

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Lunedì 17 novembre 2025

Sede: Sala 20 Maggio 2012, Regione Emilia-Romagna, Viale della Fiera 8, Bologna

Incidenti stradali in Italia: la rilevazione Istat e i dati

Silvia Bruzzone

Istat

Dipartimento per le statistiche demografiche e sociali

Direzione centrale per le statistiche sociali e il welfare

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

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

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

Informazioni sulla rilevazione
Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone. Edizione 2024 – Istat

Protocolli di Intesa :

- Istat – ACI 2025
- Istat-Regioni-ANCI-UIP-MIT Polstrada e Carabinieri 2025

Il Protocollo di intesa 2025



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

Cerca...

Presentazione

Conferenza Stato-Regioni

Conferenza Unificata

Conferenza Finanza Pubblica

Conferenza Sessione europea

Focus PNRR

Area riservata

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

Repertorio atto n. 121/CU

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

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

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nella seduta del 3 ottobre 2024:

Condividi

Seduta del 3 ottobre 2024

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

Documenti consegnati nella seduta 3/10/2024

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

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



Presidenza del Consiglio dei ministri
CONFERENZA UNIFICATA

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

ACQUISITO l'assenso del Governo;

APPROVA

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



Il Segretario
Cons. Paola D'Avena

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



Il Presidente
Ministro Roberto Calderoli

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

L'organizzazione: aggiornamento 2025

Regioni aderenti a Protocollo d'intesa:

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

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

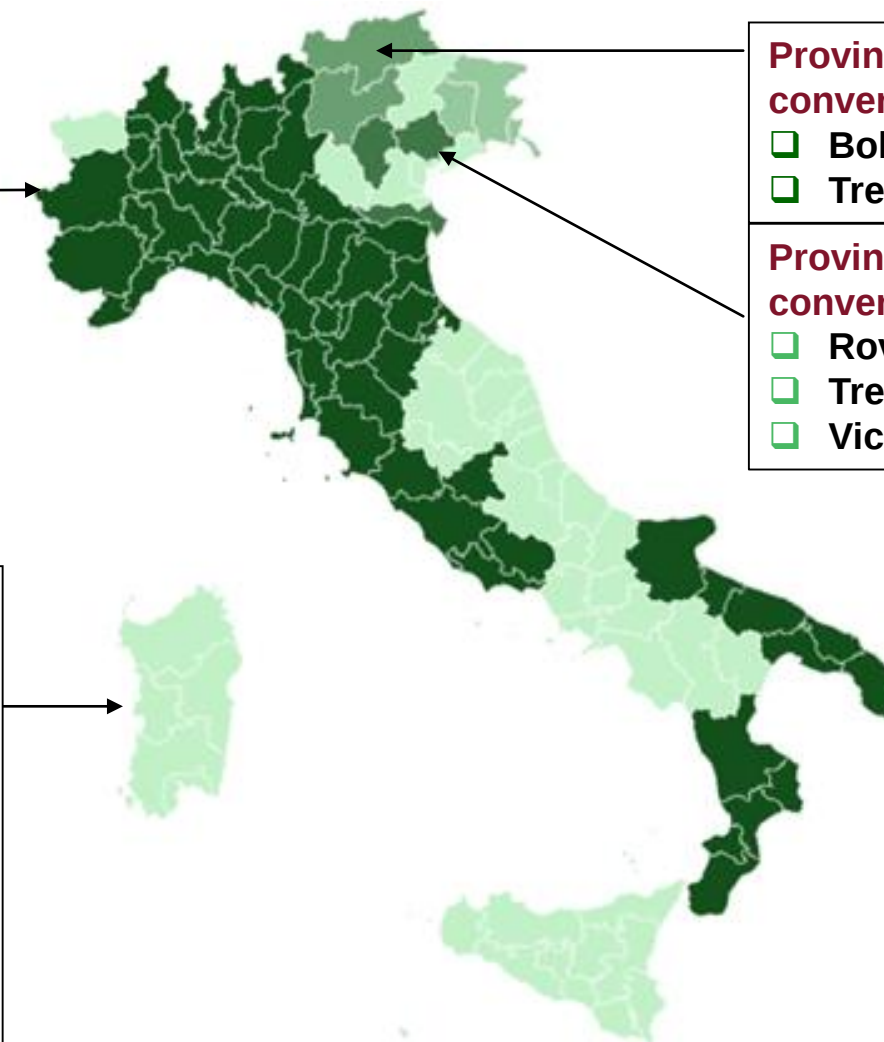
- ☐ Valle d'Aosta
- ☐ Umbria
- ☐ Marche
- ☐ Molise
- ☐ Campania
- ☐ Basilicata
- ☐ Abruzzo
- ☐ Sicilia
- ☐ Sardegna
- ☐ Province di Venezia, Padova, Verona, Belluno

Province Autonome aderenti a convenzioni:

- ☐ Bolzano
- ☐ Trento

Province del Veneto già aderenti a convenzioni con Istat:

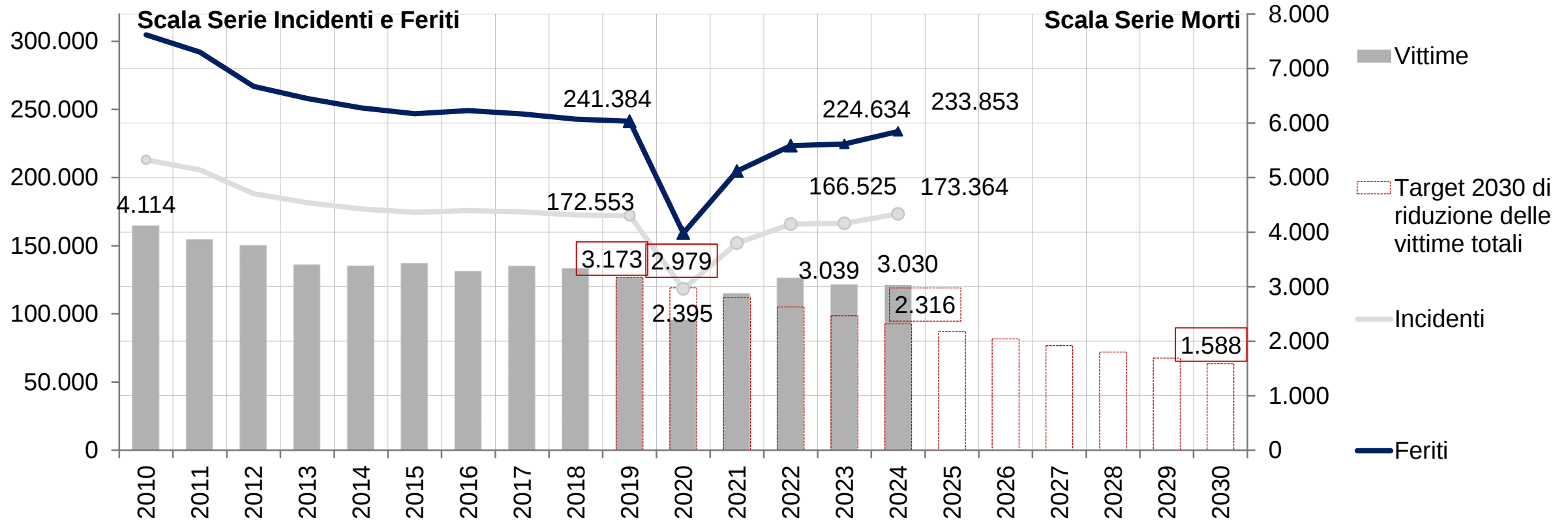
- ☐ Rovigo
- ☐ Treviso
- ☐ Vicenza



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

Focus su vittime ciclisti in incidenti stradali

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

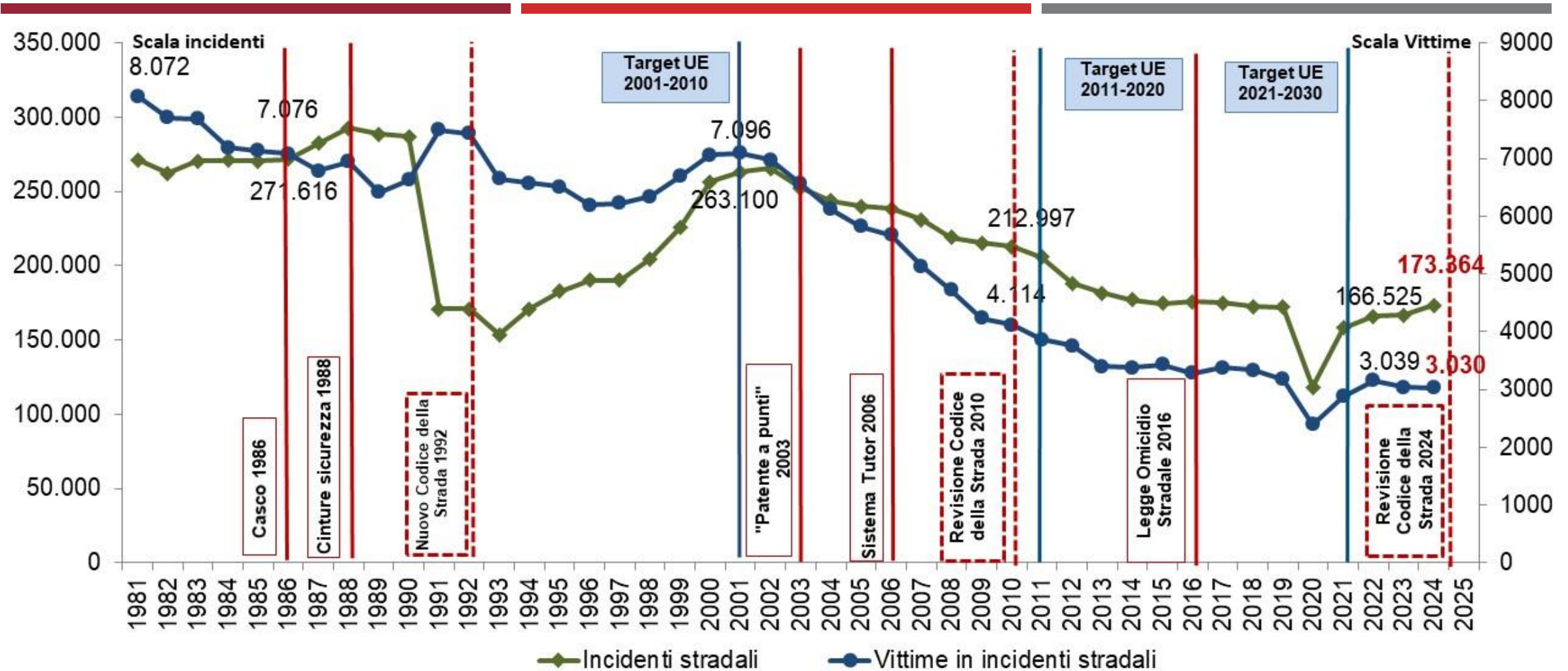


Feriti gravi in Italia: nel 2023 16.989 (-3,4% vs 2019) 5,6 feriti gravi ogni decesso

Decennio di iniziative per la Sicurezza Stradale 2021-2030

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

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



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

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

Stime preliminari degli incidenti stradali nel periodo gennaio-giugno 2025

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

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

Rispetto a gennaio-giugno 2024 nel 2025

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

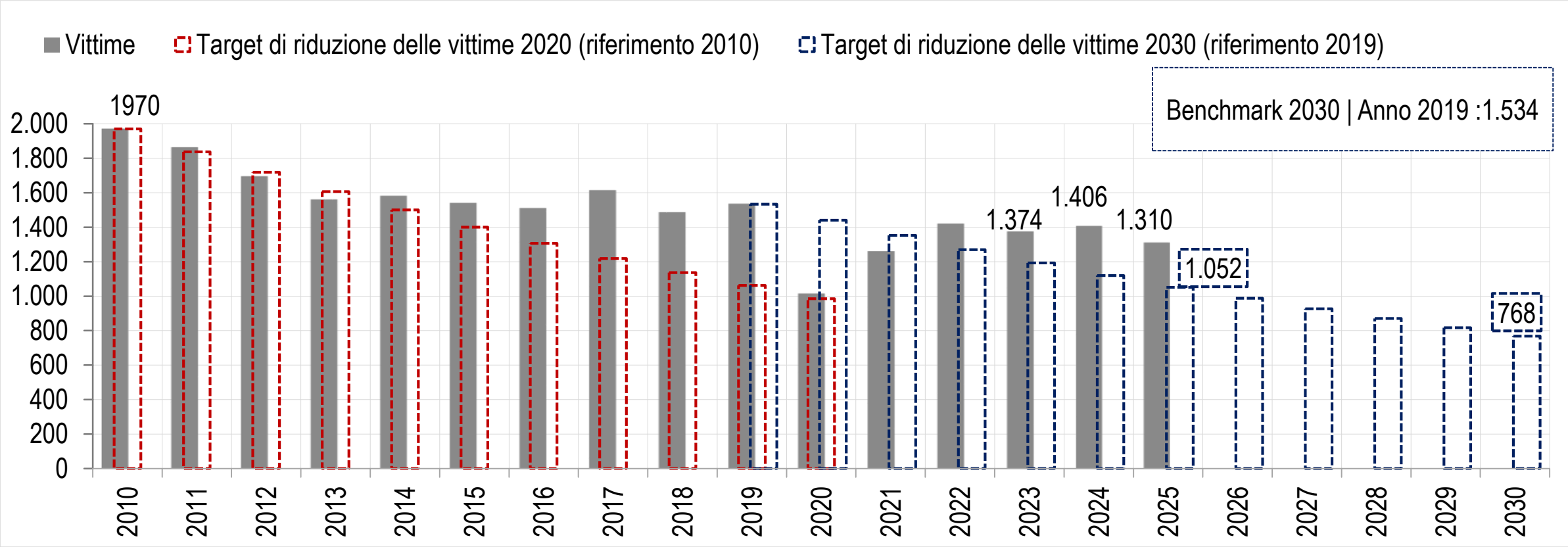
Con riferimento al periodo pre-pandemia, nel 2025 rispetto al 2019 (gennaio-giugno)

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

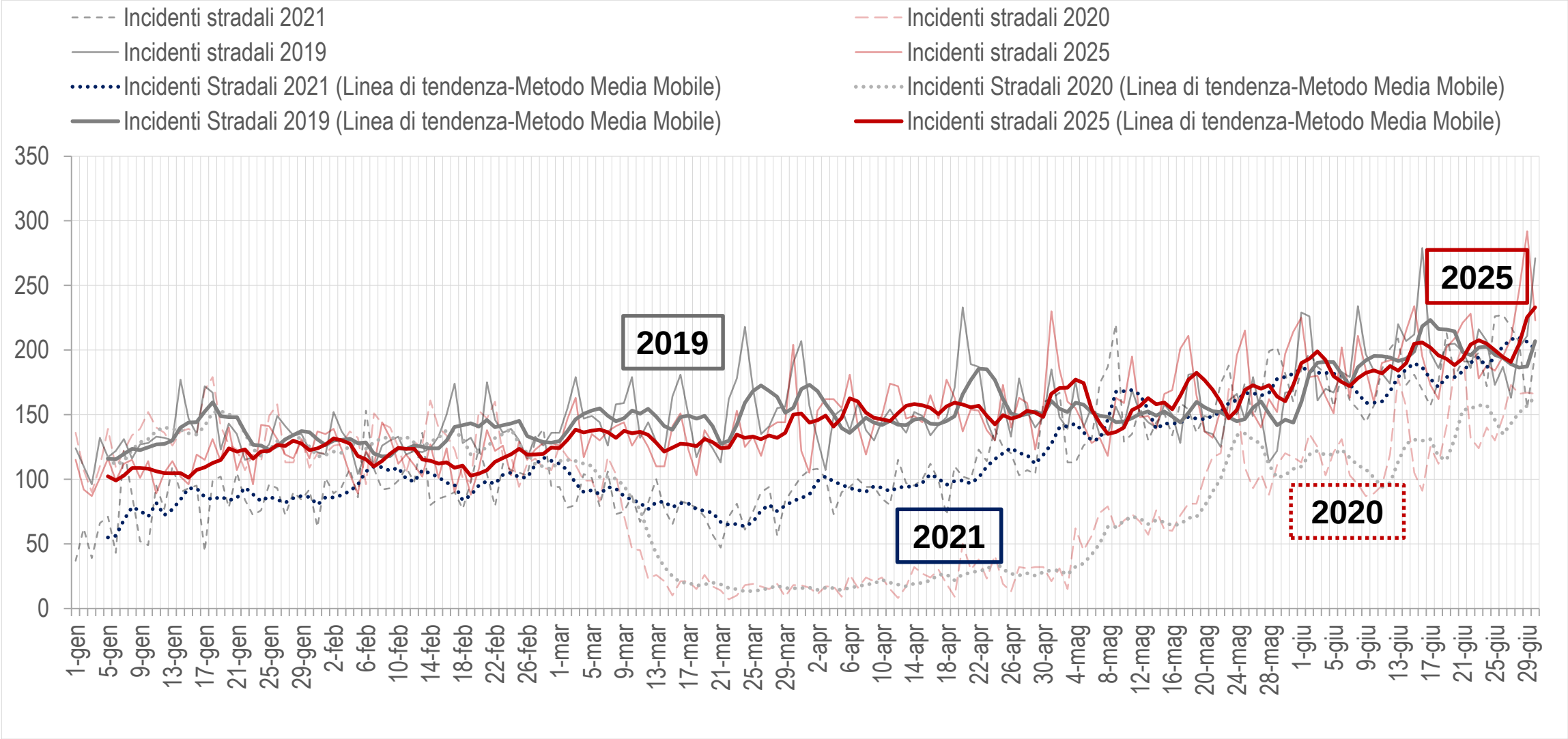
- La diminuzione delle vittime registrata nel primo semestre del 2025 rappresenta un progresso verso il raggiungimento degli obiettivi europei 2030, sebbene il percorso da compiere resti ancora impegnativo.
- **Rispetto al primo semestre del 2024, nel 2025** le vittime aumentano sulle autostrade (+4,4%),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

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

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



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

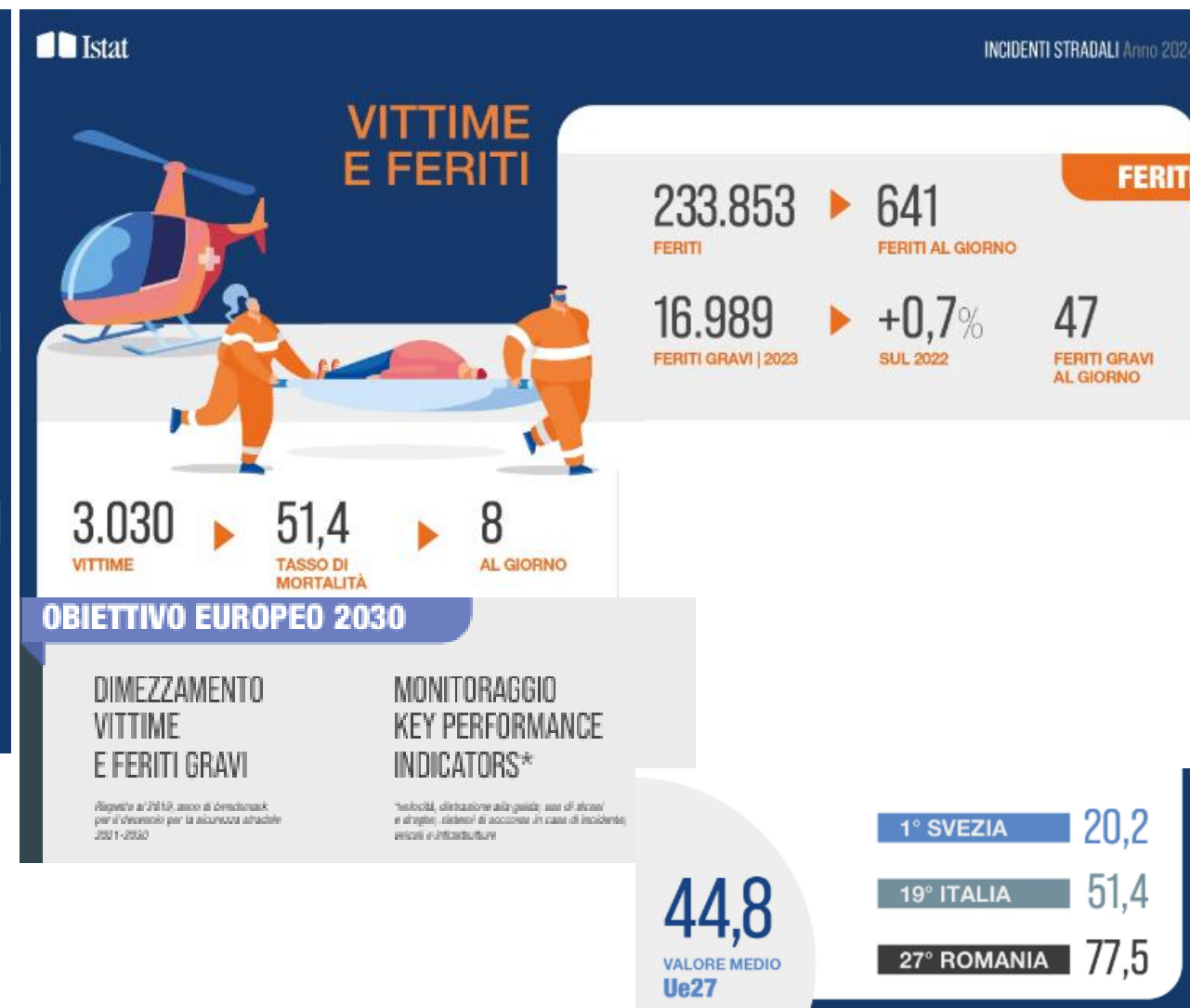


Gli incidenti stradali nel 2024: «highlights»

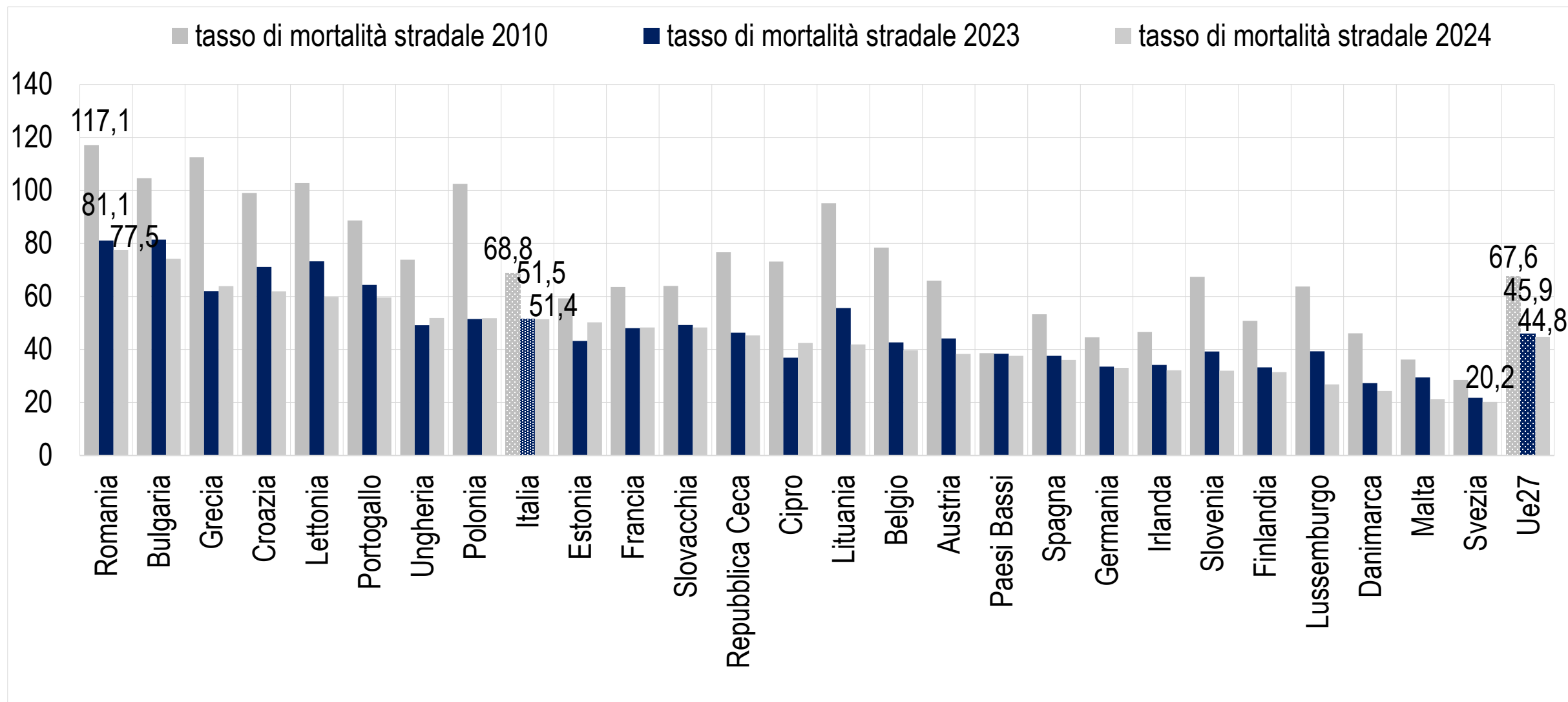


CONTESTO EUROPEO

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

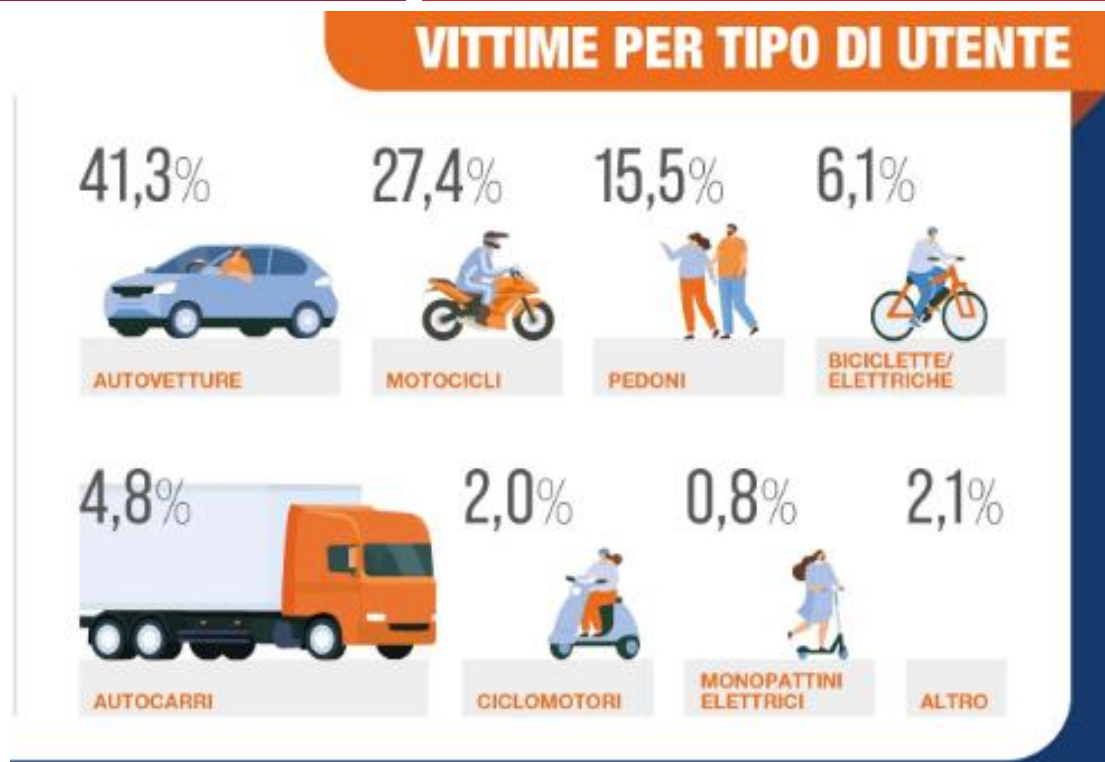


Tasso di mortalità stradale nei paesi europei UE27. Anni 2010, 2023 e 2024



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

**3.030
Vittime
nel 2024**



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

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



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

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

Matrice di collisione delle vittime per tipo di utente e veicolo con cui sono entrati in collisione Anno 2024 (valori assoluti)

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

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



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

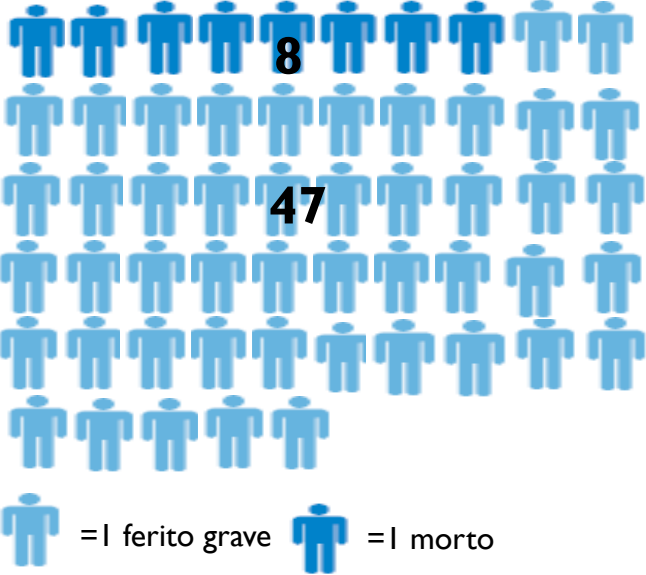
I modelli cambiano in modo significativo a seconda dell'età.

Tra le persone di età 65+, infatti, i pedoni rappresentano il 29% delle vittime e i ciclisti il 17%.

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

Feriti gravi in Italia: Anni 2014-2023

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

Anno	Totale	Maschi	Femmine	Numero di feriti ricoverati	Morti	Rapporto di gravità	Media giornaliera 2023: Vittime e Feriti gravi
2014	14.943	-	-	50.471	3.381	4,4	 8 47 =1 ferito grave =1 morto
2015	15.901	10.674	5.227	53.432	3.428	4,6	
2016	17.324	11.748	5.576	56.783	3.283	5,3	
2017	17.309	11.810	5.499	55.726	3.378	5,1	
2018	18.614	12.713	5.901	57.330	3.334	5,6	
2019	17.600	12.107	5.493	52.881	3.173	5,5	
2020	14.102	10.012	4.090	42.097	2.395	5,9	
2021	15.990	11.466	4.524	47.547	2.875	5,6	
2022	16.875	12.023	4.852	47.945	3.159	5,3	
2023	16.989	11.927	5.062	47.556	3.039	5,6	

Nel 2023 i feriti gravi hanno rappresentato il 7,6% del totale dei feriti accertati dalla Polizia (224.634). Questa percentuale, progressivamente aumentata nel corso degli ultimi anni, è stata collegata anche ad un miglioramento della qualità e della copertura delle informazioni sugli infortuni tra i dati di dimissione ospedaliera.

Dimissioni ospedaliere per infortuni da incidenti stradali nel 2023:

Totale **47.556** di cui feriti gravi **16.989 (36%)**

Non determinati 3.152 (6,6% sul totale dei ricoveri ospedalieri per incidenti stradali).

Costi sociali degli incidenti stradali in Italia

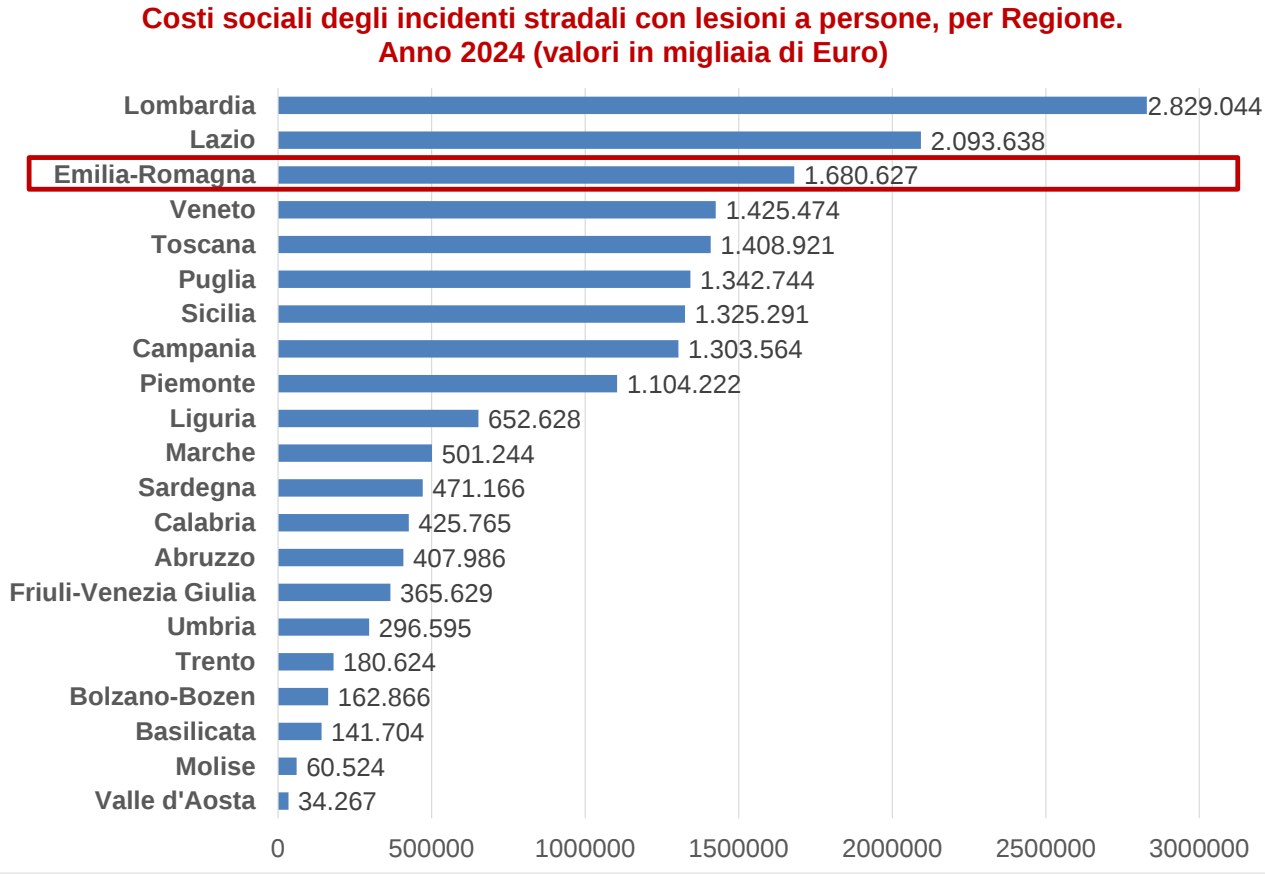


Fonte: Istat

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

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

La Lombardia rappresenta il 15,5% del costo sociale complessivo degli incidenti stradali in Italia, mentre la Valle d'Aosta registra l'incidenza più bassa, pari allo 0,2%



Parametri per la determinazione dei costi sociali da incidente stradale (valori in Euro). Istat-ACI 2023

Evento Costo da applicare pro capite (in euro)

Morto	1.812.989
Ferito	45.210
<i>Ferito grave</i>	<i>467.159</i>
<i>Ferito lieve</i>	<i>8.519</i>
Incidente	12.394

Innovazioni nelle tecniche di analisi e
nei prodotti di diffusione

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

Qualità e completezza delle informazioni:

dal 2013: introduzione **coordinate geografiche** tra le variabili raccolte e analizzate da Istat e ACI (miglioramento progressivo della copertura);

dai dati 2022: coordinate geografiche **disponibili** per i ricercatori (Microdata File for Researchers).

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

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

Pubblicazioni e diffusione dati:

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

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

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

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

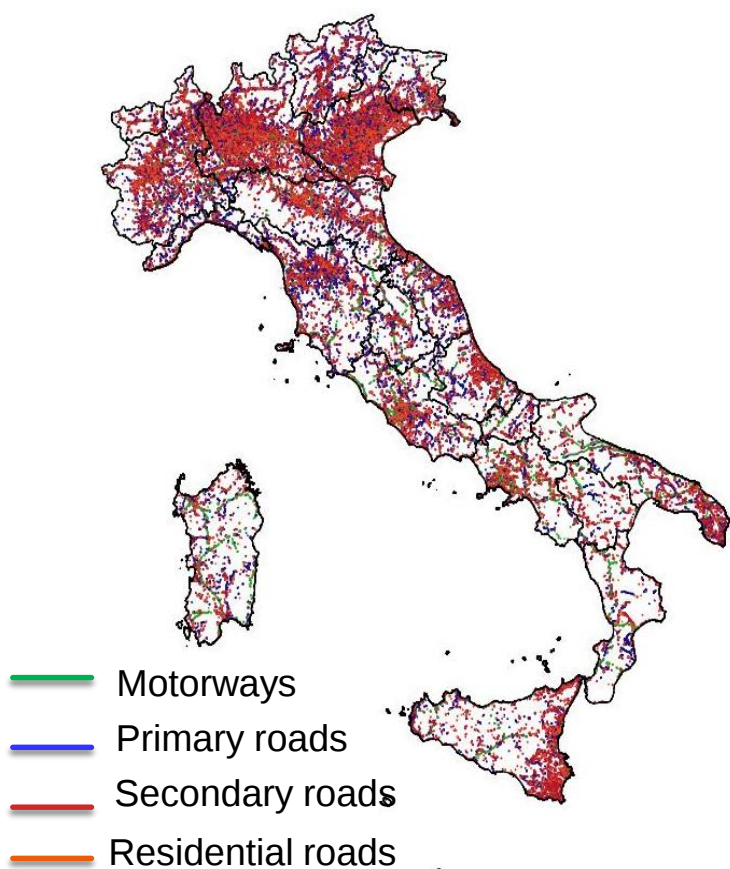
Nuovi strumenti e innovazioni:

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

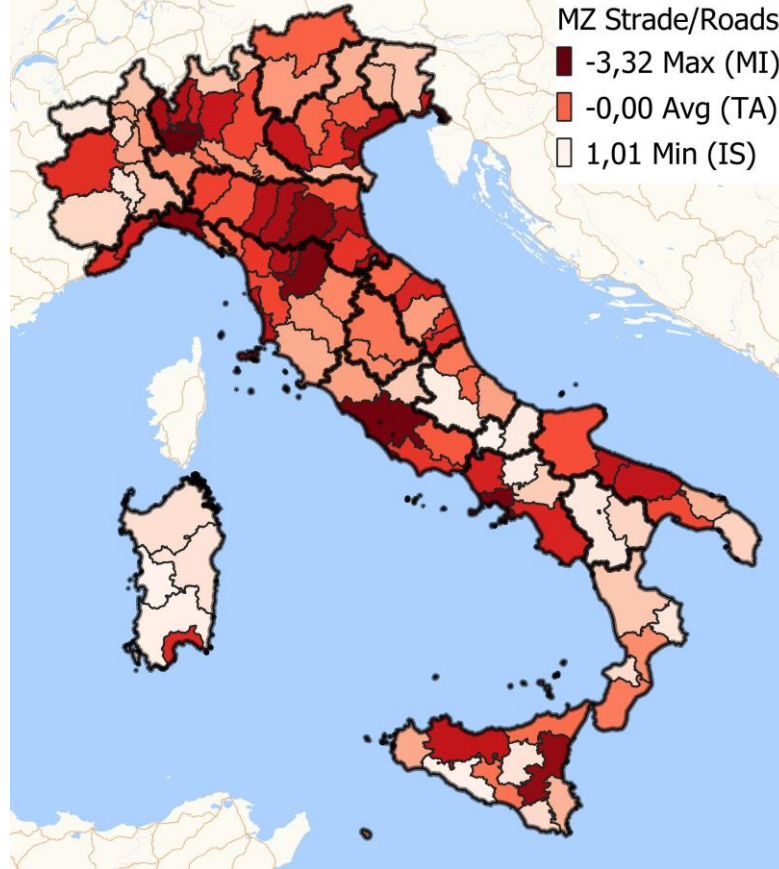
Uso di Open Street Map per calcolo di indicatori per l'incidentalità stradale sulla rete viaria italiana

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

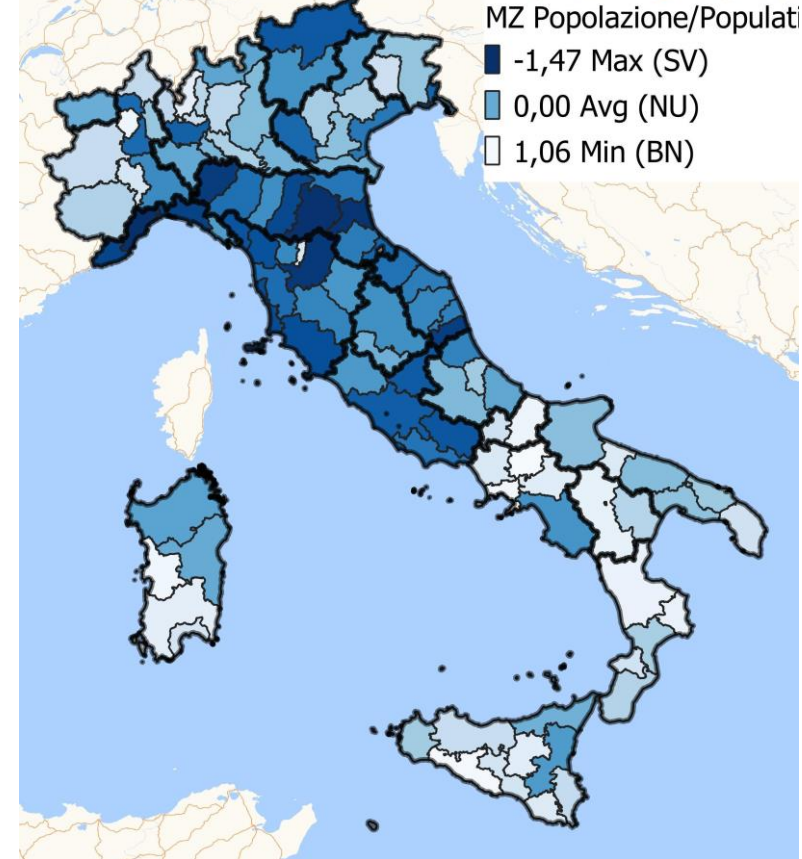
Utilizzo di Open Street Map per il calcolo di indicatori per l'incidentalità stradale sulla rete viaria italiana – Anno 2023 – Istat



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

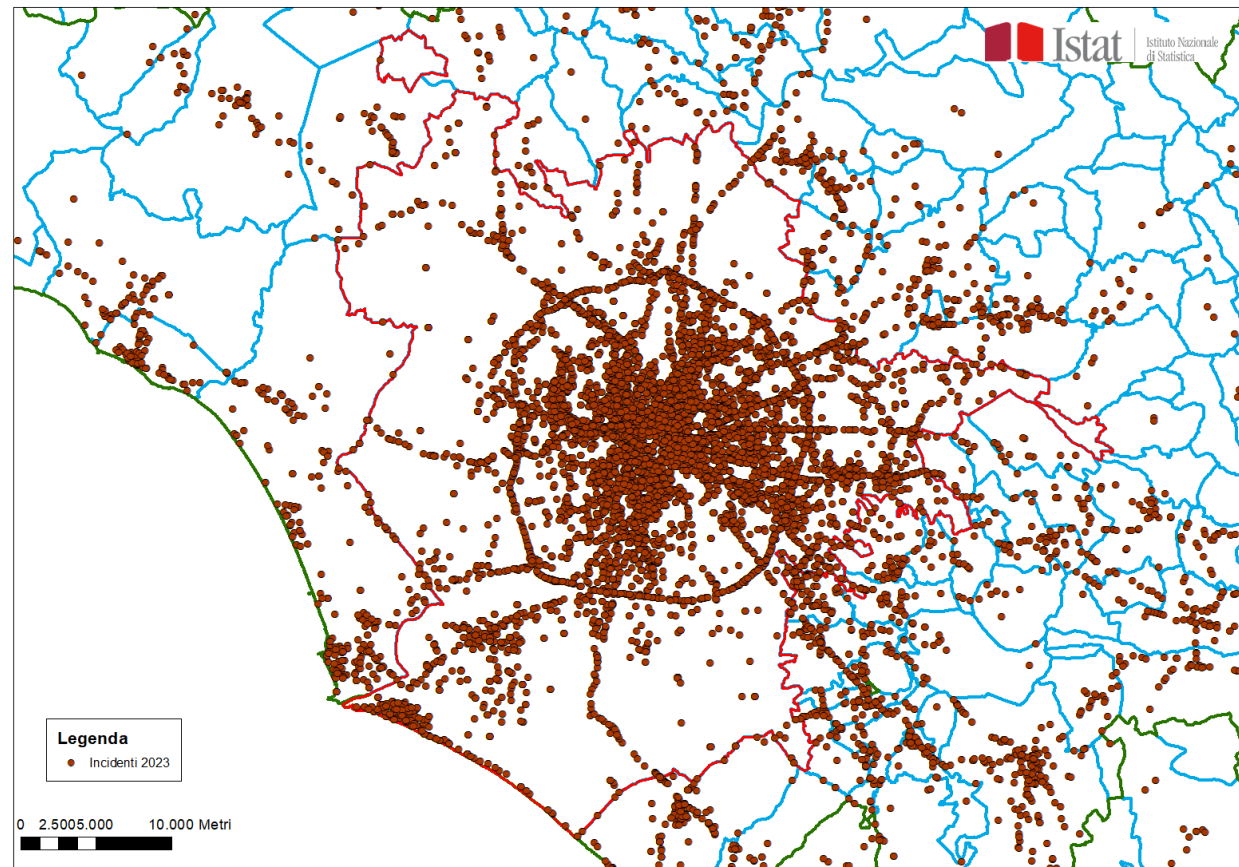
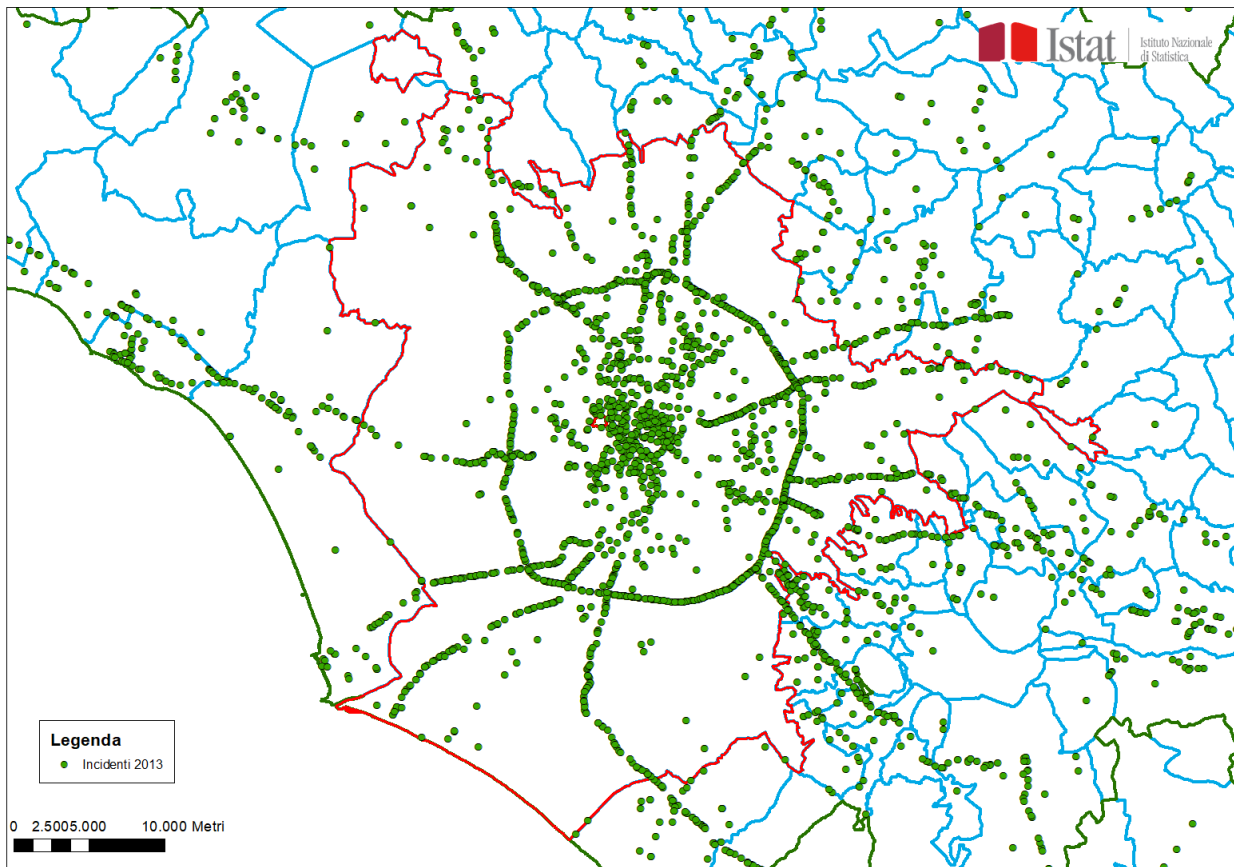


Indice sintetico di incidentalità stradale per la lunghezza in metri di arco stradale (metodo della media aritmetica z-scores).
(Fonte Istat e Open Street Map)



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

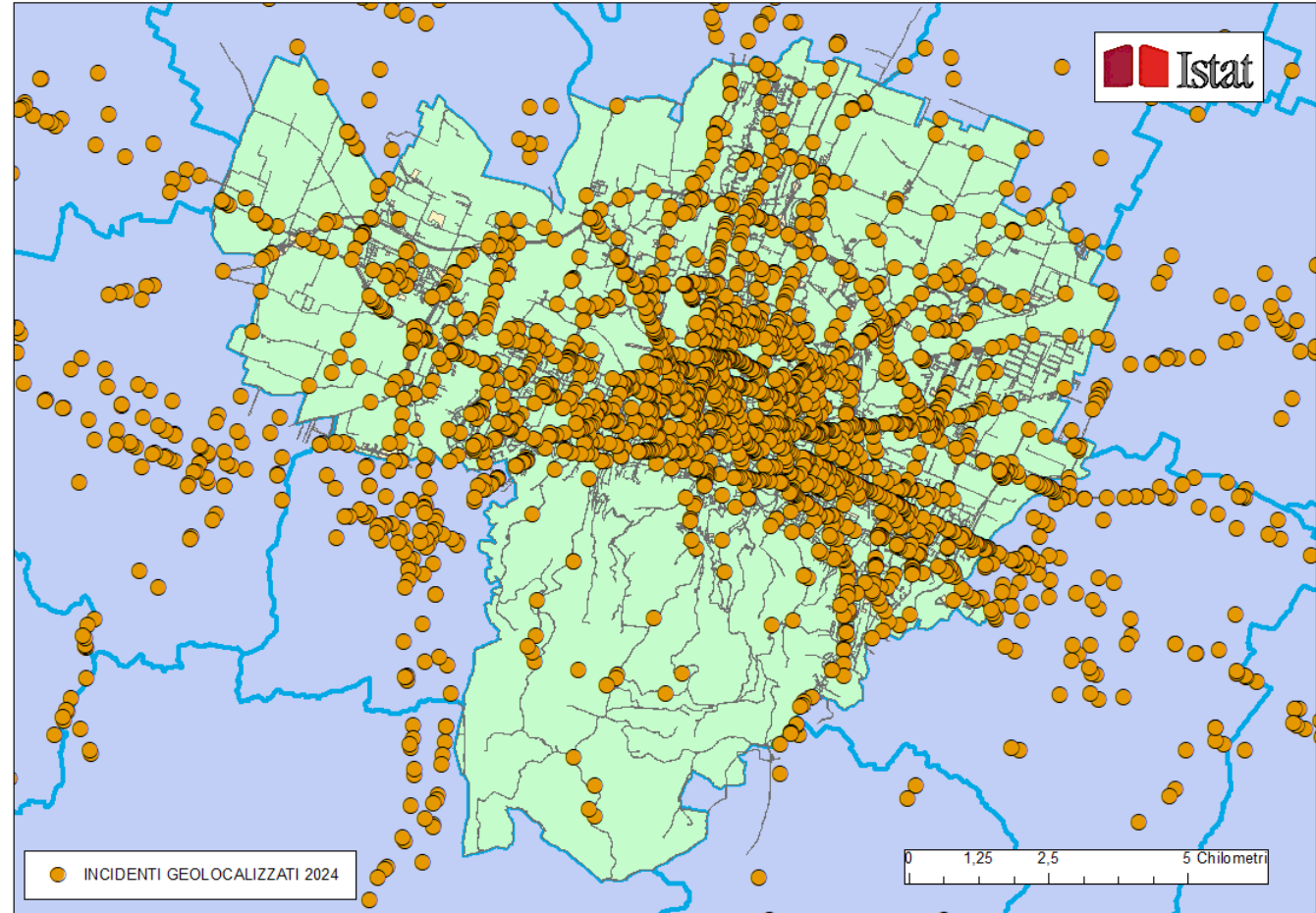
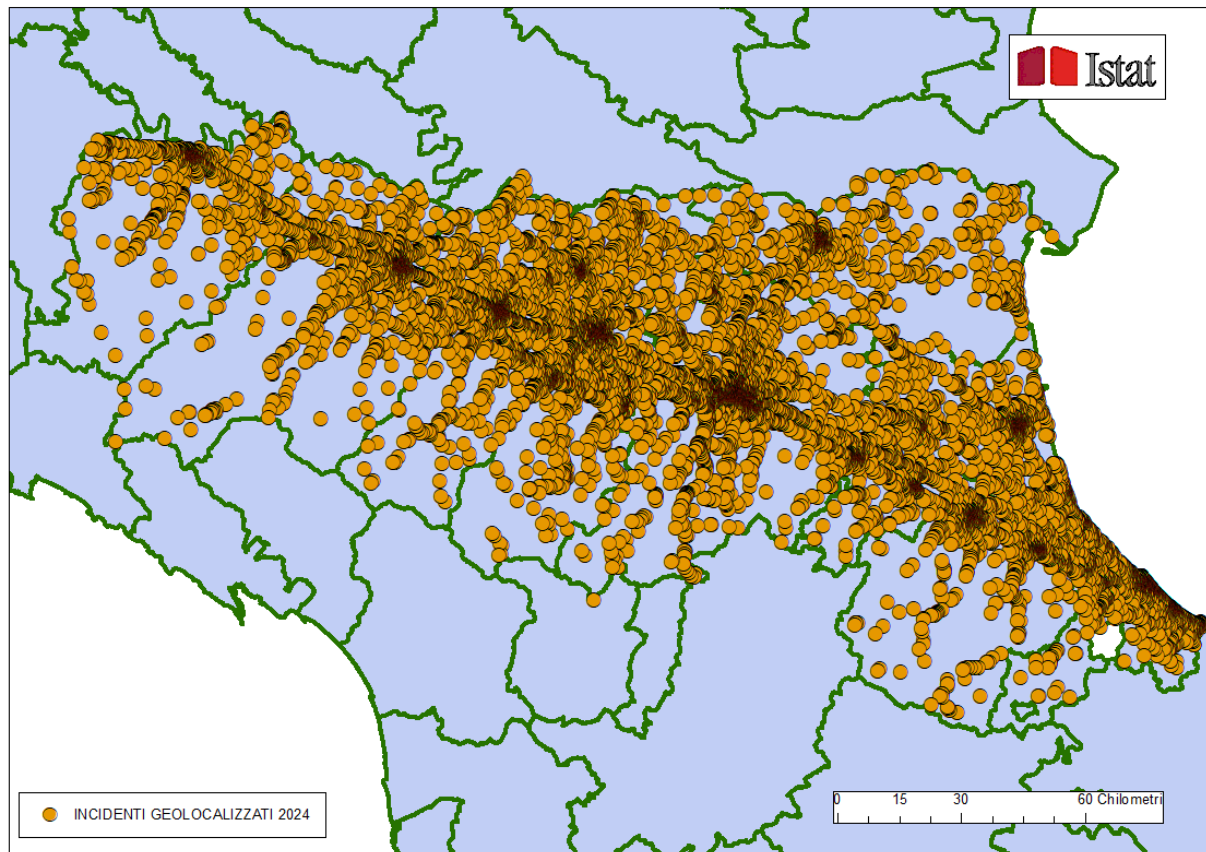
Incidentalità stradale nel Comune di Roma. Anni 2013 e 2023 (comparazione della qualità della georeferenziazione - proiezione coordinate incidenti)



La presenza di coordinate geografiche dell'incidente in ITALIA è salita dal 50% nel 2013 al 97% del 2023

Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC

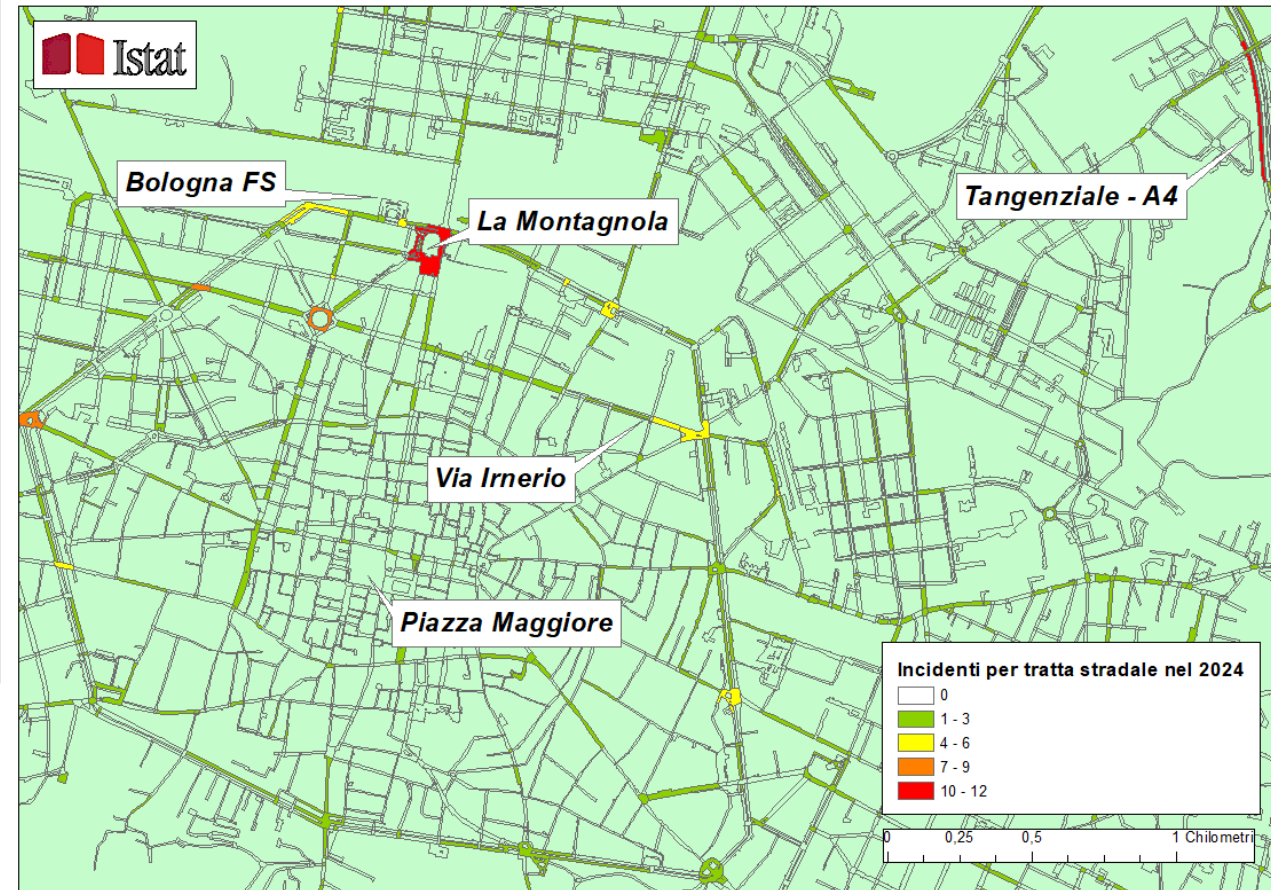
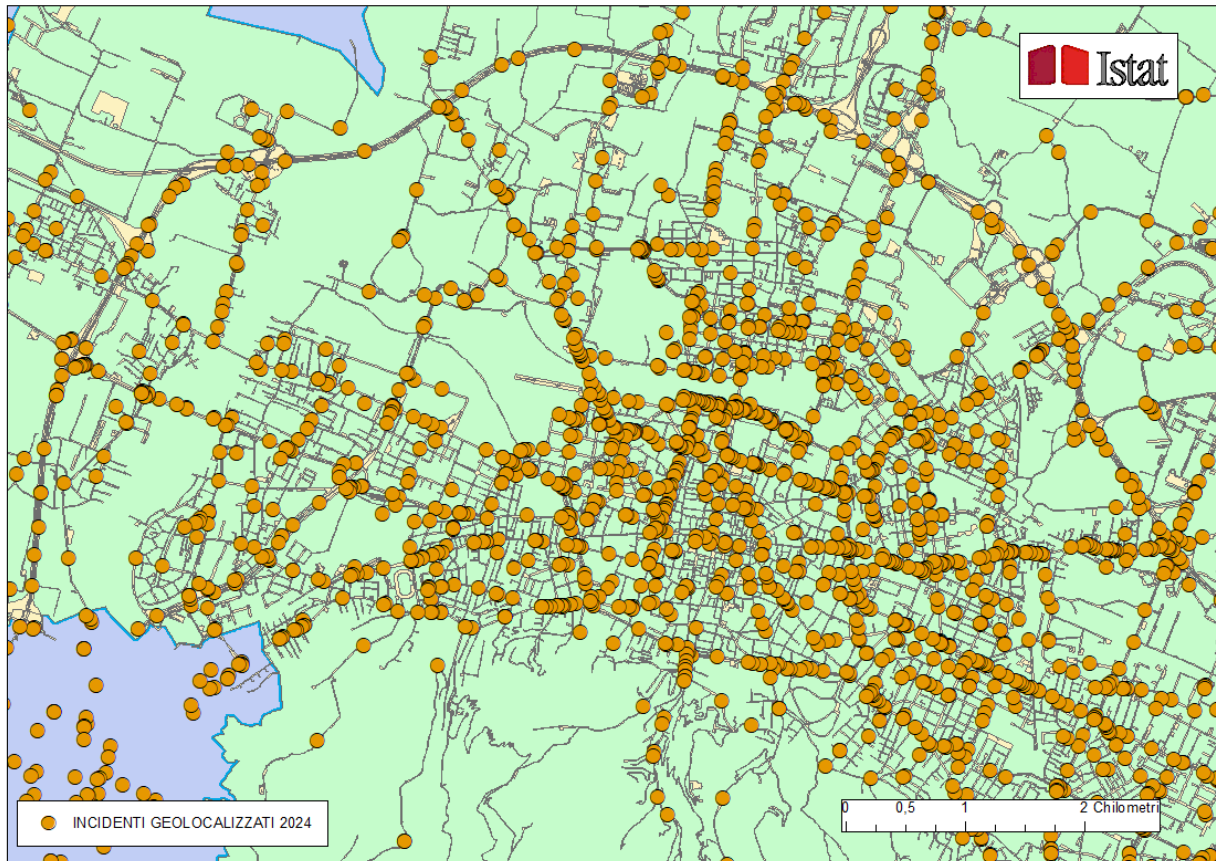
Incidentalità stradale in Emilia Romagna e nel comune di Bologna nel 2024 (utilizzo della georeferenziazione - proiezione coordinate incidenti)



Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC

Incidentalità stradale nel comune di Bologna nel 2024

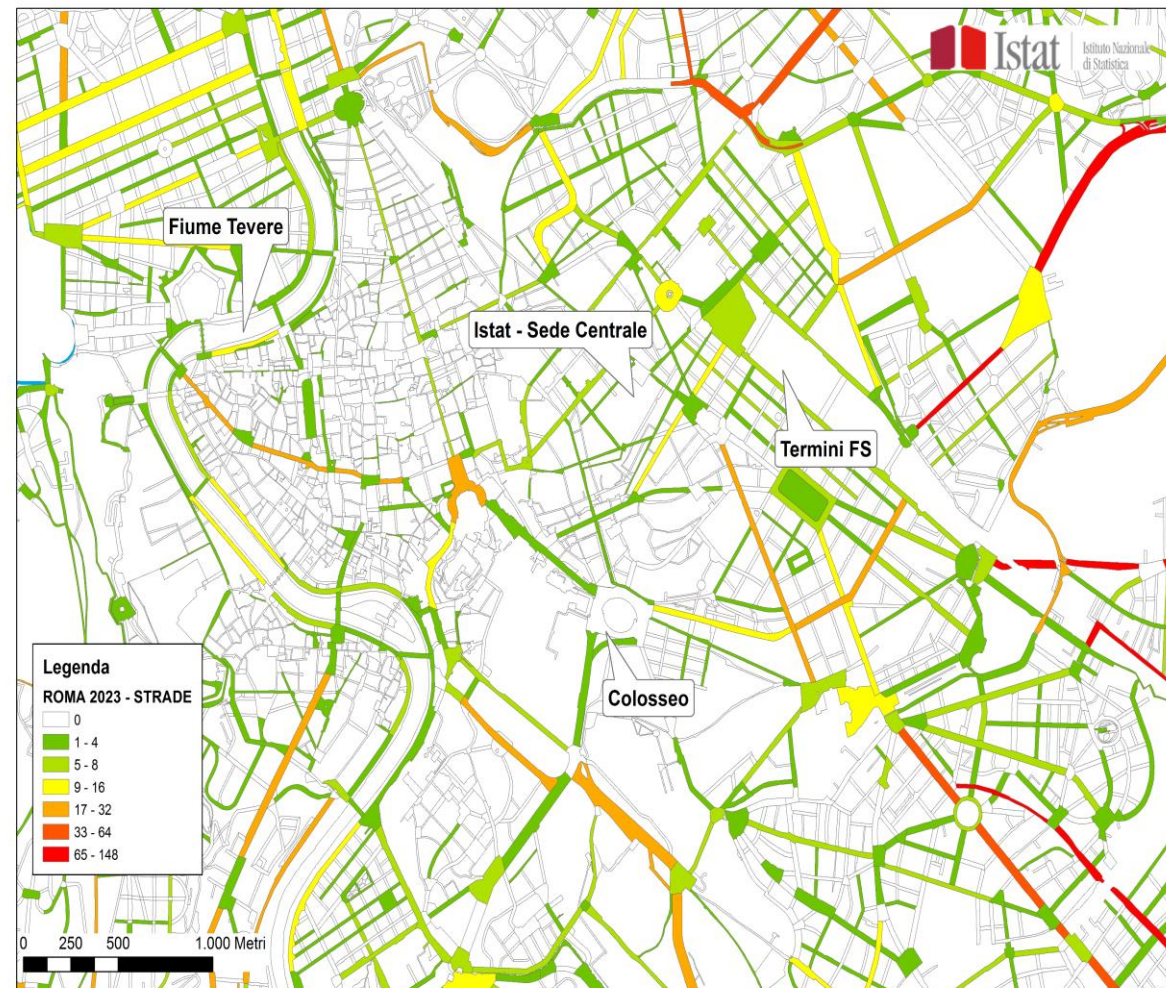
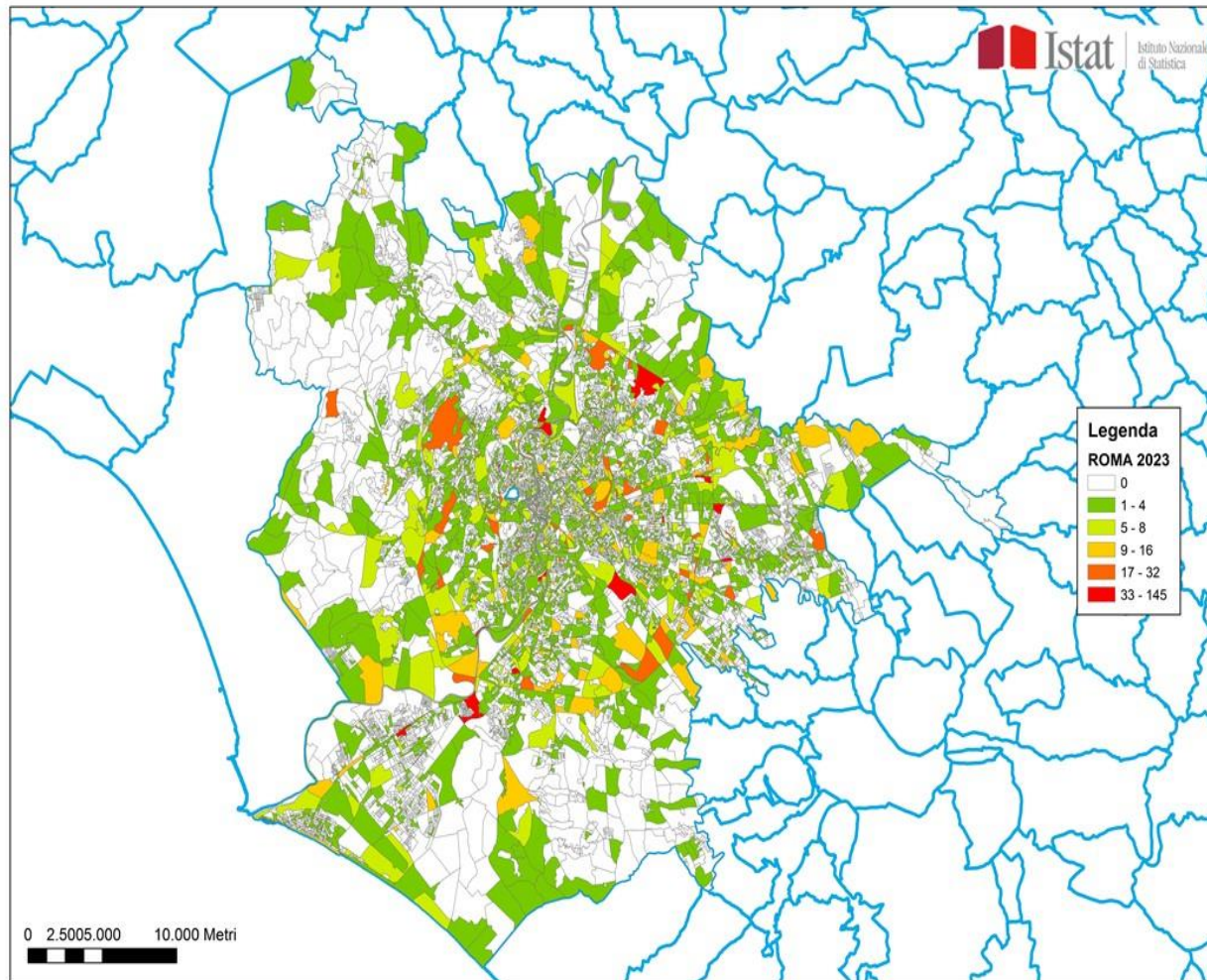
(utilizzo della georeferenziazione - proiezione coordinate incidenti e reticolo stradale)



Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC

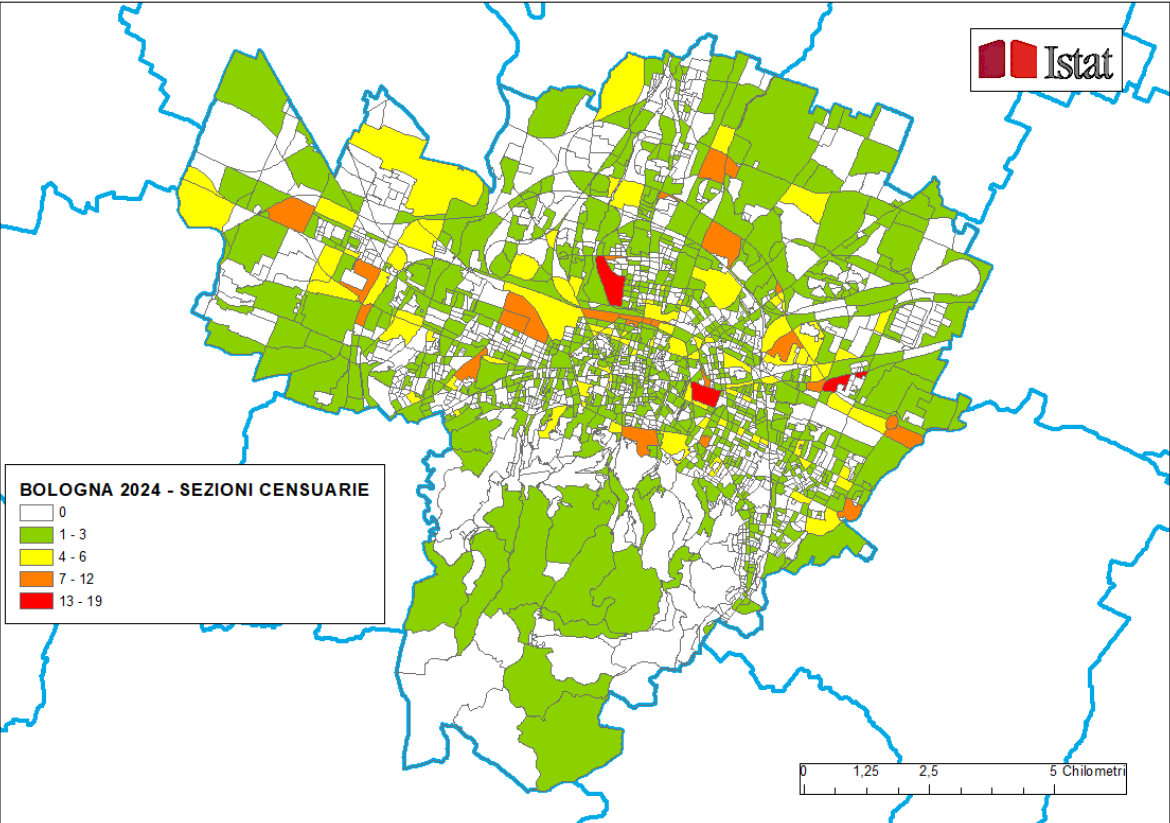
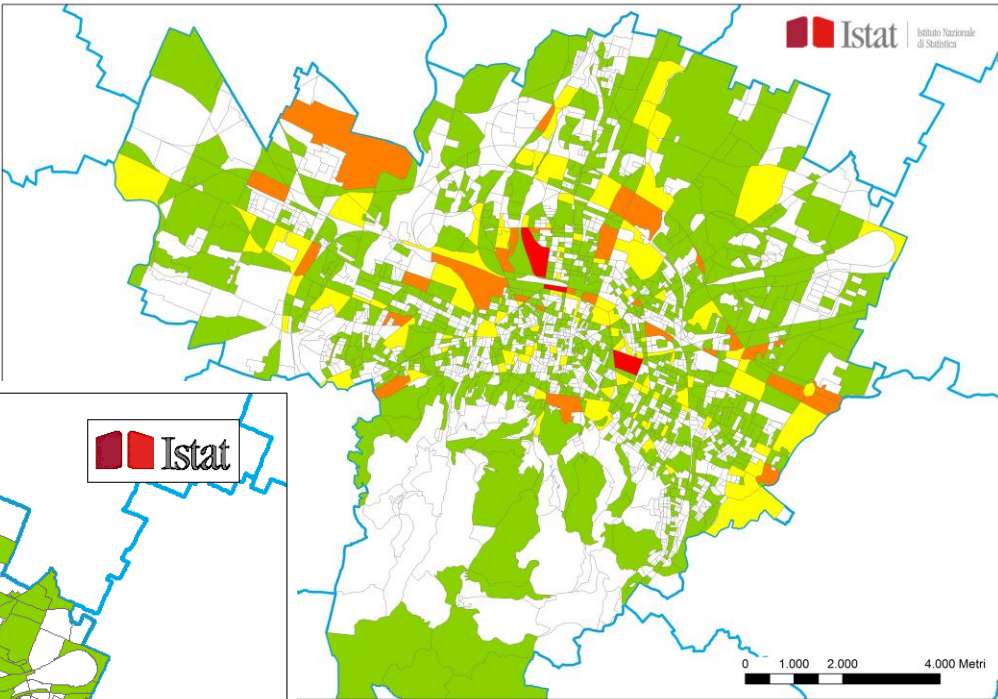
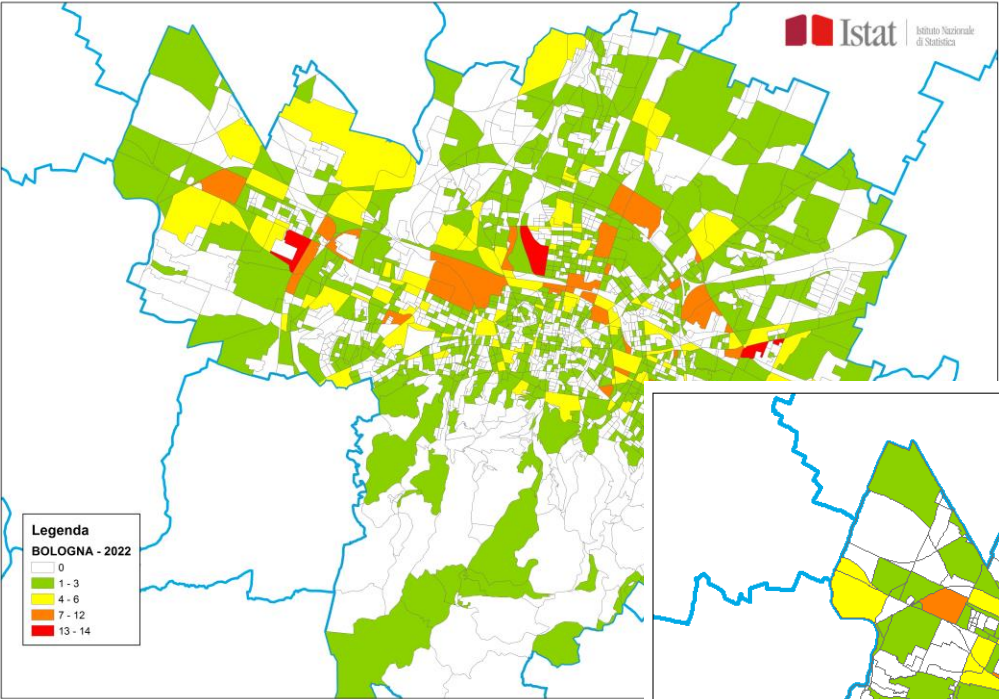
Incidenti stradali nel Comune di Roma. Anno 2023

Rappresentazione geografica per Sezione di Censimento e intensità di frequenza incidenti con segmentazione delle strade



Elaborazione Istat: Direzione DCSW/SWC

Incidenti stradali avvenuti a Bologna. Anni 2022-2024. Multitemporalità della rappresentazione geografica per Sezioni di Censimento





Incidenti stradali - dati regionali

2010 - 2024

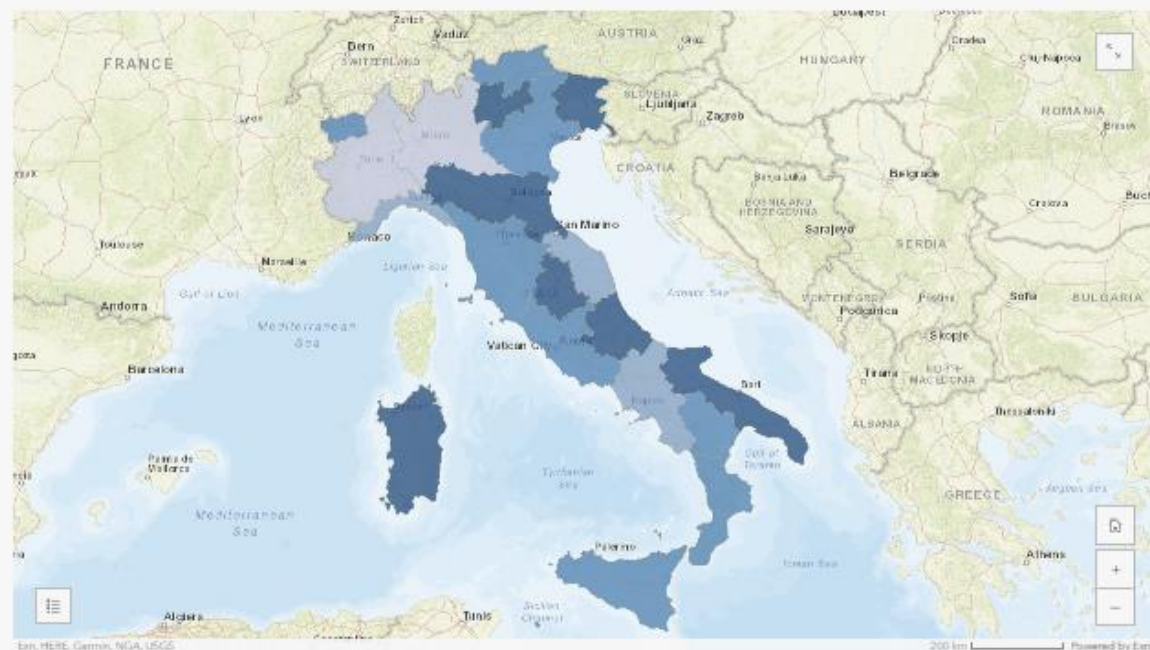
Web Mapping Application ArcGis Story Map "Incidenti stradali - Dati regionali e provinciali 2010 – 2024"

Incidenti stradali - dati regionali

Tasso di mortalità stradale - regioni e province

Anno 2024 (per 100.000 abitanti)

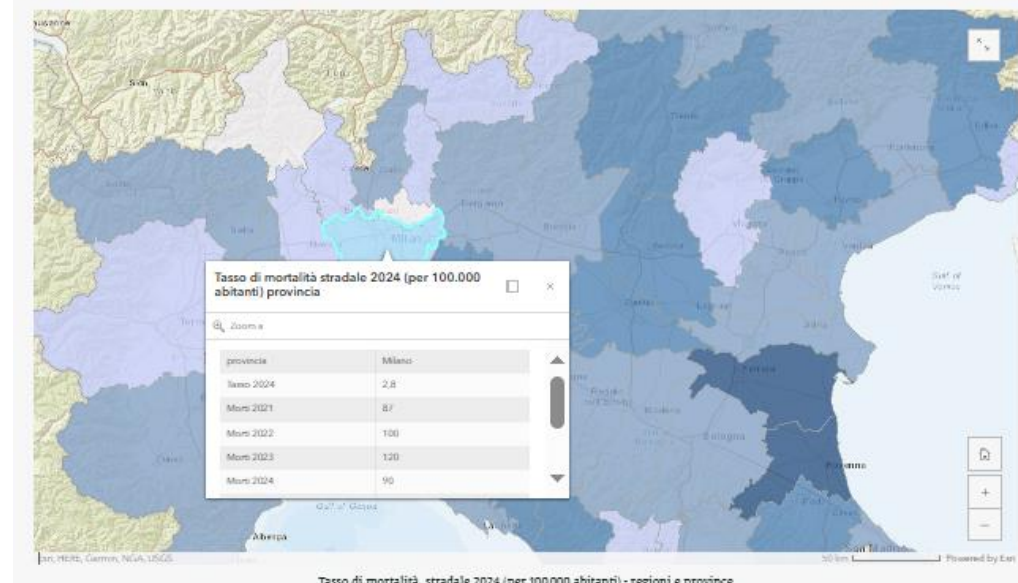
Il tasso di mortalità stradale per le regioni italiane è calcolato come rapporto tra il numero delle vittime (entro 30 giorni) in incidente stradale e la popolazione residente (per 100.000). La fonte dei dati al numeratore dei tassi è la rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.



Tasso di mortalità stradale - regioni e province

Anno 2024 (per 100.000 abitanti)

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



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

Prodotti di diffusione Istat



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

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

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

IstatData Incidenti stradali | IstatData

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

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

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Lunedì 17 novembre 2025

Sede: Sala 20 Maggio 2012, Regione Emilia-Romagna, Viale della Fiera 8, Bologna

Incidenti stradali in Italia: la rilevazione Istat e i dati

Silvia Bruzzone bruzzone@istat.it

Responsabile Rilevazione Istat degli incidenti stradali con lesioni a persone

Istat

Dipartimento per le statistiche demografiche e sociali

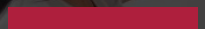
Direzione centrale per le statistiche sociali e il welfare

Aspetti metodologici. Matrici di collisione: **Marco Broccoli** broccoli@istat.it

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

Elaborazioni e analisi cartografiche: **Massimo Tavanti** massimo.tavanti@istat.it

Istat - Direzione per le statistiche sociali e welfare



GRAZIE
PER L'ATTENZIONE

