

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Dipartimento per gli affari generali e la digitalizzazione

Direzione generale per la digitalizzazione

Ufficio di Statistica

Produzione di statistiche sull'incidentalità nei trasporti stradali

ISTAT - Istituto Nazionale di Statistica

Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Welfare

Servizio Sistema Integrato sulla Salute, Assistenza e Previdenza

Incidenti stradali in Italia

Contributo Istat

Incidenti stradali in Italia

a cura della Dr.ssa Silvia Bruzzone e della Dr.ssa Giordana Baldassarre

Istituto Nazionale di Statistica
Direzione Centrale per le Statistiche Sociali e il Welfare
Servizio Sistema integrato salute, assistenza e previdenza

Incidenti stradali in Italia nel 2023

Nel 2023 si sono verificati in Italia 166.525 incidenti stradali con lesioni a persone; le vittime sono state 3.039 e i feriti 224.634. Rispetto all'anno precedente i morti sulle strade diminuiscono del 3,8%, mentre il numero di incidenti e quello dei feriti registrano un lieve aumento (+0,4% e +0,5%). Rispetto al 2019, benchmark per il decennio 2021-2030, le vittime della strada diminuiscono del 4,2%.

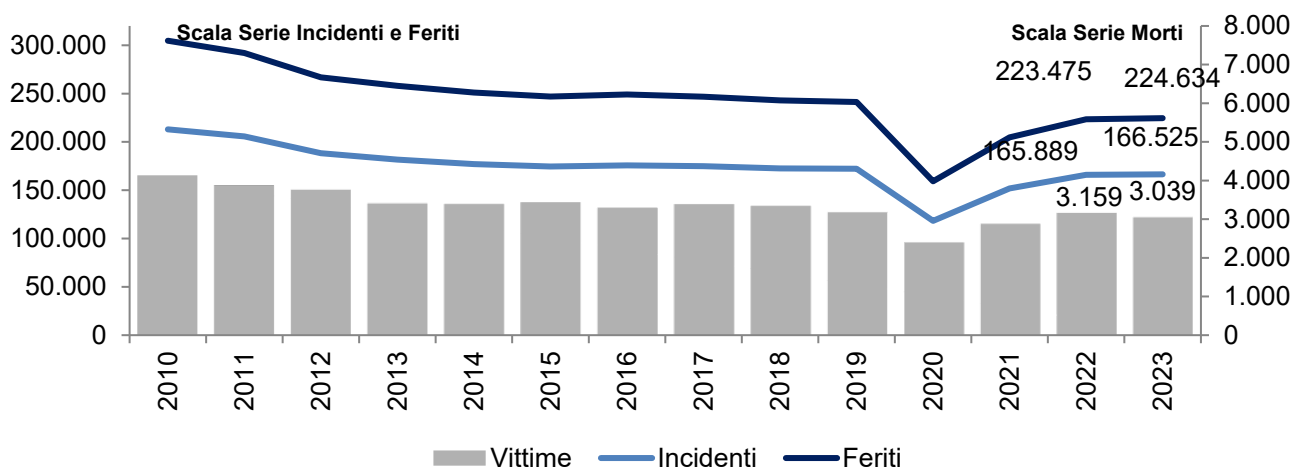
Ogni giorno, durante l'anno, si sono verificati in media 456 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 8 persone e ne sono rimaste ferite 615.

Rispetto al 2022 aumentano le vittime del 9,9%, i feriti e gli incidenti del 9,2%.

Tra il 2010 e il 2023 le vittime della strada diminuiscono del 23,2%.

Nel periodo 2001-2023, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono diminuiti del 36,9%, le vittime del 55,5% e i feriti del 40,1% (Fig.1). Il numero di morti per milione di abitanti (tasso di mortalità stradale) scende a 51,5 nel 2023 dai 124,5 del 2001.

Fig. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti. Anni 2010-2023 (valori assoluti)



Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Nel 2023 sulle strade urbane si sono verificati 122.011 incidenti (73,3% del totale), che hanno causato 155.980 feriti (69,4% del totale) e 1.329 morti (43,7% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 8.835 (5,3% del totale) con 14.469 feriti (6,4% del totale) e 239 decessi (7,9% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono stati 35.679 (21,4% del totale), i feriti 54.185 (24,1%) e le vittime 1.471 (48,4%) (Tab. 1).

L'indice di mortalità continua ad essere più elevato sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,1 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 2,7 sulle autostrade mentre è pari a 1,1 sulle strade urbane. Rispetto al 2022, si registra una diminuzione delle vittime su tutte le categorie di strada.

Tab. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone secondo la categoria della strada. Anno 2023
(valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2023/2022)

Categoria della strada	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Var.% Incidenti 2023/2022	Var.% Morti 2023/2022	Var.% Feriti 2023/2022
Strade urbane (b)	122.011	1.329	155.980	1,1	0,2	-	0,3
Autostrade e raccordi	8.835	239	14.469	2,7	5,5	-	19,0
Altre strade (b)	35.679	1.471	54.185	4,1	0,0	-	3,9
Totale	166.525	3.039	224.634	1,8	0,4	-	3,8

(a) Rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni a persone, moltiplicato 100.

(b) Sono incluse nella categoria “Strade urbane” anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l’abitato. Sono incluse nella categoria “Altre strade”, le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall’abitato e Comunali extraurbane.

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Le vittime di incidenti stradali sono state, nel 2023, 2.416 maschi e 623 femmine (Tab. 2).

I conducenti deceduti sono 2.135 (1.907 uomini e 228 donne), i passeggeri 419 (195 uomini e 224 donne) e i pedoni 485 (314 uomini e 171 donne).

Per gli uomini, la classe di età con il maggior numero di decessi è quella tra i 55-59 anni (195). Valori molto elevati per gli uomini si riscontrano anche in corrispondenza delle fasce di età 20-24 anni (194) e 45-49 anni (192). Per le donne, il numero maggiore di vittime si registra nelle età più anziane 75-79 anni (69) e fra 80-84 anni (58). La frequenza elevata in corrispondenza delle età più avanzate è attribuibile al maggiore coinvolgimento delle donne in incidenti stradali nel ruolo di pedone. Per quanto riguarda i feriti in incidenti stradali, le età per le quali si registrano frequenze più elevate, per entrambi i sessi, sono quelle comprese tra i 20 e i 29 anni.

Continua a essere una nota negativa anche la quota ancora elevata di bambini da 0 a 14 anni deceduti in incidente stradale (entro il 30 esimo giorno): sono 41 nel 2023, dei quali 28 tra 5 e 14 anni (27 nel 2022 e 23 nel 2021)¹. Nel corso degli ultimi venti anni, ad ogni modo, si sono registrati netti miglioramenti, le vittime tra 0 e 14 anni erano, infatti, 187 nel 2001 e 70 nel 2010, mentre i feriti 13.886 e 12.382, sono scesi a 9.789 nel 2023.

Il Piano Nazionale per Sicurezza Stradale (PNSS) 2030, oltre a prevedere interventi finalizzati al raggiungimento dell’obiettivo generale (dimezzamento del numero totale di morti e feriti gravi), individua azioni prioritarie per il miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale di alcune categorie di utenti particolarmente a rischio, tra cui bambini e adolescenti tra 0 e 14 anni.

Le campagne di sensibilizzazione messe in campo negli ultimi anni hanno, sicuramente, contribuito a migliorare la situazione, anche se gli effetti positivi sperati non sono ancora tangibili e l’obiettivo di “zero vittime”, specie per i bambini, è ancora lontano.

¹ 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.

Tab. 2 - Morti in incidenti stradali per sesso e classe di età. Anno 2023 (*valori assoluti*)

Classe di età	Morti			Tassi di mortalità		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0 - 4	8	5	13	7,6	5,0	6,3
5 - 9	5	8	13	4,0	6,8	5,3
10 - 14	9	6	15	6,3	4,5	5,4
15 - 19	111	31	142	73,9	22,1	48,9
20 - 24	194	33	227	126,1	23,4	77,0
25 - 29	160	24	184	102,1	16,6	61,1
30 - 34	140	26	166	85,1	16,5	51,6
35 - 39	147	22	169	86,9	13,2	50,4
40 - 44	135	23	158	72,5	12,4	42,5
45 - 49	192	33	225	87,1	14,8	50,8
50 - 54	172	30	202	72,9	12,4	42,3
55 - 59	195	49	244	82,4	20,0	50,6
60 - 64	169	46	215	82,7	21,1	51,0
65 - 69	141	49	190	81,5	25,8	52,4
70 - 74	150	56	206	97,8	32,1	62,9
75 - 79	160	69	229	125,4	44,7	81,2
80 - 84	165	58	223	174,4	44,8	99,5
85 - 89	123	34	157	223,1	37,6	107,9
90 +	40	21	61	166,8	37,6	77,7
Totale	2.416	623	3.039	83,9	20,7	51,5

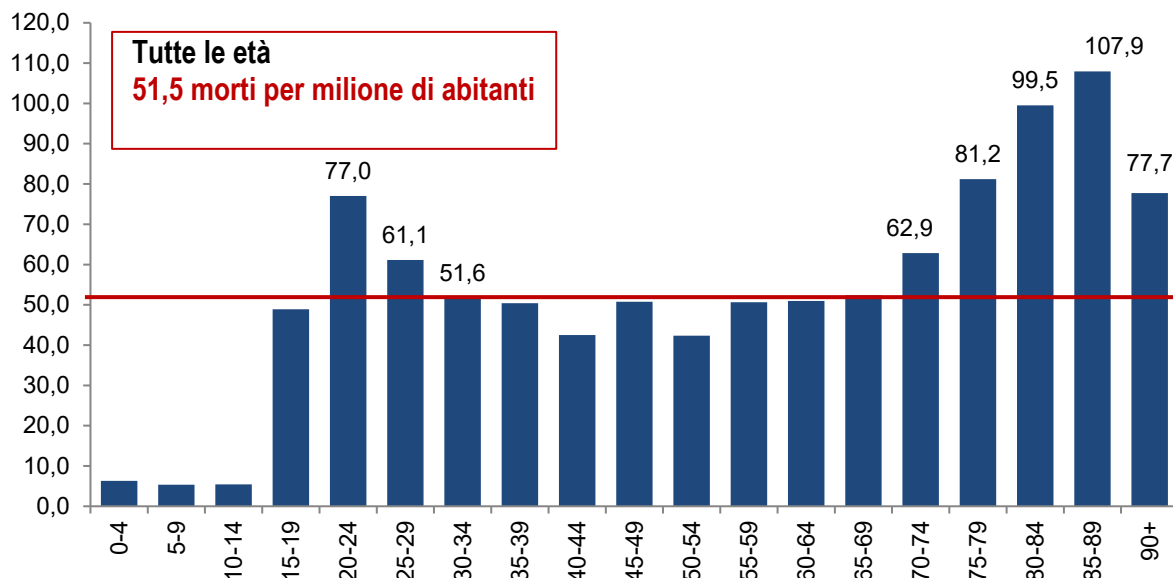
(a) Tra le classi della variabile età, è inclusa anche la modalità “imprecisata o non indicata”. Nella rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone, infatti, sono conteggiati, per ciascun incidente, anche gli occupanti degli altri veicoli coinvolti oltre il terzo; per questi individui, dei quali si conosce solo l’esito e la numerosità, non si rilevano le caratteristiche anagrafiche, tra cui l’età.

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

La struttura per età e sesso dei deceduti nel 2010 e nel 2023 mostra come l’età delle vittime continui ad aumentare sistematicamente nel tempo, con proporzioni più elevate di individui nelle fasce di età mature e anziane rispetto al 2010, in relazione all’invecchiamento della popolazione.

La distribuzione dei tassi di mortalità stradale per età, calcolati sulla popolazione residente, conferma ancora lo svantaggio delle classi di età più giovani (20-29 anni) e degli individui ultrasettantenni: il tasso specifico di mortalità più elevato è nella classe di età 85-89 anni (108 ogni milione di abitanti) e tra i più giovani nella classe 20-24 anni (77 ogni milione di abitanti) (Tab. 2 e Fig.2).

Fig. 2 - Tasso di mortalità stradale per classe di età. Anno 2023 (per milione di abitanti)



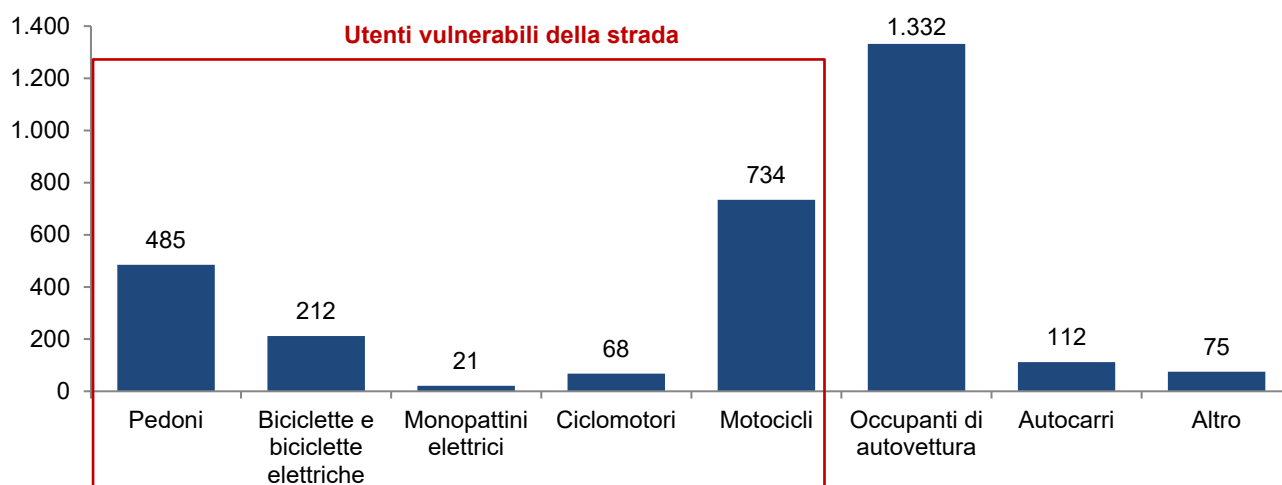
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Analizzando il sottoinsieme dei deceduti per ruolo e tipologia degli utenti della strada, emerge, come di consueto, che conducenti e passeggeri di autovetture costituiscono la gran parte dei coinvolti vittime di incidenti stradali. Le autovetture continuano a rappresentare la percentuale più elevata dei veicoli in circolazione ogni anno sulle strade italiane, circa il 75%.

Nel 2023 sono stati registrati 1.332 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguiti dai motociclisti (734), dai pedoni (485) e dai ciclisti (212). Gli occupanti di autocarri e motrici deceduti sono stati 112 nel 2023, di ciclomotori 68, di monopattini elettrici 21 e per le altre modalità di trasporto 75 (Fig. 3).

L'analisi per utente della strada, con la distinzione del tipo di veicolo e del ruolo di pedone, consente di evidenziare, infatti, le principali specificità delle diverse modalità di trasporto e soprattutto di porre l'attenzione sulle categorie di utenti vulnerabili, come pedoni, ciclisti e utenti delle due ruote a motore. Questi soggetti presentano, infatti, differenze rispetto alle altre tipologie di utenti per l'assenza di protezioni esterne, come l'abitacolo di un veicolo.

Fig. 3 - Morti in incidente stradale per tipo di utente della strada (a). Anno 2023 (valori assoluti)



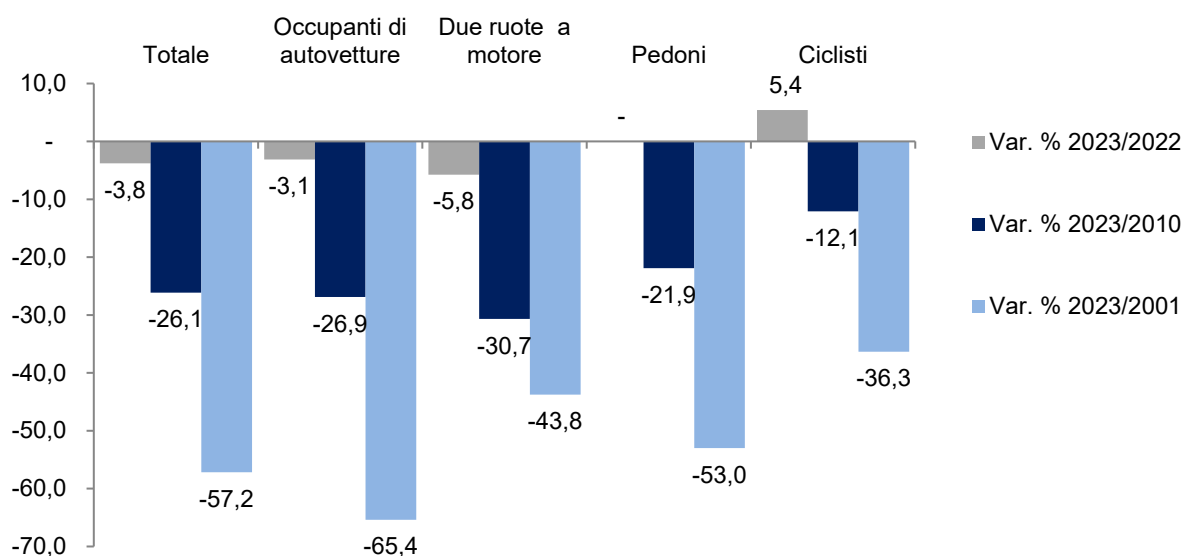
(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici.

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Tra il 2001 e il 2023, nonostante la battuta di arresto del 2014, 2015 e 2020, il trend risulta positivo per tutte le modalità di trasporto, seppur con alcune differenze rispetto al tipo di utenza. In primis, da segnalare la riduzione del numero di vittime fra conducenti e passeggeri di autovetture (-645,4%), legata sicuramente agli interventi mirati sulle infrastrutture stradali, al miglioramento della rete viaria attuata negli ultimi anni e ai notevoli progressi nella tecnologia e nella sicurezza dei veicoli. Le utenze vulnerabili presentano, invece, andamenti e guadagni diversi, in termini di mortalità. La riduzione della mortalità degli utenti delle due ruote a motore e dei ciclisti è inferiore rispetto al totale nazionale tra il 2001 e il 2023 (rispettivamente -43,8% e -36,3%). Anche i pedoni presentano una diminuzione della mortalità dal 2001 al 2023 al di sotto del dato totale (-53,0%).

La categoria maggiormente penalizzata nel 2023, rispetto al 2022, è quella dei ciclisti, dove sono compresi anche i monopattini: il 2023 segna un aumento del 5,4% (Fig. 4).

Fig. 4 - Morti in incidente stradale per principali categorie di utente della strada
(Variazioni percentuali 2023/2022, 2023/2010 e 2023/2001)



Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, nel 2023, le circostanze accertate o presunte dagli organi di rilevazione alla base degli incidenti stradali con lesioni a persone, sono sostanzialmente invariate rispetto all'anno precedente. La distrazione, il mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (escludendo il gruppo residuale delle cause di natura imprecisata). I tre gruppi costituiscono complessivamente il 36% dei casi. Si precisa che la rilevazione condotta dall'Istat include solo le circostanze accertate o presunte per i conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente. Gli incidenti stradali che coinvolgono tre o più veicoli rappresentano circa il 10% del totale.

Tra le altre cause più rilevanti, la manovra irregolare, la mancanza della distanza di sicurezza e non dare la precedenza al pedone rappresentano rispettivamente il 7,7%, il 6,9% e il 3,4% delle cause di incidente. Con riferimento alla categoria della strada, la prima causa di incidente sulle strade urbane è il mancato rispetto delle regole di precedenza o semaforiche (15,4%), sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (22,0%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (11,1%) e dalla mancata distanza di sicurezza (11,0%) (Tab. 3).

Tab. 3 - Cause accertate o presunte di incidente per categoria della strada². Anno 2023 (a)
(valori assoluti e composizione percentuale)

Descrizione cause	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	20.093	12,5	13.051	22,0	33.144	15,1
Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo	24.686	15,4	3.703	6,2	28.389	12,9
- procedeva senza rispettare lo stop	8.612	5,4	1.595	2,7	10.207	4,6
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	6.441	4,0	837	1,4	7.278	3,3
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	8.174	5,1	1.164	2,0	9.338	4,3
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	1.459	0,9	107	0,2	1.566	0,7
Procedeva con velocità troppo elevata	11.966	7,5	6.558	11,1	18.524	8,4
- procedeva con eccesso di velocità	11.675	7,3	6.260	10,6	17.935	8,2
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	291	0,2	298	0,5	589	0,3
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	8.674	5,4	6.498	11,0	15.172	6,9
Manovrava irregolarmente	12.583	7,8	4.245	7,2	16.828	7,7
Svoltava irregolarmente	4.066	2,5	524	0,9	4.590	2,1
Procedeva contromano	2.965	1,8	1.751	3,0	4.716	2,1
Sorpassava irregolarmente	3.084	1,9	1.441	2,4	4.525	2,1
Ostacolo accidentale	2.466	1,5	2.173	3,7	4.639	2,1
Animale domestico o selvatico urtato o evitato	199	0,1	304	0,5	503	0,2
Veicolo fermo evitato	535	0,3	508	0,9	1.043	0,5
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	7.261	4,5	193	0,3	7.454	3,4
Buche, ecc. evitato o urtato	448	0,3	535	0,9	983	0,4
Circostanza imprecisata	39.228	24,5	7.756	13,1	46.984	21,4
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1.808	1,1	492	0,8	2.300	1,0
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	5.834	3,6	2.225	3,8	8.059	3,7
Comportamento scorretto del pedone	5.537	3,5	704	1,2	6.241	2,8
Totale comportamento scorretto del conducente e del pedone	151.433	94,4	52.661	88,8	204.094	92,9
Altre cause	8.912	5,6	6.610	11,2	15.522	7,1
Totale cause (b)	160.345	100	59.271	100	219.616	100

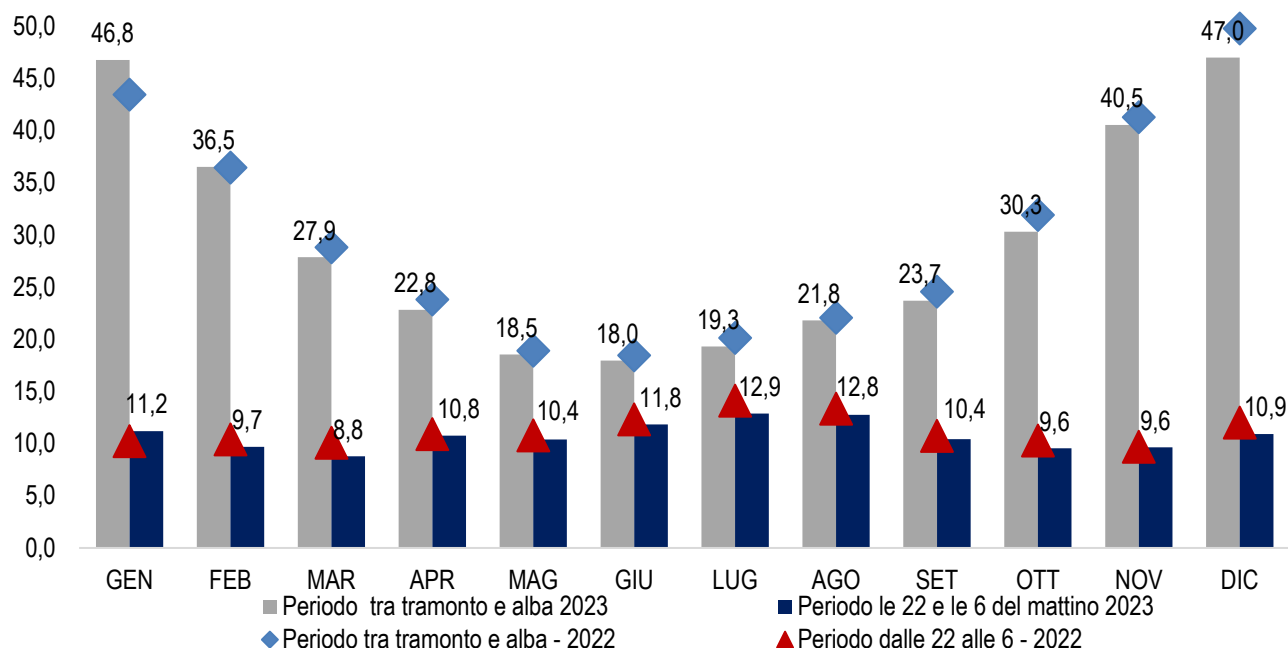
(a) Sono incluse nel prospetto tutte le circostanze registrate per i primi due veicoli coinvolti. Per ogni veicolo possono essere indicate fino a tre tipologie di circostanze.

(b) Il totale cause 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.

Quantificare gli incidenti stradali che avvengono in condizioni di buio consente di individuare i legami dell'incidentalità stradale con la scarsa visibilità o illuminazione rilevata sulla rete stradale (Fig. 5).

²A partire dai dati riferiti all'anno 2009, l'Istat non include, nel prospetto 4, 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 appare ancora non esaustiva, anche 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.

Fig. 5 - Incidenti stradali per mese e periodo del giorno (a). Anno 2023 (valori percentuali)



(a) Periodo convenzionalmente definito notturno tra le ore 22,01 e le 6,00.

Fonte: Istat: Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone

Per avere una corretta dimensione del fenomeno dell'incidentalità e poter avere una visione temporale e territoriale dell'andamento, risulta utile costruire anche tassi di mortalità e lesività per incidente stradale, nel tempo e in rapporto alla popolazione.

Il *tasso di mortalità per incidente stradale* è stato costruito come il rapporto tra il numero di morti in incidente stradale e la popolazione media residente nell'anno di riferimento per 100 mila.

In Italia nel 2023 il tasso di mortalità è pari a 5,2 morti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.4). Aspetto interessante è rappresentato, inoltre, dall'evoluzione del tasso: dal 2010 al 2023 il tasso di mortalità è diminuito del 25%.

Passando all'analisi territoriale, nel 2023, si registrano tassi di mortalità più bassi e al di sotto della media nazionale in Liguria (3,6), Lombardia (3,8), Campania (3,9) e di contro si ha una mortalità elevata in Sardegna (7,0), Trentino A.A. (6,6) ed Emilia Romagna (6,3).

Il tasso di mortalità, tra il 2001 e il 2023 ha avuto una riduzione maggiore in Friuli Venezia Giulia (-73,2%), Valle d'Aosta (-69,4%) ed Emilia Romagna (-69,2%) mentre il calo è stato più contenuto in Calabria (-31,3%), Sicilia (-31,9%) e Campania (37,7%).

Tab. 4 - Tasso di mortalità per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010, 2018-2023

Regioni	2001	2010	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Piemonte	13,4	7,5	5,7	5,3	4,2	4,5	5,7	4,2
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	13,4	8,7	9,5	3,2	-	0,8	8,1	4,1
Liguria	11,0	5,3	8,0	4,1	3,9	4,2	3,8	3,6
Lombardia	11,9	5,9	4,8	4,3	3,2	3,6	4,0	3,8
Trentino Alto Adige/ Südtirol	15,8	5,8	5,9	6,6	5,2	4,5	6,2	6,6
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>21,0</i>	<i>6,0</i>	<i>6,2</i>	<i>8,7</i>	<i>5,8</i>	<i>4,5</i>	<i>6,2</i>	<i>6,7</i>
<i>Trento</i>	<i>10,7</i>	<i>5,6</i>	<i>5,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>	<i>6,1</i>	<i>6,4</i>
Veneto	15,3	8,2	6,3	6,8	4,7	5,9	6,6	6,4
Friuli Venezia Giulia	17,5	8,4	6,3	5,9	3,9	6,8	6,2	4,7
Emilia Romagna	20,5	9,3	7,1	7,9	5,0	6,3	7,0	6,3
Toscana	14,3	8,4	6,4	5,6	4,1	5,2	6,2	5,5
Umbria	14,2	9,0	5,4	5,8	5,2	6,1	5,7	5,3
Marche	15,5	7,1	5,7	6,5	4,6	5,6	6,1	6,0
Lazio	14,3	8,2	5,7	5,0	4,5	5,0	5,9	6,0
Abruzzo	13,3	6,0	5,8	6,0	4,6	6,3	4,6	5,7
Molise	11,5	8,9	4,9	9,2	8,4	5,1	4,8	5,5
Campania	6,3	4,4	3,5	3,8	3,1	3,8	4,1	3,9
Puglia	11,5	7,2	5,0	5,2	4,1	5,2	5,8	6,0
Basilicata	9,9	8,3	8,0	5,2	3,3	6,6	8,5	5,0
Calabria	8,6	7,0	6,5	5,4	3,2	4,6	4,0	5,9
Sicilia	7,3	5,6	4,2	4,2	3,3	4,7	4,7	5,0
Sardegna	13,0	6,5	6,4	4,3	5,9	5,7	6,3	7,0
Italia	12,5	6,9	5,5	5,3	4,0	4,9	5,4	5,2

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone

Il *tasso di lesività per incidente stradale* è stato costruito come il rapporto tra il numero di feriti in incidente stradale e la popolazione media residente nell'anno di riferimento per 100 mila.

In Italia nel 2023 il tasso di lesività è di 381 feriti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.5).

Passando all'analisi territoriale, nel 2023, si registrano tassi di lesività più contenuti in Calabria (238,0), Molise (254,1) e Campania (262,1) di contro si ha una lesività elevata in Liguria (609,6), Toscana (521,3) ed Emilia Romagna (490,7).

Anche in questo caso, l'evoluzione temporale indica un decremento del tasso: dal 2010 al 2023 il tasso di lesività è diminuito del 26 per cento circa.

La lesività nel periodo 2001-2023 ha avuto una contrazione maggiore in Lombardia (-54,8), Abruzzo (-50,6) e Umbria (-50,0). La riduzione è stata contenuta in Campania (-6,8), Puglia (-13,6) e Sicilia (-28,6). Soltanto in Basilicata si registra un aumento (+18,1).

Tab. 5 - Tasso di lesività per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010, 2018-2023

Regioni	2001	2010	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Piemonte	594,6	457,6	360,6	352,4	229,2	316,1	331,7	327,3
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	517,6	393,0	310,5	348,8	223,4	264,3	363,0	333,9
Liguria	881,4	784,6	670,9	649,8	453,4	579,4	638,7	609,6
Lombardia	841,0	558,6	444,1	440,4	259,5	337,6	380,7	380,3
Trentino Alto Adige/ Südtirol	614,7	350,5	386,1	378,7	261,0	324,6	379,9	376,9
Bolzano/Bozen	614,7	297,0	417,6	415,5	307,0	367,1	428,6	431,3
Trento	614,7	402,0	355,2	342,7	215,9	282,8	331,9	323,3
Veneto	675,7	451,0	393,7	383,6	265,5	339,6	356,7	350,3
Friuli Venezia Giulia	683,9	420,7	373,3	362,8	251,9	309,5	343,6	344,9
Emilia Romagna	962,3	648,3	502,7	501,7	338,9	442,3	489,4	490,7
Toscana	853,0	690,2	562,1	546,9	358,3	475,2	527,0	521,3
Umbria	733,2	461,9	384,9	365,7	261,4	310,6	359,0	366,6
Marche	821,7	640,7	477,5	496,8	326,3	420,1	448,5	453,2
Lazio	866,4	712,7	433,5	443,5	310,8	402,7	469,2	459,0
Abruzzo	661,1	487,7	356,6	355,2	239,6	299,2	312,6	326,8
Molise	493,8	335,3	238,1	300,4	182,6	212,6	207,4	254,1
Campania	281,2	295,9	251,8	260,1	174,8	228,9	250,4	262,1
Puglia	442,8	516,6	399,9	402,2	289,5	357,4	364,9	382,6
Basilicata	239,6	347,3	284,8	265,0	191,9	245,7	251,7	283,0
Calabria	364,5	287,3	249,1	235,1	173,1	217,5	242,5	238,0
Sicilia	462,4	439,9	327,5	322,7	238,6	300,7	316,6	330,0
Sardegna	454,0	382,5	307,0	328,7	208,1	283,0	288,9	293,5
Italia	655,2	514,1	402,0	400,3	263,1	346,4	379,3	380,8

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Per quanto concerne le categorie di *utenti più vulnerabili*, come ribadito in precedenza, nel 2023 la categoria dei ciclisti, compresi i monopattini, segna un aumento.

Nel 2023, ammontano a 851 gli *utenti delle due ruote a motore* vittime di incidenti stradali (734 motociclisti e 68 ciclomotoristi), mentre i feriti sono stati 57.704 (rispettivamente 49.059 e 8.645). Il trend del numero delle vittime è in graduale e costante diminuzione, nel confronto con il 2010 il miglioramento è più elevato rispetto alla media generale nazionale: -30,7% per le due ruote contro -26,1% per gli utenti nel complesso.

Nella tabella 6 sono riportati la distribuzione del numero degli utenti delle due ruote a motore, vittime di incidenti stradali, a livello regionale nel complesso e su strade urbane. Le numerosità più elevate si registrano in Lombardia, Lazio e Veneto.

Nel 2023 il numero delle vittime che viaggiava su due ruote a motore diminuisce rispetto al 2022 del -6%, ma in molte regioni aumenta: Basilicata (+60%), Trentino Alto Adige (+47%), Abruzzo (+29%), Toscana (+19%), Puglia (+16%), Calabria (+13%) e Sardegna (+12%).

Il tasso di mortalità per le due ruote a motore, nel 2023 è pari a 1,4 per 100 mila abitanti, valore in aumento rispetto al 2010 (1,0). A livello regionale, si riscontra un tasso di mortalità più elevato in Trentino Alto Adige (2,8), Sardegna (1,8), Toscana (1,7) e Veneto (1,6) (Fig. 6).

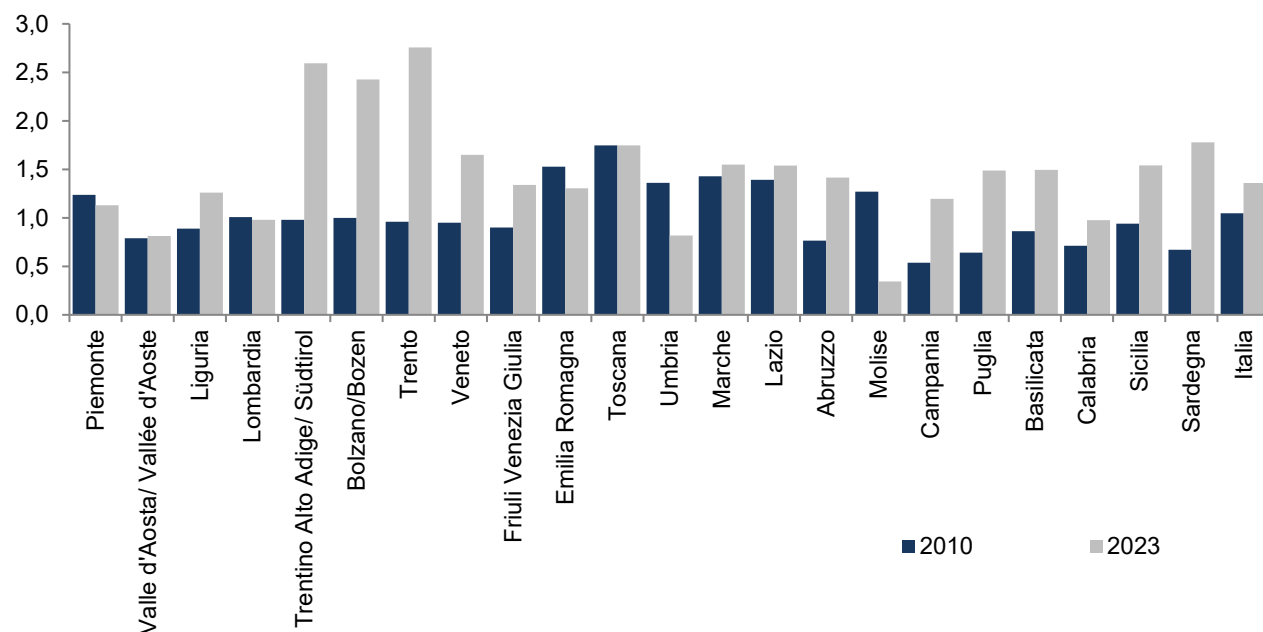
Tab. 6 - Utenti delle due ruote a motore morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2019-2023 (valori assoluti)

Regioni	Totale utenti due ruote morti nel complesso								Di cui in ambito urbano							
	2001	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2001	2010	2019	2020	2021	2022	2023		
Piemonte	74	64	44	48	42	54	48	47	31	18	20	20	24	18		
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	4	4	1	-	-	6	1	2	2	-	-	-	1	-		
Liguria	42	40	26	23	25	20	19	31	24	20	18	12	12	7		
Lombardia	231	162	107	75	105	116	98	162	93	47	42	55	57	47		
Trentino Alto Adige/Südtirol	34	24	30	16	15	19	28	9	10	5	1	2	2	4		
Bolzano/Bozen	20	11	16	10	5	7	13	5	4	3	1	-	2	1		
Trento	14	13	14	6	10	12	15	4	6	2	-	2	-	3		
Veneto	168	118	78	63	71	83	80	101	57	39	30	34	40	39		
Friuli Venezia Giulia	50	31	16	14	25	16	16	28	11	4	5	12	6	10		
Emilia Romagna	139	101	74	48	57	76	58	78	46	21	21	27	28	29		
Toscana	107	88	65	50	45	54	64	73	46	37	26	23	28	38		
Umbria	19	16	12	11	12	11	7	10	10	3	8	5	6	4		
Marche	39	25	18	19	23	26	23	18	8	9	9	9	13	6		
Lazio	141	155	77	66	82	95	88	92	83	46	26	43	67	49		
Abruzzo	22	17	19	18	24	14	18	13	12	10	4	7	4	7		
Molise	5	7	2	4	5	2	1	2	3	1	1	-	-	-		
Campania	77	81	69	64	60	85	67	55	40	44	35	36	54	43		
Puglia	79	77	42	38	55	50	58	40	30	10	16	21	21	28		
Basilicata	9	9	3	4	6	5	8	3	-	1	1	1	2	5		
Calabria	34	22	18	9	21	16	18	19	12	6	3	11	5	12		
Sicilia	96	84	69	55	69	78	74	70	61	45	32	45	48	42		
Sardegna	56	31	16	20	20	25	28	21	9	6	5	10	7	8		
Italia	1.426	1.156	786	645	762	851	802	874	588	372	283	373	425	396		

(a) Sono incluse nella categoria “Strade urbane” anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l’abitato.

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Fig. 6 - Tassi di mortalità per gli utenti delle due ruote a motore in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2023 (per 100.000 abitanti)



Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il **pedone** è uno dei soggetti più vulnerabili fra le persone coinvolte in incidenti stradali, nel 2023 le vittime ammontano a 485 e i feriti a 19.691.

Nel 2023, il 52% dei pedoni vittime della strada sono donne. La fascia di età più colpita è quella tra 80 e 84 anni (85 vittime) e tra 85 e 89 anni (67 vittime).

La tabella 7 presenta la distribuzione del numero dei pedoni vittime di incidenti stradali a livello regionale, per il complesso degli ambiti stradali e su strade urbane. Le numerosità più elevate di vittime si registrano, come atteso, sulle strade di Lombardia, Lazio e Campania.

Tab. 7 - Pedoni morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2019-2023 (valori assoluti)

Regioni	Totale pedoni morti nel complesso							Di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2001	2010	2019	2020	2021	2022	2023
Piemonte	62	54	38	29	29	40	26	46	39	32	24	23	37	21
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	1	1	1	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	1
Liguria	46	14	17	20	18	11	12	40	14	16	20	17	8	11
Lombardia	125	97	96	48	58	69	58	106	78	72	42	43	51	51
Trentino Alto Adige/ Südtirol	14	10	8	5	8	8	9	12	7	5	1	4	6	8
<i>Bolzano/Bozen</i>	11	5	5	5	4	6	6	10	4	2	1	2	5	5
<i>Trento</i>	3	5	3	-	4	2	3	2	3	3	-	2	1	3
Veneto	54	46	38	27	43	39	39	42	35	29	25	35	24	32
Friuli Venezia Giulia	24	11	10	8	10	6	8	21	8	8	6	7	6	7
Emilia Romagna	98	66	57	33	41	32	43	83	53	38	22	28	22	33
Toscana	113	64	32	28	38	45	33	95	55	30	26	32	36	30
Umbria	21	12	8	9	9	8	10	16	9	7	7	9	6	8
Marche	27	22	19	18	22	16	17	23	17	16	12	15	13	14
Lazio	197	76	63	64	69	70	87	171	64	50	50	55	53	68
Abruzzo	16	10	16	7	10	11	8	14	9	12	7	5	8	5
Molise	4	4	3	6	2	3	-	1	2	3	4	2	2	-
Campania	54	31	47	34	41	36	44	37	26	30	28	26	29	32
Puglia	44	26	21	12	17	25	21	24	10	12	6	11	15	11
Basilicata	10	5	3	3	5	7	1	6	2	1	1	3	5	1
Calabria	26	14	12	15	9	10	13	21	10	8	8	5	9	9
Sicilia	69	47	35	26	27	40	39	57	44	30	21	23	36	34
Sardegna	27	11	10	17	15	9	16	20	8	7	14	10	7	13
Italia	1.032	621	534	409	471	485	485	836	491	407	324	353	373	389

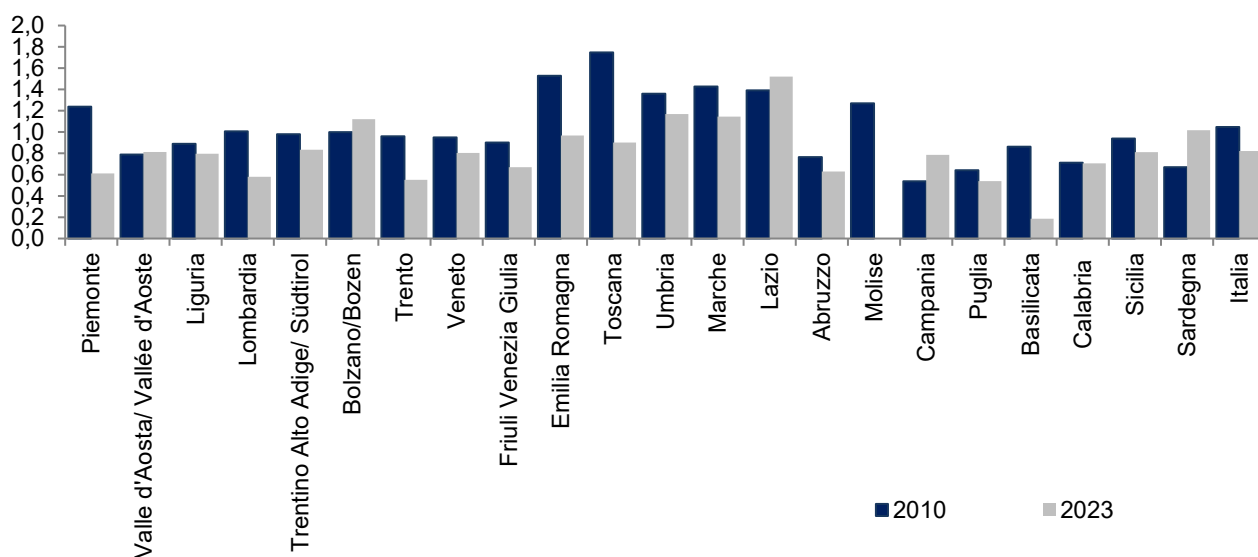
(a) Sono incluse nella categoria “Strade urbane” anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l’abitato.

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Una misura relativa dell’intensità del fenomeno, rispetto alla dimensione demografica delle Regioni, è data, infine, dai tassi di mortalità riportati in figura 7.

Il tasso di mortalità dei pedoni nel 2023 è pari a circa 0,8 decessi per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli anni. A livello regionale, nel 2023, si riscontra un tasso più elevato nel Lazio, Umbria, Marche, Sardegna ed Emilia Romagna. Valori molto bassi si registrano, invece, in Molise, Basilicata e Puglia. Rispetto al 2010 la mortalità dei pedoni è aumentata in Valle d’Aosta, Lazio, Campania e Sardegna.

Fig. 7 - Tassi di mortalità dei pedoni in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2023
(per 100.000 abitanti)



Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Sono stati 212 i **ciclisti** rimasti vittime di incidenti stradali nel 2023 in Italia e i 16.032 feriti.

La tabella 8 presenta la distribuzione del numero dei ciclisti vittime di incidenti stradali a livello regionale nel complesso e per il solo ambito urbano.

Le numerosità più elevate si registrano in Lombardia, Veneto e Emilia Romagna.

Tab. 8 - Ciclisti morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2019-2023 (valori assoluti)

Regioni	Totale ciclisti morti nel complesso							di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2001	2010	2019	2020	2021	2022	2023
Piemonte	27	27	16	9	16	11	11	14	16	10	2	7	10	4
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0
Liguria	4	1	2	1	3	6	5	3	1	-	-	3	3	2
Lombardia	83	42	40	38	37	30	44	58	28	27	22	26	23	22
Trentino Alto Adige/ Südtirol	3	3	2	1	5	4	4	2	3	-	-	4	1	1
Bolzano/Bozen	1	3	2	1	2	3	1	1	3	-	-	2	1	0
Trento	2	-	-	-	3	1	3	1	-	-	-	2	-	1
Veneto	64	39	50	25	34	40	25	46	25	24	15	21	24	10
Friuli Venezia Giulia	12	14	6	5	5	12	5	8	6	4	4	4	8	4
Emilia Romagna	63	50	60	31	41	35	33	48	36	40	18	30	26	16
Toscana	32	24	23	9	22	18	20	23	13	13	4	16	8	8
Umbria	2	2	2	3	4	1	3	1	2	1	2	4	-	1
Marche	11	5	6	4	3	5	9	9	5	6	2	2	1	5
Lazio	18	14	17	13	15	11	15	8	3	9	7	9	6	6
Abruzzo	10	8	2	1	5	1	5	4	3	1	-	1	-	2
Molise	-	-	-	1	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
Campania	9	6	5	6	12	7	13	4	1	2	4	4	5	2
Puglia	15	10	11	13	9	9	9	8	4	8	6	2	3	2
Basilicata	-	1	-	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	0
Calabria	1	4	3	3	3	1	2	1	2	1	-	3	-	0
Sicilia	6	9	7	8	11	6	6	6	5	4	1	3	3	5
Sardegna	6	4	1	5	3	7	1	3	1	-	2	1	2	0
Italia	366	263	253	176	229	205	212	246	154	150	89	141	123	90

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

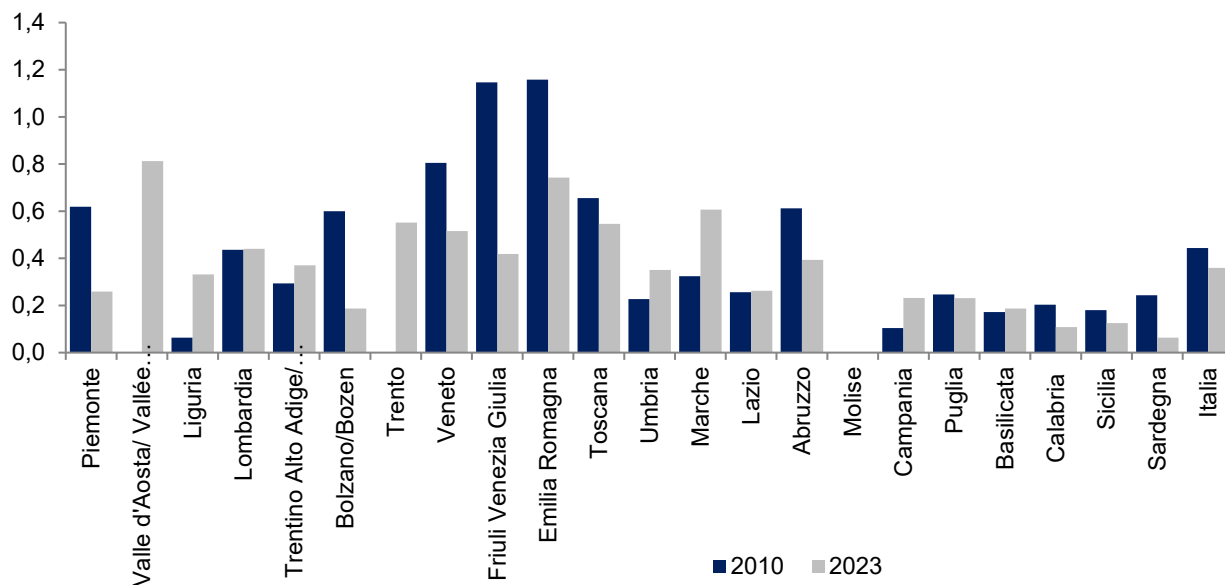
Una misura relativa dell'intensità del fenomeno, rapportata alla dimensione demografica delle regioni, è data, comunque, dai tassi di mortalità riportati in figura 8.

Il tasso di mortalità dei ciclisti nel 2023 è pari a 0,4 per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli ultimi 5 anni.

A livello regionale, nel 2023, si riscontra una elevata mortalità dei ciclisti in Valle d'Aosta (0,8) ed Emilia Romagna (0,7).

Rispetto al 2010 il tasso di mortalità aumenta in Liguria, Trentino Alto Adige, Umbria, Marche, Campania e Basilicata.

Fig. 8 - Tassi di mortalità dei ciclisti in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2023 (per 100.000 abitanti)

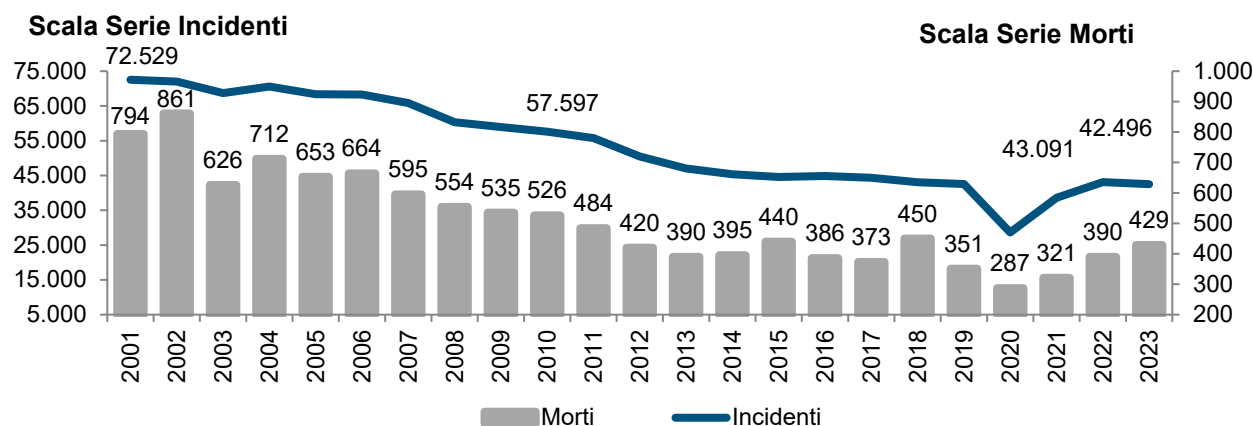


Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Incidentalità stradale nei grandi Comuni. Anno 2023

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 2023 gli incidenti stradali in tali aree rappresentano il 25,5% del totale (42.496), le vittime il 14,1% (429), la popolazione residente il 15,9% e il parco veicolare il 14,4% (7.886.298 veicoli) (Fig. 9). Nel 2023 il numero delle vittime nei grandi Comuni è stato pari a 429 ed è purtroppo aumentato del 10,0% rispetto al 2022, in controtendenza rispetto alla diminuzione in Italia (-3,8%). Il tasso di mortalità stradale sale a 4,6 per 100mila abitanti, da 4,2 del 2022 e 3,4 del 2021, contro una media nazionale di 5,2, e varia tra 2,3 di Genova a 12,0 di Venezia.

Fig. 9 - Incidenti stradali con lesioni a persone e vittime nei grandi Comuni italiani nel complesso. Anni 2001-2023 (valori assoluti)



Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il tasso di mortalità stradale, per il complesso dei grandi Comuni, sale, tra il 2023 e il 2022, da 4,2 a 4,6 morti per 100 mila abitanti, valore più basso rispetto alla media nazionale di 5,4 (Tab. 9).

Tab. 9 - Incidenti stradali e vittime per categoria della strada nei grandi Comuni italiani. Anni 2023 e 2022. (Valori assoluti, tasso di mortalità per 100.000 abitanti, variazione % 2023/2022 e 2022/2021)

Grandi Comuni	Strade urbane				Strade extraurbane (a)				Tasso di mortalità 2023 (b)	Tasso di mortalità 2022 (b)	Var % morti 2023 su 2022	Var % morti 2022 su 2021
	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti				
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022				
Torino	2.875	2.891	23	29	43	44	-	2	2,7	3,7	-25,8	106,7
Milano	7.479	7.527	42	38	333	259	5	6	3,4	4,6	6,8	29,4
Verona	1.058	1.133	14	14	112	118	1	3	5,9	2,1	-11,8	88,9
Venezia (c)	507	532	4	6	155	168	26	2	12,0	3,2	275,0	100,0
Trieste	721	786	3	4	69	83	2	1	2,5	2,2	-	25,0
Genova	3.412	3.686	12	15	257	224	1	1	2,3	4,2	-18,8	14,3
Bologna	1.942	1.914	17	18	216	206	4	5	5,4	5,9	-8,7	91,7
Firenze	2.530	2.476	16	9	50	151	1	1	4,7	2,8	70,0	-23,1
Roma	11.320	11.798	121	124	1.497	1.384	33	26	5,6	5,5	2,7	24,0
Napoli	2.195	2.138	34	20	184	198	3	3	4,0	2,5	60,9	-28,1
Bari	1.386	1.330	10	9	177	174	2	2	3,8	3,5	9,1	-
Palermo	1.843	1.763	23	18	43	34	4	1	4,3	3,0	42,1	-
Messina	612	573	7	10	111	123	4	5	5,0	6,8	-26,7	7,1
Catania	1.291	1.299	13	17	78	79	4	1	5,7	6,0	-5,6	5,9
Totale	39.171	39.846	339	331	3.325	3.245	90	59	4,6	4,2	10,0	22,3

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

(b) Tasso per 100.000 abitanti. c) Il 3 ottobre 2023 è avvenuto un incidente a Marghera, nel quale un autobus urbano è precipitato da un cavalcavia, causando 21 morti e 14 feriti.

Fonte: Rilevazione Istat degli incidenti stradali con lesioni a persone.

Per quanto riguarda il ruolo dei coinvolti in incidenti stradali, per il complesso dei grandi Comuni, a Bari tra i deceduti si ha la percentuale più alta di pedoni (42%), segue Catania (41%) invece a Firenze e Messina tra i deceduti è molto alta la percentuale dei conducenti (entrambi 82%) (Tab.10).

Tab. 10 - Conducenti, persone trasportate e pedoni, morti e feriti nei grandi Comuni italiani. Anno 2023

Grandi Comuni	Conducenti	Persone trasportate	Pedoni	Totale	Conducenti	Persone trasportate	Pedoni	Totale
MORTI					FERITI			
Torino	15	3	5	23	2.599	1.052	480	4.131
Milano	25	3	19	47	7.039	1.469	1.201	9.709
Verona	12	2	1	15	1.073	205	140	1.418
Venezia	8	21	1	30	587	184	76	847
Trieste	3	-	2	5	643	157	158	958
Genova	6	2	5	13	2.819	912	608	4.339
Bologna	14	1	6	21	1.898	512	321	2.731
Firenze	14	1	2	17	2.283	347	388	3.018
Roma	83	16	55	154	10.969	2.948	2.106	16.023
Napoli	23	3	11	37	1.948	711	408	3.067
Bari	6	1	5	12	1.413	608	217	2.238
Palermo	13	5	9	27	1.724	553	226	2.503
Messina	9	1	1	11	682	221	85	988
Catania	9	1	7	17	1.224	506	172	1.902
Totale	240	60	129	429	36.901	10.385	6.586	53.872

Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Incidenti stradali. Stima preliminare. Gennaio-giugno 2024

Secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2024 si registra, rispetto allo stesso periodo del 2023, un aumento del numero di incidenti stradali con lesioni a persone¹ (80.057; +0,9%), dei feriti (107.643; +0,5%) e delle vittime entro il trentesimo giorno (1.429; +4,0%).

Nel confronto con i primi sei mesi del 2019, anno scelto come riferimento per l'obiettivo 2030 dalla Commissione Europea con il programma "Road safety policy framework 2021-2030" (riduzione del 50% del numero di vittime e feriti gravi entro il 2030), si rileva ancora un calo per gli incidenti stradali (-4,3%), i feriti (-8,0%) e i deceduti (-6,8%). L'aumento dei morti in incidenti stradali registrato nei primi sei mesi del 2024, allontana, però, l'Italia dagli obiettivi europei fissati. (Figura 1 e Prospetto1).

Nel confronto con il primo semestre 2023, le vittime diminuiscono sulle autostrade (-13,9%), aumentano, invece, sulle strade urbane (+7,9%) e sulle strade extraurbane (+1,0%). Rispetto ai primi sei mesi del 2019, nel primo semestre 2024 le vittime registrano una diminuzione significativa, ancora, sulle autostrade (-31,9%) e più contenuta sulle strade extraurbane (-4,2%), mentre sulle strade urbane si stima un aumento pari all'1,1%.

Costi sociali degli incidenti stradali con lesioni a persone

Il costo sociale degli incidenti stradali rappresenta uno degli indicatori più rilevanti per la valutazione dei livelli di performance della sicurezza stradale. Per aggiornare i valori attuali, da utilizzare per la decade 2021-2030, sono stati calcolati nuovi parametri, tenendo in considerazione i molteplici fattori che concorrono a determinare i costi sociali, in particolare: la perdita della capacità produttiva, i costi umani, il danno morale, il danno biologico, i costi sanitari, i danni materiali e i costi amministrativi. I parametri prodotti sono stati differenziati, per i deceduti (entro 30 giorni dall'incidente), i feriti e per la prima volta anche per i feriti gravi. Un punto di forza del metodo adottato è stato l'utilizzo di dati provenienti da un ricco insieme di fonti ufficiali, tra le quali gli archivi del Ministero della Salute, i dati dell'Istituto nazionale Assicurazione Infortuni sul Lavoro (Inail), dell'Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici (ANIA) e di altre rilevanti statistiche demografiche ed economiche.

Per poter considerare tutte le poste in gioco che concorrono a determinare i costi sociali sono stati presi in considerazione diversi aspetti come detto e una nuova metodologia³. I parametri prodotti per calcolare i costi sociali degli incidenti stradali sono stati differenziati per i decessi, i feriti e i feriti gravi, questi ultimi introdotti per la prima volta.

Il costo sociale degli incidenti stradali con lesioni a persone, rilevati da Polizia Stradale, Polizia locale e Carabinieri, calcolato con parametri aggiornati da Istat e ACI nel 2023, ammonta a quasi 18 miliardi di euro nel 2023 (1% del Pil nazionale).

In Appendice (cfr. file contenuto nella sottocartella “Appendice - Tabelle contributo Istat”) sono riportate, oltre a tutte le tabelle e le figure contenute nel presente contributo, anche i seguenti, dettagliati prospetti:

- tasso di mortalità per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (morti/popolazione media residente *100000 - Anni 2001-2022);
- tasso di lesività per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (feriti /popolazione media residente *100000 - Anni 2001-2022).

Riferimenti bibliografici:

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2023

<https://www.istat.it/comunicato-stampa/incidenti-stradali-in-italia-aggiornamento-dati-provinciali-anno-2023/>

Istat – Incidenti stradali in Italia. Stima preliminare gennaio-giugno 2024

<https://www.istat.it/comunicato-stampa/incidenti-stradali-stima-preliminare-gennaio-giugno-2024/>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2022 <https://www.istat.it/it/archivio/286933>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2021 <https://www.istat.it/it/archivio/273324>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2020 <https://www.istat.it/it/archivio/259825>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2019 <https://www.istat.it/it/archivio/245757>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2018 <https://www.istat.it/it/archivio/232366>

³ Decreto Dirigenziale n. 37 del 12 febbraio 2023 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti