

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Dipartimento per la Programmazione Strategica,
i Sistemi Infrastrutturali, di Trasporto a Rete, Informativi e Statistici
Direzione Generale per la Digitalizzazione, i Sistemi Informativi e Statistici
Ufficio di Statistica

Programmazione Strategica 2021

Obiettivo Operativo

Miglioramento delle statistiche sulla incidentalità nei trasporti stradali,
anche con riferimento alla tipologia di strada,
e produzione di un rapporto che analizzi la distanza con l'obiettivo
previsto all'interno dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite
e indichi strategie di intervento mirate alla riduzione dell'incidentalità

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 2020

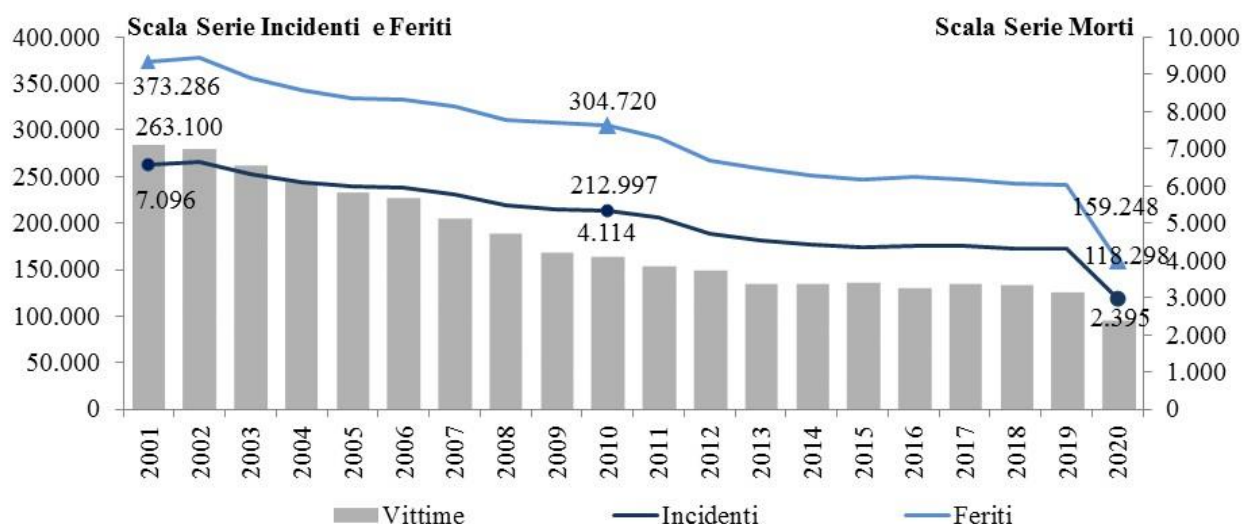
La mobilità nell'ambito della crisi sanitaria esplosa nel 2020 ha subito un drastico cambiamento. Nel 2020 si rileva un decremento, mai registrato prima, di incidenti stradali e infortunati coinvolti. I periodi di *lockdown*, imposti dai decreti governativi per contenere la diffusione dei contagi, hanno determinato il blocco quasi totale della circolazione da marzo a maggio e successivamente anche nei mesi invernali influenzando in maniera determinante sull'incidentalità stradale.

Nel 2020 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 118.298, le vittime 2.395 e i feriti 159.248. Ogni giorno, durante l'anno, si sono verificati in media 324 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 7 persone e ne sono rimaste ferite 436.

Rispetto al 2019 diminuiscono le vittime del 24,5%, i feriti del 34,0% e gli incidenti del 31,3%. Tra il 2010 e il 2020 le vittime della strada diminuiscono del 41,8%.

Nel periodo 2001-2020, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono diminuiti del 55,0%, le vittime del 66,2% e i feriti del 57,3% (Fig.1). Il numero di morti per milione di abitanti (tasso di mortalità stradale) scende a 40,3 nel 2020 dai 124,5 del 2001.

Fig. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti. Anni 2001-2020 (valori assoluti)



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

Nel 2020 sulle strade urbane si sono verificati 86.682 incidenti (73,3% del totale), che hanno causato 111.532 feriti (70,0% del totale) e 1.061 morti (44,3% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 5.451 (4,6% del totale) con 8.465 feriti (5,3% del totale) e 195 decessi (8,1% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono stati 26.165 (22,1% del totale), i feriti 39.251 (24,6%) e le vittime 1.139 (47,6%) (Tab. 1).

Rispetto al 2010, valore di benchmark per la decade 2011-2020, il guadagno in termini di riduzione del numero delle vittime è stato più consistente sulle autostrade (-48,1%), seguono le strade extraurbane (-41,8%) e le strade urbane (-40,5%).

L'indice di mortalità continua ad essere più elevato sulle strade extraurbane, dove si verificano 4,4 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 3,6 sulle autostrade mentre è pari a 1,2 sulle strade urbane. Rispetto al 2019, si registra una diminuzione delle vittime su tutte le categorie di strada: autostrade -37,1%, strade extraurbane -25,7% e strade urbane -20,3%.

Tab. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone secondo la categoria della strada. Anno 2020
(valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2020/2019)

Categoria della strada	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Var.% Incidenti 2020/2019	Var.% Morti 2020/2019	Var.% Feriti 2020/2019
Strade urbane (b)	86.682	1.061	111.532	1,2	-31,7	-20,3	-33,9
Autostrade e raccordi	5.451	195	8.465	3,6	-39,9	-37,1	-43,6
Altre strade (b)	26.165	1.139	39.251	4,4	-27,5	-25,7	-31,8
Totale	118.298	2.395	159.248	2,0	-31,3	-24,5	-34,0

(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 2020, 1.947 maschi e 448 femmine.

I conducenti deceduti sono 1.697 (1.516 uomini e 181 donne), i passeggeri 289 (166 uomini e 123 donne) e i pedoni 409 (265 uomini e 144 donne). Per gli uomini, la classe di età con il maggior numero di decessi è quella tra i 55-59 anni (156) (Tab. 2). Valori molto elevati si riscontrano anche in corrispondenza delle fasce di età 50-54 anni (155) e 20-24 anni (149). Per le donne, il numero maggiore di vittime si registra nelle età più anziane 80-84 anni (50) e fra 70-74 anni (40). 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 e tra 45 e 49 anni. Nel 2020, le vittime della strada aumentano tra i bambini di 5-9 anni e di 10-14 anni, mentre diminuiscono, in modo prevedibile, in tutte le altre classi di età.

L'analisi per classi di età evidenzia risultati preoccupanti soprattutto per i bambini¹, categoria particolarmente a rischio poiché non sempre protetta accuratamente dagli adulti, responsabili per l'uso di dispositivi di sicurezza adeguati. A seguito della definizione degli obiettivi strategici internazionali per la decade 2011-2020, il Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale (PNSS Orizzonte 2020), predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha adottato la "vision" di lungo termine "Sulla strada: Nessun bambino deve morire". Nonostante l'attenzione per questi soggetti sia molto alta, l'Italia si sta allontanando dall'obiettivo di azzerare la mortalità sulle strade dei bambini.

Nel 2020, infatti, sono state registrate ancora 37 vittime fra 0 e 14 anni, di cui 8 tra 0 e 4 anni; i feriti sono stati 6.154 di cui 1.346 tra 0 e 4 anni.

Le campagne di sensibilizzazione all'utilizzo dei dispositivi di sicurezza messe in campo negli ultimi anni hanno, sicuramente, contribuito a migliorare la situazione. Nella classe di età 0-14 anni, infatti, le vittime erano 187 nel 2001 e 70 nel 2010, mentre i feriti 13.886 e 12.382.

Quanto ai feriti negli incidenti stradali, si tratta prevalentemente di giovani tra i 20 e i 29 anni. Rispetto all'anno precedente si registrano diminuzioni anche per i bambini tra 0 e 9 anni che, invece, risultano penalizzati in termini di mortalità stradale e di lesività grave.

¹ 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 debole della strada" i pedoni, i disabili in carrozzella, i ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade. Tra questi ultimi sono annoverati anche i bambini.

Tab. 2 - Morti e feriti in incidenti stradali per sesso e classe di età. Anno 2020 (valori assoluti)

CLASSE DI ETÀ	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0-4	6	2	8	773	573	1.346
5-9	7	3	10	1.054	782	1.836
10-14	15	4	19	1.773	1.199	2.972
15-19	77	26	103	8.407	3.815	12.222
20-24	149	31	180	11.475	5.676	17.151
25-29	127	22	149	9.950	5.142	15.092
30-34	122	15	137	8.737	4.422	13.159
35-39	120	18	138	7.874	3.887	11.761
40-44	132	16	148	8.209	4.176	12.385
45-49	132	25	157	9.107	4.720	13.827
50-54	155	24	179	8.674	4.715	13.389
55-59	156	37	193	7.826	4.067	11.893
60-64	148	26	174	5.587	2.834	8.421
65-69	112	26	138	3.971	2.063	6.034
70-74	120	40	160	3.466	1.835	5.301
75-79	102	34	136	2.640	1.573	4.213
80-84	126	50	176	2.206	1.213	3.419
85-89	84	26	110	1.044	540	1.584
90+	25	11	36	290	154	444
Non indicata	32	12	44	1.653	1.146	2.799
Totale	1.947	448	2.395	104.716	54.532	159.248

(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 genere dei deceduti nel 2010 e nel 2020 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 80-84 anni (78,2 ogni milione di abitanti) e tra i più giovani nella classe 20-24 anni (60,8 ogni milione di abitanti) (Fig.2).

Fig. 2 - Tasso di mortalità stradale per classe di età. Anno 2020 (per milione di abitanti)

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

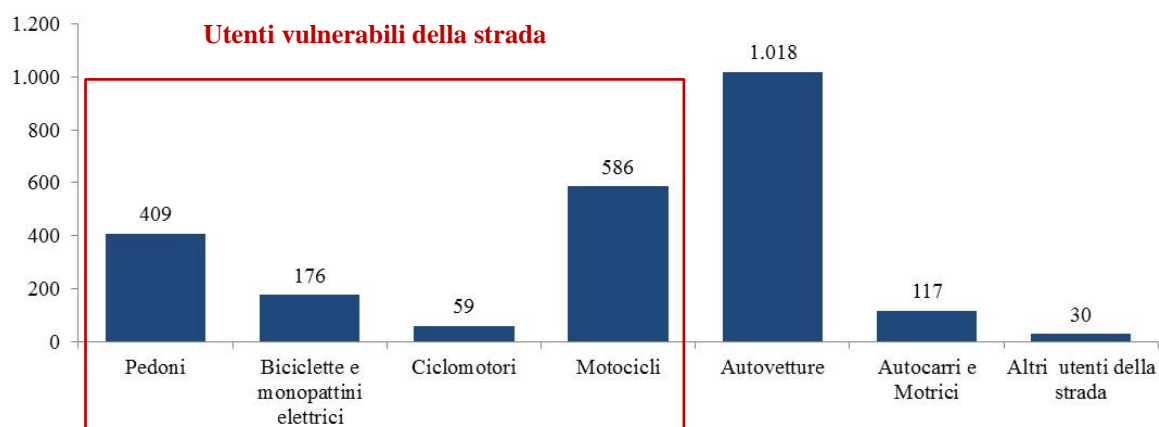
Analizzando il sottoinsieme dei deceduti per ruolo e tipologia degli utenti della strada, emerge, come di consueto, che conducenti e passeggeri di autovetture costituiscono la maggior parte dei coinvolti vittime di incidenti stradali. Le autovetture continuano a rappresentare la percentuale più elevata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

Nel 2020 sono stati registrati 1.018 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguiti dai motociclisti (586), dai pedoni (409) e dai ciclisti (176). Gli occupanti di autocarri e motrici deceduti sono stati 117 nel 2020, di ciclomotori 59 e per le altre modalità di trasporto 30 (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.

Gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada mostrano come gli utenti più vulnerabili siano esposti a rischi tangibilmente più elevati rispetto agli utilizzatori di altre modalità di trasporto. Nel 2020, l'indice di mortalità per i pedoni è circa quattro volte più elevato rispetto a rispetto a quello degli occupanti di autovetture (categoria di riferimento), per i ciclisti quasi il doppio e per motociclisti è il triplo. L'indice di lesività è invece quasi il doppio per gli utenti vulnerabili, rispetto a quello degli occupanti di autovetture (Fig. 3).

Fig. 3 - Morti in incidente stradale per tipo di utente della strada (a). Anno 2020 (valori assoluti)



Indice di mortalità (b)	3,2	1,2	0,9	1,9	0,7	0,8	0,4
Indice di lesività (b)	106,5	94,1	103,1	101,2	62,2	33,0	37,1

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

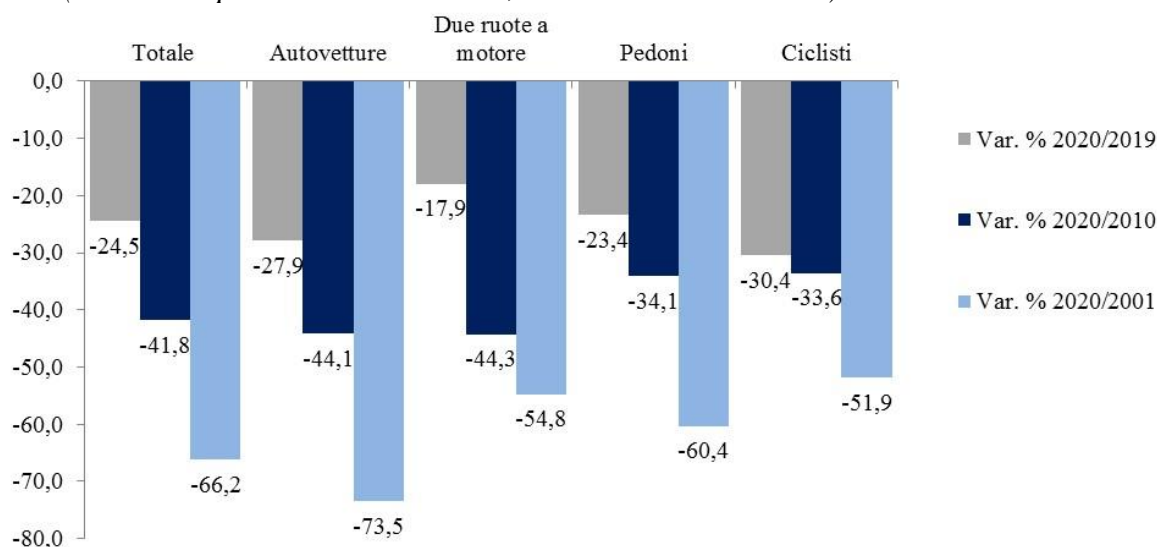
(b) Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell'incidente per tipologia.

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

Tra il 2001 e il 2020, nonostante la battuta di arresto del 2014 e del 2015, il trend risulta positivo per tutte le modalità di trasporto, seppur con alcune differenze rispetto al tipo di utenza. In primis, da segnalare la drastica riduzione del numero di vittime fra conducenti e passeggeri di autovetture (-73,5%), 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 2020 (rispettivamente -54,8% e -51,9%). Anche i pedoni presentano una diminuzione della mortalità dal 2001 al 2020 al di sotto del dato totale (-60,4%).

La categoria maggiormente penalizzata nel 2020, rispetto al 2019, è quella delle due ruote a motore: nel 2020 segna la riduzione più bassa tra le categorie di utenti della strada con un guadagno di -17,9% (Fig. 4).

Fig. 4 - Morti in incidente stradale per principali categorie di utente della strada
(Variazioni percentuali 2020/2019, 2020/2010 e 2020/2001)



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

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, nel 2020, 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 40,2% 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 mancanza della distanza di sicurezza (13.148 casi), la manovra irregolare (11.294) e non dare la precedenza al pedone (4.838) rappresentano rispettivamente il 8,7%, il 7,5% e il 3,2% 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 (17,3%), sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 20,6%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (13,3%) e dalla mancata distanza di sicurezza (12,8%) (Tab. 3).

Tab. 3 - Cause accertate o presunte di incidente per categoria della strada². Anno 2020 (Valori assoluti e composizione percentuale (a))

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%	Valori assoluti	%
Procedeva con guida distratta o andamento indeciso	15.330	13,9	8.472	20,6	23.802	15,7
Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo	19.148	17,3	2.837	6,9	21.985	14,5
- procedeva senza rispettare lo stop	6.713	6,1	1.237	3,0	7.950	5,2
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da	4.906	4,4	605	1,5	5.511	3,6
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	6.335	5,7	913	2,2	7.248	4,8
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o	1.194	1,1	82	0,2	1.276	0,8
Procedeva con velocità troppo elevata	9.706	8,8	5.488	13,3	15.194	10,0
- procedeva con eccesso di velocità	9.409	8,5	5.269	12,8	14.678	9,7
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	297	0,3	219	0,5	516	0,3
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	7.880	7,1	5.268	12,8	13.148	8,7
Manovrava irregolarmente	8.746	7,9	2.548	6,2	11.294	7,5
Svoltava irregolarmente	2.932	2,7	469	1,1	3.401	2,2
Procedeva contromano	2.127	1,9	1.126	2,7	3.253	2,1
Sorpassava irregolarmente	1.880	1,7	913	2,2	2.793	1,8
Ostacolo accidentale	2.122	1,9	1.681	4,1	3.803	2,5
Animale domestico o selvatico urtato	126	0,1	136	0,3	262	0,2
Veicolo fermo evitato	621	0,6	468	1,1	1.089	0,7
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	4.719	4,3	119	0,3	4.838	3,2
Buche, ecc. evitato	380	0,3	388	0,9	768	0,5
Circostanza imprecisata	18.634	16,9	4.434	10,8	23.068	15,2
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1.330	1,2	289	0,7	1.619	1,1
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	4.334	3,9	1.604	3,9	5.938	3,9
Comportamento scorretto del pedone	3.897	3,5	355	0,9	4.252	2,8
Totale comportamento scorretto del conducente e del pedone	103.912	94,1	36.595	88,9	140.507	92,7
Altre cause	6.499	5,9	4.556	11,1	11.055	7,3
Totale cause	110.411	100,0	41.151	100,0	151.562	100,0

(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.

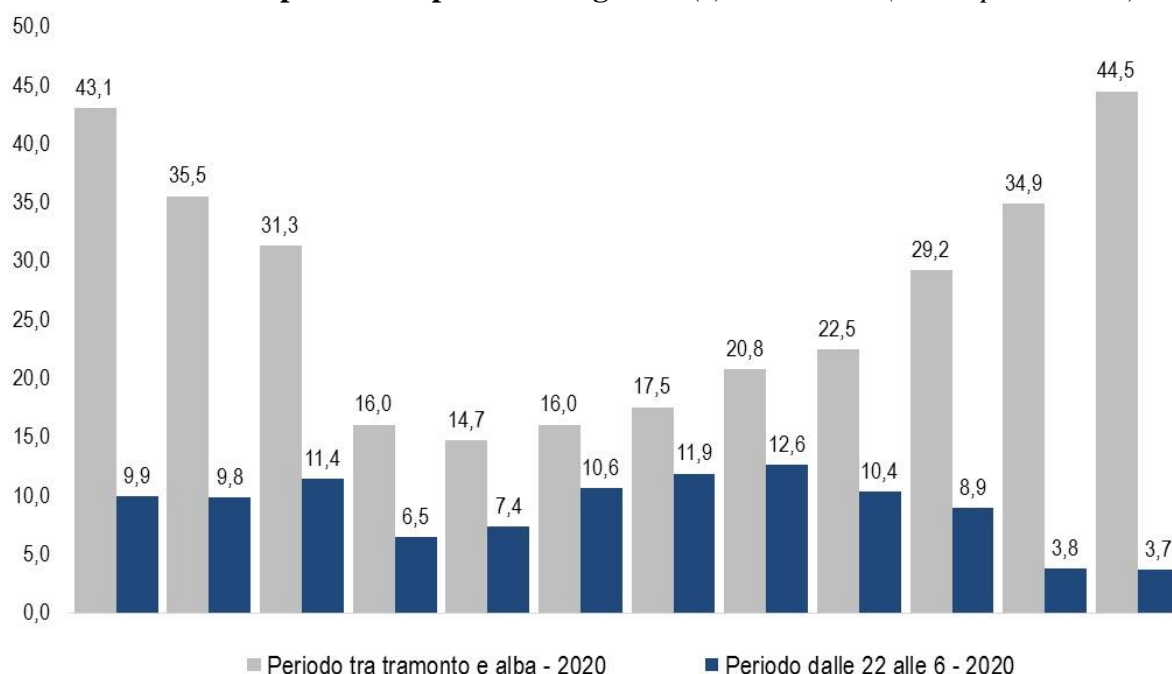
(b) Il totale cause è riferito al numero complessivo delle cause accertate o presunte, corrispondenti ai conducenti dei primi due veicoli coinvolti nell'incidente, comunicate dalle forze dell'ordine al momento del rilievo. Il dettaglio delle singole voci in tabella è riferito alle sole circostanze legate ad inconvenienti di circolazione.

Oltre alla drastica riduzione degli incidenti registrata in corrispondenza dei decreti governativi che hanno sancito periodi di confinamento, per l'intero territorio nazionale sono state introdotte, con DPCM del 3 novembre 2020, nuove misure che hanno previsto un coprifuoco su tutto il territorio nazionale dalle ore 22.00 alle 5.00 del mattino successivo, con spostamenti consentiti in questa fascia oraria soltanto per esigenze lavorative o comprovati motivi di salute e necessità. Il DPCM ha stabilito, inoltre, misure più rigide per le Regioni, istituendo il sistema delle diverse colorazioni, in base a parametri fissati e legati ai livelli di contagio.

Quantificare gli incidenti stradali che avvengono in condizioni di buio, anche in una situazione peculiare come quella del 2020, consente di individuare i legami dell'incidentalità stradale con la scarsa visibilità o illuminazione rilevata sulla rete stradale (Fig. 5).

² A partire dai dati riferiti all'anno 2009, l'Istat ha scelto di sospendere la diffusione dei dati sugli incidenti stradali dettagliati per le circostanze legate allo stato psicofisico alterato (stato di ebbrezza e uso di sostanze stupefacenti e psicotrope). Ad oggi, la compilazione di tale informazione appare ancora non esaustiva e conduce a valori del dato sottostimati se comparati con studi internazionali. Si segnala, inoltre, che il Codice della Strada (D.L. 285/1992) prevede la 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 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.

Fig. 5 - Incidenti stradali per mese e periodo del giorno (a). Anno 2020 (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 2020 il tasso di mortalità è pari a 3,96 morti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.4). Aspetto interessante è rappresentato, inoltre, dall'evoluzione del tasso: dal 2010 al 2020 il tasso di mortalità è diminuito del 43%.

Passando all'analisi territoriale, nel 2020, si registrano tassi di mortalità più bassi e al di sotto della media nazionale in Campania (3,09), Lombardia (3,17), Calabria (3,23), Basilicata (3,27) e Sicilia (3,31) di contro si ha una mortalità elevata in Molise (8,37), Sardegna (5,92), Trentino Alto Adige (5,19), Umbria (5,19) ed Emilia Romagna (5,01).

Il tasso di mortalità, tra il 2001 e il 2020 ha avuto una riduzione maggiore in Valle d'Aosta (-100,0%), Friuli Venezia Giulia (-77,7%), Emilia Romagna (-75,5%) e Lombardia (-73,4%) mentre il calo è stato più contenuto in Molise (-27,4%), Campania (-50,6%), Sardegna (-54,4%) e Sicilia (-54,8%).

Tab. 4 - Tasso di mortalità per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010, 2014-2020

Regioni	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Piemonte	13,35	7,49	5,98	5,57	5,62	6,36	5,75	5,33	4,24
Valle d'Aosta	13,40	8,68	10,12	5,48	2,36	6,32	9,53	3,19	-
Liguria	10,99	5,33	3,65	5,64	3,70	5,57	7,98	4,14	3,89
Lombardia	11,90	5,87	4,49	4,78	4,33	4,22	4,81	4,34	3,17
Trentino Alto Adige	15,78	5,78	5,69	7,38	6,60	5,54	5,89	6,61	5,19
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>20,99</i>	<i>6,00</i>	<i>6,19</i>	<i>6,93</i>	<i>7,27</i>	<i>5,70</i>	<i>6,23</i>	<i>8,65</i>	<i>5,81</i>
<i>Trento</i>	<i>10,72</i>	<i>5,57</i>	<i>5,22</i>	<i>7,81</i>	<i>5,94</i>	<i>5,38</i>	<i>5,55</i>	<i>4,61</i>	<i>4,59</i>
Veneto	15,33	8,17	6,60	6,40	7,00	6,13	6,34	6,85	4,71
Friuli Venezia Giulia	17,51	8,43	8,14	5,72	5,49	5,67	6,34	5,93	3,91
Emilia Romagna	20,45	9,28	7,35	7,33	6,90	8,49	7,09	7,89	5,01
Toscana	14,33	8,35	6,66	6,59	6,65	7,19	6,40	5,61	4,13
Umbria	14,18	8,96	5,25	7,17	3,93	5,41	5,43	5,79	5,19
Marche	15,54	7,07	6,44	6,01	6,49	6,25	5,69	6,51	4,58
Lazio	14,29	8,24	6,31	6,28	5,89	6,04	5,74	5,02	4,55
Abruzzo	13,31	6,04	5,78	6,32	5,74	5,23	5,79	5,96	4,58
Molise	11,53	8,89	8,60	7,04	5,46	8,72	4,89	9,21	8,37
Campania	6,26	4,41	3,97	4,01	3,73	4,15	3,54	3,85	3,09
Puglia	11,48	7,21	5,65	5,68	6,24	5,82	4,98	5,15	4,06
Basilicata	9,86	8,27	7,10	7,48	7,34	5,80	7,96	5,18	3,27
Calabria	8,59	7,02	5,10	4,76	5,95	5,10	6,51	5,37	3,23
Sicilia	7,34	5,58	4,10	4,43	3,79	4,13	4,19	4,21	3,31
Sardegna	12,98	6,46	5,89	6,62	6,40	5,45	6,39	4,34	5,92
Italia	12,45	6,94	5,56	5,64	5,42	5,58	5,52	5,26	3,96

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 2020 il tasso di lesività è di 263 feriti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.5).

Passando all'analisi territoriale, nel 2020, si registrano tassi di lesività più contenuti in Calabria (173,07), Campania (174,81), Molise (182,56), Basilicata (191,85), Sardegna (208,11), Valle d'Aosta (223,36) e Piemonte (229,18) di contro si ha una lesività elevata in Liguria (453,43), Toscana (358,30), Emilia Romagna (338,87), Marche (326,34) e Lazio (310,77).

Anche in questo caso, l'evoluzione temporale indica un decremento del tasso: dal 2010 al 2020 il tasso di lesività è diminuito del 49 per cento circa.

La lesività nel periodo 2001-2020 ha avuto una contrazione maggiore in Lombardia (-69,1), Emilia Romagna (-64,8), Umbria (-64,3) e Lazio (-64,1). La riduzione è stata contenuta in Basilicata (-19,9), Puglia (-34,6) e Campania (-37,8).

Tab. 5 - Tasso di lesività per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010, 2013-2020

Regione	2001	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Piemonte	594,64	457,58	371,57	368,75	359,04	360,00	360,59	352,43	229,18
Valle d'Aosta	517,55	392,98	319,98	319,22	303,68	275,01	310,48	348,77	223,36
Liguria	881,42	784,62	670,00	674,19	661,59	709,86	670,93	649,76	453,43
Lombardia	841,03	558,59	458,10	451,78	453,73	448,72	444,10	440,38	259,47
Trentino Alto Adige	614,72	350,54	376,02	380,89	396,99	389,02	386,09	378,74	260,97
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>614,73</i>	<i>296,96</i>	<i>400,88</i>	<i>401,38</i>	<i>437,45</i>	<i>411,40</i>	<i>417,59</i>	<i>415,52</i>	<i>307,03</i>
<i>Trento</i>	<i>614,71</i>	<i>402,00</i>	<i>352,07</i>	<i>361,09</i>	<i>357,72</i>	<i>367,18</i>	<i>355,23</i>	<i>342,67</i>	<i>215,93</i>
Veneto	675,67	451,01	396,01	389,24	389,75	386,93	393,73	383,59	265,51
Friuli Venezia Giulia	683,94	420,65	356,93	386,14	379,65	384,23	373,30	362,82	251,90
Emilia Romagna	962,29	648,32	537,38	534,64	530,38	528,00	502,73	501,69	338,87
Toscana	853,02	690,23	587,78	559,07	588,29	571,97	562,10	546,89	358,30
Umbria	733,16	461,85	367,96	371,57	374,92	367,40	384,91	365,66	261,41
Marche	821,69	640,71	506,84	491,57	480,63	505,31	477,46	496,77	326,34
Lazio	866,44	712,74	486,19	477,33	471,11	458,95	433,53	443,47	310,77
Abruzzo	661,10	487,72	389,79	363,19	346,12	333,28	356,56	355,17	239,61
Molise	493,82	335,30	249,02	230,90	252,54	247,84	238,07	300,39	182,56
Campania	281,22	295,90	238,33	234,88	255,02	253,22	251,85	260,05	174,81
Puglia	442,78	516,58	389,20	383,14	408,40	397,33	399,86	402,22	289,51
Basilicata	239,62	347,26	264,41	271,58	265,55	238,25	284,78	265,05	191,85
Calabria	364,47	287,34	223,80	238,15	247,38	248,00	249,09	235,08	173,07
Sicilia	462,42	439,94	337,04	319,17	327,73	326,41	327,48	322,68	238,57
Sardegna	454,00	382,45	319,25	317,03	313,60	305,64	306,96	328,68	208,11
Italia	655,15	514,06	413,14	406,58	410,99	407,60	402,04	400,29	263,10

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

Per quanto concerne le categorie di *utenti più vulnerabili*, come ribadito in precedenza, nel 2020 la categoria delle due ruote a motore segna la riduzione più bassa.

Nel 2020, ammontano a 645 gli *utenti delle due ruote a motore* vittime di incidenti stradali (586 motociclisti e 59 ciclomotoristi), mentre i feriti sono stati 37.396 (rispettivamente 30.739 e 6.657). Il trend del numero delle vittime è in graduale e costante diminuzione dal 2007, nel confronto con il 2010 il miglioramento è più elevato rispetto alla media generale nazionale: -44,1% per le due ruote contro -41,8% per gli utenti nel complesso. Le vittime che viaggiavano sulle due ruote a motore sono nel 91,9% dei casi uomini e nel 55,2% dei casi hanno tra i 30 e i 59 anni.

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 Campania.

Nel 2020 il numero delle vittime che viaggiava su due ruote a motore diminuisce, come si è già detto rispetto all'anno precedente, ma in molte Regioni aumenta: Molise (+50,0%), Basilicata (+25,0%), Sardegna (+20,0%), Piemonte (+8,3%) e Marche (+5,3%).

Il tasso di mortalità per le due ruote a motore, nel 2020 è pari a 1,07 per 100 mila abitanti, valore stabile rispetto al 2010 (1,0). A livello regionale, si riscontra un tasso di mortalità più elevato in Liguria (1,52), Trentino Alto Adige (1,48), Abruzzo (1,40), Toscana (1,36) e Molise (1,34).

Rispetto al 2019 il tasso di mortalità dei centauri è diminuito, ad eccezione del Piemonte, Marche, Molise, Basilicata e Sardegna (Fig. 6).

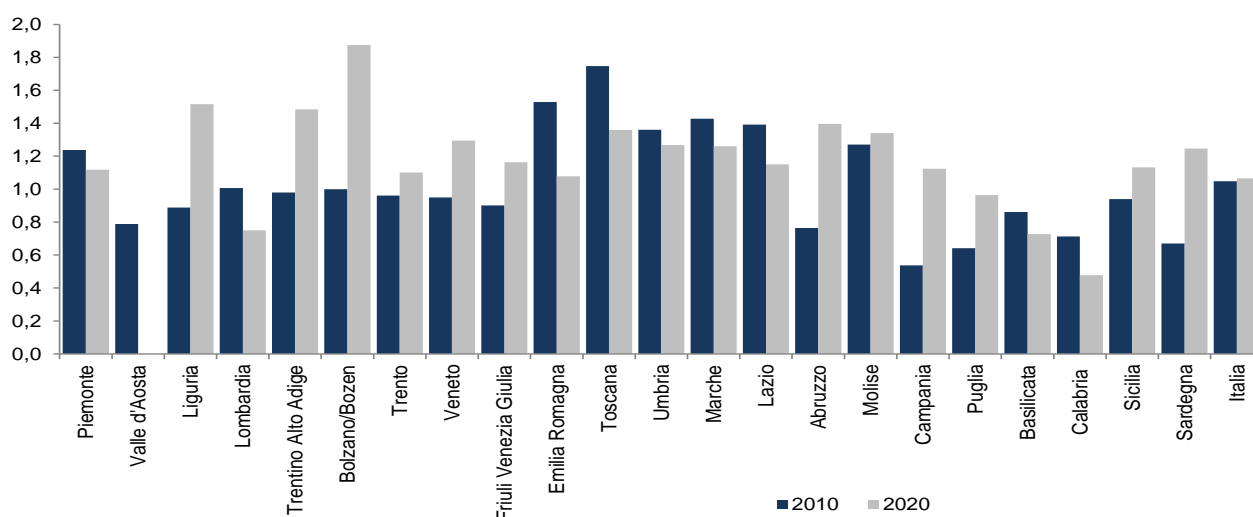
Tab. 6 - Utenti delle due ruote a motore morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2016-2020 (valori assoluti)

Regioni	Totale utenti due ruote morti nel complesso							di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2016	2017	2018	2019	2020	2001	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Piemonte	74	64	49	63	62	44	48	47	31	25	30	26	18	20
Valle d'Aosta	4	4	2	3	3	1	-	2	2	-	2	-	0	-
Liguria	42	40	24	40	27	26	23	31	24	15	30	18	20	18
Lombardia	231	162	102	107	115	107	75	162	93	60	62	55	47	42
Trentino Alto Adige	34	24	19	20	22	30	16	9	10	3	7	1	5	1
Bolzano/Bozen	20	11	8	11	10	16	10	5	4	-	4	-	3	1
Trento	14	13	11	9	12	14	6	4	6	3	3	1	2	-
Veneto	168	118	77	60	79	78	63	101	57	34	30	42	39	30
Friuli Venezia Giulia	50	31	14	19	20	16	14	28	11	3	9	10	4	5
Emilia Romagna	139	101	59	82	65	74	48	78	46	26	33	35	21	21
Toscana	107	88	68	71	60	65	50	73	46	29	40	29	37	26
Umbria	19	16	8	14	6	12	11	10	10	3	2	3	3	8
Marche	39	25	20	21	13	18	19	18	8	8	8	6	9	9
Lazio	141	155	95	85	74	77	66	92	83	51	48	41	46	26
Abruzzo	22	17	16	10	22	19	18	13	12	10	3	12	10	4
Molise	5	7	1	4	5	2	4	2	3	1	-	1	1	1
Campania	77	81	58	70	64	69	64	55	40	41	38	41	44	35
Puglia	79	77	46	45	40	42	38	40	30	22	19	16	10	16
Basilicata	9	9	5	9	5	3	4	3	-	1	3	1	1	1
Calabria	34	22	17	15	18	18	9	19	12	6	9	5	6	3
Sicilia	96	84	68	63	65	69	55	70	61	46	42	32	45	32
Sardegna	56	31	25	26	30	16	20	21	9	5	10	6	6	5
Italia	1.426	1.156	773	827	795	786	645	874	588	389	425	380	372	283

(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 2020 (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 2020 le vittime ammontano a 409 e i feriti a 13.547.

Nel 2020, il 63% dei pedoni vittime della strada sono uomini. La fascia di età più colpita è quella tra 80 e 84 anni (64 vittime) e tra 85 e 89 anni (58 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, 2016-2020 (valori assoluti)

Regioni	Totale pedoni morti nel complesso							di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2016	2017	2018	2019	2020	2001	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Piemonte	62	54	51	50	49	38	29	46	39	40	39	38	32	24
Valle d'Aosta	1	1	1	-	-	1	-	1	1	-	-	-	1	-
Liguria	46	14	11	22	22	17	20	40	14	9	18	20	16	20
Lombardia	125	97	90	93	101	96	48	106	78	77	78	77	72	42
Trentino Alto Adige	14	10	11	7	6	8	5	12	7	5	5	2	5	1
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>11</i>	<i>5</i>	<i>8</i>	<i>7</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>5</i>	<i>10</i>	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>5</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>1</i>
<i>Trento</i>	<i>3</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>-</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>-</i>	<i>1</i>	<i>3</i>	<i>-</i>
Veneto	54	46	43	40	40	38	27	42	35	36	27	29	29	25
Friuli Venezia Giulia	24	11	12	7	9	10	8	21	8	8	4	6	8	6
Emilia Romagna	98	66	54	68	52	57	33	83	53	39	57	40	38	22
Toscana	113	64	66	54	51	32	28	95	55	58	43	39	30	26
Umbria	21	12	7	4	9	8	9	16	9	6	4	7	7	7
Marche	27	22	18	18	26	19	18	23	17	17	14	23	16	12
Lazio	197	76	67	82	89	63	64	171	64	53	62	76	50	50
Abruzzo	16	10	12	11	9	16	7	14	9	8	8	8	12	7
Molise	4	4	1	3	-	3	6	1	2	1	1	-	3	4
Campania	54	31	37	53	40	47	34	37	26	29	41	29	30	28
Puglia	44	26	25	15	18	21	12	24	10	20	10	16	12	6
Basilicata	10	5	5	5	5	3	3	6	2	4	2	2	1	1
Calabria	26	14	15	21	22	12	15	21	10	8	14	15	8	8
Sicilia	69	47	30	34	43	35	26	57	44	25	31	32	30	21
Sardegna	27	11	14	13	21	10	17	20	8	9	11	12	7	14
Italia	1.032	621	570	600	612	534	409	836	491	452	469	471	407	324

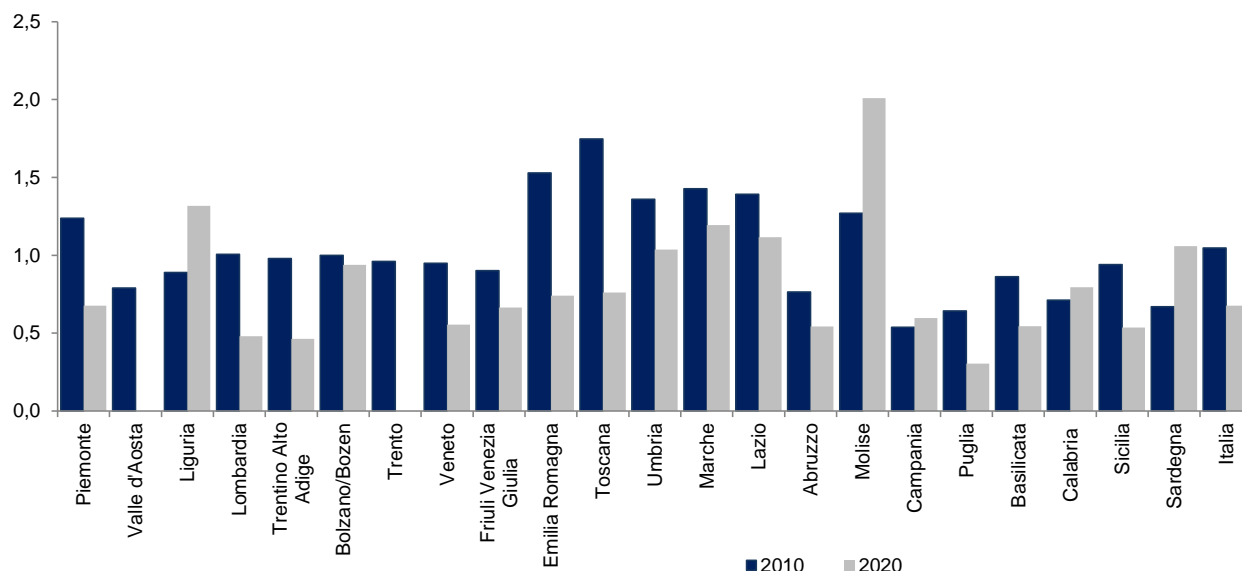
(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.

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 2020 è pari a circa 0,7 decessi per 100 mila abitanti, valore in diminuzione nell'ultimo anno per la ridotta mobilità durante la pandemia. A livello regionale, nel 2020, si riscontra un tasso più elevato in Molise, Liguria, Marche, Lazio e Sardegna (livelli tra 2,0 e 1,1 per 100 mila abitanti). Valori molto bassi si registrano, invece, in Valle d'Aosta, Puglia, Trentino Alto Adige, Lombardia, Sicilia, Abruzzo e Basilicata (livelli tra 0 e 0,5). Rispetto al 2010 la mortalità dei pedoni è aumentata in Liguria, Umbria, Molise, Calabria e Sardegna.

Fig. 7 - Tassi di mortalità dei pedoni in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2020
(per 100.000 abitanti)



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

Sono stati 176 i **ciclisti** rimasti vittime di incidenti stradali nel 2020 in Italia (146 maschi e 30 femmine) e 13.695 i feriti (10.204 maschi e 3.491 femmine) per un totale di 14.558 biciclette coinvolte in incidenti stradali con lesioni a persone.

Nel 2020 le biciclette si attestano al secondo posto in graduatoria tra i veicoli dopo i motocicli, per numero di vittime rispetto agli incidenti.

I ciclisti deceduti, di entrambi i sessi, sono molto numerosi tra gli ultrasessantacinquenni (49% del totale). Tra i feriti, invece, le percentuali più elevate si registrano per le età comprese tra 30 e 54 anni (circa il 38% del totale). Un numero significativo di vittime e feriti si registra anche tra i bambini di 0-14 anni (4 morti e 847 feriti) e i giovani di 15-20 anni (9 morti e 1.227 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.

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

Tab. 8 - Ciclisti morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2016-2020 (valori assoluti)

Regioni	Totale ciclisti morti nel complesso							di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2016	2017	2018	2019	2020	2001	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Piemonte	27	27	24	22	13	16	9	14	16	11	10	9	10	2
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Liguria	4	1	2	-	2	2	1	3	1	1	-	2	-	-
Lombardia	83	42	46	37	41	40	38	58	28	31	25	29	27	22
Trentino Alto Adige/ Südtirol	3	3	7	4	8	2	1	2	3	6	3	4	-	-
Bolzano/Bozen	1	3	6	3	7	2	1	1	3	5	2	3	-	-
Trento	2	-	1	1	1	-	-	1	-	1	1	1	-	-
Veneto	64	39	50	40	34	50	25	46	25	29	23	18	24	15
Friuli Venezia Giulia	12	14	10	4	11	6	5	8	6	7	3	6	4	4
Emilia Romagna	63	50	43	51	34	60	31	48	36	28	37	22	40	18
Toscana	32	24	19	19	24	23	9	23	13	12	14	17	13	4
Umbria	2	2	-	-	2	2	3	1	2	-	-	2	1	2
Marche	11	5	7	6	8	6	4	9	5	4	3	5	6	2
Lazio	18	14	19	16	11	17	13	8	3	9	6	5	9	7
Abruzzo	10	8	4	6	2	2	1	4	3	1	2	-	1	-
Molise	-	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Campania	9	6	17	13	7	5	6	4	1	10	4	3	2	4
Puglia	15	10	13	14	13	11	13	8	4	5	4	5	8	6
Basilicata	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Calabria	1	4	2	8	3	3	3	1	2	-	4	1	1	-
Sicilia	6	9	10	8	4	7	8	6	5	6	6	4	4	1
Sardegna	6	4	2	3	1	1	5	3	1	0	1	-	-	2
Italia	366	263	275	254	219	253	176	246	154	160	145	133	150	89

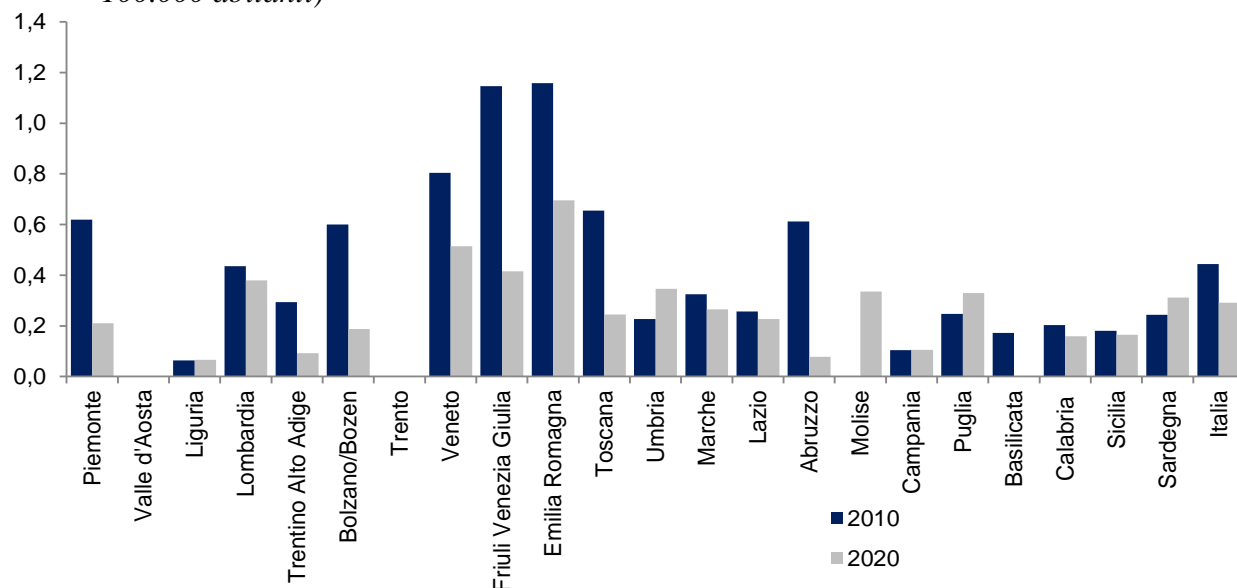
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il tasso di mortalità dei ciclisti nel 2020 è pari a 0,3 per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli ultimi 5 anni.

A livello regionale, nel 2020, si riscontra una elevata mortalità dei ciclisti in Emilia Romagna (0,7) e in Veneto (0n5). Valori molto bassi o nulli si registrano in Basilicata, Valle d'Aosta, Liguria, Abruzzo, Trentino Alto Adige e Campania.

Rispetto al 2019 il tasso di mortalità aumenta in Umbria, Molise, Puglia e Sicilia.

Fig. 8 - Tassi di mortalità dei ciclisti in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2020 (per 100.000 abitanti)

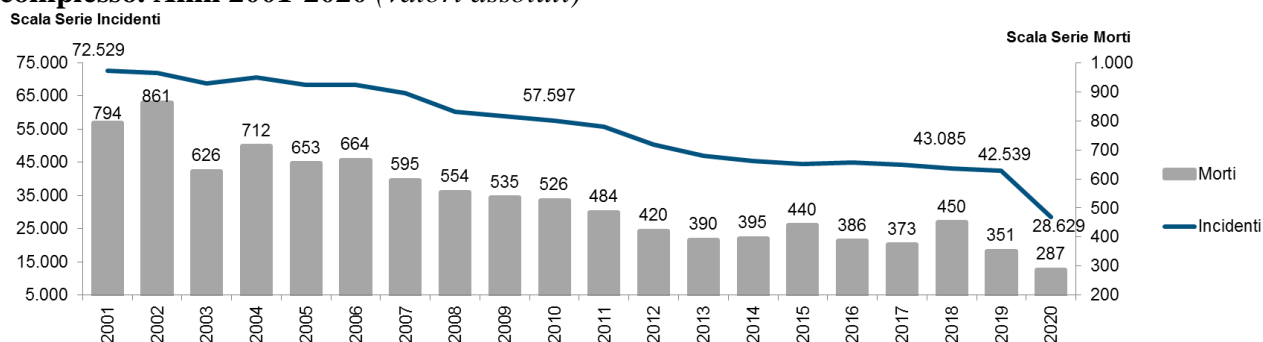


Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Incidentalità stradale nei grandi Comuni. Anno 2020

L'analisi dell'incidentalità stradale nei grandi Comuni italiani consente di delineare importanti caratteristiche del fenomeno nelle principali realtà urbane e di individuare elementi utili per le politiche sulla sicurezza stradale a livello locale. I grandi Comuni selezionati sono Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo, Messina e Catania. Gli incidenti stradali in tali aree rappresentano, nel 2020, il 24,2% del totale in Italia (28.629), le vittime pesano il 12,0% sul totale (287). Il 2019 ha fatto registrare, per i grandi Comuni, rispetto all'anno precedente, una diminuzione del numero di vittime (-22%) (Fig. 9).

Fig. 9 - Incidenti stradali con lesioni a persone e vittime nei grandi Comuni italiani nel complesso. Anni 2001-2020 (valori assoluti)



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

In alcuni Comuni si registra un considerevole incremento del numero dei morti rispetto al 2020: Venezia, Genova, Napoli e Bari. Rispetto all'anno 2010 il numero di decessi nei grandi Comuni, punto di riferimento per l'obiettivo europeo 2020, nel 2020 scende del 45,4% mentre a livello nazionale il numero delle vittime scende del 24,5%. I Comuni nei quali la diminuzione delle vittime è stata più elevata sono Verona (-74,1%), Trieste (-72,7%) e Firenze (-72,0%).

Il tasso di mortalità stradale, per il complesso dei grandi Comuni, scende, tra il 2019 e il 2020, da 3,6 a 3,0 morti per 100 mila abitanti, valore più basso rispetto alla media nazionale di 4,0 (Tab. 9).

Tab. 9 - Incidenti stradali e vittime per categoria della strada nei grandi Comuni italiani. Anni 2019 e 2020. (Valori assoluti, tasso di mortalità per 100.000 abitanti, variazione % 2020/2010)

GRANDI COMUNI	Strade urbane				Strade extraurbane (a)				Tasso Mortalità 2020(b)	Tasso Mortalità 2019(b)	Var.% Morti 2020/2010
	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti			
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019			
Torino	2.059	2.920	14	26	29	53	-	-	1,6	3,0	-51,7
Milano	4.726	7.974	26	29	130	289	2	5	2,0	2,5	-51,7
Verona	796	1.194	5	10	72	113	2	6	2,7	6,2	-74,1
Venezia	369	469	5	1	107	163	3	3	3,1	1,5	-27,3
Trieste	569	779	2	6	55	64	1	2	1,5	3,9	-72,7
Genova	2.724	3.705	23	18	116	216	1	5	4,3	4,0	-25,0
Bologna	1.172	1.766	11	11	146	179	3	7	3,5	4,6	-50,0
Firenze	1.456	2.361	7	6	37	37	-	-	1,9	1,6	-72,0
Roma	7.275	10.908	78	108	954	1.363	26	23	3,7	4,6	-42,9
Napoli	1.658	2.317	27	20	138	209	3	2	3,2	2,3	-14,3
Bari	959	1.360	8	7	133	223	4	5	3,8	3,7	20,0
Palermo	1.331	1.836	18	26	27	44	1	-	2,9	3,9	-51,3
Messina	528	669	3	9	96	133	3	1	2,6	4,3	-62,5
Catania	898	1.116	10	11	69	79	1	4	3,7	4,8	-52,2
Totale	26.520	39.374	237	288	2.109	3.165	50	63	3,0	3,6	-45,4

(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. 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, la percentuale di conducenti deceduti sul totale delle vittime registrata è pari al 57,8%, con una media nazionale del 70,9%. Per i pedoni deceduti a seguito di un investimento stradale, come atteso, la quota è molto più elevata nei grandi centri urbani (35,5%) rispetto alla media nazionale (17,1%), in particolare a Roma (57,1%), Milano e Venezia (entrambe 50,0%) (Tab.10).

Tab. 10 - Conducenti, persone trasportate e pedoni, morti e feriti nei grandi Comuni italiani. Anno 2020

GRANDI COMUNI	Conducenti	Persone trasportate	Pedoni	Totale	Conducenti	Persone trasportate	Pedoni	Totale
	MORTI				FERITI			
Torino	7	3	4	14	1.866	721	382	2.969
Milano	12	2	14	28	4.413	917	705	6.035
Verona	6	-	1	7	804	201	96	1.101
Venezia	3	1	4	8	444	134	50	628
Trieste	3	-	-	3	527	112	104	743
Genova	14	2	8	24	2.247	624	456	3.327
Bologna	10	-	4	14	1.171	289	192	1.652
Firenze	3	-	4	7	1.308	218	240	1.766
Roma	59	5	40	104	7.194	1.907	1.351	10.452
Napoli	19	1	10	30	1.452	492	322	2.266
Bari	7	2	3	12	1.003	461	141	1.605
Palermo	11	2	6	19	1.200	357	172	1.729
Messina	5	-	1	6	539	197	102	838
Catania	7	1	3	11	838	321	129	1.288
Totale	166	19	102	287	25.006	6.951	4.442	36.399

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

Incidenti stradali. Stima preliminare. Gennaio-giugno 2021

Secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2021³ si registra, rispetto allo stesso periodo del 2020, un aumento del numero di incidenti stradali con lesioni a persone⁴ (65.116, pari a +31,3%), dei feriti (85.647, +28,1%) e delle vittime entro il trentesimo giorno (1.239, +22,3%).

Rispetto alla media 2017-2019 tutti gli aggregati dell'incidentalità stradale risultano invece in calo: incidenti stradali -22,5%; feriti -27,6%; deceduti -19,8%.

Il primo semestre del 2021 è caratterizzato da un andamento diversificato dell'incidentalità durante i singoli mesi. Rispetto al 2020, incidenti e infortunati diminuiscono nei mesi di gennaio e febbraio e aumentano in misura consistente nel periodo marzo-giugno 2021. Complessivamente per l'intero semestre gennaio-giugno 2021 i valori risultano sempre sotto la media 2017-2019, ad eccezione delle vittime nel mese di maggio (+5,4%).

Con riferimento agli obiettivi europei per la sicurezza stradale, il decennio 2010-2020 si è concluso in Italia con una riduzione del 42% delle vittime (target prefissato -50%). Tuttavia, ciò non consente di leggere con accezione positiva i traguardi raggiunti. I dati del primo semestre 2021 rilevano infatti una nuova tendenza all'aumento nei mesi di marzo-giugno anche se, rispetto alla media 2017-2019, *benchmark* per l'obiettivo europeo 2030, si registra ancora un decremento.

³ Rispetto al consueto rilascio dei dati sul primo semestre dell'anno, nel mese di dicembre, si anticipa in questa sede la diffusione per garantire una maggiore tempestività delle informazioni.

⁴ 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 ed Eurostat 2019).

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 2001-2020);
- tasso di lesività per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (feriti /popolazione media residente *100000 - Anni 2001-2020).

Riferimenti bibliografici:

Istat – Incidenti stradali in Italia. Stima preliminare gennaio-giugno 2021

<https://www.istat.it/it/archivio/263507>

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>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2017 <https://www.istat.it/it/archivio/219637>

Istat - Incidenti stradali in Italia. Anno 2016 <http://www.istat.it/it/archivio/202802>