

*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

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

**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 2021

La situazione pandemica e le misure per contenerla hanno influenzato l'andamento dell'incidentalità stradale e della mobilità anche nel 2021. Rispetto al 2020 gli incidenti e gli infortunati diminuiscono nei mesi di gennaio e febbraio e aumentano in misura consistente nel periodo marzo-giugno, per tornare a livelli molto vicini al periodo pre-pandemia nella seconda parte dell'anno

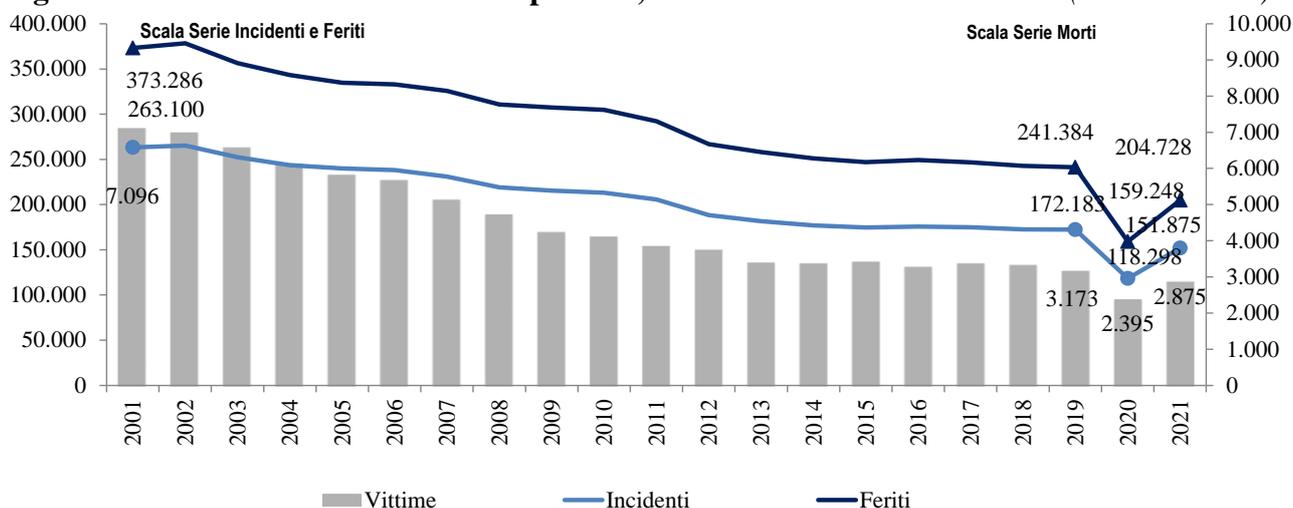
Nel 2021 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 151.875, le vittime 2.875 e i feriti 204.728. Ogni giorno, durante l'anno, si sono verificati in media 416 incidenti stradali con lesioni a persone, sono morte 8 persone e ne sono rimaste ferite 560.

Rispetto al 2020 aumentano le vittime del 20,0%, i feriti del 28,6% e gli incidenti del 28,4%.

Tra il 2010 e il 2021 le vittime della strada diminuiscono del 30,1%.

Nel periodo 2001-2021, gli incidenti stradali con lesioni a persone sono diminuiti del 42,3%, le vittime del 59,5% e i feriti del 45,2% (Fig.1). Il numero di morti per milione di abitanti (tasso di mortalità stradale) scende a 48,6 nel 2021 dai 124,5 del 2001.

**Fig. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti. Anni 2001-2021 (valori assoluti)**



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

Nel 2021 sulle strade urbane si sono verificati 110.952 incidenti (73,1% del totale), che hanno causato 142.729 feriti (69,7% del totale) e 1.264 morti (44,0% del totale). Sulle autostrade gli incidenti sono stati 7.631 (5,0% del totale) con 12.023 feriti (5,9% del totale) e 246 decessi (8,6% del totale) mentre sulle altre strade extraurbane, comprensive delle Strade Statali, Provinciali, Comunali extraurbane e Regionali, gli incidenti rilevati sono stati 33.292 (21,9% del totale), i feriti 49.976 (24,4%) e le vittime 1.365 (47,5%) (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 3,2 sulle autostrade mentre è pari a 1,1 sulle strade urbane.

Rispetto al 2020, si registra un aumento delle vittime su tutte le categorie di strada, prevedibile a seguito della riduzione della mobilità nel 2020.

**Tab. 1 - Incidenti stradali con lesioni a persone secondo la categoria della strada. Anno 2021 (valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali 2021/2020)**

Categoria della strada	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Var.% Incidenti	Var.% Morti	Var.% Feriti
					2021/2020	2021/2020	2021/2020
Strade urbane (b)	110.952	1.264	142.729	1,1	28,0	19,1	28,0
Autostrade e raccordi	7.631	246	12.023	3,2	40,0	26,2	42,0
Altre strade (b)	33.292	1.365	49.976	4,1	27,2	19,8	27,3
Totale	151.875	2.875	204.728	1,9	28,4	20,0	28,6

(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 2021, 2.396 maschi e 479 femmine.

I conducenti deceduti sono 2.072 (1.870 uomini e 202 donne), i passeggeri 332 (196 uomini e 136 donne) e i pedoni 471 (330 uomini e 141 donne). Per gli uomini, la classe di età con il maggior numero di decessi è quella tra i 55-59 anni (195) (Tab. 2).

Valori molto elevati si riscontrano anche in corrispondenza delle fasce di età 50-54 anni (191) e 45-49 anni (182). Per le donne, il numero maggiore di vittime si registra nelle età più anziane 80-84 anni (49) e fra 70-74 anni (44). 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 30esimo giorno): sono 28 nel 2021, dei quali 23 tra 5 e 14 anni (18 nel 2019 e 29 nel 2020)<sup>1</sup>. 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 8.201 nel 2021.

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.

<sup>1</sup> 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 e feriti in incidenti stradali per sesso e classe di età. Anno 2021 (valori assoluti)**

CLASSE DI ETÀ'	Morti			Feriti		
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale
0 - 4	3	2	5	1.011	760	1.771
5 - 9	4	2	6	1.344	985	2.329
10 - 14	12	5	17	2.429	1.672	4.101
15 - 19	122	24	146	12.667	5.474	18.141
20 - 24	179	40	219	16.245	7.737	23.982
25 - 29	162	39	201	13.254	6.696	19.950
30 - 34	158	19	177	11.303	5.783	17.086
35 - 39	152	13	165	9.919	5.081	15.000
40 - 44	174	21	195	10.119	5.270	15.389
45 - 49	182	24	206	11.211	5.945	17.156
50 - 54	191	31	222	10.684	5.857	16.541
55 - 59	195	26	221	9.595	5.094	14.689
60 - 64	148	24	172	6.935	3.506	10.441
65 - 69	136	30	166	4.917	2.555	7.472
70 - 74	149	44	193	3.974	2.161	6.135
75 - 79	118	37	155	3.024	1.779	4.803
80 - 84	138	49	187	2.498	1.363	3.861
85 - 89	94	32	126	1.196	588	1.784
90 +	38	5	43	345	172	517
Non indicata	41	12	53	2.137	1.443	3.580
<b>Totale</b>	<b>2.396</b>	<b>479</b>	<b>2.875</b>	<b>134.807</b>	<b>69.921</b>	<b>204.728</b>

(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 2021 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 (90,1 ogni milione di abitanti) e tra i più giovani nella classe 20-24 anni (74,0 ogni milione di abitanti) (Fig.2).

**Fig. 2 - Tasso di mortalità stradale per classe di età. Anno 2021 (per milione di abitanti)**

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

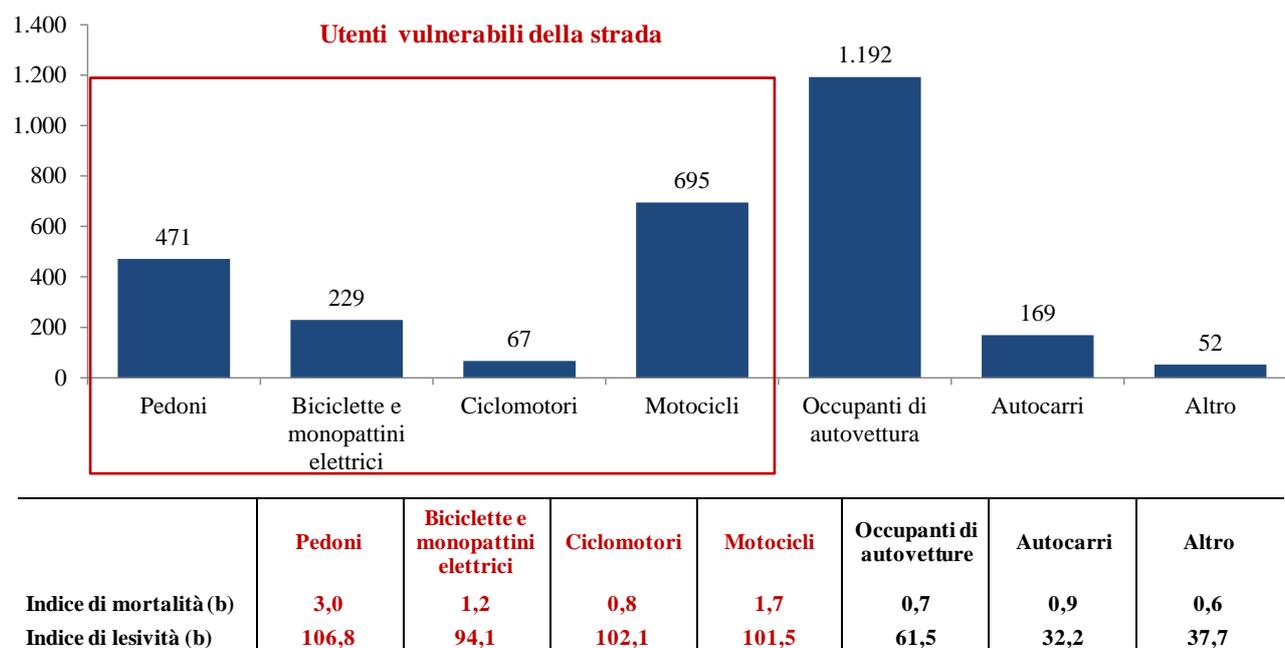
Analizzando il sottoinsieme dei deceduti per ruolo e tipologia degli utenti della strada, emerge, come di consueto, che conducenti e passeggeri di autovetture costituiscono la maggior parte dei coinvolti vittime di incidenti stradali. Le autovetture continuano a rappresentare la percentuale più elevata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

Nel 2021 sono stati registrati 1.192 decessi tra conducenti e passeggeri di autovetture, seguiti dai motociclisti (695), dai pedoni (471) e dai ciclisti (229). Gli occupanti di autocarri e motrici deceduti sono stati 169 nel 2021, di ciclomotori 67 e per le altre modalità di trasporto 52 (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 2021, l'indice di mortalità per i pedoni è 4,6 volte più elevato rispetto a quello degli occupanti di autovetture (categoria di riferimento e pari a 0,7), per i ciclisti quasi il doppio (1,8) e per motociclisti è pari a 2,6. L'indice di lesività è invece quasi il doppio per gli utenti vulnerabili, rispetto a quello degli occupanti di autovetture (Fig. 3).

**Fig. 3 - Morte in incidente stradale per tipo di utente della strada (a). Anno 2021 (valori assoluti)**



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

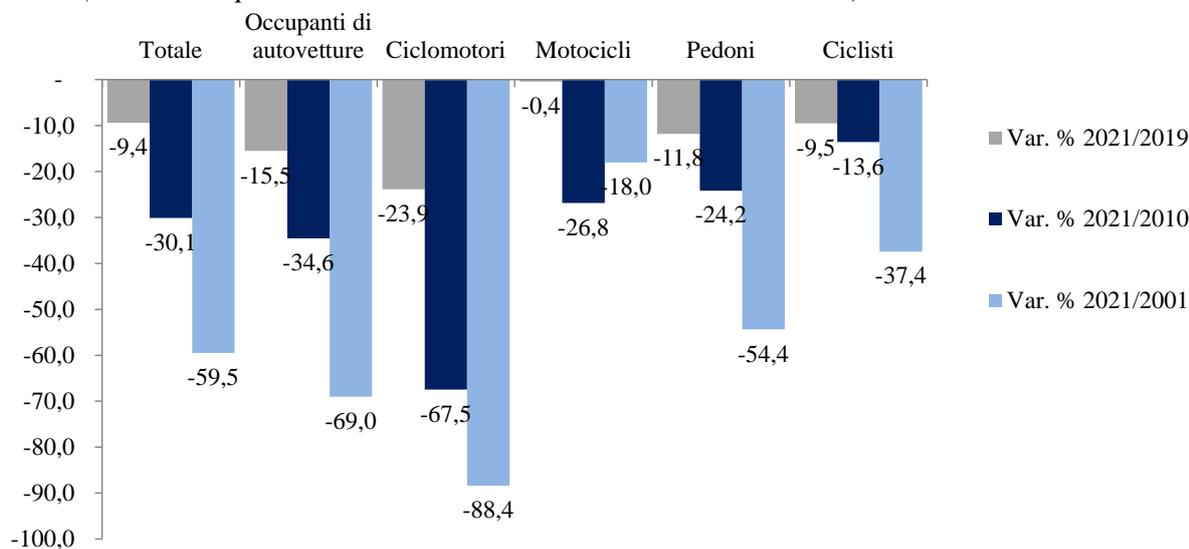
(b) Numero di morti o feriti ogni 100 incidenti per investimento di pedone o veicoli coinvolti nell'incidente per tipologia.

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

Tra il 2001 e il 2021, 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 drastica riduzione del numero di vittime fra conducenti di ciclomotore (-88,4%) e conducenti e passeggeri di autovetture (-69,0), 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 dei motociclisti e dei ciclisti è inferiore rispetto al totale nazionale tra il 2001 e il 2021 (rispettivamente -18,0% e -37,4%). Anche i pedoni presentano una diminuzione della mortalità dal 2001 al 2021 al di sotto del dato totale (-54,4%).

La categoria maggiormente penalizzata nel 2021, rispetto al 2019, è quella dei motociclisti: nel 2021 segna la riduzione più bassa tra le categorie di utenti della strada con un guadagno di -0,4% (Fig. 4).

**Fig. 4 - Morti in incidente stradale per principali categorie di utente della strada**  
(Variazioni percentuali 2021/2019, 2021/2010 e 2021/2001)



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

Nell'ambito dei comportamenti errati di guida, nel 2021, 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% 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 (15.534), la mancanza della distanza di sicurezza (14.081 casi) e non dare la precedenza al pedone (5.954) rappresentano rispettivamente il 7,9%, il 7,1% e il 3,0% 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 (17,1%), sulle strade extraurbane è la guida distratta o andamento indeciso (pari al 20,8%), seguita dalla guida con velocità troppo elevata (13,8%) e dalla mancata distanza di sicurezza (11,0%) (Tab. 3).

**Tab. 3 - Cause accertate o presunte di incidente per categoria della strada<sup>2</sup>. Anno 2021 (Valori assoluti e composizione percentuale (a))**

DESCRIZIONE CAUSE	Strade urbane		Strade extraurbane		Totale	
	V.A.	%	V.A.	%	V.A.	%
<b>Procedeva con guida distratta o andamento indeciso</b>	<b>19.204</b>	<b>13,4</b>	<b>11.274</b>	<b>20,8</b>	<b>30.478</b>	<b>15,4</b>
<b>Procedeva senza rispettare la precedenza o il semaforo</b>	<b>24.608</b>	<b>17,1</b>	<b>3.685</b>	<b>6,8</b>	<b>28.293</b>	<b>14,3</b>
- procedeva senza rispettare lo stop	8.456	5,9	1.538	2,8	9.994	5,1
- procedeva senza dare la precedenza al veicolo proveniente da destra	6.201	4,3	870	1,6	7.071	3,6
- procedeva senza rispettare il segnale di dare precedenza	8.386	5,8	1.159	2,1	9.545	4,8
- procedeva senza rispettare le segnalazioni semaforiche o dell'agente	1.565	1,1	118	0,2	1.683	0,9
<b>Procedeva con velocità troppo elevata</b>	<b>12.249</b>	<b>8,5</b>	<b>7.457</b>	<b>13,8</b>	<b>19.706</b>	<b>10</b>
- procedeva con eccesso di velocità	11.896	8,3	7.123	13,2	19.019	9,6
- procedeva senza rispettare i limiti di velocità	353	0,2	334	0,6	687	0,3
Procedeva senza mantenere la distanza di sicurezza	8.135	5,7	5.946	11	14.081	7,1
Manovrava irregolarmente	11.734	8,2	3.800	7	15.534	7,9
Svoltava irregolarmente	3.540	2,5	536	1	4.076	2,1
Procedeva contromano	2.605	1,8	1.546	2,9	4.151	2,1
Sorpassava irregolarmente	2.584	1,8	1.395	2,6	3.979	2
Ostacolo accidentale	2.420	1,7	2.019	3,7	4.439	2,2
Animale domestico o selvatico urtato	181	0,1	296	0,5	477	0,2
Veicolo fermo evitato	632	0,4	419	0,8	1.051	0,5
Non dava la precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti	5.792	4	162	0,3	5.954	3
Buche, ecc. evitato o urtato	455	0,3	465	0,9	920	0,5
Circostanza imprecisata	28.364	19,8	5.968	11	34.332	17,4
Veicolo fermo in posizione irregolare urtato	1.636	1,1	400	0,7	2.036	1
Altre cause relative al comportamento nella circolazione	5.600	3,9	1.785	3,3	7.385	3,7
Comportamento scorretto del pedone	4.887	3,4	515	1	5.402	2,7
<b>Totale comportamento scorretto del conducente e del pedone</b>	<b>134.626</b>	<b>93,7</b>	<b>47.668</b>	<b>88,1</b>	<b>182.294</b>	<b>92,2</b>
<b>Altre cause</b>	<b>8.987</b>	<b>6,3</b>	<b>6.463</b>	<b>11,9</b>	<b>15.450</b>	<b>7,8</b>
<b>Totale cause (b)</b>	<b>143.613</b>	<b>100,0</b>	<b>54.131</b>	<b>100</b>	<b>197.744</b>	<b>100,0</b>

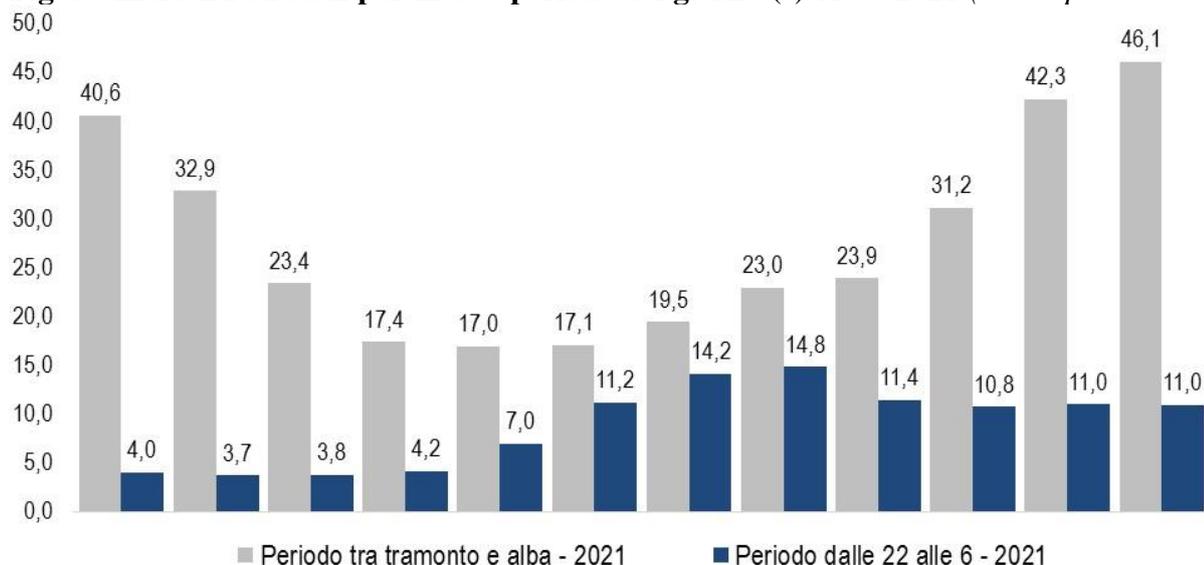
(a) Sono incluse nel prospetto tutte le circostanze registrate per i primi due veicoli coinvolti. Per ogni veicolo possono essere indicate fino a tre tipologie di circostanze.

(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).

<sup>2</sup>A 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 2021 (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 2021 il tasso di mortalità è pari a 4,9 morti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.4). Aspetto interessante è rappresentato, inoltre, dall'evoluzione del tasso: dal 2010 al 2021 il tasso di mortalità è diminuito del 29%.

Passando all'analisi territoriale, nel 2021, si registrano tassi di mortalità più bassi e al di sotto della media nazionale in Lombardia (3,6), Campania (3,8), Liguria (4,2) e di contro si ha una mortalità elevata in Friuli Venezia Giulia (6,8), Basilicata (6,6), Abruzzo ed Emilia Romagna (entrambe 6,3).

Il tasso di mortalità, tra il 2001 e il 2020 ha avuto una riduzione maggiore in Valle d'Aosta (-94,0%), Lombardia (-69,7%) ed Emilia Romagna (-69,2%) mentre il calo è stato più contenuto in Basilicata (-33,1%), Sicilia (-36,0%) e Campania (-39,3%).

**Tab. 4 - Tasso di mortalità per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010, 2015-2021**

Regioni	2001	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Piemonte	13,4	7,5	5,6	5,6	6,4	5,7	5,3	4,2	4,5
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	13,4	8,7	5,5	2,4	6,3	9,5	3,2	-	0,8
Liguria	11,0	5,3	5,6	3,7	5,6	8,0	4,1	3,9	4,2
Lombardia	11,9	5,9	4,8	4,3	4,2	4,8	4,3	3,2	3,6
Trentino Alto Adige/ Südtirol	15,8	5,8	7,4	6,6	5,5	5,9	6,6	5,2	4,5
<i>Bolzano/Bozen</i>	<i>21,0</i>	<i>6,0</i>	<i>6,9</i>	<i>7,3</i>	<i>5,7</i>	<i>6,2</i>	<i>8,7</i>	<i>5,8</i>	<i>4,5</i>
<i>Trento</i>	<i>10,7</i>	<i>5,6</i>	<i>7,8</i>	<i>5,9</i>	<i>5,4</i>	<i>5,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>
Veneto	15,3	8,2	6,4	7,0	6,1	6,3	6,8	4,7	5,9
Friuli Venezia Giulia	17,5	8,4	5,7	5,5	5,7	6,3	5,9	3,9	6,8
Emilia Romagna	20,5	9,3	7,3	6,9	8,5	7,1	7,9	5,0	6,3
Toscana	14,3	8,4	6,6	6,7	7,2	6,4	5,6	4,1	5,2
Umbria	14,2	9,0	7,2	3,9	5,4	5,4	5,8	5,2	6,1
Marche	15,5	7,1	6,0	6,5	6,3	5,7	6,5	4,6	5,6
Lazio	14,3	8,2	6,3	5,9	6,0	5,7	5,0	4,5	5,0
Abruzzo	13,3	6,0	6,3	5,7	5,2	5,8	6,0	4,6	6,3
Molise	11,5	8,9	7,0	5,5	8,7	4,9	9,2	8,4	5,1
Campania	6,3	4,4	4,0	3,7	4,1	3,5	3,8	3,1	3,8
Puglia	11,5	7,2	5,7	6,2	5,8	5,0	5,2	4,1	5,2
Basilicata	9,9	8,3	7,5	7,3	5,8	8,0	5,2	3,3	6,6
Calabria	8,6	7,0	4,8	5,9	5,1	6,5	5,4	3,2	4,6
Sicilia	7,3	5,6	4,4	3,8	4,1	4,2	4,2	3,3	4,7
Sardegna	13,0	6,5	6,6	6,4	5,5	6,4	4,3	5,9	5,7
<b>Italia</b>	<b>12,5</b>	<b>6,9</b>	<b>5,6</b>	<b>5,4</b>	<b>5,6</b>	<b>5,5</b>	<b>5,3</b>	<b>4,0</b>	<b>4,9</b>

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 2021 il tasso di lesività è di 346 feriti in incidente stradale ogni 100 mila abitanti (Tab.5).

Passando all'analisi territoriale, nel 2021, si registrano tassi di lesività più contenuti in Molise (212,6), Calabria (217,5) e Campania (228,9) di contro si ha una lesività elevata in Liguria (579,4), Toscana (475,2) ed Emilia Romagna (442,3).

Anche in questo caso, l'evoluzione temporale indica un decremento del tasso: dal 2010 al 2021 il tasso di lesività è diminuito del 33 per cento circa.

La lesività nel periodo 2001-2020 ha avuto una contrazione maggiore in Lombardia (-59,9), Umbria (-57,6) e Molise (-56,9). La riduzione è stata contenuta in Campania (-18,6), Puglia (-19,3) e Liguria (-34,3).

**Tab. 5 - Tasso di lesività per incidente stradale per Regione di evento - Anni 2001, 2010, 2015-2021**

Regione	2001	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Piemonte	594,6	457,6	368,8	359,0	360,0	360,6	352,4	229,2	316,1
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	517,6	393,0	319,2	303,7	275,0	310,5	348,8	223,4	264,3
Liguria	881,4	784,6	674,2	661,6	709,9	670,9	649,8	453,4	579,4
Lombardia	841,0	558,6	451,8	453,7	448,7	444,1	440,4	259,5	337,6
Trentino Alto Adige/ Südtirol	614,7	350,5	380,9	397,0	389,0	386,1	378,7	261,0	324,6
Bolzano/Bozen	614,7	297,0	401,4	437,5	411,4	417,6	415,5	307,0	367,1
Trento	614,7	402,0	361,1	357,7	367,2	355,2	342,7	215,9	282,8
Veneto	675,7	451,0	389,2	389,8	386,9	393,7	383,6	265,5	339,6
Friuli Venezia Giulia	683,9	420,7	386,1	379,6	384,2	373,3	362,8	251,9	309,5
Emilia Romagna	962,3	648,3	534,6	530,4	528,0	502,7	501,7	338,9	442,3
Toscana	853,0	690,2	559,1	588,3	572,0	562,1	546,9	358,3	475,2
Umbria	733,2	461,9	371,6	374,9	367,4	384,9	365,7	261,4	310,6
Marche	821,7	640,7	491,6	480,6	505,3	477,5	496,8	326,3	420,1
Lazio	866,4	712,7	477,3	471,1	458,9	433,5	443,5	310,8	402,7
Abruzzo	661,1	487,7	363,2	346,1	333,3	356,6	355,2	239,6	299,2
Molise	493,8	335,3	230,9	252,5	247,8	238,1	300,4	182,6	212,6
Campania	281,2	295,9	234,9	255,0	253,2	251,8	260,1	174,8	228,9
Puglia	442,8	516,6	383,1	408,4	397,3	399,9	402,2	289,5	357,4
Basilicata	239,6	347,3	271,6	265,5	238,2	284,8	265,0	191,9	245,7
Calabria	364,5	287,3	238,2	247,4	248,0	249,1	235,1	173,1	217,5
Sicilia	462,4	439,9	319,2	327,7	326,4	327,5	322,7	238,6	300,7
Sardegna	454,0	382,5	317,0	313,6	305,6	307,0	328,7	208,1	283,0
Italia	<b>655,2</b>	<b>514,1</b>	<b>406,6</b>	<b>411,0</b>	<b>407,6</b>	<b>402,0</b>	<b>400,3</b>	<b>263,1</b>	<b>346,4</b>

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

Per quanto concerne le categorie di *utenti più vulnerabili*, come ribadito in precedenza, nel 2021 la categoria delle due ruote a motore segna la riduzione più bassa.

Nel 2021, ammontano a 762 gli *utenti delle due ruote a motore* vittime di incidenti stradali (695 motociclisti e 67 ciclomotoristi), mentre i feriti sono stati 49.170 (rispettivamente 40.732 e 8.438). 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: -34,1% per le due ruote contro -30,1% 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, Veneto e Lazio.

Nel 2021 il numero delle vittime che viaggiava su due ruote a motore diminuisce rispetto al 2019 del 3,1%, ma in molte regioni aumenta: Molise (+150,0%), Basilicata (+100,0%), Friuli Venezia Giulia (+56,3%), Puglia (+31,0%), Marche (+27,8%), Abruzzo (+26,3%), Sardegna (+25,0%), Calabria (+16,7%) e Lazio (+6,5%).

Il tasso di mortalità per le due ruote a motore, nel 2021 è pari a 1,29 per 100 mila abitanti, valore in aumento rispetto al 2010 (1,0). A livello regionale, si riscontra un tasso di mortalità più elevato in Friuli Venezia Giulia (2,08), Abruzzo (1,88), Molise (1,71), Liguria (1,65) e Marche (1,54).

Rispetto al 2010 il tasso di mortalità dei centauri è diminuito solamente in Piemonte, Emilia Romagna e Toscana, in tutte le altre regioni è aumentato. (Fig. 6).

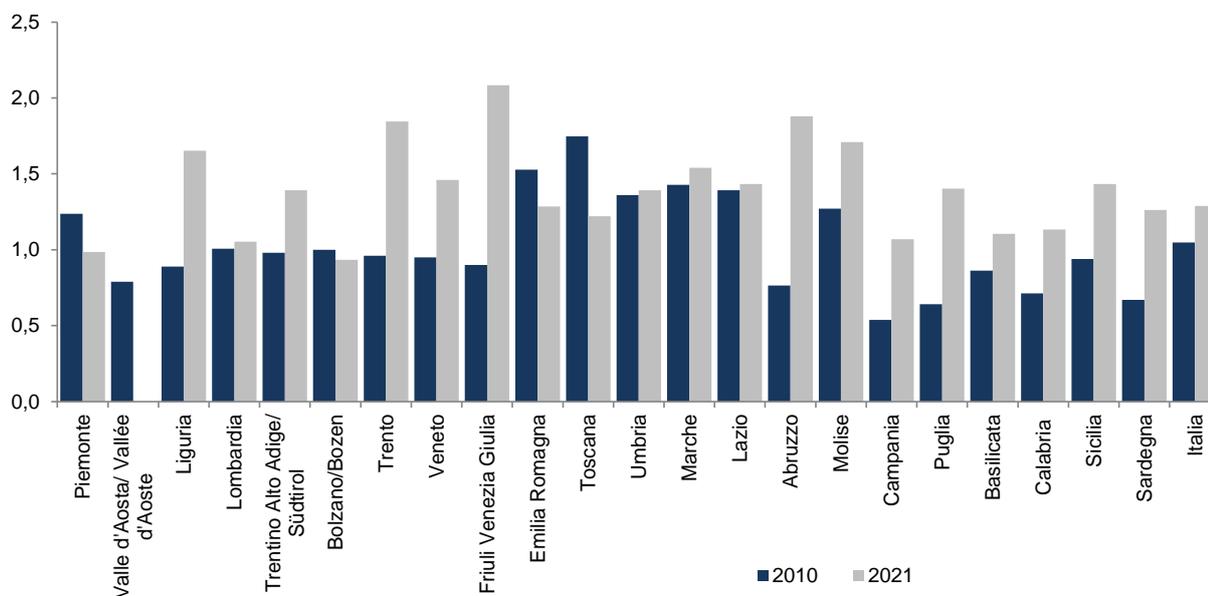
**Tab. 6 - Utenti delle due ruote a motore morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2017-2021 (valori assoluti)**

Regioni	Totale utenti due ruote morti nel complesso							Di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2017	2018	2019	2020	2021	2001	2010	2017	2018	2019	2020	2021
Piemonte	74	64	63	62	44	48	42	47	31	30	26	18	20	20
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	4	4	3	3	1	-	-	2	2	2	-	-	-	-
Liguria	42	40	40	27	26	23	25	31	24	30	18	20	18	12
Lombardia	231	162	107	115	107	75	105	162	93	62	55	47	42	55
Trentino Alto Adige/ Südtirol	34	24	20	22	30	16	15	9	10	7	1	5	1	2
<i>Bolzano/Bozen</i>	20	11	11	10	16	10	5	5	4	4	-	3	1	-
<i>Trento</i>	14	13	9	12	14	6	10	4	6	3	1	2	-	2
Veneto	168	118	60	79	78	63	71	101	57	30	42	39	30	34
Friuli Venezia Giulia	50	31	19	20	16	14	25	28	11	9	10	4	5	12
Emilia Romagna	139	101	82	65	74	48	57	78	46	33	35	21	21	27
Toscana	107	88	71	60	65	50	45	73	46	40	29	37	26	23
Umbria	19	16	14	6	12	11	12	10	10	2	3	3	8	5
Marche	39	25	21	13	18	19	23	18	8	8	6	9	9	9
Lazio	141	155	85	74	77	66	82	92	83	48	41	46	26	43
Abruzzo	22	17	10	22	19	18	24	13	12	3	12	10	4	7
Molise	5	7	4	5	2	4	5	2	3	-	1	1	1	-
Campania	77	81	70	64	69	64	60	55	40	38	41	44	35	36
Puglia	79	77	45	40	42	38	55	40	30	19	16	10	16	21
Basilicata	9	9	9	5	3	4	6	3	-	3	1	1	1	1
Calabria	34	22	15	18	18	9	21	19	12	9	5	6	3	11
Sicilia	96	84	63	65	69	55	69	70	61	42	32	45	32	45
Sardegna	56	31	26	30	16	20	20	21	9	10	6	6	5	10
<b>Italia</b>	<b>1.426</b>	<b>1.156</b>	<b>827</b>	<b>795</b>	<b>786</b>	<b>645</b>	<b>762</b>	<b>874</b>	<b>588</b>	<b>425</b>	<b>380</b>	<b>372</b>	<b>283</b>	<b>373</b>

(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 2021 (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 2021 le vittime ammontano a 471 e i feriti a 16.693.

Nel 2021, il 70% dei pedoni vittime della strada sono uomini. La fascia di età più colpita è quella tra 80 e 84 anni (80 vittime) e tra 85 e 89 anni (56 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, Veneto e Lazio.

**Tab. 7 - Pedoni morti in incidenti stradali per Regione di evento nel complesso e in ambito urbano. Anni 2001, 2010, 2017-2021 (valori assoluti)**

Regioni	Totale pedoni morti nel complesso							Di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2017	2018	2019	2020	2021	2001	2010	2017	2018	2019	2020	2021
Piemonte	62	54	50	49	38	29	29	46	39	39	38	32	24	23
Valle d'Aosta/ Vallée d'Aoste	1	1	-	-	1	-	0	1	1	-	-	1	-	-
Liguria	46	14	22	22	17	20	18	40	14	18	20	16	20	17
Lombardia	125	97	93	101	96	48	58	106	78	78	77	72	42	43
Trentino Alto Adige/ Südtirol	14	10	7	6	8	5	8	12	7	5	2	5	1	4
<i>Bozano/Bozen</i>	11	5	7	5	5	5	4	10	4	5	1	2	1	2
<i>Trento</i>	3	5	-	1	3	-	4	2	3	-	1	3	-	2
Veneto	54	46	40	40	38	27	43	42	35	27	29	29	25	35
Friuli Venezia Giulia	24	11	7	9	10	8	10	21	8	4	6	8	6	7
Emilia Romagna	98	66	68	52	57	33	41	83	53	57	40	38	22	28
Toscana	113	64	54	51	32	28	38	95	55	43	39	30	26	32
Umbria	21	12	4	9	8	9	9	16	9	4	7	7	7	9
Marche	27	22	18	26	19	18	22	23	17	14	23	16	12	15
Lazio	197	76	82	89	63	64	69	171	64	62	76	50	50	55
Abruzzo	16	10	11	9	16	7	10	14	9	8	8	12	7	5
Molise	4	4	3	-	3	6	2	1	2	1	-	3	4	2
Campania	54	31	53	40	47	34	41	37	26	41	29	30	28	26
Puglia	44	26	15	18	21	12	17	24	10	10	16	12	6	11
Basilicata	10	5	5	5	3	3	5	6	2	2	2	1	1	3
Calabria	26	14	21	22	12	15	9	21	10	14	15	8	8	5
Sicilia	69	47	34	43	35	26	27	57	44	31	32	30	21	23
Sardegna	27	11	13	21	10	17	15	20	8	11	12	7	14	10
<b>Italia</b>	<b>1.032</b>	<b>621</b>	<b>600</b>	<b>612</b>	<b>534</b>	<b>409</b>	<b>471</b>	<b>836</b>	<b>491</b>	<b>469</b>	<b>471</b>	<b>407</b>	<b>324</b>	<b>353</b>

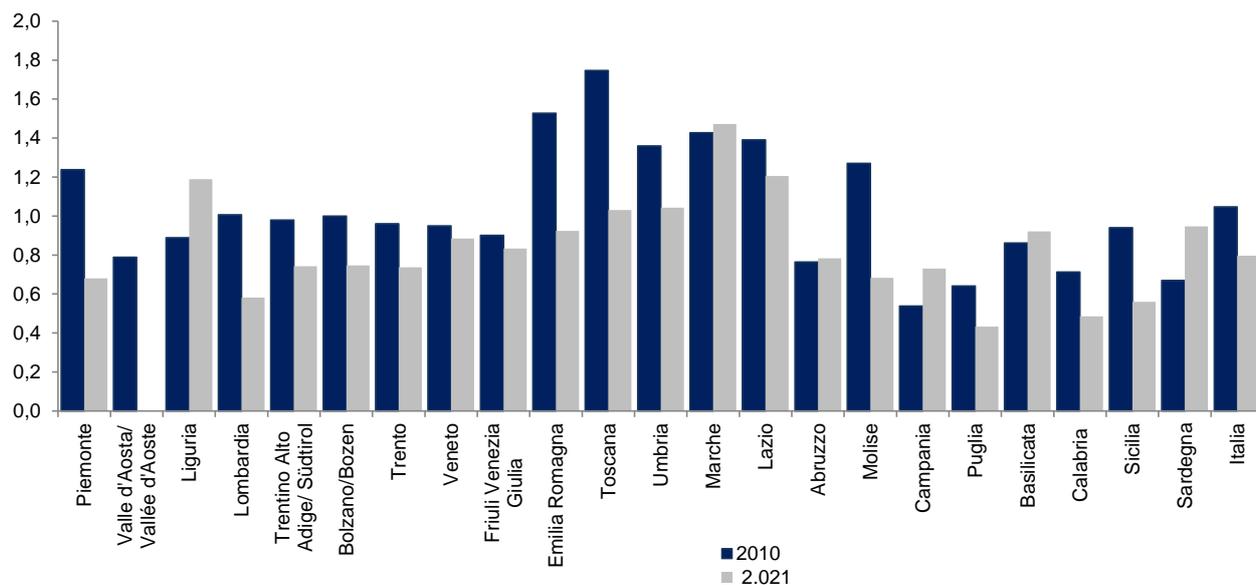
(a) Sono incluse nella categoria "Strade urbane" anche le Provinciali, Statali e Regionali entro l'abitato.

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 2021 è pari a circa 0,8 decessi per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli anni. A livello regionale, nel 2021, si riscontra un tasso più elevato nelle Marche, Lazio e Liguria. Valori molto bassi si registrano, invece, in Valle d'Aosta, Puglia, Calabria, Sicilia e Lombardia. Rispetto al 2010 la mortalità dei pedoni è aumentata in Liguria, Marche, Campania, Basilicata e Sardegna.

**Fig. 7 - Tassi di mortalità dei pedoni in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2021 (per100.000 abitanti)**



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

Sono stati 229 i **ciclisti** rimasti vittime di incidenti stradali nel 2021 in Italia e 18.037 i feriti.

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

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, 2017-2021 (valori assoluti)**

Regioni	Totale ciclisti morti nel complesso							Di cui in ambito urbano						
	2001	2010	2017	2018	2019	2020	2021	2001	2010	2017	2018	2019	2020	2021
Piemonte	27	27	22	13	16	9	16	14	16	10	9	10	2	7
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Liguria	4	1	-	2	2	1	3	3	1	-	2	-	-	3
Lombardia	83	42	37	41	40	38	37	58	28	25	29	27	22	26
Trentino Alto Adige/Südtirol	3	3	4	8	2	1	5	2	3	3	4	-	-	4
<i>Bolzano/Bozen</i>	1	3	3	7	2	1	2	1	3	2	3	-	-	2
<i>Trento</i>	2	-	1	1	-	-	3	1	-	1	1	-	-	2
Veneto	64	39	40	34	50	25	34	46	25	23	18	24	15	21
Friuli Venezia Giulia	12	14	4	11	6	5	5	8	6	3	6	4	4	4
Emilia Romagna	63	50	51	34	60	31	41	48	36	37	22	40	18	30
Toscana	32	24	19	24	23	9	22	23	13	14	17	13	4	16
Umbria	2	2	-	2	2	3	4	1	2	-	2	1	2	4
Marche	11	5	6	8	6	4	3	9	5	3	5	6	2	2
Lazio	18	14	16	11	17	13	15	8	3	6	5	9	7	9
Abruzzo	10	8	6	2	2	1	5	4	3	2	-	1	-	1
Molise	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Campania	9	6	13	7	5	6	12	4	1	4	3	2	4	4
Puglia	15	10	14	13	11	13	9	8	4	4	5	8	6	2
Basilicata	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	1
Calabria	1	4	8	3	3	3	3	1	2	4	1	1	-	3
Sicilia	6	9	8	4	7	8	11	6	5	6	4	4	1	3
Sardegna	6	4	3	1	1	5	3	3	1	1	-	-	2	1
<b>Italia</b>	<b>366</b>	<b>263</b>	<b>254</b>	<b>219</b>	<b>253</b>	<b>176</b>	<b>229</b>	<b>246</b>	<b>154</b>	<b>145</b>	<b>133</b>	<b>150</b>	<b>89</b>	<b>141</b>

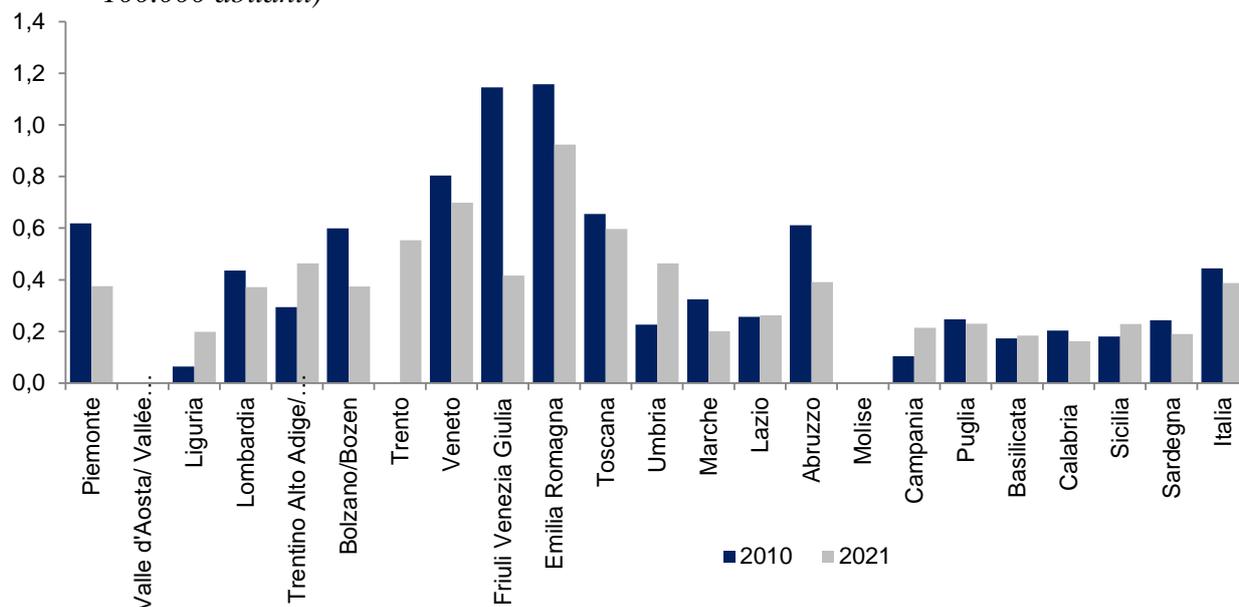
Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

Il tasso di mortalità dei ciclisti nel 2021 è pari a 0,4 per 100 mila abitanti, valore pressoché stabile negli ultimi 5 anni.

A livello regionale, nel 2021, si riscontra una elevata mortalità dei ciclisti in Emilia Romagna (0,9) e in Veneto (0,7).

Rispetto al 2010 il tasso di mortalità aumenta in Liguria, Trentino Lato Adige, Umbria, Campania e Sicilia.

**Fig. 8 - Tassi di mortalità dei ciclisti in incidenti stradali per Regione. Anni 2010 e 2021 (per 100.000 abitanti)**

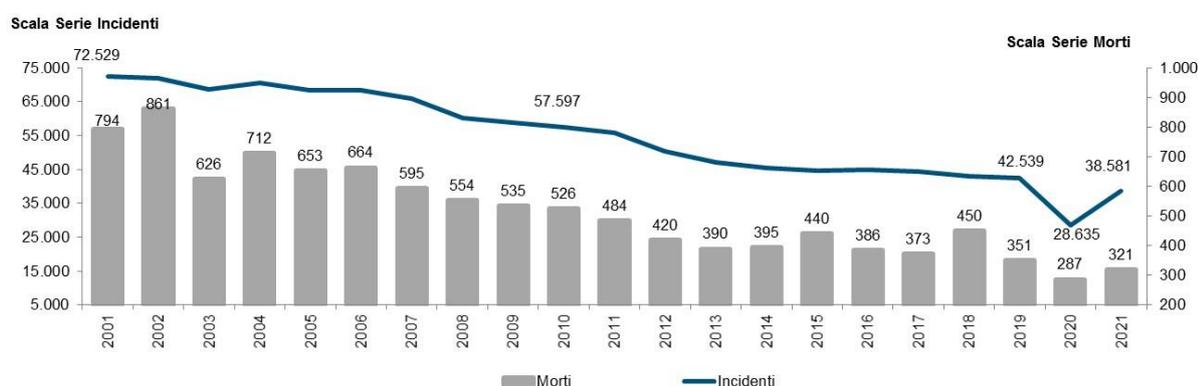


Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesione a persone.

## Incidentalità stradale nei grandi Comuni. Anno 2021

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. Gli incidenti stradali in tali aree rappresentano, nel 2021, il 25,4% del totale (38.581), le vittime l'11,1% (321), la popolazione residente il 16% e il parco veicolare il 14,3% (7.594.250 veicoli) (Fig. 9). Nel 2021 il numero di vittime nei grandi comuni è aumentato dell'11,8% rispetto al 2020 (+20,0% in Italia) e diminuito del 9,1% rispetto al 2019 (-9,4% in media nazionale).

**Fig. 9 - Incidenti stradali con lesioni a persone e vittime nei grandi Comuni italiani nel complesso. Anni 2001-2021 (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 2021 e il 2020, da 3,0 a 3,4 morti per 100 mila abitanti (3,6 nel 2019), valore più basso rispetto alla media nazionale di 4,9 (Tab. 9).

**Tab. 9 - Incidenti stradali e vittime per categoria della strada nei grandi Comuni italiani. Anni 2020 e 2021. (Valori assoluti, tasso di mortalità per 100.000 abitanti, variazione % 2021/2020)**

GRANDI COMUNI	Strade urbane				Strade extraurbane <sup>(a)</sup>				Tasso di Mortalità 2021 <sup>(b)</sup>	Tasso di Mortalità 2020 <sup>(b)</sup>	Var.% Morti 2021/2020
	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti	Incidenti	Incidenti	Morti	Morti			
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020			
Torino	2.751	2.059	15	14	42	29	-	-	1,8	1,6	-48,3
Milano	7.230	4.726	31	26	235	130	3	2	2,5	2,0	-41,4
Verona	1.038	796	7	5	91	72	2	2	3,5	2,7	-66,7
Venezia	438	369	4	5	152	107	2	3	1,6	3,1	-45,5
Trieste	764	569	4	2	63	55	-	1	2,0	1,5	-63,6
Genova	3.375	2.724	14	23	209	116	-	1	2,5	4,3	-56,3
Bologna	1.757	1.172	9	11	162	146	3	3	3,1	3,5	-57,1
Firenze	1.965	1.456	13	7	63	37	-	-	3,6	1,9	-48,0
Roma	9.891	7.275	100	78	1.238	954	21	26	4,4	3,7	-33,5
Napoli	1.966	1.658	30	27	197	138	2	3	3,4	3,2	-8,6
Bari	1.274	959	7	8	172	133	4	4	3,5	3,8	10,0
Palermo	1.586	1.331	19	18	21	27	-	1	3,0	2,9	-51,3
Messina	602	528	8	3	136	96	6	3	6,3	2,6	-12,5
Catania	1.093	898	14	10	69	69	3	1	5,7	3,7	-26,1
<b>Totale</b>	<b>35.730</b>	<b>26.520</b>	<b>275</b>	<b>237</b>	<b>2.850</b>	<b>2.109</b>	<b>46</b>	<b>50</b>	<b>3,4</b>	<b>3,0</b>	<b>-39,0</b>

(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	MORTI				FERITI			
	Conducenti	Persone	Pedoni	Totale	Conducenti	Persone	Pedoni	Totale
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
<b>Totale</b>	<b>166</b>	<b>19</b>	<b>102</b>	<b>287</b>	<b>25.006</b>	<b>6.951</b>	<b>4.442</b>	<b>36.399</b>

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

### Incidenti stradali. Stima preliminare. Gennaio-giugno 2022

Il primo semestre del 2022 è caratterizzato da una netta ripresa della mobilità e come conseguenza anche dell'incidentalità stradale, dopo gli anni in cui la pandemia ha visto la sua fase più acuta.

Secondo le stime preliminari, nel semestre gennaio-giugno 2022 si registra, rispetto allo stesso periodo del 2021, un aumento del numero di incidenti stradali con lesioni a persone (81.437, pari a +24,7%), dei feriti (108.996, +25,7%) e delle vittime entro il trentesimo giorno (1.450, +15,3%).

Come atteso, l'incidentalità stradale risulta in aumento anche rispetto al primo semestre 2020 (incidenti +64,3%, feriti +63,0%, vittime +43,2%). Nel confronto con i primi sei mesi del 2019 si rileva invece ancora un lieve calo: incidenti stradali -2,6%; feriti -6,8% e deceduti -5,5%

Per il decennio 2021-2030 gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2030, rispetto all'anno di benchmark (fissato al 2019). A seguito dell'aumento delle vittime della strada registrato nei primi sei mesi del 2022, il percorso verso il raggiungimento degli obiettivi per la sicurezza stradale è iniziato già con qualche difficoltà.

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 2001-2021);
- tasso di lesività per incidente stradale per Provincia e Ripartizione Geografica (feriti /popolazione media residente \*100000 - Anni 2001-2021).

**Riferimenti bibliografici:**

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

Istat – Incidenti stradali in Italia. Stima preliminare gennaio-giugno 2022

<https://www.istat.it/it/archivio/277703>

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>