LXXVIII-3 July-September 2024. <https://www.rieds-journal.org/rieds/article/view/395>

¹⁷ European Commission – ERSO European Road Safety Observatory https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en

Al presente report è allegata un'ampia selezione di matrici di collisione calcolate per vittime e feriti, con distinzione tra ambito urbano ed extraurbano, riferite all'anno 2025. Un confronto con le serie storiche relative ai principali anni di riferimento degli ultimi decenni in materia di sicurezza stradale (2001, 2010, 2019), nonché con i dati del 2022 e 2023, è disponibile negli allegati del rapporto pubblicato nel 2025.

L'analisi delle matrici di collisione consente di effettuare confronti longitudinali delle serie storiche, evidenziando, ad esempio, come fattori quali la distrazione alla guida con uso improprio di dispositivi, in particolare a bordo delle autovetture, la velocità e la qualità delle infrastrutture possano essere associati all'incremento della quota di incidenti a veicolo isolato, caratterizzati da perdita di controllo e sbandamento (dal 39,1% nel 2001 al 39,9% nel 2025).

Auto più sicure, due ruote ancora ad alto rischio per i conducenti coinvolti negli incidenti

Di particolare rilievo per l'analisi delle persone coinvolte in incidente stradale è lo studio dei conducenti, anche nel caso siano risultati incolumi. Nel 2025 si contano 169.782 conducenti infortunati, morti o feriti, e 151.879 incolumi, per un totale di 321.661 conducenti coinvolti in incidenti stradali nel complesso (233.274 uomini, 72,5% e 88.387 donne, 27,5%). I deceduti conducenti sono stati 2.089 (1.865 uomini, 89,3% e 224 donne, 10,7%), i feriti sono stati 167.693 (118.138 uomini, 70,4% e 49.555 donne, 29,6%). Nel complesso, i conducenti feriti sono più numerosi in corrispondenza delle età 20-24 e 25-29 anni (circa il 22% sul totale), mentre le vittime si concentrano nelle classi 50-54, 55-59 e 60-64 anni (circa il 9% per ciascuna classe per un totale di 577 morti). I giovani tra i 20 e 24 anni rappresentano il 7,9% dei conducenti deceduti, proporzione in leggera diminuzione rispetto al 2024 quando era di poco superiore all'8%. Gli incolumi sono prevalentemente 45-59enni (30,2%) (Figura 9).

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.

Quanto alla cittadinanza dei conducenti, nel 13,7% dei casi si tratta di cittadini stranieri (12,1% nel 2024, 13,6 nel 2023, 12,3 nel 2022, 13,0 nel 2021, 10,3 nel 2020 e 8,9 nel 2019), il 78,4% uomini e il 21,6 donne. Le comunità più rappresentate sono quelle di Romania, Albania e Marocco (il 31,1% dei conducenti stranieri coinvolti), dato che trova corrispondenza nelle quote di popolazione straniera residente in Italia. Tra i cittadini degli altri Paesi sono inclusi, dalla quarta alla decima posizione in graduatoria, anche quelli provenienti da Pakistan (4,3%), Germania (4,1%), Egitto (3,8%), Tunisia (3,1%), Bangladesh (3,0%), Moldavia (2,9%), Ucraina (2,8%).

I conducenti stranieri coinvolti in incidenti risultano occupanti di autovetture nel 56,3% dei casi, nel 14,3% alla guida di biciclette o *e-bike* (6,7% nel 2019, 13,5 nel 2020, 12,7 nel 2021, 13,2 nel 2022, 11,3 nel 2023, 14,0% nel 2024), nel 9,6% di motocicli, nel 10,9% di mezzi pesanti. Significative anche le percentuali di conducenti di ciclomotori (2,1%) e monopattini elettrici, in aumento nel 2025, coinvolti in incidenti stradali (5,6%). Per i conducenti stranieri di mezzi pesanti (oltre 4.500, l'11,3% sul totale complessivo), le nazionalità più frequenti sono quelle rumena (17,8%), albanese (14,4%) e marocchina (9,6%).

Per i monopattini elettrici coinvolti in incidenti stradali, su 3.886 conducenti sono 2.264 quelli di nazionalità straniera (58,3% del totale), percentuale in aumento rispetto al 2024 (50,4%), e in graduale aumento nel tempo, era il 34,2% nel 2020 e il 40,9 nel 2021, 50,2 nel 2022 e il 47,5 nel 2023. Elevata anche la quota dei conducenti di biciclette coinvolti in incidenti stradali sul totale, nel 2025 (34,2%), in aumento rispetto al 2024 (30,7%) e 2023 (27,9%). In questo caso i conducenti stranieri provengono in larga parte da Pakistan, Marocco, Bangladesh, Nigeria, Egitto, Albania e Romania. Questi incrementi potrebbero essere associati alla crescente diffusione di forme di mobilità leggera, quali biciclette e monopattini elettrici, utilizzate anche da soggetti che non dispongono di una patente di guida o di un titolo abilitativo riconosciuto in ambito internazionale. Il fenomeno potrebbe riguardare anche i lavoratori impiegati nei servizi di consegna a domicilio tramite piattaforme digitali (*rider*), che svolgono la propria attività prevalentemente in ambito urbano.

Con riferimento alle età dei conducenti, i più coinvolti in incidente sono le donne e gli uomini di 20-24 anni e di 50-54 anni tra quelli di cittadinanza italiana, gli uomini di 25-39 anni e le donne di 35-49 anni tra i cittadini stranieri (Figura 10).

FIGURA 9. CONDUCENTI COINVOLTI IN INCIDENTI PER ESITO. Anno 2025, valori percentuali.

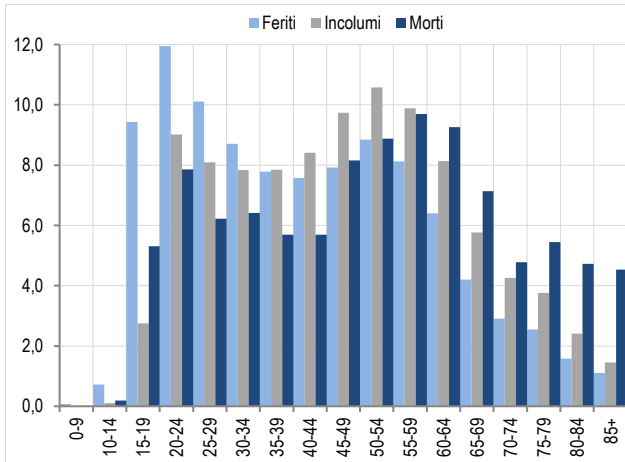
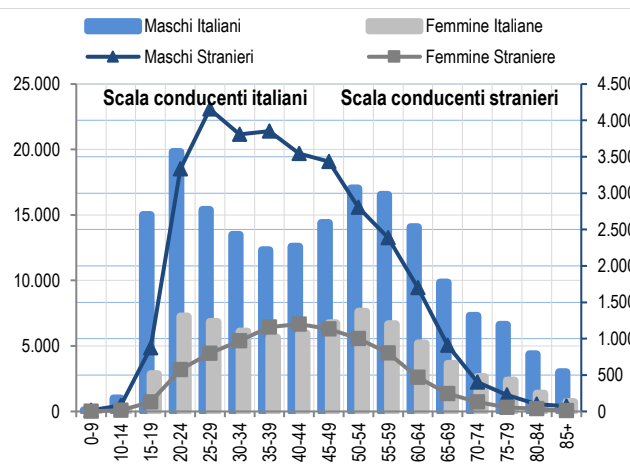


FIGURA 10. CONDUCENTI COINVOLTI IN INCIDENTI PER GENERE E CITTADINANZA. Anno 2025 valori assoluti.



La distribuzione oraria dei sinistri stradali tra pendolarismo e spostamenti per il tempo libero

Nel corso del 2025 si osserva un ritorno alla normalità per quanto riguarda la mobilità e il traffico, che sembrano ormai stabilizzarsi dopo le forti oscillazioni degli anni precedenti. Questo nuovo assetto determina una distribuzione temporale dell'incidentalità stradale che torna a ricalcare i modelli osservati prima della pandemia.

Dall'analisi oraria dei dati sull'incidentalità stradale emerge una netta correlazione tra i volumi di traffico e la distribuzione temporale dei sinistri, differenziata tra giorni lavorativi e festivi. Nei giorni feriali la curva riflette i flussi della mobilità pendolare, registrando una forte concentrazione nelle fasce orarie di punta del mattino (ore 8:00-9:00, con un picco di 10.471 eventi; 6,8% alle ore 9) e, in modo ancora più marcato, nel tardo pomeriggio (ore 17:00-19:00), con il picco assoluto giornaliero registrato alle ore 18:00 (12.691 sinistri, pari all'8,2% del totale feriale), verosimilmente imputabile alla saturazione infrastrutturale e alla stanchezza accumulata a fine giornata. Di contro, nei giorni festivi si osserva una drastica contrazione dell'incidentalità mattutina e uno spostamento dei flussi verso la mobilità del tempo libero: il picco si concentra tra le 17:00 e le 19:00 (7,4% alle ore 18:00), affiancato da una significativa recrudescenza del rischio in quota percentuale nelle prime ore notturne (fascia 1:00-3:00) e tra le 12 e le 13, legata alle dinamiche della mobilità ricreativa e del fine settimana (Figura 11).

Per tenere conto, infine, delle reali condizioni di luce e di buio e del loro legame con gli incidenti stradali, anche quest'anno sono stati considerati gli orari di alba e tramonto nelle province italiane, rilevati con cadenze periodiche di 15 giorni durante l'anno. Il calcolo ha condotto alla definizione del numero di ore di luce e di buio e ha consentito di classificare gli incidenti per questa nuova variabile. Dal confronto tra le distribuzioni degli incidenti stradali per mese, nel periodo di buio compreso tra tramonto e alba, e quello notturno convenzionale tra le 22 e le 6 del mattino, si osservano consistenti differenze nelle percentuali mensili, soprattutto per i mesi invernali e autunnali, quando il sole tramonta già nelle ore del pomeriggio (Figura 12). L'indice di mortalità (morti su 100 incidenti) risulta infatti sempre più elevato nelle ore fra tramonto e alba rispetto al periodo convenzionalmente definito notturno (tra le 22 e le 6), in particolare se si considerano gli incidenti che coinvolgono gli utenti più vulnerabili.

FIGURA 11. INCIDENTI STRADALI PER ORA DEL GIORNO E TIPO GIORNO. Anno 2025 valori percentuali (a)

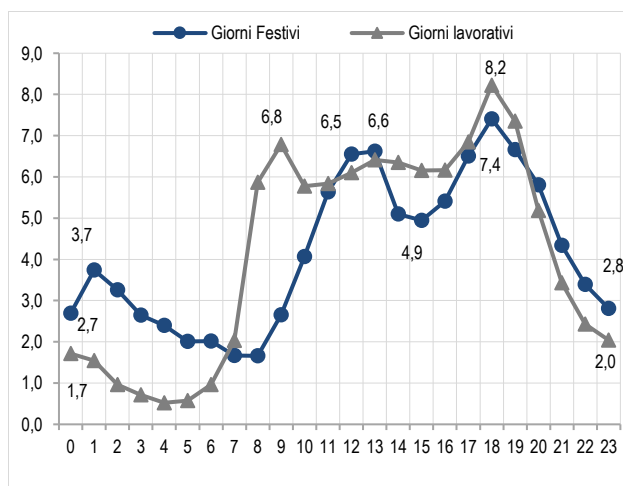
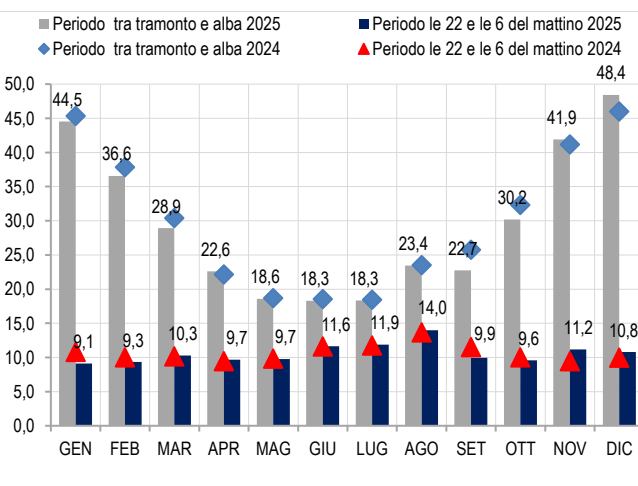


FIGURA 12. INCIDENTI STRADALI PER MESE E PERIODO DEL GIORNO. Anni 2025 e 2024 valori percentuali (b)



(a) Ora arrotondata (cfr. Nota metodologica). (b) Periodo convenzionalmente definito notturno tra le ore 22,01 e le 6,00.

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%) (Prospetto 9).

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%).

PROSPETTO 9. CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE DI INCIDENTE PER I CONDUCENTI COINVOLTI E PER CATEGORIA DELLA STRADA.¹⁸ Anno 2025, valori assoluti (V.A.) e composizione percentuale (a,b)

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	21.722	12,7	13.945	21,3	35.667	15,1
Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo	26.052	15,2	3.730	5,7	29.782	12,6
- procedeva senza rispettare lo stop	9.156	5,4	1.586	2,4	10.742	4,5
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	6.979	4,1	822	1,3	7.801	3,3
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	8.487	5,0	1.210	1,8	9.697	4,1
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	1.430	0,8	112	0,2	1.542	0,7
Procedeva con velocità troppo elevata	11.797	6,9	6.626	10,1	18.423	7,8
- procedeva con eccesso di velocità	11.463	6,7	6.339	9,7	17.802	7,5
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	334	0,2	287	0,4	621	0,3
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	8.301	4,9	6.531	10,0	14.832	6,3
Manovrava irregolarmente	13.358	7,8	4.543	6,9	17.901	7,6
Svoltava irregolarmente	4.041	2,4	529	0,8	4.570	1,9
Procedeva contromano	3.168	1,9	1.937	3,0	5.105	2,2
Sorpassava irregolarmente	3.260	1,9	1.509	2,3	4.769	2,0
Ostacolo accidentale	2.825	1,7	2.542	3,9	5.367	2,3
- Animale domestico o selvatico urtato o evitato	147	0,1	295	0,5	442	0,2
- Ostacolo accidentale evitato	582	0,3	688	1,1	1.270	0,5
Veicolo fermo evitato	561	0,3	705	1,1	1.266	0,5
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	7.590	4,4	232	0,4	7.822	3,3
Buche, ecc. evitato o urtato	519	0,3	591	0,9	1.110	0,5
Circostanza imprecisata (b)	44.053	25,8	12.000	18,3	56.053	23,7
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	2.198	1,3	537	0,8	2.735	1,2
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	6.236	3,6	2.107	3,2	8.343	3,5
Comportamento scorretto del pedone	5.780	3,4	639	1,0	6.419	2,7
Totale comportamento scorretto del conducente e del pedone	161.461	94,5	58.703	89,6	220.164	93,1
Altre cause	9.417	5,5	6.819	10,4	16.236	6,9
Totale	170.878	100,0	65.522	100,0	236.400	100,0

(a) Il totale delle circostanze è riferito al numero complessivo delle cause accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente, comunicate dalle Forze dell'ordine al momento del rilievo. Il dettaglio delle singole voci in tabella è riferito alle sole circostanze legate ad inconvenienti di circolazione (gli incidenti con tre o più veicoli rappresentano l'8,6% del totale).

(b) La voce "circostanza imprecisata" comprende gli incidenti per i quali, sulla base delle informazioni rilevate dagli organi di rilevazione, non è stato possibile attribuire una specifica causa riconducibile al comportamento errato del conducente, del pedone o ad altre circostanze della circolazione.

¹⁸ Non sono inclusi nel Prospetto 9 i dati sugli incidenti stradali dettagliati per le circostanze legate allo stato psicofisico. Ad oggi, la fornitura all'Istat di tale informazione da parte degli organi di rilevazione risulta migliorata, ma ancora non completamente esaustiva, a seguito della possibilità di rifiuto, da parte dei conducenti coinvolti, di sottoporsi agli accertamenti sullo stato psico-fisico (stato di ebbrezza o uso di stupefacenti), in questo caso, salvo che il fatto costituisca più grave reato, vengono applicate le sanzioni di cui al comma 2 dell'art.186 del Codice della strada, ma non è inviata l'informazione all'Istat. Per arricchire il set di dati sulle cause di incidente, sono rese disponibili le violazioni del Codice della strada, contestate da Polizia stradale, Arma dei Carabinieri e Polizie locali e avviata una sperimentazione su dati riferiti alle violazioni degli art. 186 e bis e 187 in occasione di incidente stradale, per la quale i risultati sono forniti nel presente report. Approfondimenti sono diffusi anche con la Relazione del Ministro della salute al Parlamento sugli interventi realizzati ai sensi della Legge 30.3.2001 n.125 in materia di alcol e problemi alcol correlati e la Relazione annuale al Parlamento sul fenomeno delle tossicodipendenze.

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

Al fine di monitorare i comportamenti degli utenti della strada, anche indipendentemente dal verificarsi di incidenti stradali, risulta utile analizzare i dati relativi alle sanzioni elevate dagli organi di Polizia per violazione dei principali articoli del Codice della Strada, indicatori del grado di rispetto delle norme di circolazione.

PROSPETTO 10. CONTRAVVENZIONI ELEVATE DA POLIZIA STRADALE, CARABINIERI E POLIZIE LOCALI DEI COMUNI CAPOLUOGO PER VIOLAZIONI SULLE NORME DI COMPORTAMENTO. Anno 2025, valori assoluti

CODICE DELLA STRADA ¹⁹	Descrizione della violazione TITOLO V – Norme di comportamento (Art.141-193)	Infrazioni rilevate (Valori assoluti)		
		Polizia stradale (a)	Carabinieri (b)	Polizia locale (c)
Art.141	Velocità non moderata (caratteristiche strada, meteorologiche e del traffico)	41.266	25.958	39.247
Art.142	Superamento dei limiti di velocità	557.882	268	2.198.584
Art.143-144	Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia in file parallele	11.034	11.018	11.579
Art.145	Obblighi di precedenza	4.316	9.788	21.847
Art.146	Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica	25.255	4.719	495.225
Art.148	Disciplina del sorpasso dei veicoli	12.351	18.545	5.467
Art.149	Rispetto della distanza di sicurezza	5.944	3.254	3.960
Art.152-153	Uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione	7.231	1.267	1.596
Art.154	Disciplina del cambio di direzione e di corsia	6.436	2.911	22.125
Art.155	Limitazione dei rumori de silenziatori e degli apparati radio	396	1.072	568
Art.157-158	Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri abitati	13.648	24.326	2.861.909
Art.161-162-165	Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria	2.854	489	892
Art.164	Norme sulla sistemazione del carico sui veicoli	6.549	662	948
Art.167	Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo	34.751	64	1.234
Art.168	Norme sul trasporto di merci pericolose	4.600	33	219
Art.169	Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore	8.911	2.092	2.876
Art.170	Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote	505	1.488	793
Art.171	Uso del casco	3.705	8.546	18.848
Art.172	Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini	72.475	44.614	35.427
Art.173	Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie	31.853	13.245	23.097
Art.174-178	Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti	52.382	59	2.585
Art.175-176	Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane princ.	175.892	231	87
Art.179	Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo	10.197	64	1.165
Art.180-181	Possesso dei documenti della circolazione	78.040	45.115	85.356
Art.182	Norme di comportamento dei ciclisti	140	298	3.535
Art.186	Guida in stato di ebbrezza alcolica	12.032	14.480	6.691
Art.187	Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti	2.036	3.390	1.117
Art.189	Comportamento dei conducenti in caso di incidente	2.044	3.067	7.549
Art.190	Comportamento dei pedoni	158	226	2.349
Art.191	Comportamento dei conducenti verso i pedoni	634	1.258	7.484
Art.193	Obbligo di assicurazione	39.154	48.570	65.910
Totale	Violazioni al Codice della strada: Titolo V - Norme di comportamento	1.224.671	291.117	5.930.269

(a) Fonte: Ministero dell'Interno - Servizio di Polizia Stradale; (b) Fonte: Comando generale Arma dei Carabinieri - Statistiche operative – Registro cronologico violazioni contestate; (c) Fonte: Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia locale dei Comuni capoluogo di provincia (Capoluoghi censiti al 1/1/2025).

¹⁹ Codice della strada - Decreto Legislativo n. 285 del 30/04/1992 e Legge 29 luglio 2010, n. 120 Disposizioni in materia di sicurezza stradale. Legge 25 novembre 2024, n. 177, recante: "Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada, di cui al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285" (Gazzetta Ufficiale n. 280 del 29/11/2024, in vigore dal 14/12/2024).

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%) (Prospetto 10).

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%.

Quanto alle sanzioni legate ai monopattini elettrici (inclusi tra i veicoli in circolazione dalla legge di conversione del Decreto legge 121 del 2021, con le aggiunte del nuovo codice della strada entrate in vigore il 14 dicembre 2024), sono state 4.664 quelle elevate dal corpo di Polizia Municipale del Comune di Milano, 3.540 a Torino, 1.806 a Roma, 1.608 a Palermo, 1.538 a Verona e 1.020 a Pescara, a seguire infrazioni inferiori alle 1.000 unità. 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 (Cfr tavola 5.11, allegata al presente report).

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, rispetto al 2024 sono risultate in crescita le sanzioni per mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti, +38%, a fronte di un incremento più lieve di quelle per alterazione o manomissione del cronotachigrafo, +17,5%.

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 capoluogo²⁰.

²⁰ Rilevazione ACI presso i Comandi di Polizia locale dei Comuni capoluogo di provincia.

Feriti gravi in diminuzione nel 2024, ma ancora lontano l'obiettivo Ue 2030

Il calcolo dei feriti gravi in Italia viene effettuato, seguendo le Linee guida europee, sulla base delle Schede di dimissione ospedaliera (SDO) di titolarità del Ministero della Salute, mediante l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi AIS (*Abbreviated Injury Scale*), in particolare della sua variante MAIS (*Maximum Abbreviated Injury Scale*)²¹. 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.

Per implementare le metodologie proposte e monitorare i *target* recentemente introdotti per la sicurezza stradale, sono stati aggiunti nel tempo anche nuovi livelli di dettaglio dei dati. Il tasso di lesività grave, calcolato accanto al rapporto di gravità (feriti gravi/morti), ad esempio, riveste una particolare importanza nel monitoraggio della sicurezza stradale.

L'analisi dei dati presentata nel Prospetto 11 riguarda il periodo 2018-2024 (ultimo dato disponibile). Nel 2024 si registrano 16.740²² 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 100mila 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) (Prospetto 11).

PROSPETTO 11. NUMERO DI FERITI GRAVI IN INCIDENTE STRADALE E TASSO DI LESIVITÀ GRAVE PER ETÀ (a).
Anni 2018-2024, valori assoluti e tassi per 100.000 abitanti

	Anno 2018		Anno 2019		Anno 2020		Anno 2021		Anno 2022		Anno 2023		Anno 2024	
ETÀ	Feriti gravi	Tasso di lesività grave*	Feriti gravi	Tasso di lesività grave*	Feriti gravi	Tasso di lesività grave*	Feriti gravi	Tasso di lesività grave*	Feriti gravi	Tasso di lesività grave*	Feriti gravi	Tasso di lesività grave*	Feriti gravi	Tasso di lesività grave*
0-19	1.739	16,1	1.734	16,2	1.351	12,8	1.788	17,2	1.730	17,0	1.757	17,5	1.805	18,0
20-29	1.997	32,4	1.798	29,4	1.401	23,2	1.760	29,5	1.919	32,2	1.669	27,7	1.738	28,9
30-39	1.614	22,9	1.463	21,2	1.193	17,6	1.394	20,9	1.482	22,6	1.456	22,2	1.394	21,2
40-49	2.367	25,6	2.181	24,1	1.807	20,5	2.001	23,3	2.107	25,8	1.944	24,5	1.895	23,9
50-59	2.900	31,5	2.893	30,9	2.397	25,4	2.735	28,8	2.966	30,9	3.042	31,7	2.915	30,4
60-69	2.493	34,2	2.436	33,3	2.012	27,2	2.227	29,7	2.443	31,1	2.619	32,5	2.636	32,7
70-79	2.834	48,1	2.630	44,2	2.087	34,9	2.067	34,4	2.253	36,9	2.312	37,4	2.392	38,7
80+	2.670	63,0	2.465	56,6	1.854	41,7	2.018	44,9	1.975	43,5	2.190	47,9	1.965	43,0
Totale	18.614	31,1	17.600	29,5	14.102	23,7	15.990	27,0	16.875	28,6	16.989	28,8	16.740	28,4

* Fonte: Ministero della Salute, Direzione Generale della Programmazione Sanitaria-Ufficio 6 - Istat – Popolazione media italiana residente 2018-2024. Tassi per 100mila abitanti.

(a) I casi riconducibili a lesioni in incidente stradale sono stati isolati utilizzando le informazioni congiunte tra il codice ICD-9-CM riferito alle lesioni, assegnato per le diagnosi principali e/o secondarie, l'informazione sulla modalità della causa accidentale e il codice della causa esterna (ICD-9-CM E), attribuito solo nel caso di ammissione ospedaliera a seguito di traumatismo o avvelenamento. È stato considerato solo il primo ricovero di ciascun soggetto. Sono esclusi i deceduti entro 30 giorni dal ricovero.

²¹ L'AIS è una scala di misurazione basata su un sistema di punteggio da attribuire alla gravità globale della lesione. Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 punti (1=minimo; 6=massimo). La classificazione dei feriti gravi viene effettuata tramite l'utilizzo delle regole di riclassificazione dei codici ICD-9-CM in codici AIS. Le lesioni gravi sono individuate con il punteggio MAIS 3+, ossia, il massimo valore AIS >= 3. Copyright Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM) e Commissione europea.

²² Si segnala che l'individuazione dei feriti gravi in incidenti stradali è basata sulla qualità delle informazioni registrate sulle SDO. La variabile "causa esterna" consente di individuare i casi di ricoveri a seguito di incidente stradale. La mancata compilazione della variabile, se associata anche all'omissione di informazione sulla modalità dell'incidente, conduce all'eventuale esclusione del soggetto infortunato dall'osservazione.

Glossario

Autoarticolato: il complesso di veicoli formato da un trattore e da un semirimorchio.

Autobus: veicolo destinato al trasporto di persone equipaggiato con più di nove posti compreso il conducente.

Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine.

CARE database, Community Road Accidents Database: banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali con lesioni a persone (Direttiva 93/704/CE)

Bicicletta (o velocipede): veicolo con due o più ruote funzionante a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionato dalle persone che si trovano sul veicolo.

Monopattino elettrico: equiparato a velocipede, veicolo con potenza massima 500 W e con limiti di velocità 6 km/h o 30 km/h al variare delle aree dove circolano (comma 75 della Legge di bilancio 2020 DL 160/2019).

Ciclomotore: veicolo a motore a due o tre ruote, di cilindrata inferiore o uguale a 50 cc, se termico, e con capacità di sviluppare su strada orizzontale una velocità fino a 45 km/h.

Feriti: individui coinvolti in incidenti stradali che hanno subito lesioni.

Feriti gravi: il ferito grave si identifica con un livello MAIS3+ (Scala dei traumi "Maximum Abbreviated Injury Scale" MAIS). Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 livelli. Le lesioni gravi sono individuate con il punteggio uguale o superiore a 3.

Incidente stradale: definito dalla Convenzione di Vienna del 1968 come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli fermi o in movimento e dal quale siano derivate lesioni a persone.

Matrice di collisione: La matrice di collisione è stata presentata dall'Istat per la prima volta con riferimento ai dati per gli incidenti stradali 2023, nel 2024. L'Istat ha seguito per l'Italia una *best practice* europea e ha calcolato la "collision matrix" pubblicata nel 2022 dalla Commissione europea (Fonte: *EU CARE database on road crashes*). Per quanto concerne la versione italiana della matrice di collisione, i valori all'interno delle celle della matrice rappresentano una partizione dei casi totali (decessi o feriti), definita mediante un algoritmo che combina e permuta tutti i veicoli coinvolti negli incidenti e i morti e feriti e tutte le interazioni di collisione tra veicoli, pedoni o altri utenti. Una personalizzazione introdotta per la prima volta dai ricercatori italiani nella prima versione della matrice, nel 2024, è stata l'inclusione di due nuove tipologie di veicoli: biciclette elettriche (*e-bike*) e monopattini elettrici (*e-scooters*); implementazione replicata successivamente anche dalla Commissione europea nell'edizione 2025. A partire dall'edizione riferita ai dati 2024 della matrice di collisione è stata inserita anche la colonna del "pedone", definito come "unità di traffico" che può essere coinvolta in incidenti stradali nei quali si sia verificato il decesso o il ferimento degli occupanti degli altri veicoli implicati.

Nello specifico, l'algoritmo utilizzato dall'Istat per costruire la matrice di collisione include l'implementazione di un processo iterativo che considera in sequenza i seguenti passaggi e insiemi di dati:

- incidenti stradali che coinvolgono un solo veicolo (veicolo singolo e tutti i pedoni), considerando anche il pedone come "unità di traffico" e coinvolto in incidenti stradali che hanno causato vittime su altri veicoli;
- incidenti stradali che coinvolgono almeno due veicoli (veicolo A e B), effettuando confronti tra i primi due veicoli A vs B e B vs A;
- incidenti stradali che coinvolgono almeno tre veicoli (veicoli A, B e C), effettuando confronti tra veicoli B vs C e C vs B, considerando che i confronti rispetto al veicolo A sono già stati effettuati.

I passaggi successivi seguono, in modalità iterativa, lo stesso processo.

Anche la matrice di collisione elaborata dalla Commissione europea comprende i dati relativi ai decessi in incidenti stradali che coinvolgono un solo veicolo (veicolo isolato) oppure più unità di traffico. Nel caso di incidenti che coinvolgono più veicoli, però, viene adottato il criterio secondo cui il "veicolo principale" è quello con la massa maggiore, basandosi sull'ipotesi che i veicoli più pesanti tendano a causare le conseguenze più gravi, riproporzionamento non utilizzato nella personalizzazione italiana.

Morti: definiti come il numero di persone decedute sul colpo o entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente. Tale definizione è stata adottata a decorrere dal 1° gennaio 1999 mentre nel passato (fino al 31 dicembre 1998) erano considerati solo i decessi avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale.

Motociclo: veicolo a motore a due ruote di cilindrata superiore a 50 cc, destinato al trasporto di persone, in numero non superiore a due compreso il conducente.

Rapporto tra feriti gravi e morti in incidente stradale: indicatore utilizzato per misurare il numero di feriti gravi per ogni decesso avvenuto per incidente stradale.

Rete stradale: l'insieme di tronchi e nodi di vie di comunicazione essenzialmente destinate alla circolazione delle persone, degli animali e dei veicoli terrestri a guida libera.

Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore.

Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, e una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate.

Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

Tasso di mortalità stradale: morti per incidente stradale rapportati alla popolazione media residente (per 1.000.000 o 100mila).

Veicolo: la macchina di qualsiasi specie, circolante per strada, guidata dall'uomo o trainata da altri mezzi. Non rientrano nella definizione di veicolo quelle per uso di bambini o di invalidi.

Variazione percentuale: tra due dati X_t e X_{t-k} , misurati rispettivamente al tempo t e $t-k$, si calcola come $(X_t/X_{t-k} - 1) \cdot 100$.

Nota metodologica

Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone

Introduzione

L'informazione statistica sull'incidentalità stradale è prodotta dall'Istat sulla base di una rilevazione di tutti gli incidenti stradali verificatisi sul territorio nazionale che hanno causato lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno oppure feriti). Enti partecipanti all'indagine sono l'ACI (Automobile Club d'Italia), alcune Regioni e le Province Autonome, secondo le modalità previste da Protocolli di Intesa e Convenzioni. I Protocolli di intesa con ACI e le Regioni, Province, ANCI, UPI, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Forze dell'ordine, sono stati rinnovati nel corso del 2026 e 2025.

La raccolta delle informazioni prevede la collaborazione di Organi pubblici a competenza locale (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia locale o municipale, Polizia provinciale e altri organismi), in relazione ai compiti assolti nei riguardi della disciplina del traffico e della circolazione.

Grazie ad una stretta collaborazione tra esperti dell'Istat, del Ministero della Salute e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, viene rilasciato, a partire dal 2015, il dato sul numero dei feriti gravi in incidente stradale. Seguendo le raccomandazioni della Commissione europea, l'Italia effettua il calcolo del numero dei feriti gravi a partire dalle informazioni presenti sulle Schede di Dimissione Ospedaliera (fonte Ministero della Salute).

Sono incluse, inoltre, a corredo dei tradizionali indicatori sugli incidenti stradali, anche le informazioni sulle violazioni agli articoli del Codice della Strada, contestate dai singoli Organi di rilevazione. Le informazioni si basano sui dati forniti dalla Polizia stradale e dai Carabinieri e sui dati sulle contravvenzioni elevate dalle Polizie locali, raccolti grazie alla nuova rilevazione condotta dall'ACI, presso i Comandi dei Comuni Capoluogo di Provincia.

Principali novità riguardanti le tecniche di raccolta dati e la metodologia adottata

In linea con il percorso intrapreso da Eurostat e da altri istituti di statistica, nel 2017 l'Istat ha iniziato a utilizzare metodi innovativi per la produzione dei dati. Le statistiche prodotte sono definite sperimentali in quanto non ancora annoverate tra le fonti della statistica ufficiale e in fase di consolidamento. Tali dati hanno un potenziale informativo elevato, poiché spesso colmano lacune conoscitive e creano le condizioni per nuove analisi a sostegno delle policy.

Nel 2025 è stato decretato il passaggio da statistiche sperimentali a produzione statistica ufficiale per il prodotto basato sull'**utilizzo di Open Street Map per il calcolo di indicatori per l'incidentalità stradale sulla rete viaria italiana**. Il lavoro è stato inserito, infatti, nel Programma Statistico Nazionale 2026-2028, nella cornice del quale è stata prevista la diffusione di un prodotto della collana "Statistiche Focus" dell'Istat, in corso di pubblicazione, con riferimento a dati 2024. Dal sistema informativo geografico OSM (*Open Street Map*) sono tratti i dati *open source* sulle estese chilometriche delle strade, base per i nuovi indicatori statistici proposti, costruiti con l'ausilio delle fonti istituzionali territoriali per località e provincia. La sperimentazione di OSM come fonte di dati sull'incidentalità stradale consente di andare oltre l'attuale indisponibilità di un catasto strade nazionale, armonizzato e sistematico. Inoltre, la lunghezza in metri di carreggiata per senso di marcia di arco stradale (da *Open Street Map*) fornisce sicuramente un denominatore più adeguato per la costruzione di indicatori sull'incidentalità stradale, rispetto alle misure più tradizionali come popolazione residente o parco veicolare. Ultima diffusione: <https://www.istat.it/statistica-sperimentale/utilizzo-di-open-street-map-per-il-calcolo-di-indicatori-per-lincidentalita-stradale-sulla-rete-viaria-italiana-anno-2023/>

Un miglioramento della rilevazione degli incidenti stradali è stato apportato anche grazie all'introduzione del **modello online** per la registrazione delle informazioni sugli incidenti stradali. A partire dal 2019, infatti, l'Istat ha messo a disposizione delle Polizie locali un nuovo sistema di acquisizione dati. Il nuovo questionario *web*, basato su un *software open source* e sviluppato dall'Istat, è annoverato tra le indagini disponibili sul portale Gino Istat (Gestione Indagini Online) ed è disponibile all'indirizzo <https://gino.istat.it/incidenti>.

L'introduzione del nuovo questionario on line si incardina nel rispetto della norma del Codice dell'amministrazione digitale (art. 47 del D.lgs. n. 82 del 2005), in conformità a quanto disposto dal quale i dati devono essere inviati all'Istat in modalità informatizzata. La nuova modalità di registrazione rappresenta un'opportunità per poter ottimizzare le attività di compilazione, archiviazione e consultazione dei dati.

A partire dal 2020 sono anche state previste alcune nuove modalità per la tipologia di veicolo e per la circostanza di incidente. In particolare sono state incluse le tipologie di veicolo, **monopattino elettrico e bicicletta elettrica** e le circostanze di incidente del gruppo **"Incidente a veicolo che urta veicolo in fermata, arresto o altro ostacolo"**: Animale domestico o d'affezione, da reddito, da lavoro, Animale selvatico, Buca.

Quadro normativo

La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone è inclusa nel Programma Statistico Nazionale (IST-00142) ed è stata istituita con un Atto programmatico dell'Istat per far fronte alle esigenze informative degli organi decisionali nazionali e delle amministrazioni locali, impegnati nella predisposizione di piani di prevenzione e di sicurezza stradale e per fornire una solida base informativa a ricercatori e utenti dei dati.

Il riferimento nazionale per le norme di circolazione e comportamento è il Codice della Strada (in vigore dal 1° gennaio 1993), approvato con Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, composto da 245 articoli e accompagnato da un Regolamento di attuazione. Entrato in vigore il 14 dicembre 2024 anche il nuovo Codice della Strada, che ha introdotto, tra le più importanti norme, una stretta per l'uso improprio dello *smartphone* alla guida o guida sotto l'effetto di alcol e droga. Nuove regole anche per i monopattini elettrici.

Le informazioni sugli incidenti stradali sono fornite annualmente alla Commissione europea e all'Eurostat, in virtù della Decisione del Consiglio n. 704 del 30 novembre 1993 relativa alla creazione di una banca di dati comunitaria sugli incidenti stradali.

Nel contesto internazionale, inoltre, per poter proseguire l'azione di miglioramento e sensibilizzazione promossa per il decennio 2001-2010 dall'Unione europea con la predisposizione del Libro Bianco del 2001, l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite e la Commissione europea hanno proclamato, nel 2010, un secondo decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2010-2020 e di recente la nuova Agenda 2030. L'obiettivo 2020 fissato riguardava il dimezzamento delle vittime e la riduzione del numero dei feriti gravi, anche i nuovi obiettivi rinnovano le raccomandazioni per una ulteriore riduzione del 50% di morti e feriti gravi. Si è reso necessario stabilire, quindi, nuovi standard per una definizione univoca di lesione grave internazionalmente riconosciuta. La Commissione europea ha emanato alcune Linee guida per classificare la gravità delle lesioni da incidente stradale; è stato proposto, infatti, l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi AIS (*Abbreviated Injury Scale*) e in particolare della sua variante MAIS (*Maximum Abbreviated Injury Scale*)²³.

²³ L'AIS è una scala di misurazione basata su un punteggio attribuito alla gravità generale della lesione, secondo l'importanza dei traumi per

Campo di osservazione, unità di rilevazione e principali definizioni

Il campo di osservazione della rilevazione è costituito dall'insieme degli incidenti stradali verbalizzati da un'autorità di polizia, verificatisi sul territorio nazionale nell'arco di un anno solare, che hanno causato lesioni alle persone (morti entro i 30 giorni o feriti).

Le norme internazionali (Commissione europea, Eurostat, OCSE, ECE, ecc.), recepite dal nostro Paese, definiscono l'incidente stradale come "quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti danni alle persone" (Conferenza di Vienna, 1968). Rientrano pertanto nel campo di osservazione tutti gli incidenti stradali verificatisi nelle vie o piazze aperte alla pubblica circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a persone. Sono esclusi dalla rilevazione i sinistri da cui non sono derivate lesioni alle persone, quelli che non si sono verificati nelle aree aperte alla pubblica circolazione, e i sinistri in cui non risultano coinvolti veicoli.

L'unità di rilevazione è il singolo incidente stradale con lesioni a persone. La rilevazione è riferita al momento in cui l'incidente si è verificato.

I risultati dell'indagine sono pubblicati regolarmente dal 1952. L'indagine è stata più volte ristrutturata. In particolare, nel 1991 l'Istituto ha provveduto ad uniformare il concetto di incidente stradale alle definizioni internazionali: viene interrotta la registrazione degli incidenti stradali che non comportano danni alle persone e considerati solo gli incidenti con lesioni a persone. Inoltre, a decorrere dal 1° gennaio 1999, è stata adeguata la definizione di "morto in incidente stradale", includendo tutte le persone decedute sul colpo o entro il trentesimo giorno a partire da quello in cui si è verificato l'incidente. Fino al 31 dicembre 1998 la contabilizzazione dei decessi considerava invece solo quelli avvenuti entro sette giorni dal momento del sinistro stradale.

Le principali caratteristiche rilevate sono:

- Data, ora²⁴ e località dell'incidente
- Organo di rilevazione
- Localizzazione dell'incidente
- Tipo di strada,
- Pavimentazione
- Fondo stradale
- Segnaletica
- Condizioni meteorologiche
- Natura dell'incidente (scontro, fuoriuscita, investimento, ecc.)
- Tipo di veicoli coinvolti
- Conseguenze dell'incidente alle persone
- Nominativi dei morti, dei feriti e Istituto di ricovero
- Dati anagrafici di conducenti, trasportati e pedoni
- Circostanze dell'incidente

regione del corpo colpita. Il livello di gravità viene misurato mediante una scala ordinale a 6 livelli, le lesioni gravi sono individuate con il punteggio MAIS 3+, ossia, il massimo valore AIS uguale o superiore a 3. Per effettuare un raccordo tra i codici AIS e la Classificazione Internazionale delle Malattie ICD9-CM o ICD10, è stata predisposta una tabella di "bridge coding" Copyright Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).

²⁴ A partire dai dati riferiti all'anno 2011 è stata rilevata l'informazione completa sull'ora e i minuti di accadimento dell'incidente. Il criterio di arrotondamento, a partire dall'informazione su ora e minuti, sotto indicato è il seguente: dalle ore 00.01 alle ore 01.00 = 1^a ora, dalle ore 01.01 alle ore 02.00 = 2^a ora,....., dalle ore 23.01 alle ore 23.59, oppure, 00,00 = 24^a ora, ora imprecisata = 25^a ora.

Raccolta dei dati

La rilevazione, analogamente a quanto accade negli altri Paesi europei, è eseguita con la collaborazione di Organi pubblici a competenza locale (Polizia Stradale, Carabinieri, Polizia locale o municipale, Polizia provinciale e altri organismi) che hanno in via istituzionale la possibilità di raccogliere gli elementi caratteristici degli incidenti stradali verbalizzati. La rilevazione viene effettuata attraverso la registrazione dei dati e l'invio di un file contenente le informazioni concordate con Istat o mediante compilazione del questionario cartaceo (modello Istat CTT/INC).

Il flusso di indagine standard prevede una periodicità mensile di trasmissione, con invio entro 45 giorni dal termine del mese di rilevazione. Esistono però, ad oggi, diverse modalità e tempistica di invio regolamentate dagli accordi specifici in essere con i diversi Organismi locali. In particolare, la tempistica richiesta di invio dei dati a Istat, per le Regioni e Province aderenti a Protocollo di Intesa o Convenzioni, è a cadenza trimestrale alle date 30/4, 31/7, 31/10, 31/1 e prevede l'invio del dato consolidato annuale (riferito all'anno precedente) entro il 31/5 di ogni anno. Il dato inviato trimestralmente è da considerarsi come dato preliminare da aggiornarsi con le informazioni consolidate in fasi successive.

Per quanto concerne i *nuovi modelli organizzativi* adottati, a partire dal 1999 l'Istat ha valorizzato forme di collaborazione a livello locale che hanno consentito agli operatori provinciali o regionali di partecipare attivamente alla fase di rilevazione. Questo indirizzo è stato poi consolidato dalla necessità di coinvolgere nella rilevazione i Centri di Monitoraggio Regionali e Provinciali, istituiti a partire dal 2002 a seguito delle nuove disposizioni del Programma Nazionale di Sicurezza Stradale. Tra i compiti di tali centri figurano infatti il miglioramento della completezza, la qualità e la tempestività della rilevazione degli incidenti stradali.

A seguito della necessità di far fronte all'esigenza sempre crescente delle Amministrazioni locali di avere a disposizione dati preliminari per la programmazione di interventi mirati ed efficaci in materia di sicurezza stradale, nel dicembre 2007 è stato stipulato un primo "Protocollo di Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale". Alla conclusione della fase di sperimentazione delle attività di decentramento ha fatto seguito, nel luglio 2011, un nuovo Protocollo di intesa, rinnovato poi nel 2015, nel 2016, nel 2020, nel 2024 e 2026.

Gli Enti e gli Organismi firmatari sono l'Istat, il Ministero dell'Interno, il Ministero della Difesa, il Ministero dei Trasporti, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, l'Unione delle Province d'Italia e l'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia.

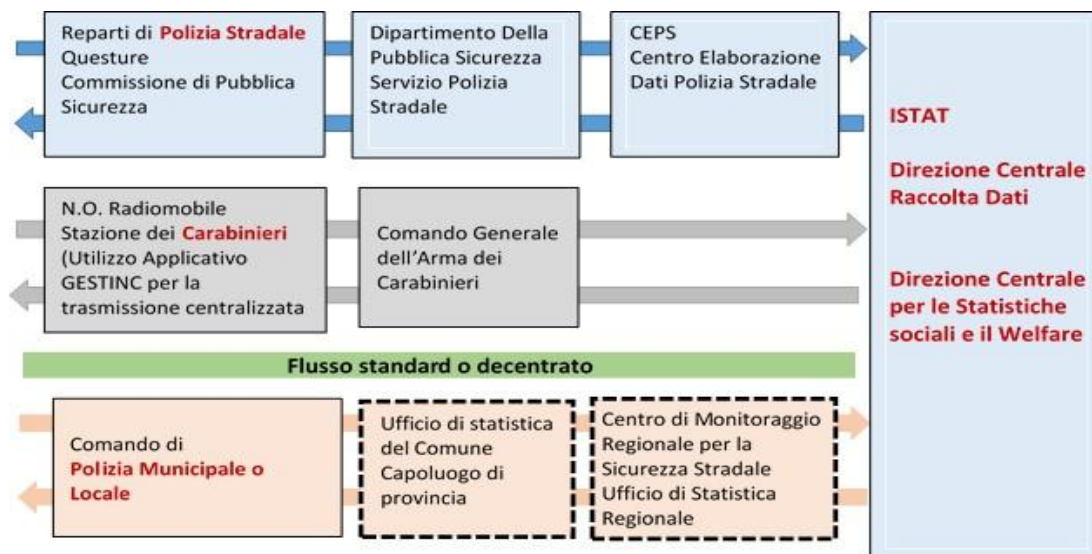
A partire dal 2015, infine, esiste la possibilità di adesione al Protocollo di intesa anche per le Province, per i Comuni capoluogo di provincia, per i Comuni con più di 50mila abitanti e per le Città metropolitane.

Le Regioni che hanno attuato, nel 2025, il decentramento delle attività di raccolta e monitoraggio, nell'ambito dell'accordo e adottano un **modello decentrato informatizzato su base regionale** sono: Calabria, Emilia-Romagna, Lazio, Liguria, Lombardia, Toscana, Piemonte, Puglia. Effettuano la gestione decentrata di tutte le fasi del processo di indagine anche le Province Autonome di Bolzano/*Bozen* e di Trento e le Province di Rovigo, Vicenza e Treviso. La regione Veneto ha effettuato recesso dall'adesione nel 2023, il Friuli Venezia Giulia nel 2025.

Per il 2025, in Abruzzo, Basilicata, Campania, Friuli Venezia Giulia, Marche, Molise, Sicilia, Sardegna, Umbria e Valle d'Aosta/*Vallée d'Aoste* si segue il modello standard informatizzato della rilevazione: pertanto i comandi delle Polizie Municipali o Locali trasmettono all'Istat i dati informatizzati o registrano le informazioni tramite il portale Istat GINO (Gestioni Indagini On Line), l'Istat ha, invece, il compito di seguire le successive fasi dell'indagine, anche mediante operazioni di controllo quali-quantitativo supportate dalla Direzione Raccolta Dati - Servizio Raccolta dati per le statistiche demografiche, sociali e welfare (Figura 1).

Per i dati provenienti dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri si è adottato un **modello decentrato informatizzato su base nazionale**: pertanto all'Istat vengono trasferiti, con cadenza trimestrale o mensile, tutti i dati degli incidenti stradali con lesioni a persone verificatesi sul territorio nazionale rilevati dalla Polizia Stradale o dai Carabinieri. Per i dati provenienti dalla Polizia Municipale o Locale viene utilizzato sia il modello decentrato sia quello standard (Figura A).

FIGURA A. LA RILEVAZIONE DEGLI INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE: I FLUSSI DI RILEVAZIONE E DI INVIO DATI ALL'ISTAT STANDARD E DECENTRATO



Tecniche e strumenti di elaborazione dei dati

Il controllo e la correzione dei dati sono effettuati seguendo diversi passi e prevedono una fase preliminare di verifica della congruenza delle informazioni contenute in ciascun “record incidente”. Successivamente vengono applicati metodi deterministici e tecniche probabilistiche per la correzione degli errori.

Il passaggio principale della procedura di correzione dei dati sugli incidenti stradali è rappresentato dall'applicazione del *software* generalizzato Con.Cor.D. (Controllo e Correzione dei Dati), utilizzato dall'Istat a partire dal 2000 e da una serie di procedure iterative e propedeutiche per le correzioni deterministiche, utilizzate prima dell'applicazione del *software* probabilistico. Lo strumento Con.Cor.d., in particolare consente di suddividere le variabili da sottoporre a controllo e correzione in sottogruppi e di identificare un adeguato trattamento basato su approccio probabilistico. Per ogni gruppo di variabili da analizzare sono previsti *set* di regole di compatibilità.

Nel caso di utilizzo di tecniche di correzione probabilistica e di successiva imputazione dei valori errati o mancanti, il sistema suddivide i record in esatti ed errati, secondo le logiche di compatibilità, successivamente cancella i valori errati delle variabili considerate e imputa i valori corretti prendendoli di volta in volta da un record donatore, contenuto nel serbatoio degli esatti, identificandolo secondo il principio di minima distanza (metodologia di Fellegi-Holt). L'intero ciclo di correzione viene ripetuto più volte.

Nel caso di mancate risposte totali per le quali si è in possesso delle sole informazioni sulla numerosità degli incidenti stradali, morti e feriti avvenuti in un determinato Comune e mese di riferimento, si procede alla ricostruzione del singolo record incidente servendosi di un bacino donatori rappresentato dai record dall'anno più vicino, con la corrispondenza tra i giorni del mese e della settimana analoga a quella dell'anno considerato. Gli incidenti stradali, infatti, sono molto sensibili a stagionalità mensile e settimanale, pertanto occorre tenerne conto nella fase di ricostruzione.

Output: principali indicatori e unità di misura

La lettura dei dati assoluti sul numero di incidenti stradali con lesioni a persone, verificatisi sull'intera rete stradale italiana o su un particolare tratto, fornisce un'informazione parziale che occorre valorizzare per meglio interpretare il fenomeno; si rende necessario, infatti, arricchire tale informazione con indicatori sintetici che ne diano una misura relativa.

- Feriti gravi in incidenti stradali **FG**:

Per la definizione di ferito grave in incidente stradale e per la classificazione dei livelli di gravità delle lesioni è stato proposto dalla Commissione europea l'utilizzo dell'esistente scala dei traumi AIS (*Abbreviated Injury Scale*) e in particolare della sua variante MAIS (*Maximum Abbreviated Injury Scale*). L'AIS è una scala di misurazione che consente di attribuire un punteggio alla gravità complessiva della lesione, stabilita tenendo in considerazione la rilevanza delle singole lesioni riportate e la regione del corpo colpita. Il livello di gravità viene misurato mediante

una scala ordinale a 6 punti. Le lesioni gravi sono individuate con il punteggio MAIS 3+, ossia, il massimo valore AIS uguale o superiore a 3. (Copyright AIS di Association for the Advancement of Automotive Medicine - AAAM).

- Tasso di mortalità stradale (numero di morti per incidente stradale nel corso dell'anno per milione, o 100mila abitanti) **TM**:

$$TM = \left(\frac{\text{Morti}}{\text{Popolazione Media Residente}} \right) * 1.000.000 \text{ o } 100.000$$

- Indice di mortalità stradale **IM**:

$$IM = \left(\frac{M}{I} \right) * 100$$

Tale rapporto presenta al numeratore il numero (**M**) dei decessi come conseguenza degli incidenti e al denominatore il numero (**I**) degli incidenti stradali con lesioni a persone. Il parametro **IM** esprime, quindi, il numero di decessi a seguito di incidenti stradali verificatisi in un determinato anno, ogni 100 incidenti.

- Indice di lesività stradale **IF**:

$$IF = \left(\frac{F}{I} \right) * 100$$

IF esprime il rapporto di lesività stradale ogni 100 incidenti ed **F** il numero dei feriti, senza distinzione di gravità. Anche in questo caso, **IF** può essere considerato un indicatore di pericolosità degli incidenti, seppure limitato ai soggetti che, coinvolti in incidenti, sono rimasti feriti.

- Indice di gravità **IG**:

Finora ci si è riferiti al concetto di pericolosità media riguardante il sinistro. Se il riferimento è posto sulla persona, in quanto soggetto passivo ed attivo dell'incidentalità, possono costruirsi altri indicatori di gravità degli incidenti, come **IG** dato dal rapporto tra il numero dei morti e il numero degli infortunati:

$$IG = \left(\frac{M}{M + F} \right) * 100$$

dove (**M+F**) rappresenta il numero di morti e feriti e dunque la numerosità complessiva delle persone infortunate nell'incidente. L'indice **IG** rappresenta un diverso indicatore di gravità rispetto ad **IM**, che, cresce in funzione del numero **M** di morti e dunque dell'esito letale della forma di sinistro considerata.

- Il Costo Totale per incidenti stradali con lesioni a persone (CT) viene calcolato mediante la formula:

$$CT = (CF * NF) + (CM * NM) + (CG * NI)$$

Dove: **CF** = Costo medio umano per un ferito; **NF** = numero di feriti totali; **CM** = Costo medio umano per un decesso; **NM** = numero di morti totali; **CG** = costi generali medi per incidente (patrimoniali, amministrativi); **NI** = numero totale di incidenti stradali con lesioni. (Le voci considerate si riferiscono al singolo individuo morto o ferito in un incidente stradale, in particolare la mancata produttività, i danni non patrimoniali, le spese per il trattamento sanitario e all'incidente stradale, esplicitando danni materiali a veicoli, edifici, strade, costi di intervento dei servizi di emergenza, costi processuali e di amministrazione).

Informazioni sulla riservatezza dei dati

Le informazioni raccolte sono tutelate dal segreto statistico (art. 9 del D.lgs. n. 322/1989) e, nel caso di dati personali, sottoposte alla normativa in materia di protezione di tali dati personali (Regolamento (UE) 2016/679, D.lgs. n. 196/2003, e D.lgs n.101/2018). I dati possono essere utilizzati anche per successivi trattamenti dall'Istat e dagli altri soggetti del Sistema statistico nazionale, esclusivamente per fini statistici, nonché essere comunicate per finalità di ricerca scientifica alle condizioni e secondo le modalità previste dall'art. 5-ter del Decreto Legislativo n. 33/2013.

Copertura e dettaglio territoriale

I dati sono diffusi a livello nazionale, provinciale e comunale.

Tempestività

Il flusso di indagine standard prevede una periodicità mensile di trasmissione, con invio entro 45 giorni dal termine del mese di rilevazione.

Il dato per l'anno $t-1$ viene consolidato e validato, nel mese di luglio dell'anno t , circa cinque mesi dopo la scadenza temporale fissata per la raccolta delle informazioni per il flusso standard (28 febbraio) e due mesi dal termine per la raccolta dei dati presso gli organi intermedi di rilevazione e aderenti a Protocollo di Intesa (31 maggio).

Diffusione dei dati

La diffusione dei risultati della rilevazione avviene, a partire dai dati 2016, nel mese di luglio e riguarda la divulgazione dei dati dell'anno precedente a quello di pubblicazione, con un aggiornamento sul dettaglio delle variabili territoriali e di localizzazione ad ottobre. Una stima preliminare del primo semestre dell'anno in corso viene diffusa, infine, nel mese di novembre. La fornitura alla Commissione europea viene effettuata, come raccomandato, entro il 31 ottobre dell'anno successivo a quello di riferimento dei dati.

Per quanto concerne le Tavole di dati disponibili per gli utenti, per l'anno 2025 a luglio e ottobre 2026:

- Le Tavole 1.11 e 5.15 non sono incluse nel rilascio di luglio e sono integrate nel mese di ottobre:

Tavola 1.11 Incidenti stradali, morti e feriti per comune capoluogo di provincia - Anno 2025

Tavola 5.15 Indicatori dell'incidentalità stradale per provincia e regione - Anno 2025 (tassi per 100.000 abitanti e indicatori per 10.000 veicoli circolanti)

- Le Tavole 1.5, 1.10, 2.11, 2.12, 2.22, 2.23, 2.40 sono fornite a livello regionale, sono rilasciate nel mese di ottobre con maggior dettaglio territoriale.

Tavola 1.5 Incidenti stradali, morti e feriti per regioni e Grandi Comuni - Anni 2023,2024 e 2025

Tavola 1.10 Incidenti stradali, morti e feriti per regione - Anno 2025

Tavola 2.11 Incidenti stradali a veicoli isolati per tipo e regione - Anno 2025

Tavola 2.22 Incidenti stradali, morti e feriti per categoria della strada, mese, provincia e regione - Anno 2025

Tavola 2.23 Incidenti stradali su strade urbane ed extraurbane per caratteristica della strada e regione - Anno 2025

Tavola 2.40 - Incidenti stradali a veicoli isolati e tra veicoli per regione - Anno 2025

- Le Tavole 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 2.13, 2.22 contengono la disaggregazione per la localizzazione degli incidenti in soli tre gruppi (Strade urbane, Autostrade, altre strade), sono aggiornate nel mese di ottobre con maggior dettaglio.

Tavola 1.6 Incidenti stradali, morti e feriti per categoria della strada, mese e regione - Anno 2025

Tavola 1.7 Incidenti stradali, morti e feriti secondo la categoria della strada e le condizioni del tempo - Anno 2025

Tavola 1.8 Incidenti stradali, morti e feriti secondo la categoria e il tipo di strada - Anno 2025

Tavola 1.9 Incidenti stradali, morti e feriti per categoria di strada, caratteristica della strada, tipo di pavimentazione e fondo stradale - Anno 2025

Tavola 2.13 Incidenti stradali, morti e feriti per categoria della strada e circostanza accertata o presunta dell'incidente - Anno 2025

Tavola 2.22 Incidenti stradali, morti e feriti per categoria della strada, mese, provincia e regione - Anno 2025

I file di microdati sono disponibili, su richiesta autorizzata, per tutti i soggetti del Sistema Statistico Nazionale e per il territorio di competenza. Tali file sono a disposizione presso il Laboratorio di Analisi dei Dati Elementari (ADELE). Grazie a tale servizio è possibile, per i ricercatori e gli studiosi, effettuare le analisi statistiche sui microdati derivanti dall'indagine dell'Istituto, nel rispetto delle norme sulla riservatezza dei dati personali.

I dati della rilevazione, inoltre, sono disponibili anche sul data warehouse dell'Istat, IstatData

<https://www.istat.it/dati/banche-dati/>

Sono a disposizione, a partire dai dati relativi all'anno 2010, anche i File per la ricerca e i File ad uso pubblico mlcro.STAT. I file per la ricerca sono realizzati per soddisfare esigenze di ricerca scientifica e sottoposti a particolari trattamenti statistici che limitano l'identificabilità del rispondente, pur mantenendo un elevato livello di dettaglio informativo. I file ad uso pubblico mlcro.STAT sono, invece, collezioni di dati elementari scaricabili liberamente e gratuitamente dal sito Istat e sviluppati per alcune particolari indagini a partire dai corrispondenti File per la ricerca, dei quali contengono, però, un minor dettaglio informativo.

Una novità introdotta nel 2026 è stata la nuova diffusione, inserita nel portale Istat, anche dei file standard della rilevazione "Incidenti stradali con lesioni a persone" per gli anni dal 2000 al 2009. I dati sono relativi a ciascun evento specifico e consentono una mappatura completa: dalla localizzazione (provincia e comune, limitato ai capoluoghi), alle conseguenze sulle persone, all'identificazione temporale e geografica dell'evento (anno, mese, giorno e intervalli orari). Il file riporta la classificazione della strada, la descrizione dell'ambiente stradale e le condizioni ambientali e meteorologiche al momento dell'incidente, informazioni sulla dinamica e dettagli per un massimo di tre veicoli.

Per motivi legati alla protezione del dato sono omesse tutte le variabili sulle circostanze accertate o presunte dell'incidente per stato psico-fisico alterato dei conducenti e per difetti e avarie dei veicoli nonché le variabili di identificazione.

Il dato sugli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia viene fornito, inoltre, alla Commissione europea per l'aggiornamento della base dati CARE - *Community database on road accidents resulting in death or injury* -DG-MOVE European Commission.

- File per la Ricerca – Incidenti stradali (dal 2010) <https://www.istat.it/microdati/rilevazione-degli-incidenti-stradali-con-lesioni-a-persone-2/>
- File standard – Incidenti stradali (2000-2009) <https://www.istat.it/microdati/incidenti-stradali-con-lesioni-a-persone/>
- File ad uso pubblico – Incidenti stradali (dal 2010) <https://www.istat.it/microdati/rilevazione-degli-incidenti-stradali-con-lesioni-a-persone-3/>
- CARE - Community database on road accidents resulting in death or injury – DG MOVE European Commission https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/methodology-and-research/care-database_en

Informazioni tecniche e metodologiche

Per i contenuti tematici della rilevazione:

Silvia Bruzzone

tel. 06 4673.7384

bruzzone@istat.it

Per la costruzione delle matrici di collisione:

Marco Broccoli

tel. 06 4673.7253

broccoli@istat.it

LA STATISTICA UFFICIALE ASCOLTA I SUOI UTENTI



In occasione del Centenario dalla sua fondazione, l'Istat promuove una **consultazione pubblica** per raccogliere contributi, osservazioni e proposte sui bisogni informativi non ancora pienamente soddisfatti dalla statistica ufficiale.

Al centro della consultazione non vi sono le modalità di comunicazione o diffusione dei dati, ma la produzione statistica.

L'iniziativa intende rafforzare la qualità, la rilevanza e l'utilizzabilità della produzione statistica, favorendo al tempo stesso trasparenza e partecipazione.

La consultazione è aperta a istituzioni, comunità scientifica, operatori dell'informazione, imprese, associazioni e cittadini.

[PARTECIPA ADESSO](#)