

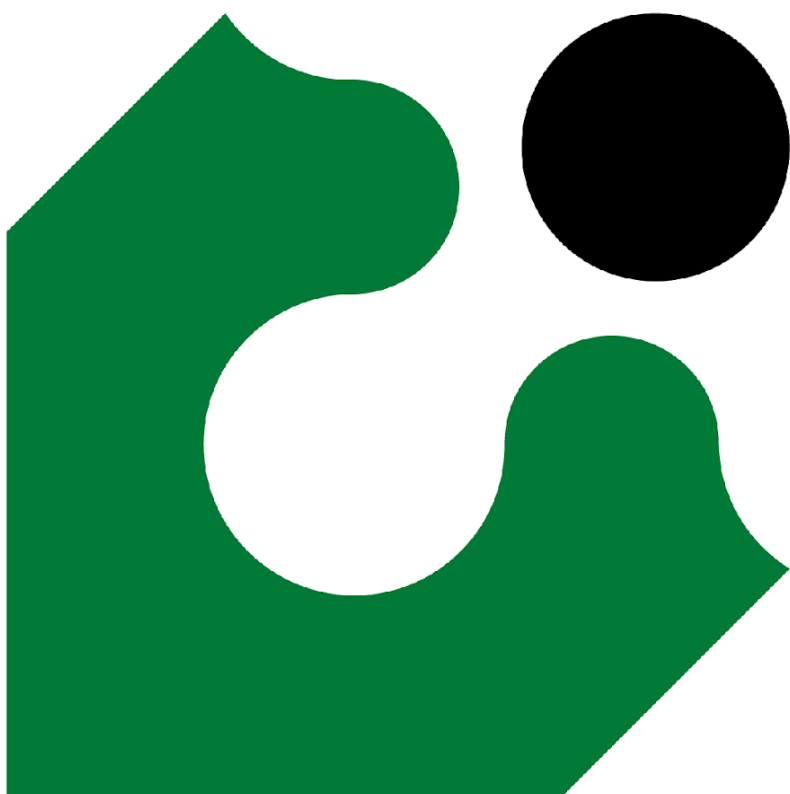


L'incidentalità sulle strade della Lombardia nel 2024

I dossier del Centro di Monitoraggio
della Sicurezza Stradale di Regione Lombardia

Report
251313OSS

Dicembre 2025



L'incidentalità sulle strade della Lombardia nel 2024
(Codice PoliS-Lombardia: 251313OSS)

Committente: Direzione Generale Sicurezza Stradale e Protezione Civile
Gruppo di lavoro tecnico: Fiorella Daniele, Marco Menazza, Luca Di Oriente
Dirigente responsabile: Antonino Carrara

PoliS-Lombardia

Dirigente di riferimento: Raffaello Vignali

Project Leader: Roberta Rossi

Gruppo di ricerca:

Elena Diceglie, Giulia Mugellini, Giovanna De Novellis

Pubblicazione non in vendita.

Copyright © PoliS-Lombardia



Salvo diversa indicazione, tutti i contenuti pubblicati sono soggetti alla licenza **Creative Commons - Attribuzione - versione 4.0.**

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.it>

È dunque possibile riprodurre, distribuire, trasmettere e adattare liberamente dati e analisi di PoliS-Lombardia, anche a scopi commerciali, a condizione che venga citata la fonte.

Immagini, loghi e altri contenuti di proprietà di terzi appartengono ai rispettivi proprietari e non possono essere riprodotti senza il loro consenso

[PoliS-Lombardia è certificato UNI EN ISO 9001:2015](#)

PoliS-Lombardia

Via Taramelli, 26 - 20124 Milano

www.polis.lombardia.it

INDICE

| | |
|---|----|
| 1. Introduzione | 4 |
| 2. Evoluzione dell'incidentalità stradale in Lombardia | 5 |
| 3. Confronto con il territorio nazionale e le altre regioni italiane | 7 |
| 4. Obiettivi di Sviluppo Sostenibile 2030 e Obiettivo Europeo Sicurezza Stradale 2020 | 9 |
| 5. Costo sociale degli incidenti stradali | 12 |
| 6. Situazione delle province lombarde..... | 14 |
| 7. Luoghi dove avvengono gli incidenti stradali | 16 |
| 8. Natura e le circostanze degli incidenti stradali | 18 |
| 9. Dimensione temporale dell'incidentalità stradale..... | 20 |
| 10. Persone coinvolte in incidenti stradali..... | 22 |
| 11. Incidentalità stradale per tipo di utente della strada | 25 |
| 12. Focus sui comuni capoluogo di provincia | 26 |
| 13. Glossario..... | 26 |

1. Introduzione

Lo scopo di questo dossier è fornire un quadro degli incidenti stradali con lesioni alle persone avvenuti in Lombardia nel 2024, analizzandone l'evoluzione temporale e la distribuzione territoriale. I dati sono raccolti da Istat mediante una rilevazione continua a cui collaborano numerosi enti: Istat, ACI, Ministero dell'Interno, dei Trasporti, della Difesa, UPI, ANCI, Polizia stradale e Centri di Monitoraggio Regionali. Tutte le elaborazioni sono state realizzate da PoliS-Lombardia.

Dopo il ritorno alla piena normalità post-pandemica registrato già nel 2023, il 2024 conferma una crescita dell'incidentalità stradale in Lombardia. Rispetto all'anno precedente, gli incidenti con lesioni aumentano del 3%, i feriti del 2,5%, mentre le vittime crescono dell'1,6%. Nel complesso, nel 2024 in Lombardia si sono verificati 30.068 incidenti con lesioni a persone, che hanno causato 38.969 feriti e 383 decessi.

Nonostante l'incremento rispetto al 2023, i livelli di incidentalità, lesività e mortalità risultano ancora inferiori ai valori pre-pandemici del 2019, quando si registravano tassi più elevati sia per numero di incidenti sia per numero di vittime.

La Lombardia conferma un tasso di mortalità stradale pari a 38 morti per milione di abitanti, in linea con il valore registrato nel 2023 e significativamente inferiore sia al dato nazionale (52 morti per milione di abitanti) sia alla media europea (46 morti per milione). La regione rimane tra quelle con i livelli di mortalità più contenuti in Italia, immediatamente dopo la Liguria.

La categoria di strada più critica continua a essere quella urbana, dove nel 2024 si concentra il 76% degli incidenti, il 49% dei morti e il 73% dei feriti. Anche nel 2024 i pedoni si confermano tra gli utenti più vulnerabili: rappresentano il 20% del totale dei deceduti, con valori superiori rispetto al 2023. Nel complesso, nel 2024 in Lombardia gli utenti vulnerabili (pedoni, ciclisti, motociclisti e ciclomotoristi) costituiscono il 57,4% del totale delle vittime, una quota superiore alla media nazionale (51,8%).

Il presente rapporto si colloca nel più ampio contesto europeo, in cui continua lo sforzo verso il dimezzamento del numero di vittime entro il 2030. Il rapporto 2024 sulla sicurezza stradale dell'Unione Europea evidenzia come nei 27 Stati membri si siano registrati 20.400 decessi, equivalenti in media a 46 morti per milione di abitanti, con una lieve riduzione rispetto al 2023. La Lombardia, con i suoi 38 morti per milione di abitanti, si posiziona in prossimità delle migliori performance europee, pur mantenendo criticità specifiche legate alla mobilità urbana e agli utenti vulnerabili.

2. Evoluzione dell'incidentalità stradale in Lombardia

Nel 2024, in Lombardia, si sono registrati 30.068 incidenti stradali con lesioni alle persone, che hanno causato 383 morti e 38.969 feriti. In media, nel 2024, sulle strade lombarde si sono verificati 82 incidenti al giorno, che hanno causato una vittima al giorno e 107 feriti quotidianamente.

Tab. 1 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Regione Lombardia. Anni 2001-2024. Valori assoluti, morti per milione di abitanti, per milione di veicoli e variazioni percentuali. Fonte: elaborazioni Polis-Lombardia su dati ISTAT e Pubblico Registro Automobilistico

| Anni | Incidenti | Morti | Feriti | Morti per milione di abit. | Variazione % annua vittime | Variazione % vittime rispetto al '01 | Variazione % vittime rispetto al '10 |
|-------------|---------------|------------|---------------|----------------------------|----------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 2001 | 54.071 | 1.073 | 75.851 | 119 | - | - | - |
| 2002 | 54.024 | 1.041 | 75.993 | 114 | 3% | -3% | - |
| 2003 | 51.101 | 977 | 70.274 | 106 | 6% | -9% | - |
| 2004 | 48.627 | 863 | 65.768 | 92 | 12% | -20% | - |
| 2005 | 46.654 | 821 | 59.636 | 87 | 5% | -23% | - |
| 2006 | 46.173 | 877 | 58.484 | 92 | -7% | -18% | - |
| 2007 | 44.688 | 774 | 60.546 | 80 | -12% | -28% | - |
| 2008 | 41.827 | 680 | 56.953 | 70 | -12% | -37% | - |
| 2009 | 40.100 | 603 | 54.597 | 61 | -11% | -44% | - |
| 2010 | 39.322 | 565 | 53.806 | 57 | -6% | -47% | - |
| 2011 | 37.130 | 532 | 50.838 | 55 | -6% | -50% | -6% |
| 2012 | 35.612 | 549 | 49.080 | 56 | 3% | -49% | -3% |
| 2013 | 33.997 | 438 | 46.962 | 44 | -20% | -59% | -22% |
| 2014 | 33.176 | 448 | 45.755 | 45 | 2% | -58% | -21% |
| 2015 | 32.774 | 478 | 45.203 | 48 | 7% | -55% | -15% |
| 2016 | 32.785 | 434 | 45.435 | 43 | -9% | -60% | -23% |
| 2017 | 32.552 | 423 | 44.996 | 42 | -3% | -61% | -25% |
| 2018 | 32.553 | 483 | 44.625 | 48 | 14% | -55% | -15% |
| 2019 | 32.560 | 438 | 44.400 | 44 | -9% | -59% | -22% |
| 2020 | 19.964 | 317 | 25.940 | 32 | -28% | -70% | -44% |
| 2021 | 25.838 | 357 | 33.672 | 36 | 13% | -67% | -37% |
| 2022 | 28.786 | 402 | 37.912 | 40 | 13% | -63% | -29% |
| 2023 | 29.190 | 377 | 38.028 | 38 | -6% | -65% | -33% |
| 2024 | 30,068 | 383 | 38,969 | 38 | 2% | -64% | -32% |

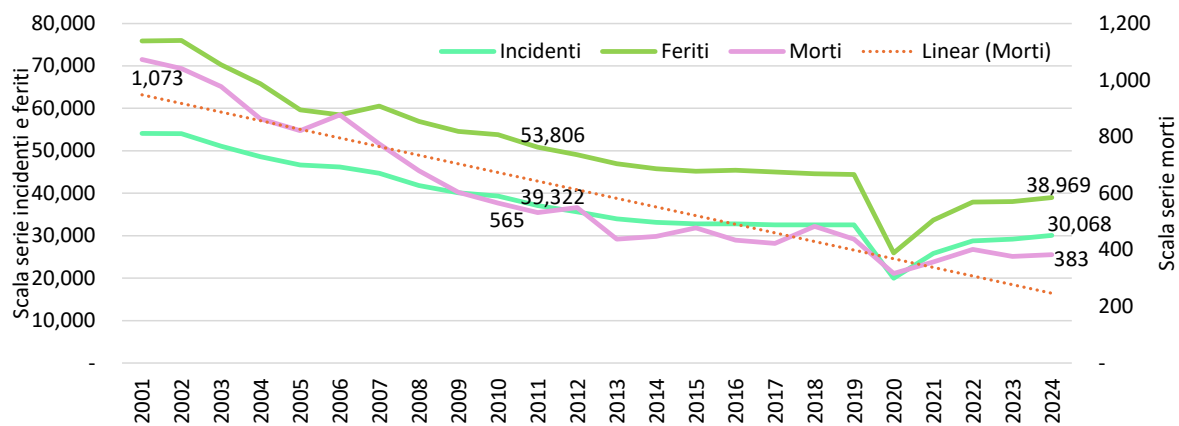
Rispetto al 2023, gli incidenti aumentano del 3%, i feriti del 2,5%, mentre il numero delle vittime cresce dell'1,6%. Osservando la serie storica 2001–2024 (Tab. 1), l'incidentalità lombarda conferma nel 2024 un livello ancora inferiore rispetto al periodo pre-pandemico: rispetto al 2019, gli incidenti risultano in calo del -8%, i feriti del -12%, mentre le vittime diminuiscono del -13%.

Si tratta di livelli che confermano la normalizzazione dei flussi di mobilità post-Covid, pur senza tornare ai valori più elevati registrati negli anni precedenti il 2020.

Il tasso di mortalità stradale rimane stabile a 38 morti per milione di abitanti, lo stesso valore rilevato nel 2023. La diminuzione delle vittime rispetto al 2010 raggiunge il -32%, mentre rispetto al 2001 il calo è pari al -64%, confermando un miglioramento di lungo periodo nonostante le variazioni recenti. Il 2024 mostra quindi una ripresa dell'incidentalità, già evidente nel 2023, ma con livelli di lesività e mortalità ancora contenuti rispetto al decennio precedente. La crescita osservata nell'ultimo anno coinvolge sia gli incidenti sia i feriti, mentre l'aumento delle vittime, seppur presente, rimane più contenuto.

La figura 1 illustra l'andamento di incidenti, morti e feriti dal 2001 al 2024, evidenziando il forte calo del 2020 legato alla riduzione della mobilità durante la pandemia, e la successiva risalita progressiva verso valori più vicini a quelli pre-pandemici.

Fig. 1 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Regione Lombardia. Anni 2001-2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



3. Confronto con il territorio nazionale e le altre regioni italiane

Nel 2024, all'aumento degli incidenti stradali in Lombardia ha corrisposto un incremento contenuto delle vittime. L'indice di mortalità si mantiene stabile su un valore di 1,3 morti ogni 100 incidenti. La Lombardia continua comunque a presentare valori inferiori rispetto alla media nazionale, pari a 1,7 morti ogni 100 incidenti, nonostante l'elevato volume di traffico e la forte urbanizzazione.

Fig. 2 – VITTIME DI INCIDENTI STRADALI. Confronto Lombardia e Italia. Anni 2001-2024. Morti ogni 100 incidenti (indice di mortalità). Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

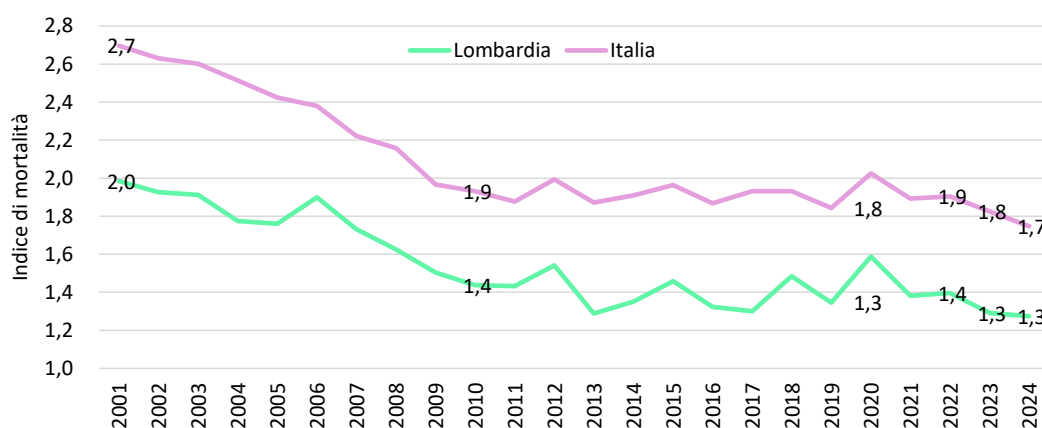
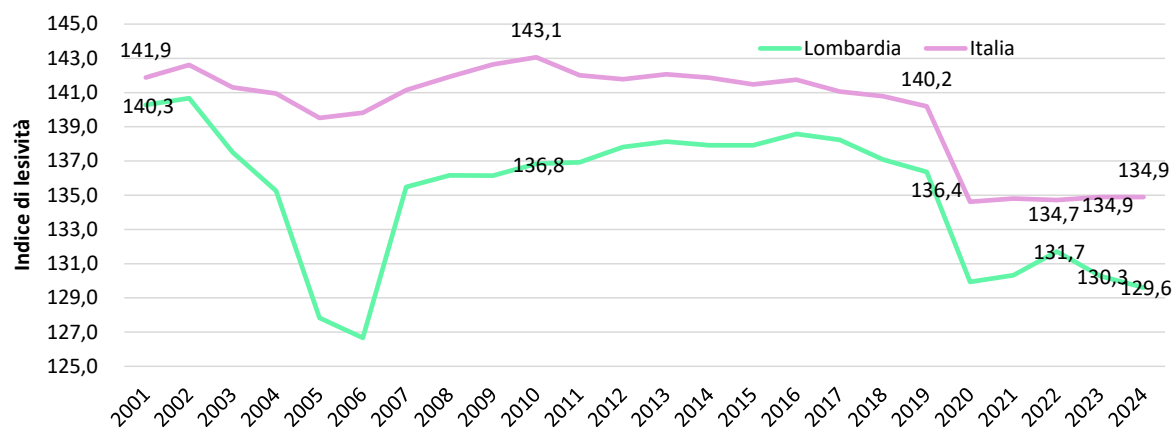
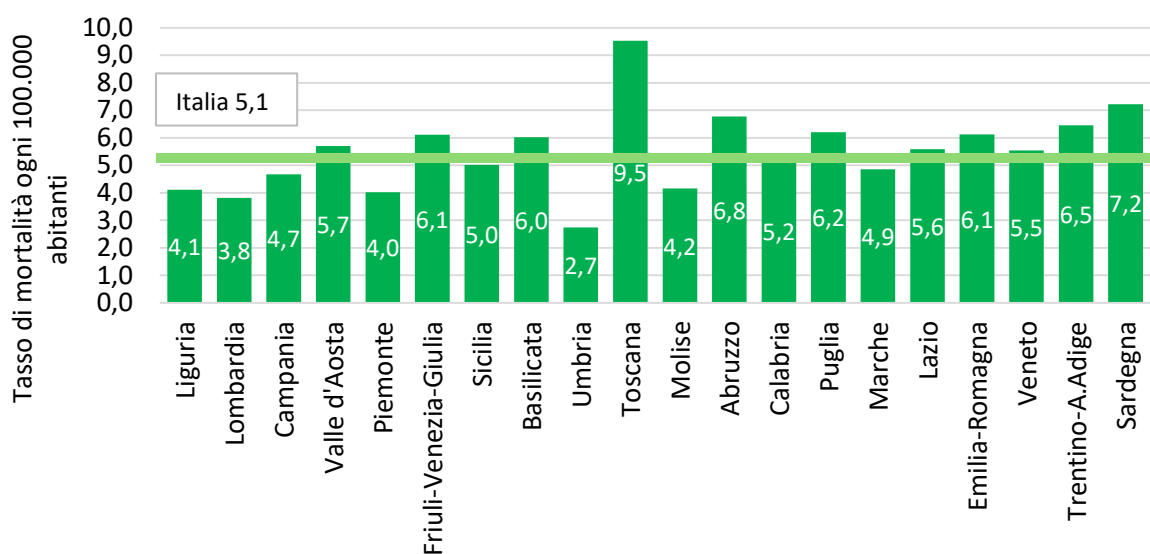


Fig. 3 – FERITI E INCIDENTI STRADALI. Confronto Lombardia e Italia. Anni 2001-2024. Feriti ogni 100 incidenti (indice di lesività). Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



Per quanto riguarda l'indice di lesività (feriti ogni 100 incidenti), in Lombardia si registra nel 2024 un valore pari a 129,6, sostanzialmente stabile rispetto al 2023. A livello nazionale, l'indice è superiore rispetto ai valori regionali (134,9). Anche nel 2024 la Lombardia mostra dunque una lesività inferiore alla media italiana, confermando un trend già osservato nel medio periodo.

Fig. 4 – VITTIME DI INCIDENTI STRADALI. Confronto Lombardia e altre regioni italiane. Anno 2024. Numero di morti ogni 100.000 abitanti (tasso di mortalità). Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



Il confronto con le altre regioni italiane (Fig. 4) evidenzia come, pur registrando il numero più elevato di incidenti in termini assoluti, la Lombardia confermi uno dei tassi di mortalità più bassi d'Italia, seconda solo alla Liguria. Sono otto le regioni che presentano un tasso di mortalità inferiore alla media nazionale nel 2024, e tra queste la Lombardia si mantiene stabilmente nelle prime posizioni.

Questi risultati indicano che, nonostante l'elevata intensità della mobilità regionale, la qualità delle infrastrutture, l'efficacia dei controlli e il costante impegno nelle politiche di prevenzione contribuiscono a mantenere livelli di mortalità inferiori rispetto al resto del Paese.

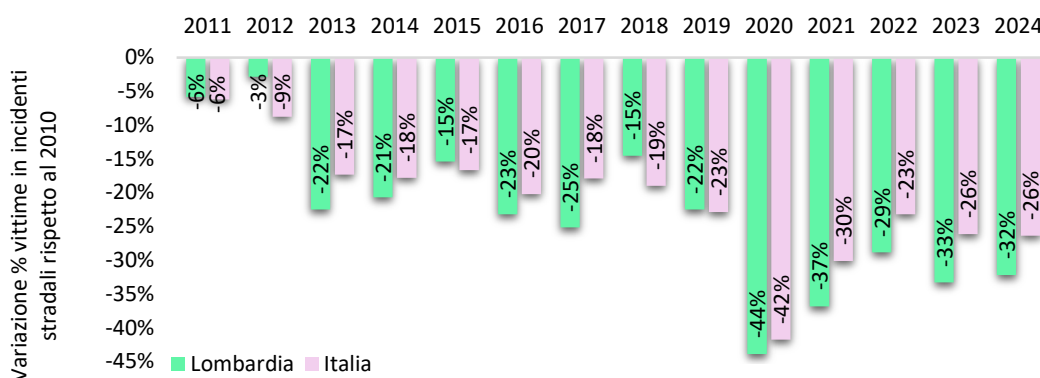
4. Obiettivi di Sviluppo Sostenibile 2030 e Obiettivo Europeo Sicurezza Stradale 2020

Con l'approvazione dell'Agenda 2030 l'ONU ha definito 17 obiettivi di sviluppo sostenibile declinati in 169 target cui ha fatto seguito, nel marzo 2017, una lista di indicatori utili a monitorare il raggiungimento di tali obiettivi. L'Obiettivo 3 "Garantire una vita sana e promuovere il benessere per tutti a tutte le età" include tra i suoi target il 3.6 che richiede ai paesi membri di impegnarsi per il dimezzamento del numero di morti e feriti dovuti ad incidenti stradali.

Anche l'obiettivo fissato dal programma Europeo di azione per la sicurezza stradale prevedeva un dimezzamento del numero dei morti sulle strade nel periodo 2011-2020, e una riduzione del 50% dei feriti gravi. Per il nuovo decennio 2021-2030 gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono che entro il 2030, il numero di vittime e feriti si dimezzi rispetto al 2019. Inoltre, viene richiesto il monitoraggio di specifici indicatori di prestazione (Key Performance Indicators). Tra questi rientrano velocità, uso dei sistemi di protezione (casco, cinture di sicurezza e seggiolini per bambini), uso di alcool e droghe, livello di sicurezza del parco veicolare e della rete stradale nazionale, distrazione alla guida ed efficienza dei sistemi di soccorso in caso di incidente (ISTAT, 2022: 3).

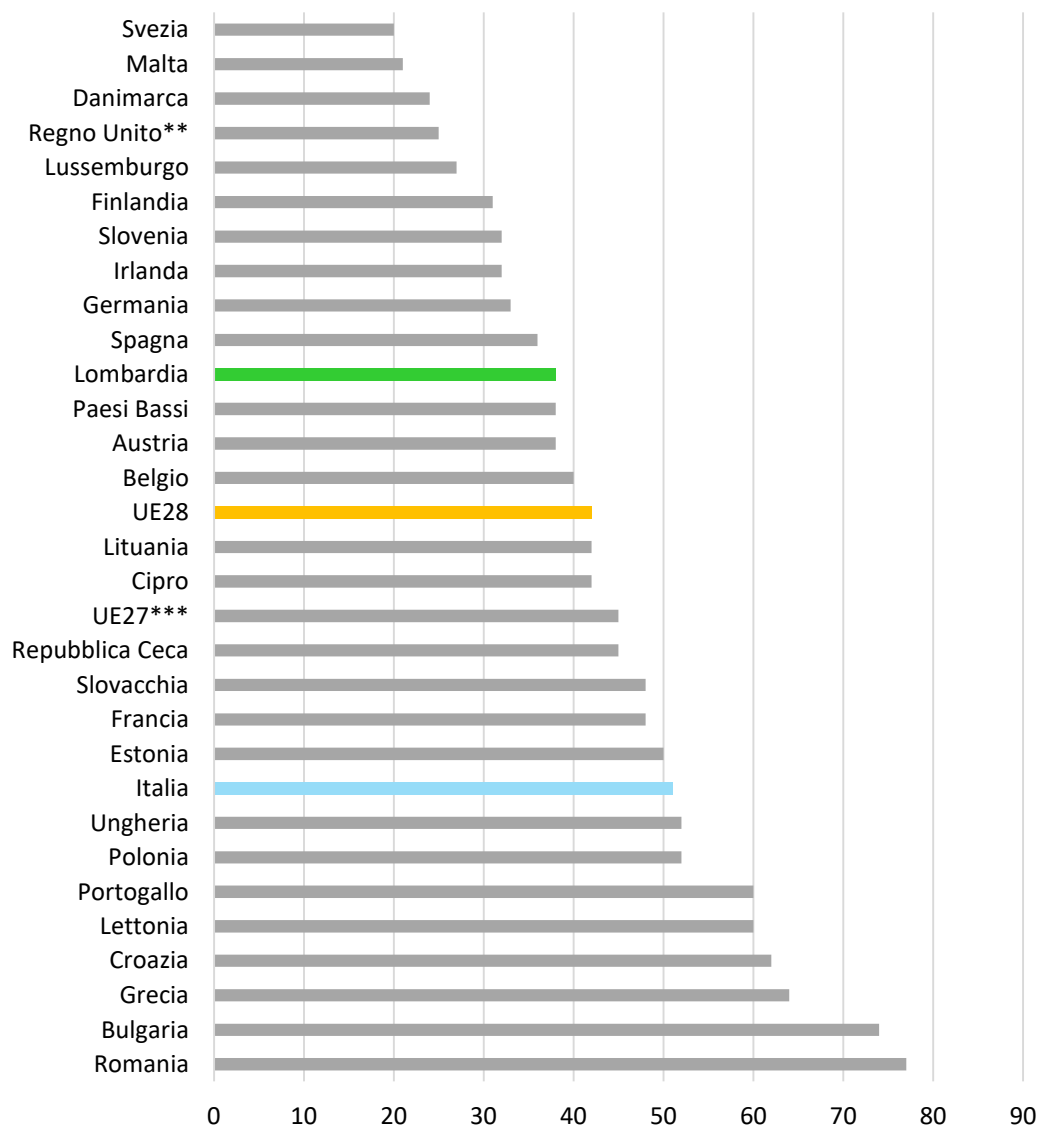
In Lombardia, tra il 2010 e il 2020, le vittime da incidente stradale sono diminuite del 44%. Tale diminuzione è in gran parte attribuibile alle restrizioni alla mobilità legate alla pandemia di Covid-19. Tuttavia, dal 2021, il numero di vittime della strada è risalito, allontanando Lombardia, Italia e Europa dall'obiettivo del dimezzamento dei morti sulle strade. Tra il 2019 e il 2024, la diminuzione dei decessi in Lombardia è pari al 13%, un risultato positivo ma ancora insufficiente rispetto alla traiettoria necessaria per raggiungere l'obiettivo europeo del dimezzamento entro il 2030.

Fig. 5 – VITTIME DI INCIDENTI STRADALI. Confronto Lombardia e Italia. Variazione % 2010-2024. Valori assoluti.
Fonte: Elaborazioni polis-Lombardia su dati ISTAT



A livello europeo, nel 2024, nei 27 Paesi membri si registrano 19.940 decessi causati da incidenti stradali, pari ad un tasso medio di **45 morti per milione di abitanti**, in lieve calo (2%) rispetto al 2023. L'Italia, con **51 decessi per milione di abitanti**, si colloca sopra la media UE. La Lombardia, invece, con un tasso stabile di **38 morti per milione di abitanti**, continua a distinguersi per livelli di mortalità più bassi sia del dato nazionale sia della media europea.

Fig. 6 –VITTIME DI INCIDENTI STRADALI. Confronto Lombardia, Italia e paesi UE27. Anno 2024. Tassi per milione di abitanti. Fonte: Elaborazione Polis-Lombardia su dati ISTAT e Eurostat

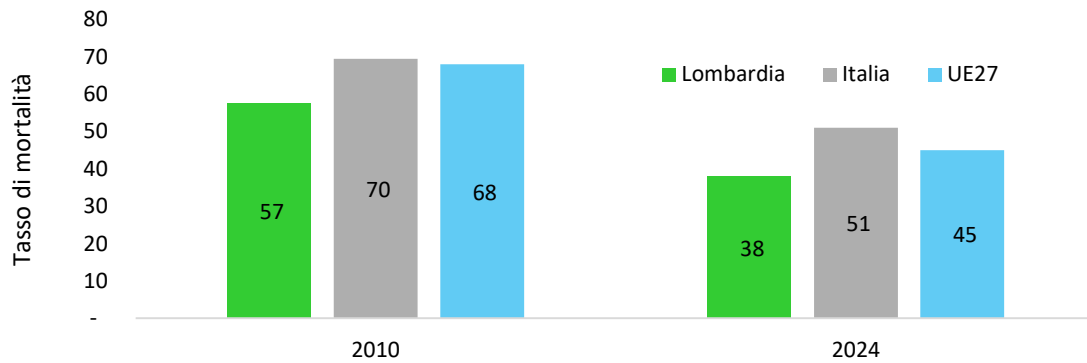


** Il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea a partire dal 31/1/2020

*** Tassi di mortalità stradale calcolati per la UE27, con l'esclusione del Regno Unito.

I Paesi nordici si distinguono per sicurezza stradale. La Svezia, e la Danimarca, in particolare, registrano rispettivamente 20 e 24 decessi per milione di abitanti, confermandosi le nazioni con le strade più sicure, insieme a Malta (21 decessi). Al contrario, Bulgaria e Romania presentano i tassi più alti, con 77 e 74 decessi per milione di abitanti, rispettivamente.

Fig. 7 –VITTIME DI INCIDENTI STRADALI. Confronto Lombardia, Italia e UE27. Anni 2010, 2024. Tassi per milione di abitanti. Fonte: Elaborazione Polis-Lombardia su dati ISTAT e Eurostat



Per quanto riguarda l'obiettivo della riduzione della mortalità tra il 2010 e il 2024, la Lombardia registra un calo più marcato rispetto alla media europea. Il territorio lombardo presenta, infatti, una diminuzione del 34% del tasso di mortalità tra il 2010 e il 2024, l'Italia del 25%, e l'Europa del 32% (Fig. 7).

A livello internazionale, le dinamiche rimangono eterogenee. Miglioramenti significativi sono stati registrati in diversi Paesi: tra gli esempi più rilevanti figurano la Lituania (-22%), la Lettonia (-19%) e l'Austria (-13%), a testimonianza dell'efficacia delle recenti politiche in materia di sicurezza stradale. Aumenti preoccupanti sono stati osservati in un numero limitato di Stati membri, come Estonia (+17%) e Cipro (+21%); tuttavia, queste percentuali si basano su valori assoluti contenuti. La maggior parte degli Stati membri ha mantenuto livelli stabili o ha conseguito miglioramenti moderati (European Commission, 2025).

5. Costo sociale degli incidenti stradali

La stima dei costi sociali intende quantificare il danno economico subito dalla società, e conseguentemente dal cittadino, derivante dagli incidenti stradali. Non si tratta quindi di una spesa, ma della quantificazione economica degli oneri principali che a diverso titolo gravano sulla società per un incidente avvenuto ad un singolo. Per la stima dei costi si fa riferimento ai parametri forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) nello "Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale" (2022). I costi unitari medi derivanti da questo studio vengono moltiplicati per il numero di incidenti stradali con lesioni alle persone, morti e feriti, rilevati da Istat. In Lombardia, la stima del costo sociale dei sinistri stradali con lesioni a persone per il 2024 risulta di circa due miliardi 829mila euro (Tab. 2).

Tab. 2 – STIMA DEL COSTO SOCIALE DELL'INCIDENTALITÀ CON LESIONI ALLE PERSONE. Regione Lombardia. Anno 2024. Fonte: Elaborazione PoliS-Lombardia su dati ISTAT e MIT

| Voci di costo | Valore in € |
|--|----------------------|
| Costo dei decessi | 694,374,787 |
| - Costo umano medio unitario per decesso* | 1,812,989 |
| - Numero morti | 383 |
| Costo dei feriti | 1.761.788.490 |
| - Costo umano medio unitario per ferito* | 45,210 |
| - Numero feriti | 38,969 |
| Costi generali | 372,662,792 |
| - Costi generali medi unitari per incidente* | 12,394 |
| - Numero incidenti stradali | 30,068 |
| Totale costo sociale incidentalità con lesioni alle persone (stima) | 2.828.826.069 |

* aggiornato rispetto al precedente decreto del 2012, calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n. 37 del 17/02/2023

La distribuzione percentuale dei costi sociali evidenzia la grossa fetta destinata al costo dei feriti (il 62% del totale), seguiti dai costi dei decessi (circa il 25%) e dai costi generali legati agli incidenti (13%) (Fig. 8). L'incremento osservato nel 2024 è dovuto principalmente all'aumento degli incidenti (+3%), all'aumento dei feriti (+2,5%), al lieve incremento dei decessi (+1,6%).

I costi generali degli incidenti risultano più elevati rispetto agli anni della pandemia, ma rimangono inferiori ai valori del 2019, confermando come la normalizzazione della mobilità non abbia riportato i livelli di incidentalità ai picchi pre-Covid.

L'analisi della serie storica (Fig. 9) mostra come il costo sociale presenti una tendenza di lungo periodo decrescente rispetto ai primi anni Duemila, pur con oscillazioni legate alla ripresa dei flussi di traffico dopo il 2020. A partire dal 2021, il costo sociale è tornato a crescere, stabilizzandosi poi tra 2023 e 2024 su valori superiori al triennio pandemico, ma comunque inferiori alla fase pre-2019. Il 2024 conferma, dunque, una situazione in cui il costo dell'incidentalità rimane rilevante, sia per la dimensione della mobilità lombarda sia per l'elevato numero di feriti, che costituiscono la componente economicamente più significativa nell'impatto sociale degli incidenti stradali.

Fig. 8 – COSTI SOCIALI INCIDENTALITÀ STRADALE. Regione Lombardia. Anno 2024. % voci di costo sul totale.

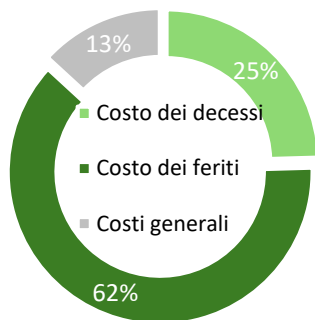
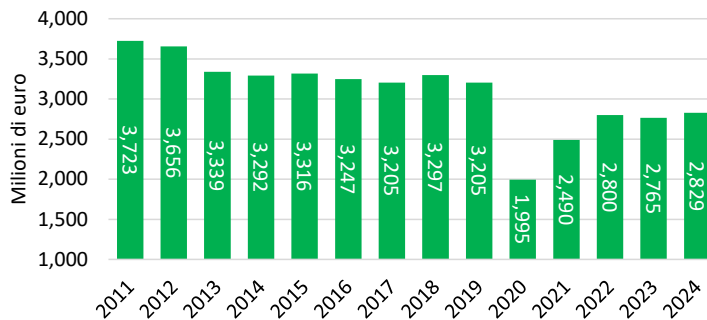


Fig. 9 – COSTI SOCIALI INCIDENTALITÀ STRADALE. Regione Lombardia. Anni 2011-2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazione PoliS-Lombardia su dati ISTAT e MIT



6. Situazione delle province lombarde

Nel 2024, la Città metropolitana di Milano conferma la sua posizione come area con la maggiore concentrazione di incidentalità stradale in Lombardia: qui si registra il **42% degli incidenti** dell'intera regione (12.741 casi), il **42% dei feriti** (16.257) e il **23% delle vittime** (90 decessi). Seguono, con valori decisamente inferiori, le province di **Brescia** (10% degli incidenti), **Bergamo** (10%), **Monza e della Brianza** (9%) e **Varese** (8%).

Nonostante l'elevato numero di sinistri, Milano e Monza e della Brianza presentano alcuni degli indici di mortalità più bassi della regione: rispettivamente 0,7 e 0,8 morti ogni 100 incidenti, valori inferiori alla media lombarda (1,3). Anche l'indice di lesività risulta contenuto: sia Milano sia Monza registrano valori inferiori alla media regionale (129,6 feriti ogni 100 incidenti), confermando una dinamica di alta frequenza degli incidenti ma bassa gravità relativa. Al contrario, indici di mortalità più elevati si osservano in Cremona (2,8), Pavia (2,5) e Mantova (2,5), territori caratterizzati da una maggiore presenza di viabilità extraurbana, dove la velocità di marcia è più elevata e gli incidenti tendono a essere più gravi. Anche Como (2,2) presenta un indice di mortalità superiore alla media regionale.

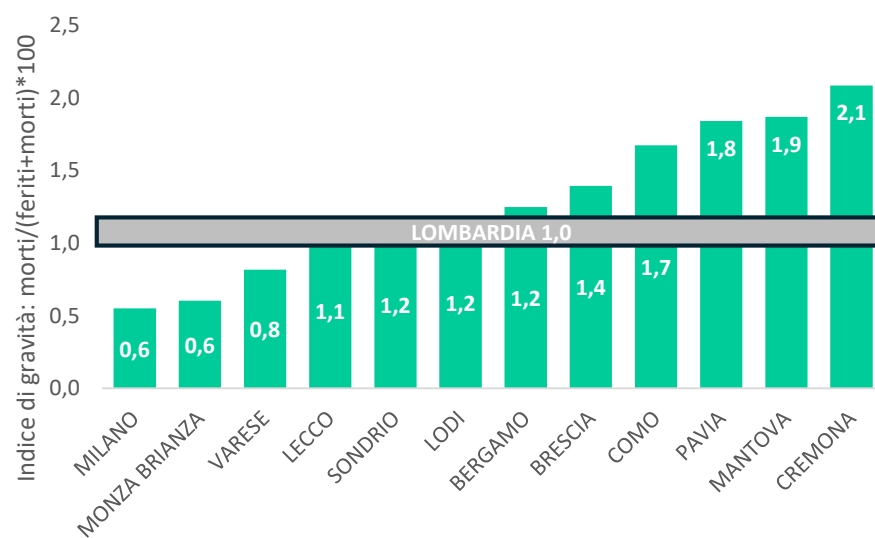
Tab. 3 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI. Province lombarde. Anno 2024. Valori assoluti, peso % sul totale regionale e indici di mortalità, lesività e gravità. Variazione % indice di mortalità 2023/2024. Fonte: Elaborazione PoliS-Lombardia su dati ISTAT

| Anno 2024 | Valori assoluti | | | Peso % | | | Indici | | | |
|------------------|-----------------|------------|---------------|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|------------|--------------------------|
| | Incidenti | Morti | Feriti | Incidenti | Morti | Feriti | Mortalità | Lesività | Gravità | Var. Ind.Mort. 2023/2024 |
| BERGAMO | 2.997 | 49 | 3.876 | 10% | 13% | 10% | 1,6 | 129,3 | 1,2 | 0,1 |
| BRESCIA | 2.949 | 56 | 3.960 | 10% | 15% | 10% | 1,9 | 134,3 | 1,4 | -0,1 |
| COMO | 1.450 | 32 | 1.880 | 5% | 8% | 5% | 2,2 | 129,7 | 1,7 | 0,8 |
| CREMONA | 930 | 26 | 1.221 | 3% | 7% | 3% | 2,8 | 131,3 | 2,1 | 1,8 |
| LECCO | 797 | 11 | 1.024 | 3% | 3% | 3% | 1,4 | 128,5 | 1,1 | -0,9 |
| LODI | 473 | 8 | 672 | 2% | 2% | 2% | 1,7 | 142,1 | 1,2 | 0,3 |
| MANTOVA | 1064 | 27 | 1.417 | 4% | 7% | 4% | 2,5 | 133,2 | 1,9 | 0,5 |
| MILANO | 12.741 | 90 | 16.257 | 42% | 23% | 42% | 0,7 | 127,6 | 0,6 | -0,2 |
| MONZA BRIANZA | 2.592 | 20 | 3.288 | 9% | 5% | 8% | 0,8 | 126,9 | 0,6 | 0,2 |
| PAVIA | 1.271 | 32 | 1.707 | 4% | 8% | 4% | 2,5 | 134,3 | 1,8 | 0,2 |
| SONDRIO | 371 | 6 | 513 | 1% | 2% | 1% | 1,6 | 138,3 | 1,2 | -1,7 |
| VARESE | 2.433 | 26 | 3.154 | 8% | 7% | 8% | 1,1 | 129,6 | 0,8 | -0,2 |
| LOMBARDIA | 30.068 | 383 | 38.969 | 100% | 100% | 100% | 1,3 | 129,6 | 1,0 | 0,0 |

La gravità degli incidenti, misurata come rapporto tra morti e totale degli infortunati, risulta particolarmente elevata nelle province di Cremona (2,1), Mantova (1,9) e Pavia (1,8), che superano nettamente il valore medio lombardo (1,0). La provincia con la gravità più contenuta è Milano (0,6), insieme a quella di Monza e della Brianza (0,6) e Varese (0,8).

Rispetto al 2023, l'indice di mortalità registra un lieve aumento in alcune province, tra cui Como (+0,8) e Cremona (+1,8), mentre diminuisce in altre, come Lecco (-0,9) e Sondrio (-1,7). Nel complesso regionale, l'indice rimane stabile (1,3). Questi risultati confermano una forte eterogeneità territoriale: le aree urbane più dense registrano molti incidenti ma con esiti mediamente meno gravi, mentre le province caratterizzate da reti extraurbane vedono un numero inferiore di sinistri, ma con maggiore letalità.

Fig. 10 – GRAVITÀ INCIDENTI STRADALI. Province lombarde. Anno 2024. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



7. Luoghi dove avvengono gli incidenti stradali

Nel 2024, sulle strade urbane lombarde si è verificato il 76% del totale degli incidenti (22.930), che hanno causato il 73% dei feriti (28.307) e il 48% dei morti (188). Le strade urbane continuano quindi a rappresentare il contesto più critico in termini di frequenza dell'incidentalità, anche se con esiti mediamente meno gravi rispetto alle strade extraurbane e autostradali.

Le autostrade registrano il 6% degli incidenti (1.900), ma l'11% delle vittime (39) e l'8% dei feriti (3.050). Pur rappresentando una quota contenuta di sinistri, la loro incidenza sulla mortalità rimane significativa. Nel 2024 gli incidenti autostradali aumentano del 6,3% rispetto all'anno precedente, i feriti del 5,5%, mentre le vittime diminuiscono del 9,3%, indicando un miglioramento degli esiti letali nonostante l'aumento della mobilità.

Le strade extraurbane (statali, provinciali e regionali fuori dai centri abitati) concentrano il 17% degli incidenti (5.238), ma il 41% delle vittime (156), confermandosi il contesto più pericoloso in termini di gravità degli esiti. L'indice di mortalità è infatti pari a 3,0 morti ogni 100 incidenti, molto superiore a quello delle strade urbane (0,8) e delle autostrade (2,1).

Nel complesso, tra 2023 e 2024, gli incidenti aumentano del 2,5% sulle strade urbane, del 6,3% in autostrada e del 4,0% sulle strade extraurbane; le vittime aumentano del 3,9% sulle strade urbane e del 2% sulle strade extraurbane, mentre calano del 9,3% in autostrada; i feriti aumentano in tutte le categorie, in misura maggiore sulle autostrade (+5,5%).

Tab. 4 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER TIPO DI STRADA. Regione Lombardia. Anno 2023. Valori assoluti, indice di mortalità e variazione percentuali 2019-2024. Fonte: Elaborazioni Polis-Lombardia su dati ISTAT

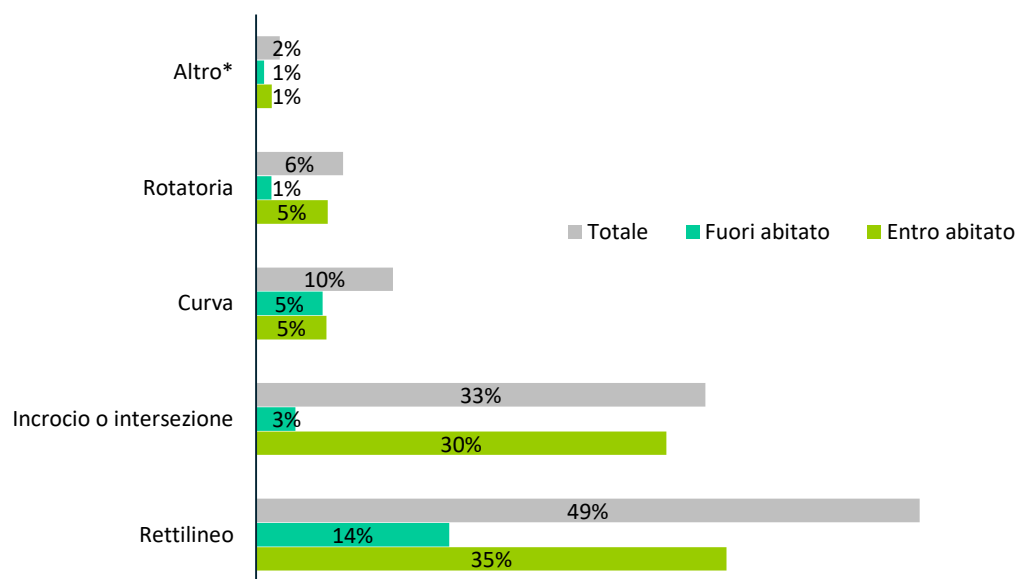
| CATEGORIA STRADA | Incidenti | Morti | Feriti | Indice mortalità | Var.% incidenti 2023-2024 | Var.% morti 2023-2024 | Var.% feriti 2023-2024 |
|------------------------------|---------------|------------|---------------|------------------|---------------------------|-----------------------|------------------------|
| Strade urbane ^(a) | 22.930 | 188 | 28.307 | 0,8 | 2,5% | 3,9% | 2,5% |
| Autostrade | 1.900 | 39 | 3.050 | 2,1 | 6,3% | -9,3% | 5,5% |
| Altre strade ^(b) | 5.238 | 156 | 7.612 | 3,0 | 4,0% | 2,0% | 1,2% |
| TOTALE | 30.068 | 383 | 38.969 | 1,3 | 3,0% | 1,6% | 2,5% |

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

(b) Sono incluse nella categoria "Altre strade", le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato e Comunali extraurbane.

La maggior parte degli incidenti si verifica al di fuori delle intersezioni stradali, dove la velocità di marcia è generalmente più sostenuta. I rettilinei, in particolare, concentrano il 49% degli incidenti (Fig. 11). Al secondo posto troviamo gli incroci, in cui si concentra il 33% degli incidenti. Per quanto riguarda le strade extraurbane, sono le curve a concentrare la percentuale più elevata di incidenti dopo i rettilinei con il 10% di sinistri, in netto calo rispetto al 2023. Gli incidenti avvenuti al di fuori delle intersezioni stradali o rotatorie contano 284 vittime contro le 99 avvenute in corrispondenza delle intersezioni/rotatorie (Tab. 5).

Fig.11 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER LOCALIZZAZIONE INCIDENTE E TIPO DI STRADA. Regione Lombardia. Anno 2023. Percentuale sul totale di ogni tipo di strada. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



Le localizzazioni più a rischio in termini di indice di mortalità sono le curve extraurbane (3,8 morti ogni 100 incidenti), le curve urbane (1,0 morti ogni 100 incidenti), i rettilinei extraurbani (2,7), gli incroci extraurbani (2,0) e le rotonde extraurbane (1,8).

Come negli anni precedenti, la pericolosità delle curve sulle strade extraurbane è legata a velocità più elevate, condizioni del tracciato e minori margini di errore per il conducente.

Tab. 5 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER LOCALIZZAZIONE INCIDENTE E TIPO DI STRADA. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori assoluti e indice di mortalità.

| LOCALIZZAZIONE INCIDENTE – STRADE URBANE | Incidenti | Morti | Feriti | Indice mortalità |
|--|---------------|------------|---------------|------------------|
| Rettilineo | 10.429 | 94 | 12.574 | 0,90 |
| Incrocio o intersezione | 9.092 | 72 | 11.632 | 0,8 |
| Curva | 1.559 | 15 | 1947 | 1,0 |
| Rotatoria | 1.585 | 4 | 1.825 | 0,3 |
| Altro* | 265 | 3 | 329 | 1,1 |
| TOTALE | 22.930 | 188 | 28.307 | 0,8 |
| LOCALIZZAZIONE INCIDENTE – STRADE EXTRA-URBANE | Incidenti | Morti | Feriti | Indice mortalità |
| Rettilineo | 4.282 | 114 | 6505 | 2,7 |
| Incrocio o intersezione | 871 | 17 | 1358 | 2,0 |
| Curva | 1.475 | 56 | 2089 | 3,8 |
| Rotatoria | 338 | 6 | 455 | 1,8 |
| Altro* | 172 | 2 | 255 | 1,2 |
| TOTALE | 7.138 | 195 | 10.662 | 2,7 |
| TOTALE COMPLESSIVO | 30.068 | 383 | 38.969 | 1,3 |

* Passaggio a livello, dosso, pendenza, galleria, strettoia

8. Natura e le circostanze degli incidenti stradali

Anche nel 2024 la maggior parte degli incidenti stradali in Lombardia coinvolge due o più veicoli: questa categoria rappresenta il 71,1% del totale, mentre il 28,9% riguarda incidenti con veicolo isolato. La distribuzione conferma un quadro ormai consolidato nel tempo.

Tra gli incidenti tra veicoli, le tipologie più frequenti sono lo scontro frontale-laterale (31,1%), il tamponamento (18,8%), lo scontro laterale (11,4%), lo scontro frontale (4,7%), l'urto con veicolo in fermata o arresto (5,1%). Tra gli incidenti con veicoli isolati prevalgono l'investimento di pedone (11,5%), gli urti con ostacolo accidentale (6,8%), la fuoriuscita di strada (7,7%), le cadute da veicolo (2,3%).

L'indice di mortalità mostra come lo scontro frontale sia la tipologia più pericolosa (5,1 decessi ogni 100 incidenti), seguita dalla fuoriuscita di strada (2,1 morti), e dall'investimento di pedone (2,1 morti ogni 100 incidenti) (Tab. 6).

In generale, gli incidenti a veicoli isolati risultano più rischiosi, con un valore di 1,9 morti ogni 100 incidenti, rispetto a quelli che vedono coinvolti più di un veicolo (1,0 decessi). La maggiore letalità degli incidenti con veicoli isolati è spesso legata a velocità più elevate, perdita di controllo, mancato utilizzo dei dispositivi di sicurezza o condizioni sfavorevoli del tracciato.

Rispetto al 2023, l'indice di mortalità risulta in calo per tutte le tipologie di incidenti, ad eccezione dell'urto con veicolo in fermata/arresto, dell'investimento di pedone, e della caduta da veicolo.

Tab. 6 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER NATURA DELL'INCIDENTE. Regione Lombardia. Anno 2024. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

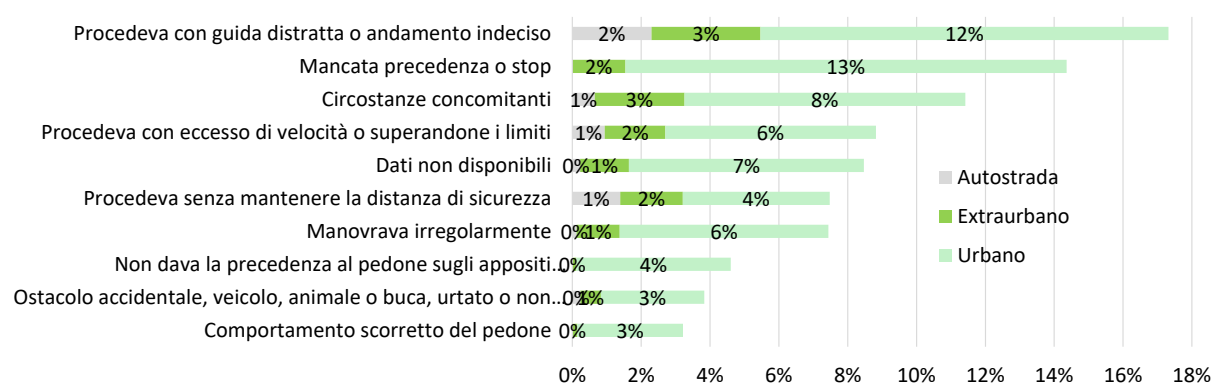
| NATURA INCIDENTE | | Incidenti | Morti | Feriti | Indice mortalità | Indice lesività |
|-------------------|--|---------------|------------|---------------|------------------|-----------------|
| TRA VEICOLI | Scontro frontale | 1.423 | 72 | 2.298 | 5,1 | 161,5 |
| | Scontro frontale-laterale | 9.359 | 73 | 12.440 | 0,8 | 132,9 |
| | Scontro-laterale | 3.426 | 21 | 4.140 | 0,6 | 120,8 |
| | Tamponamento | 5.657 | 30 | 8.500 | 0,5 | 150,3 |
| | Urto con veicolo in momentanea fermata o arresto | 1.520 | 24 | 1.837 | 1,6 | 120,9 |
| | TRA VEICOLI | 21.385 | 220 | 29.215 | 1,0 | 136,6 |
| A VEICOLI ISOLATI | Investimento di pedone | 3.459 | 74 | 3.803 | 2,1 | 109,9 |
| | Urto con veicolo in sosta | 27 | 0 | 30 | 0,0 | 111,1 |
| | Urto con ostacolo accidentale | 2.055 | 33 | 2.439 | 1,6 | 118,7 |
| | Fuoriuscita | 2.315 | 49 | 2.616 | 2,1 | 113,0 |
| | Frenata improvvisa | 125 | 0 | 138 | 0,0 | 110,4 |
| | Caduta da veicolo | 702 | 7 | 728 | 1,0 | 103,7 |
| | VEICOLI ISOLATI | 8.683 | 163 | 9.754 | 1,9 | 112,3 |
| TOTALE | 30.068 | 30.068 | 383 | 38.969 | 1,3 | |

Considerando le circostanze specifiche dell'incidente (Fig. 12), le cause più frequenti tra veicoli in marcia riguardano la guida distratta (17%), il mancato rispetto della precedenza (14%), circostanze

concomitanti (11%) e l'eccesso di velocità (9%). Il 7% degli incidenti avviene a causa del mancato mantenimento della distanza di sicurezza, o a causa di veicoli manovrati irregolarmente. Il 5% a causa della mancata precedenza da parte del veicolo in corrispondenza di attraversamenti pedonali. Frequenti anche gli incidenti causati da comportamenti scorretti del pedone (3%), ad esempio quando un pedone attraversa irregolarmente la strada, cammina in mezzo alla carreggiata, oppure esce all'improvviso da dietro un veicolo in sosta o fermata.

Nel complesso, le dinamiche del 2024 confermano che i comportamenti scorretti alla guida, abbinati a velocità elevate e scarsa attenzione, rimangono i fattori più critici nel determinare il verificarsi degli incidenti e la loro gravità.

Fig. 12 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE PER CAUSE ACCERTATE O PRESUNTE. Regione Lombardia. Anno 2024. Dieci circostanze più frequenti per tipo di strada. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



9. Dimensione temporale dell'incidentalità stradale

Nel 2024, la distribuzione mensile degli incidenti con lesioni a persone in Lombardia conferma le consuete dinamiche stagionali legate ai flussi di mobilità. Gli incidenti risultano più numerosi nei mesi primaverili e autunnali, con un picco a ottobre, che registra 2.984 incidenti, pari al 9,9% del totale annuo. Complessivamente, i mesi con il maggior numero di incidenti sono ottobre, con 2.984 incidenti (9,9%), giugno con 2.754 incidenti (9,2%), luglio con 2.770 incidenti (9,2%), settembre con 2.703 incidenti (9,0%) e maggio con 2.614 incidenti (8,7%). Nel complesso, il periodo maggio–ottobre rappresenta oltre la metà degli incidenti annuali (circa il 54%). Il mese con il numero più elevato di vittime è luglio, con 38 decessi. Seguono agosto, con 36 morti, giugno, ottobre, novembre, con 35 morti ciascuno. Anche a maggio e gennaio si registra un numero elevato di vittime (33). Analizzando l'indice di mortalità (morti ogni 100 incidenti), emergono differenze significative. Agosto registra il valore più elevato con 1,9 morti ogni 100 incidenti, seguito da Gennaio (1,5) e Luglio (1,4). Il valore più basso si registra in Febbraio, con 0,9 morti ogni 100 incidenti.

Fig. 13 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER MESE. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

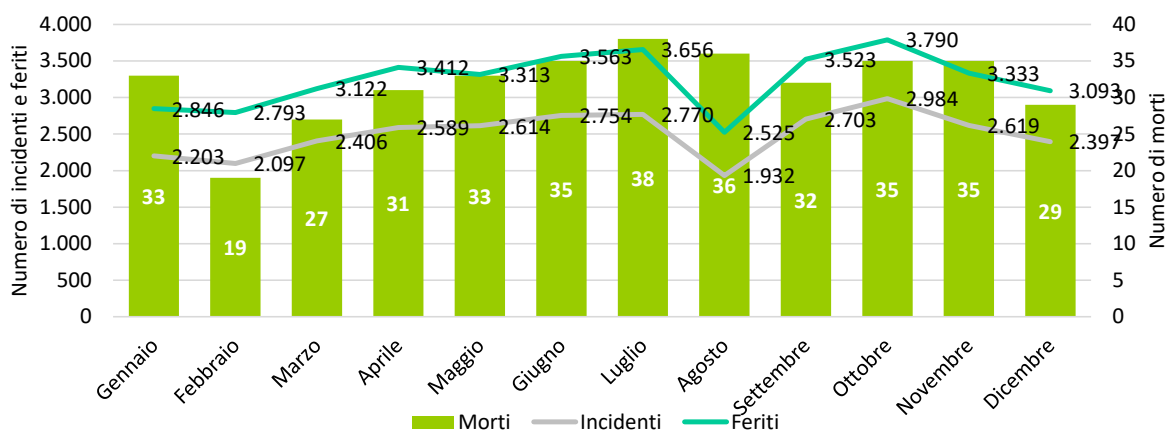
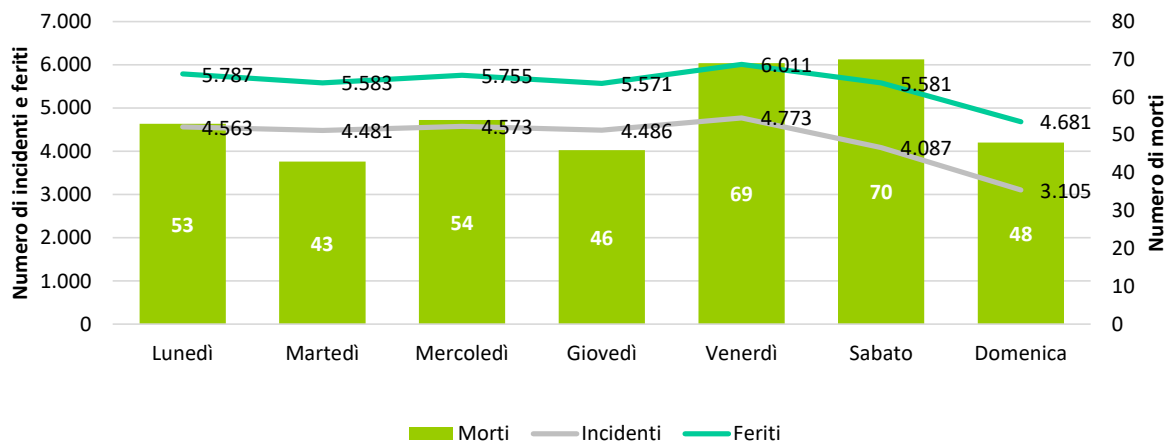
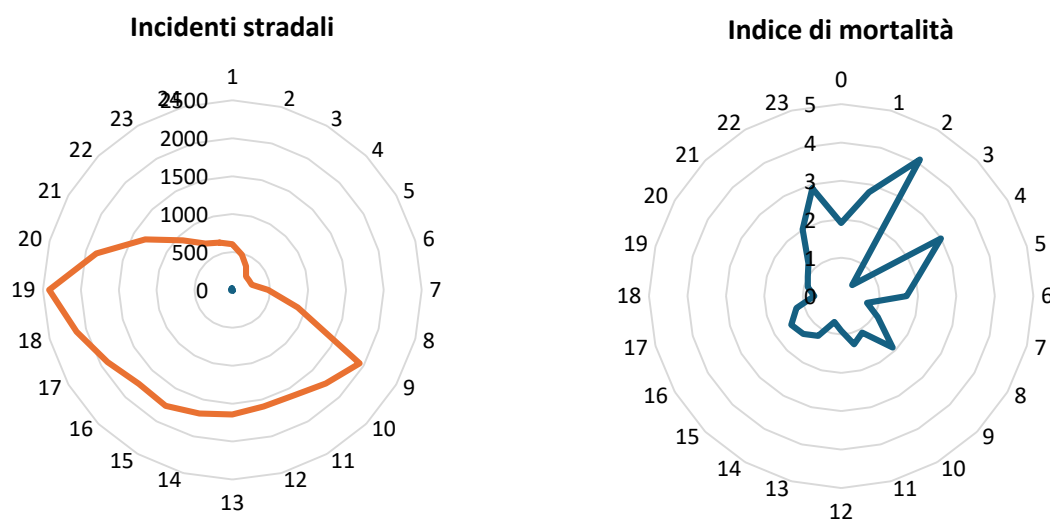


Fig. 14 – INCIDENTI STRADALI CON LESIONI A PERSONE, MORTI E FERITI PER GIORNO DELLA SETTIMANA. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



Per quanto riguarda i giorni della settimana, il lunedì, mercoledì, e venerdì concentrano il 46% degli incidenti, il 46% delle vittime e il 45% dei feriti (Fig. 14). Valori maggiori di mortalità si registrano il sabato (1,7), la domenica (1,5 morti ogni 100 incidenti), il venerdì (1,4 morti ogni 100 incidenti), e il lunedì (1,2). La domenica registra inoltre l'indice di lesività più alto (150,8 feriti ogni 100 incidenti), seguita da sabato (136,6), valori tipici della mobilità ricreativa e interurbana.

Fig. 15 –INCIDENTI E MORTI PER ORA DELL'INCIDENTE. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



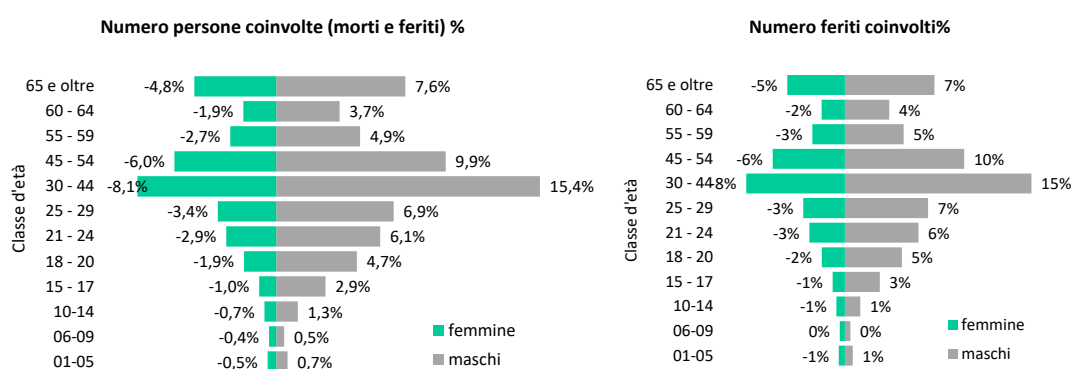
La maggioranza degli incidenti avviene tra le ore 7 e le 21 (84%), ma gli indici di mortalità più elevati si registrano tra le 22 e le 6 del mattino (Fig. 15). Le ore che concentrano più incidenti sono le 18-19 (2.420 incidenti, 8,0%); 17-18 (2.131 incidenti, 7,1%); 16-17 (1.904 incidenti, 6,3%); 8-9 (1.941 incidenti 6,5%). Queste fasce coincidono con gli orari di punta del pendolarismo mattutino e serale. Nonostante ciò, l'indice di mortalità degli incidenti notturni (h 22:00-6:00) è pari a 2,3 decessi ogni 100 incidenti, più del doppio rispetto all'indice di mortalità della fascia diurna (0,8 morti). Il valore più elevato dell'indice di mortalità si concentra tra le 2 e le 3 del mattino (4,1 morti ogni 100 incidenti), tra le 23 e le 24 (2,9 morti), tra le 1 e le 2 del mattino (2,8 morti) e tra le 22 e le 23 (2 morti ogni 100 incidenti). Si conferma dunque che, pur essendo meno frequenti, gli incidenti notturni sono molto più gravi, probabilmente a causa di velocità più elevate, minore visibilità, condizioni psicofisiche peggiori (stanchezza, guida post-tempo libero), maggiore presenza, in proporzione, di comportamenti a rischio.

10. Persone coinvolte in incidenti stradali

Nel 2023, in Lombardia, la maggior parte degli incidenti stradali ha coinvolto uomini e donne tra i 30 e i 54 anni e ultrasessantacinquenni di entrambi i generi, rispettivamente il 23,6%, 15,9% e 12,4%. Per quanto riguarda le vittime causate da incidenti stradali, il 79% (303) erano uomini e il 21% (80) donne (Fig. 16).

Le variazioni rispetto all'anno precedente evidenziano un aumento delle vittime di sesso maschile del 3,4% (+10) e una diminuzione di 4 decessi tra il genere femminile.

Fig. 16 – PERSONE COINVOLTE IN INCIDENTI STRADALI E MORTI PER CLASSE DI ETÀ E GENERE. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT

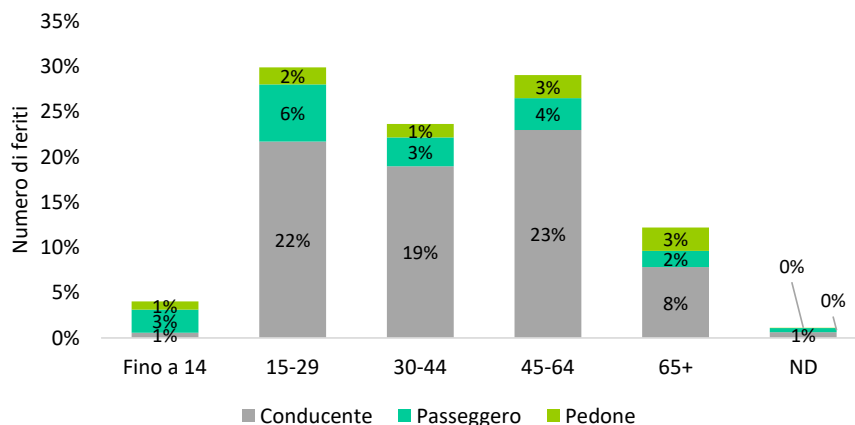


Nel caso di vittime di sesso maschile, la classe di età più a rischio di incidenti mortali è quella degli ultrasessantacinquenni (111 vittime, il 29% del totale); segue quella dei 30-44 anni che registrano 61 morti (il 16% del totale), 45-54 anni (16%) e quella dei 55-59enni che contano 38 vittime e rappresentano il 10% del totale. I giovani tra i 18-24 anni rimasti vittime in incidente stradale sono 43 (11,2% del totale morti), in aumento rispetto al 2023 (+6 vittime).

Per quanto riguarda le donne, le classi di età con il numero maggiore di vittime sono quelle delle ultrasessantacinquenni (31) e delle 30-54enni (21).

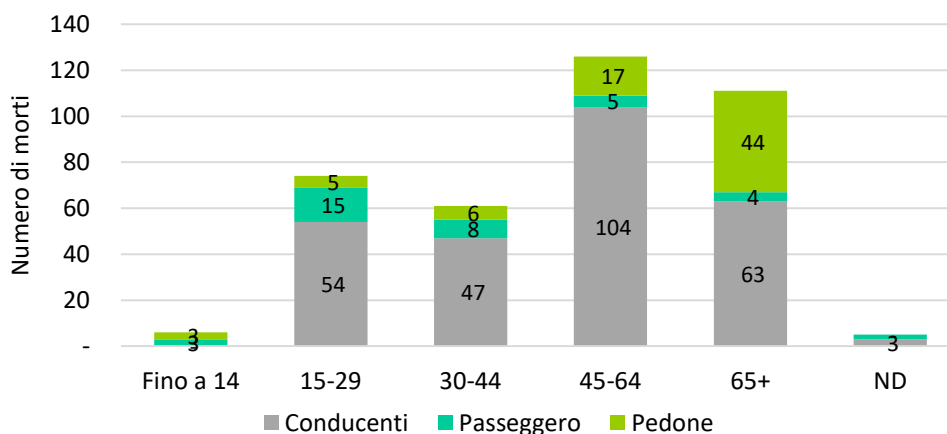
La tipologia di utenza rimasta vittima in incidenti stradali è rappresentata dai conducenti con il 70,8%, dalle persone trasportate con il 9,7% dei morti, e dai pedoni con il 19,6% dei deceduti. A fronte di una diminuzione dei conducenti vittime di incidenti stradali (-4%), è aumentata la mortalità tra i pedoni. Rispetto al 2023, i pedoni deceduti sono passati da 58 a 75 (+29,3%). Sono invece rimasti feriti in incidente stradale il 73% dei conducenti, il 18% dei trasportati e il 9% dei pedoni.

Fig. 17 – FERITI* PER CLASSE DI ETÀ E RUOLO. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



La struttura per età dei feriti in incidente stradale evidenzia che, complessivamente, il 23% dei conducenti feriti si concentra nella fascia di età 45-64 anni, seguiti dai 15-29-enni con il 22% (Fig. 17). La maggior parte dei passeggeri feriti invece è rappresentata dalla classe di età 15-29 anni (6% del totale dei feriti), riflettendo una maggiore esposizione dei giovani come utenti non alla guida. Gli ultrasessantacinquenni e le persone tra i 45 e i 64 anni risultano le classi di età più frequenti tra i pedoni infortunati.

Fig. 18 – MORTI* PER CLASSE DI ETÀ E RUOLO. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



Per quanto riguarda le vittime, il 27% dei conducenti morti si concentra nella fascia di età 45-64 anni, seguita dagli ultra 65 anni con il 16% e dai 15-29 anni con il 14% (Fig. 18). Si conferma il cambiamento registrato già nel 2020 e nel 2021 e che riguarda la più alta percentuale di conducenti morti tra i giovani di 15-29 anni. Nel 2020 questa fascia di età rappresentava il 19% del totale dei conducenti morti, nel 2021 il 18%, nel 2022 il 22%, nel 2023 il 14%. Tra i passeggeri deceduti, la classe più rappresentata è ancora quella dei giovani tra i 15 e i 29 anni (3% del totale), riflettendo una maggiore esposizione dei giovani come utenti non alla guida. Tra i pedoni deceduti, la classe di età più rappresentata è quella degli ultrasessantacinquenni (11%).

Fig. 19 – PERSONE COINVOLTE IN INCIDENTI STRADALI PER CITTADINANZA DEL CONDUCENTE. Regione Lombardia. Anno 2024. Valori percentuali. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



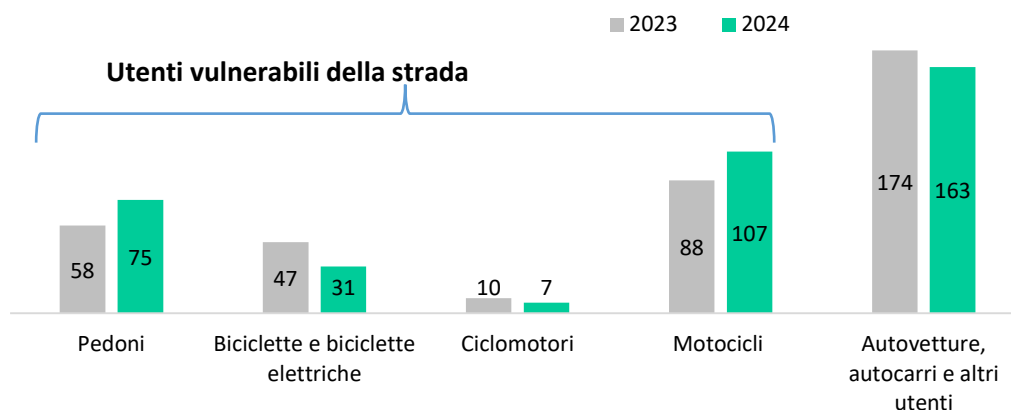
Le analisi relative alla cittadinanza dei conducenti coinvolti in incidenti stradali evidenziano come in Lombardia, nel 2024, il 19% fosse straniero, l'81% italiano (Fig. 19). Dal confronto con le percentuali relative alla cittadinanza dei residenti in Lombardia, emerge come tra le persone coinvolte in un incidente la quota di stranieri sia più alta. Rispetto al 2021, la quota di conducenti stranieri coinvolti in incidenti stradali è in aumento e si sta riassetando su valori pre-pandemia.

Da sottolineare che queste analisi non tengono in considerazione la cifra di eventuali stranieri o italiani residenti all'estero, o in altre regioni italiane, che possono essere stati coinvolti in incidenti stradali in Lombardia.

11. Incidentalità stradale per tipo di utente della strada

Nel 2024, si sono registrati 220 decessi tra gli utenti vulnerabili (pedoni, velocipedi, ciclomotori e motocicli), contro i 163 degli altri utenti della strada (autovetture, autocarri e motrici e altro). I più colpiti sono stati i motociclisti (107 morti, il 28% sul totale deceduti), seguiti dai pedoni (75, il 20% del totale), i ciclisti (31, il 10%), gli occupanti di ciclomotori (7, il 2%). Tra gli utenti vulnerabili, l'aumento più consistente di vittime tra il 2023 e il 2024 si è verificato per i motociclisti (+19) e i pedoni (+17 vittime). Mentre sono diminuite le vittime tra i ciclisti (-16) e i ciclomotori (-3). La circolazione di queste categorie di utenti era stata molto limitata dalle restrizioni della pandemia. Con il ritorno alla "normale" circolazione, è aumentato di conseguenza il rischio mortalità. Tale rischio è comunque inferiore a quello del 2019 per pedoni e motociclisti, anno in cui si erano registrate rispettivamente 96 e 102 vittime per queste categorie di utenti. La mortalità di conducenti e passeggeri di autovetture, autocarri e motrici risulta in calo del 6% rispetto al 2023. L'ISTAT (2025) sottolinea come, anche nel 2024, il peso relativo (sul totale dei deceduti) delle vittime tra gli utenti vulnerabili si conferma superiore in Lombardia rispetto a quello nazionale (57,4% contro 51,8%).

Fig. 20 – MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA. Regione Lombardia. Anni 2019-2024. Valori assoluti. Fonte: Elaborazioni PoliS-Lombardia su dati ISTAT



I risultati evidenziano come, nonostante i progressi registrati in Lombardia per la riduzione della mortalità stradale, rimangano aree di miglioramento. Il confronto con i dati europei sottolinea l'urgenza di adottare misure più incisive per la protezione degli utenti vulnerabili e il rafforzamento delle infrastrutture urbane (Istat, 2025; European Commission 2025). Inoltre, l'adozione di indicatori di performance allineati agli standard europei potrebbe garantire un monitoraggio più efficace e un maggiore impatto delle politiche regionali.

12. Focus sui comuni capoluogo di provincia

I dodici comuni capoluogo di provincia della Lombardia concentrano circa il 36% dei circa 10milioni individui che vivono sul territorio regionale. Si tratta di aree urbane densamente popolate e trafficate, con intensi flussi pendolari che convergono da zone periferiche e comuni limitrofi, mettendo sotto pressione le arterie stradali di collegamento così come le reti stradali cittadine.

Nell'insieme i comuni capoluoghi contano nell'ultimo anno 12.186 incidenti: si tratta del 40,5% dei circa 30mila registrati complessivamente in Lombardia. Tali incidenti hanno causato 15.055 feriti (38.969 nella regione) e 77 vittime (383 nella regione). Ciò significa che, mentre oltre 4 incidenti su 10 avvengono in un capoluogo, la quota relativa ai decessi risulta più che dimezzata, pari al 20,1%, a conferma di una letalità mediamente inferiore rispetto al resto del territorio regionale.

Tab. 8 - INCIDENTI, MORTI E FERITI NELLE PROVINCE E NEI COMUNI CAPOLUOGO. Regione Lombardia. Anni 2010, 2023, 2024. Fonte: elaborazioni Polis-Lombardia su dati ISTAT

| CAPOLUOGHI DI PROVINCIA | Dati dell'ultimo anno | | | Variazioni rispetto a | | | |
|-------------------------|-----------------------|------------|---------------|-----------------------|------------|----------------|------------|
| | Incidenti 2024 | Morti 2024 | Feriti 2024 | Incidenti 2023 | Morti 2023 | Incidenti 2010 | Morti 2010 |
| Bergamo | 893 | 6 | 1.078 | 0,2% | 1 | -16,2% | - |
| Brescia | 860 | 8 | 1.055 | -3,5% | 2 | -14,3% | 2 |
| Como | 406 | 3 | 509 | 13,7% | 3 | -16,3% | - |
| Cremona | 310 | 6 | 373 | -1,9% | 4 | -32,5% | 2 |
| Lecco | 234 | 2 | 280 | 18,8% | - | -17,3% | 1 |
| Lodi | 168 | - | 230 | -5,1% | -1 | -1,2% | -4 |
| Mantova | 267 | 3 | 326 | 13,1% | 2 | -10,1% | - |
| Milano | 7.743 | 38 | 9.585 | -0,9% | -9 | -35,9% | -20 |
| Monza e della Brianza | 573 | 3 | 692 | 6,1% | - | -25,5% | -5 |
| Pavia | 318 | 4 | 399 | -6,2% | - | -25,9% | 2 |
| Sondrio | 41 | 1 | 46 | -30,5% | 1 | -35,9% | -1 |
| Varese | 373 | 3 | 482 | 19,2% | -1 | 0,5% | -5 |
| Totale | 12.186 | 77 | 15.055 | 0,5% | 2 | -30,3% | -28 |

Nel complesso, gli incidenti nei capoluoghi aumentano leggermente: +0,5% rispetto al 2023, in linea con la tendenza regionale. Tuttavia, le dinamiche locali risultano molto eterogenee. Crescono sensibilmente gli incidenti a Lecco (+18,8%), Varese (+19,2%), Como (+13,7%) e Mantova (+13,1%).

Rimangono sostanzialmente stabili a Bergamo (+0,2%). Diminuiscono in modo significativo a Sondrio (-30,5%), Pavia (-6,2%), Lodi (-5,1%), Brescia (-3,5%) e Cremona (-1,9%). Milano registra un calo contenuto (-0,9%), pur restando il comune con il maggior numero di sinistri (7.743).

Per quanto riguarda le vittime, il saldo 2024 rispetto al 2023 mostra aumenti a Cremona, Lecco, Pavia e Sondrio (+1 ciascuno). Una stabilità a Bergamo, Brescia, Como, Mantova, Monza, Varese. Diminuzioni a Milano (-9), Lodi (-1). Nel complesso, i capoluoghi registrano 77 vittime, due in più rispetto al 2023. La tendenza di medio-lungo periodo rimane favorevole. Rispetto al 2010, nei comuni capoluogo si osservano -30,3% di incidenti stradali, -28 vittime complessive (-26,7%). A livello locale, Milano registra la diminuzione più marcata: -35,9% degli incidenti e -20 decessi rispetto al 2010. Sondrio presenta una riduzione del -35,9% degli incidenti e -1 vittima. Calo significativo anche a Cremona (-32,5% incidenti, +2 morti), Monza (-25,5% incidenti, -5 morti) e Pavia (-25,9% incidenti, +2 morti).

Alcuni capoluoghi mostrano invece variazioni minime o marginali: Brescia (-14,3% incidenti, + 2 morti), Lecco (-17,3% incidenti, +1 morto).

Questi risultati confermano che, nonostante le oscillazioni annuali, nei capoluoghi lombardi la sicurezza stradale è migliorata in modo significativo negli ultimi quattordici anni, con flessioni importanti della mortalità e un contenimento degli incidenti.

13. Glossario

Autobus: Veicolo destinato al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso il conducente.

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

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

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

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

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

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

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

Indice di gravità: Rapporto tra numero di morti e numero di infortunati (morti e feriti) per 100.

Indice di lesività: Rapporto tra numero di feriti e numero di incidenti per 100.

Indice di mortalità: Rapporto tra numero di morti e numero di incidenti per 100.

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

Tasso di mortalità stradale: Morti per incidente stradale rapportati alla popolazione media residente (per 1.000.000 o 100.000).

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

Variazione percentuale: La variazione percentuale tra due dati è calcolata come la differenza fra un dato al tempo t e il dato al tempo t-1 (o t-x), rapportata al dato al tempo t-1 (o t-x), moltiplicata per 100.

Costo sociale: numero morti x 1.812.989 euro + numero feriti x 45.210 euro + numero incidenti x 12.394 euro

Il costo sociale relativo agli incidenti stradali è calcolato secondo quanto indicato nel Decreto Dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n. 37 del 17/02/2023.

Per approfondimenti sul territorio nazionale:

<https://www.istat.it/tag/incidenti-stradali/>

Riferimenti bibliografici

Istat. (2025). Incidenti stradali. Anno 2024. Roma, Italia: Istituto Nazionale di Statistica. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.istat.it/wp-content/uploads/2025/07/REPORT_INCIDENTI_STRADALI_2024.pdf

European Commission. (2025). Annual statistical report on road safety in the EU, 2025. Brussels, Belgium: European Road Safety Observatory.
https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/road-safety-statistics-2024-progress-continues-amid-persistent-challenges-2025-10-17_en

